

莆田“12·28”“WZH888”轮 触礁事故调查报告

一、事故简况

2018年12月28日0458时，马鞍山籍内河散货船“WZH888”轮空载由上海开往金门水域航行途中，在兴化湾锚泊避风期间，船舶走锚后发生触礁事故（概位：25°15′.6N/119°37′.9E），造成船舶破损、货舱进水，未造成人员伤亡及海洋污染，直接经济损失约人民币600万元，属于水上交通一般事故。

二、专业术语和标准用语标示

VTS：船舶交管中心

AIS：船舶自动识别系统；

VHF：甚高频无线电话；

MMSI：水上移动通信业务识别码。

三、事故调查取证情况

事故发生后，莆田海事局于2018年12月28日成立事故调查组开展事故调查工作。调查组通过现场勘查事故船舶和事故发生水域，查阅船舶、船员资料，询问事故当事船员等途径开展事故原因调查。获得询问笔录2份，现场勘查记录、船舶证书文书资料以及船员适任证书、船上人员身份证明等证据材料，主要取证情况如下：

（一）船舶资料

船舶名称	WZH888	国 籍	中国
总 吨	6812	总 长	122.2 米
船舶呼号	---	IMO 编号	---
船 宽	20.60 米	型 深	8.60 米
功 率	1470.00	建成日期	2010 年 12 月 21
船舶所有	马鞍山市 ZH 船务运输有限责任公司		
建造地点	安徽无为	船籍港	马鞍山
船舶类型	干货船	载货情况	空载

表 1：“WZH888” 轮船舶资料

（二）船舶状况

1. 船舶登记/检验情况

该轮持有的《船舶国籍证书》由安徽省马鞍山市地方海事局于 2014 年 3 月 3 日签发，船籍港：马鞍山，有效期至 2019 年 3 月 2 日。

2015 年 1 月 31 号，该轮取得由安徽省船舶检验局（马鞍山）签发的《内河船舶检验证书簿》。2017 年 3 月 1 日，该轮完成船舶检验证书换证检验，证书均在有效期内（船舶证书详见附件 2）。

2. 船舶设备工作状况

该轮驾驶台配备 2 部 VHF，2 台 AIS、1 部测深仪、1 部电子海图导航仪、2 台雷达、1 部 GPS 导航仪器，功能正常。

（三）人员调查情况

根据“WZH888”轮船舶最低安全配员证书要求，船舶最低配

员应为船长 1 名、大副 1 名、三副 1 名、值班水手 2 名、轮机长 1 名、三管轮 1 名、值班机工 1 名。本航次“WZH888”轮船上共有 5 名船员，船舶配员不满足船舶最低安全配员证书要求。对照最低安全配员证书，该轮缺少三副 1 名，值班水手 2 名，三管轮 1 名，值班机工 1 名。本航次在船的主要职务船员如下：

船长符**，持有南京海事局签发的内河船舶船长证书，证书编号为 34262319640908****，有效期至 2023 年 10 月 28 日。

大副钟**，女，持有南京海事局签发的内河船舶大副证书，证书编号为 34262319631222****，有效期至 2023 年 10 月 28 日。

轮机长朱**，持有南京海事局签发的一类轮机长证书，证书编号 S34262319730531****，有效期至 2021 年 3 月 9 日。

大管轮张**，持有南京海事局签发的一类大管轮证书，证书编号 S34262319691030****，有效期至 2021 年 3 月 7 日。

（四）环境因素调查

1. 气象海况

综合莆田市气象局 12 月 28 日提供的气象预报以及当事船员现场询问笔录、事故船舶的水上交通事故报告书和相关航海文书等分析认定：12 月 28 日事发水域偏北风 8-9 级、阵风 10-11 级，浪高约 4.0-6.0 米，能见度为 6.0 海里左右，水温 15.5 至 23.0 度。

根据三江口潮汐数据，12 月 28 日潮时/潮高：0309 时/694CM，1007 时/115CM，1600 时/716CM，2242 时/177CM；事故发生时为

落潮，流向东南。

2. 事发水域通航环境情况

“WZH888”轮抛锚水域为兴化湾 2#浮北部约 1.4 海里处，该位置位于海坛海峡南口水道南端与兴化湾航道交汇处附近，风流在此处交汇，平潭塘屿岛位于其东北方向，但避风效果较差，该水域冬季长时间大风大浪。该轮触礁搁浅水域为兴化湾 2#浮西南约 1.3 海里赤山屿，此处礁石较多。

（五）管理因素调查

“WZH888”轮船舶所有人、经营人为马鞍山市 ZH 船务运输有限公司。该公司成立于 2005 年 3 月，持有有效的《水路运输许可证》。该轮实际业务运营、安全管理均是由实际船东符**负责。

（六）污染情况调查

“WZH888”轮发生触礁事故后，事故现场水域未发现有水域污染情况，至今事故调查组未接到任何相关部门和人员关于本次事故发生污染海域海洋环境的情况报告。

四、重要事故要素的认定

（一）事故发生时间

根据福建海事局综合执法系统中“WZH888”轮 AIS 轨迹显示：0458 时，该轮航速由 3.4 节急剧下降至 0 节，且此时该轮船位稳固。因此，认定事故发生的时间为 2018 年 12 月 28 日 0458 时。

（二）事故发生地点

根据“WZH888”轮提交的水上交通事故报告书与当天莆田市海上搜救中心的值班记录，该轮发生触礁搁浅的位置为南日镇赤山屿附近水域；通过该轮 AIS 轨迹图确认，发生触礁搁浅的位置为 25°15′.6N/119°37′.9E。

五、事故经过

根据“WZH888”轮当事船员询问笔录、事故船舶 AIS 轨迹图，以及现场勘查笔录等综合分析认定事故经过如下：

2018 年 12 月 23 日 0600 时，该轮空载从上海长江口开航，驶往金门附近水域装砂，开航时船舶船体状况正常，两部 AIS、两部雷达、电子海图导航仪、测深仪均能正常使用。

12 月 26 日 0350 时，该轮在兴化湾 2#浮北部约 2 海里附近水域抛双锚避风，锚位 25°17′.9N/119°39′.3E。

12 月 28 日 0400 时，船长发现船舶走锚，立即通知大副钟**前往驾驶台，通知轮机长朱**、大管轮张**前往机舱启动主机。

0410 时，船舶走锚至兴化湾 2#浮附近，轮机长朱**发现左侧主机无法启动，右侧主机正常，并报告船长。

0438 时，船位 25°16′.1N /119°38′.1E，该轮进入莆田海域，此时船舶由于左侧主机故障无法向左改变航向，船舶航向 192.7°，航速约 2.8 节。

0448 时，船位 25°15′.6N /119°37′.9E，船舶航向 170°，航速约 3.4 节。

0458 时，船舶航速由 3.4 节急剧下降至 0 节，船舶撞上赤山屿并触礁搁浅。

0500 时，船长前往船舱查看船舶受损情况，发现第三舱左侧触礁后出现两个大洞，第三货舱破损进水。

0505 时，船长打 12395 向海事报告险情，并立即通知在船船员开展堵漏措施。

0800 时，船长向马鞍山市 ZH 船务有限公司报告船舶触礁搁浅情况。

六、事故损失情况

该事故造成“WZH888”轮在赤山屿触礁搁浅，第三舱左侧有两个大洞，分别为 2m*3.0m、2m*3.5m。

七、事故原因分析

综合当事船员询问笔录、船舶文书资料、气象海况报告、船舶 AIS 航行轨迹以及事发水域的现场勘查情况等证据，综合分析认定事故原因如下：

（一）直接原因

1. 在恶劣天气海况条件下，“WZH888”轮锚泊位置避风效果差，在紧急情况下应急处置不当，导致船舶走锚搁置在沿岸礁石上。

2. 该轮当班船长符**是内河船员，不熟悉事故海域通航环境，海上航行应当具备的知识能力相对不足。

（二）间接原因

该轮配员不足、超航区航行，公司未有效落实安全管理责任是事故发生的间接原因。

1. 该轮是内河散货船，持有 A 级航区内河船舶适航证书，内河船在船舶结构、船舶设备、船员能力等与海船相比存在较大的不足。此类内河船普遍特点是无舱盖、干舷较低、船体结构强度不够，储备浮力不足，这些船舶自身特点不适合海上安全航行，一旦发生事故，极易造成海上交通事故结果扩大化。

2. 该轮本航次配员不满足最低安全配员要求，三副 1 名，值班水手 2 名，三管轮 1 名，值班机工 1 名，不满足航行值班配备要求。

3. 马鞍山市 ZH 船务运输有限责任公司安全管理责任不落实，“WZH888”轮业务运营、安全管理均是由实际船东自己负责，造成该轮存在配员不足、超航区航行等安全隐患。

八、责任认定

（一）不安全行为分析

“WZH888”轮配员不足、超航区航行，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第六条、第十条的规定。未按要求保证船舶处于适航状态、保障船舶的最低安全配员，保证船舶的正常值班，其行为违反了《中华人民共和国船员条例》第二十二条的规定。

（二）责任认定

综合上述原因分析和过失行为，认定本起事故属单方责任事故，“WZH888”轮负事故全部责任。“WZH888”轮船长符**为事故

直接责任人。

九、处理建议

建议对“WZH888”轮在本起事故中经调查发现的涉嫌违反海事行政管理秩序的行为依法实施行政处罚。

十、安全管理建议

马鞍山市 ZH 船务运输有限责任公司在管理过程中存在薄弱环节，建议该公司深入分析事故原因，严格履行企业安全生产主体责任，加强对船舶的日常营运管理。