

MAIR030200202002

丹东“11·18”
“程瑞 8”轮搁浅事故调查报告
(本报告统一采用北京时间)

丹东海事局
丹东市振兴区大众南路 2 号
二零二一年五月

目 录

一、事故及事故调查简况.....	3
(一)事故概况.....	3
(二)事故调查概况.....	3
二、事故调查取证情况.....	3
(一)船舶情况调查.....	3
(二)船员情况调查.....	5
(三)环境因素调查.....	5
(四)管理因素调查.....	7
(五)其他情况调查.....	8
三、重要事故要素认定.....	9
(一)搁浅事实认定.....	9
(二)事发前“程瑞 8”轮的动态分析.....	9
四、事故经过.....	9
五、应急处置和搜救情况.....	11
六、事故损失情况.....	12
七、事故原因分析.....	12
八、责任认定.....	12
九、安全管理建议与处理建议.....	12

丹东“11·18”“程瑞8”轮搁浅事故调查报告

一、事故及事故调查简况

（一）事故概况。

2020年11月18日1900时许起，秦皇岛欣瑞海运有限责任公司所属的“程瑞8”轮在丹东港1号油轮锚地锚泊（概位N39°37′53″，E123°57′30″）时受狂风巨浪影响发生走锚，2300时许，该轮漂移至丹东獐岛东北方向约1.3海里处发生搁浅（概位N39°48′38″，E123°50′13″）。本次事故无人员伤亡，未造成水域污染，直接经济损失约600万元人民币，构成一般等级水上交通事故。

（二）事故调查概况。

本次事故由丹东海事局调查。丹东海事局依据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》等相关法律法规成立了事故调查组。调查组通过询问当事人和相关证人、电子取证等方式开展了事故调查取证工作，查明了事故经过和事故原因，判明了事故责任。

二、事故调查取证情况

（一）船舶情况调查。

1、主要技术数据。

船名	程瑞8	曾用名	唐山昌盛6	国籍	中国
海船/河船	海船	IMO 编号	—	船舶种类	散货船

总长	172.8 米	型宽	23.8 米	型深	14.3 米
总吨	16507	净吨	9244	总功率	4400 千瓦
夏季满载吃水	10.2 米	建造地点	浙江三门	建成日期	2009 年 8 月 26 日
造船地点及造船厂	浙江三门 浙江九洲船业有限公司				
船舶所有人及地址	秦皇岛欣瑞海运有限责任公司 河北省秦皇岛海港区香格里拉新中心 4 号楼 2502				
船舶经营人及地址	秦皇岛欣瑞海运有限责任公司 河北省秦皇岛海港区香格里拉新中心 4 号楼 2502				
船舶管理人及地址	唐山海港昌盛海运有限公司 唐山海港开发区港福街南侧海平路西侧				



图 1：“程瑞 8” 轮

2、船舶设备。

航行设备主要有：导航雷达 2 台、电子海图系统 2 台、测深仪 1 台、GPS 1 台，AIS 1 台、磁罗经 1 部，电罗经 1 部，中高频 1 部、甚高频 1 部。该轮于 2020 年 9 月 15 日发生触礁事故后失去动力、全船失电、处于瘫船状态，上述电子设备无法开启。

3、船舶登记及检验情况。

该轮国籍登记机构为中华人民共和国秦皇岛海事局，船舶检验机构为中国船级社舟山办事处。该轮于 2020 年 9 月 15 日发生触礁事故后失去动力、全船失电、处于瘫船状态，该轮的船舶检验证书失效。

（二）船员情况调查。

该轮于 2020 年 9 月 15 日发生触礁事故后失去动力、全船失电、处于瘫船状态，由大连弘亚海洋工程有限公司对其进行看护和救助。事发时，船上人员为水手 1 名及 4 名大连弘亚海洋工程有限公司工作人员。

（三）环境因素调查。

1、气象水文情况。

辽宁省气象灾害监测预警中心于 2020 年 11 月 17 日 1714 时发布的寒潮黄色预警信号和 2020 年 11 月 18 日 1253 时发布大风橙色预警信号：预计 18 日到 20 日丹东地区最低气温下降到 11 到 14 摄氏度。黄海北部海域偏南风 7--8 级、阵风 9--10 级。

丹东市气象台天气预报：2020 年 11 月 18 日黄海北部海域，阴有中雨，偏南风 7 到 8 级阵风 8 到 9 级半夜转北到西北风 7 到 8 级阵风 9 到 10 级，巨浪。

经了解“程瑞 8”轮船上人员和附近货轮锚地船舶的船员，当时天气“大雨，南风 10 级，巨浪。”

综上认定 2020 年 11 月 18 日 1900 时至 2300 时天气，

黄海北部，涨潮，大雨，狂风（南风10级），巨浪。

2、事故水域通航环境情况。

锚泊水域为丹东大东港1号油轮锚地，泥沙底质、水深约15米。2020年11月9日至11月17日，“程瑞8”轮左锚6节锚链入水于此处锚泊（概位N39° 37' 53" ,E123° 57' 30"）进行水上过驳卸载船上货物。事发当日，该油轮锚地内无其他船舶锚泊。

搁浅水域位于丹东獐岛东北方向浅滩（北井子镇海鹰村养殖滩），泥沙底质、高潮时水深约3米，事发当日受狂风巨浪影响，水深约5米，附近无其他船舶。

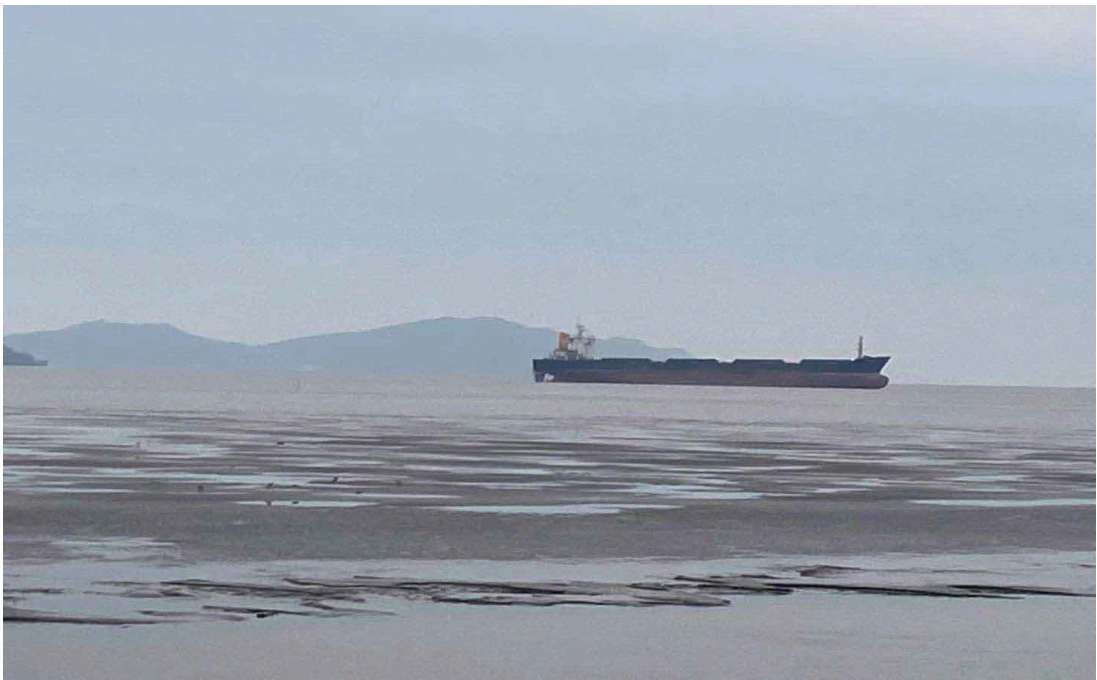


图2：搁浅水域现场



图 3: “程瑞 8” 搁浅位置

(四) 管理因素调查。

船舶所有人、船舶经营人和船舶管理人概况。

该轮的船舶所有人和船舶经营人为秦皇岛欣瑞海运有限责任公司，该公司成立于2019年11月，主要从事国内沿海货物运输。

该轮的船舶管理人为唐山海港昌盛海运有限公司，主要从事国内船舶管理业务，公司体系于2009年11月26日建立，2010年11月19日，通过河北海事局审核并取得“散货船”船种和“多用途”船种的《符合证明》，现管理船舶数量共5艘（3艘散货船，2艘多用途船。），公司实行总经理负责制，下设指定人员、海务主管、机务主管和人事经理等共5名管理人员。2020年8月20日，该轮变更船名和变更船舶所有人

向中国船级社申请SMC临时审核，中国船级社为其发放临时SMC证书有效期至2021年2月19日，船舶种类为散货船。

“程瑞8”轮在2020年9月15日发生触礁事故后，该轮的船舶所有人与大连弘亚海洋工程有限公司于2020年9月29日签订了“程瑞8”轮救助合同。依据该救助合同第六条“本次救助按照“无效果、无报酬”执行，乙方（大连弘亚海洋工程有限公司）应避免事故船舶（“程瑞8”轮）发生断裂、变形、再次遇险或沉没、使救助工作难度增加、损失扩大、发生污染等。”，所以“程瑞8”轮在救助期间的安全主体责任由大连弘亚海洋工程有限公司负责。

（五）其他情况调查。

由于“程瑞8”轮在2020年9月15日发生触礁事故，触礁事故导致该轮失去动力、全船失电、处于瘫船状态。大连弘亚海洋工程有限公司于2020年11月9日派出救助拖轮“安东21”轮将该轮由应急处置坐滩水域拖至丹东大东港1号油轮锚地锚泊（概位N39°37′53″，E123°57′30″），对该轮进行水上过驳卸载船上货物。截至2020年11月17日1600时，该轮船上剩余货物1300余吨，首吃水2.4米，尾吃水5米，左锚6节锚链入水锚泊。

船舶所有人对该轮的应急处置情况：“程瑞8”轮在2020年9月15日发生触礁事故中右锚和右锚链丢失及2020年11月18日发生搁浅事故中左锚和左锚链丢失，船舶所有人均安排了扫测公司寻找双锚，扫测结果为未发现。在进行水上过驳

卸载船上货物期间（2020年11月9日至2020年11月17日1600时），该轮为左锚6节锚链入水锚泊，由大连弘亚海洋工程有限公司对该轮过驳卸载作业。

2020年11月17日大连弘亚海洋工程有限公司和船舶所有人接到丹东海事局大风蓝色预警信息后，基于“程瑞8”轮自身现有条件（失去动力、全船失电、处于瘫船状态，仅有左锚锚泊。）商定后制定了《关于18-19日寒潮大风的应急预案》进行防抗风工作，但该防抗风工作未能有效抵御这次狂风巨浪。

三、重要事故要素认定

（一）搁浅事实认定。

根据在船人员陈述及现场实际勘查，2020年11月18日2300时许，该轮在丹东獐岛东北方向约1.3海里发生搁浅（概位N39° 48′ 38″ ,E123° 50′ 13″ ）。

（二）事发前“程瑞8”轮的动态分析。

2020年11月18日1900时起至2300时，该轮受狂风巨浪影响发生走锚，由锚泊处朝西北方向（丹东獐岛）漂移。

四、事故经过

2020年11月9日至11月17日，“程瑞8”轮在丹东大东港1号油轮锚地锚泊（概位N39° 37′ 53″ ,E123° 57′ 30″ ），由大连弘亚海洋工程有限公司对该轮进行水上过驳卸载作业。

2020年11月17日2013时，丹东海事局向大连弘亚海洋工程有限公司和“程瑞8”轮船舶所有人发布18日至19日大风

蓝色预警信息，提醒注意防范。

2020年11月18日0900时，丹东海事局召开会议部署寒潮大风防抗工作，并启动防御极端天气三级应急响应工作。会后，0918时，丹东海事局按照工作部署通知大连弘亚海洋工程有限公司和“程瑞8”轮船公司做好防抗风工作。

2020年11月18日1652时，大连弘亚海洋工程有限公司与“程瑞8”轮船舶所有人商定后制定了《关于18-19日寒潮大风的应急预防方案》，并采取如下防抗风措施“加强人员值守，锚链由6节入水增加到8节入水，通知应急拖轮做好应急准备，随时和船舶保持联系等。”。

2020年11月18日1900时许，该轮受狂风巨浪影响走锚，由锚泊处朝西北方向漂移，期间该轮船上工作人员通过手机向大连弘亚海洋工程有限公司汇报该情况，大连弘亚海洋工程有限公司接报后于2118时联系救助船舶组织救助行动，但救助船舶受大风浪影响无法出港开展救助行动，大连弘亚海洋工程有限公司在自行组织救助行动无果后，于2132时向丹东市海上搜救中心报告请求协调丹东港的应急拖轮救助，丹东市海上搜救中心调派应急拖轮（“安东1”轮）前往，应急拖轮（“安东1”轮）航行至12到13号浮附近向丹东市海上搜救中心报告风力达10级、巨浪，应急拖轮（“安东1”轮）船长请求返航，丹东市海上搜救中心同意应急拖轮（“安东1”轮）返航。

约 2230 时，该轮漂移进度减缓，约 2300 时，该轮船位不再移动，在丹东獐岛东北方向约 1.3 海里处搁浅（概位

N39° 48' 38" ,E123° 50' 13")。船上工作人员检查发现左锚及锚链丢失，无人员伤亡，无污染。

五、应急处置和搜救情况

2020 年 11 月 18 日 2132 时，丹东市海上搜救中心接到大连弘亚海洋工程有限公司报告“2020 年 11 月 18 日 1900 时，“程瑞 8”轮受狂风巨浪影响发生走锚，公司组织救助行动中联系救助船舶，但救助船舶受大风浪影响无法出港开展救助行动，现请求丹东市海上搜救中心调派应急拖轮予以救助”。接报后丹东市海上搜救中心立即启动应急预案，调派应急拖轮（“安东 1”轮）前往救助。2300 时，“程瑞 8”轮在丹东獐岛东北方向约 1.3 海里处搁浅（概位 N39° 48' 38" ,E123° 50' 13"）。2318 时，应急拖轮（“安东 1”轮）在前往救助航行途中报告风力达 10 级、巨浪，申请返航，丹东市海上搜救中心同意应急拖轮（“安东 1”轮）返航。2325 时，丹东市海上搜救中心通知东港市民生獐岛客运有限公司，安排应急救援船舶做好应急待命准备。

11 月 19 日 0900 时，丹东市海上搜救中心调派拖轮“安东 21”轮、前往“程瑞 8”轮搁浅水域。因搁浅水域当时水深不足 1 米，脱浅作业失败。此后，尝试多种脱浅方案，均因潮水不够，脱浅作业失败。

2021 年 2 月 27 日，通过预挖航槽，借助天文大潮，大连弘亚海洋工程有限公司协调拖轮“丹港 7”轮、“安东 21”

轮、“安东 23”轮将“程瑞 8”轮从搁浅水域成功脱浅，并拖带至丹东港大东港区 3#泊位靠泊。

六、事故损失情况

事故导致“程瑞 8”轮左锚及锚链全部丢失，无人员伤亡，未造成水域污染，直接经济损失约 600 万元人民币。

七、事故原因分析

造成本次事故的直接原因如下：

（一）、当日风力 10 级，巨浪，“程瑞 8”轮受狂风巨浪影响。

（二）、大连弘亚海洋工程有限公司对“程瑞 8”轮处于瘫船、单锚状态下能否抵抗狂风巨浪评估不足。

八、责任认定

大连弘亚海洋工程有限公司对“程瑞 8”轮处于瘫船、单锚状态下能否抵抗狂风巨浪评估不足，未做到科学预判并有效落实应对极端恶劣天气举措。

因此，大连弘亚海洋工程有限公司应负事故全部责任。

九、安全管理建议与处理建议

安全管理建议。

大连弘亚海洋工程有限公司应吸取该事故教训，在今后工作中应举一反三，加强公司业务能力建设，对救助工程结合航运公司安全与防污染管理体系实际，进行科学评估、周密部署。