

宜昌“6.13”“H”轮与“S”轮 碰撞事故调查报告

事故调查组

2023年7月

MAIR121501202302

宜昌“6.13”“H”轮与“S”轮 碰撞事故调查报告

一、事故简况

2023年6月13日2032时许，重庆XX公司所属“H”轮（客滚船，船籍港重庆，总长109.8米，船宽22.2米，总吨5291，主机功率1235kw，在船船员14人，司乘人员57人，载运载货汽车40辆，本航次忠县至茅坪）下行至杉木溪附近水域（长江上游航道里程58.6km处）时与韩某个体所有的港内作业船舶“S”轮（供应船，宜昌籍，船长21.8米，宽4.4米，总吨53，主机功率32.4kw，实际在船2人）发生碰撞。事故造成“S”轮倾覆，2人落水，其中1人失踪、1人被救起，构成一般等级水上交通事故。

二、专业术语和标准用语标示

VTS: VESSEL TRAFFIC SERVICES, 船舶交通服务

CCTV: CLOSED CIRCUIT TELEVISION, 闭路电视监控系统

AIS: AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM, 船舶自动识别系统

VHF: VERY HIGH FREQUENCY, 甚高频无线电话

三、事故调查取证情况

事故发生后，三峡海事局立即成立事故调查组(成员名单见附件)。调查组通过对“H”轮、“S”轮、“金甲 XXXX”、“远洋 XXXX”轮有关船员进行询问，对事故船舶进行现场勘验，调取“H”轮船载 CCTV 监控视频，以及事发水域附近岸基 CCTV 监控视频，调取船舶 AIS 轨迹等，共获取以下证据材料：

- 1.询问笔录 13 份；
- 2.勘验笔录 2 份；
- 3.视频证据资料 12 份；
- 4.船舶船员证书复印件 9 份；
- 5.船舶航行轨迹截图 1 份；
- 6.三峡 VTS 记录 1 份。

四、船舶基础资料

(一) 船舶主要技术数据

表 1：“H”轮数据资料

船名	H	国籍	中国
船籍港	重庆	船舶种类	滚装客船
船长	109.8 米	型宽	22.2 米
型深	4.2 米	总吨	5291
净吨	2751	航区	内河 B 级、J2
船体材料	钢制	建成日期	2004 年 7 月 6 日
建造地点及造船厂	湖北宜都/宜都市清江船业有限公司		
主机种类/数目/总功率	内燃机/3/1235 千瓦		
载定客额	177 人		
船舶所有人/经营人	重庆 xx 公司		



图 1：“H”轮照片

表 2：“S”轮数据资料

船名	S	国籍	中国
船籍港	宜昌	船舶种类	供应船
船长	21.8 米	型宽	4.4 米
型深	1.35 米	总吨	53
净吨	29	航区	内河 B 级、J2
船体材料	钢制	建成日期	2015 年 10 月 12 日
建造地点及造船厂	湖北宜昌/宜昌鑫汇船舶有限公司		
主机种类/数目/总功率	内燃机/2/32.4 千瓦		
船舶所有人/经营人	韩 X/韩 XX		



图 2：“S”轮照片

（二）船舶证书情况

1.“H”轮

经核查，该轮持有有效的船舶证书，符合法定要求，其中：

《船舶国籍证书》，船舶识别号：CN20032227028,核发单位：中华人民共和国重庆海事局，签发日期：2021年6月30日，有效日期至2026年8月3日。

《内河船舶安全与环保证书》，编号：801610457，船检登记号：2004D0000260，发证单位：中国船级社宜昌分社，发证日期：2022年8月30日，有效日期至2026年7月5日。

《川江及三峡库区船舶航行证书》，编号：801610458，船检登记号：2004D0000260，发证单位：中国船级社宜昌分社，发证日期：2022年8月30日，有效日期至2026年7月5日。

《最低安全配员证书》，船舶登记号：120116000044，发证单位：中华人民共和国重庆海事局，签发日期：2023年2月23

日，有效日期至 2026 年 8 月 3 日。

《船舶营运证》，编号：交长渝 SJ（2013）120041，经营人许可证号码：交长渝 XK10022，船舶经营人核定的经营范围：长江重庆至宜昌、忠县至宜昌、万州至宜昌省际载货汽车滚装船运输，本船核定的经营范围：长江忠县至宜昌省际载货汽车滚装船运输，发证日期：2023 年 4 月 11 日，有效日期至 2027 年 6 月 30 日。

2.“S”轮

经核查，该轮持有有效的船舶证书，符合法定要求，其中：

《船舶国籍证书》，船舶识别号：CN20153703556,核发单位：湖北省宜昌市地方海事中心，签发日期：2020 年 9 月 2 日，有效日期至 2025 年 9 月 1 日。

《内河船舶安全与环保证书》，船检登记号：2015Y4300711，发证单位：湖北省宜昌市船舶检验局，发证日期：2021 年 10 月 20 日，有效日期至 2027 年 6 月 5 日。

《川江及三峡库区船舶航行证书》，船检登记号：2015Y4300711，发证单位：湖北省宜昌市船舶检验局，发证日期：2021 年 10 月 20 日，有效日期至 2027 年 6 月 6 日。

《最低安全配员证书》，船舶登记号：330120000014，发证单位：湖北省宜昌市地方海事中心，签发日期：2020 年 9 月 3 日，有效日期至 2025 年 9 月 1 日。

《营业执照》，组成形势：个人经营，类型：个体工商户，

经营者：韩平，经营范围：日用百货零售，登记机关：秭归县市场监督管理局，登记日期：2020年9月10日。

《备案回执》，备案编号：BA 鄂宜昌 420527（2022）016，备案事项类别：为船舶提供生活品供应服务，备案机构：秭归县交通运输局，备案日期：2022年8月24日，有效日期至2024年8月23日。

（三）船舶配员及当班船员情况

1.“H”轮

该轮最低安全配员证书要求船长1名、大副1名、轮机长1名、三管轮1名，普通船员3名，（船长和甲板部）连续航行作业时间超过4小时，须增加大副1人、普通船员2人；（船长和甲板部）连续航行作业时间超过10小时，须再增加二副1人、普通船员2人。本航次配员14人：船长1名、大副3名、轮机长1名、二管轮1名、普通船员8名。满足最低安全配员要求。事发时，驾驶室仅船长史某某1人当班（本应值班的舵工任某某被船长安排至甲板准备卸车作业），轮机部由轮机长李某某当班。

2.“S”轮

该轮最低安全配员证书规定配备三类驾驶员1名，连续航行作业时间超过10小时，须增加驾驶员1人。本航次实际配员2名：三类驾驶员1人、普通船员1人。满足最低安全配员要求。事发时，由驾驶员韩某当班。

（四）本航次装载情况

1.“H”轮

该轮本航次载运载货汽车 40 辆（约 1400 吨），司乘人员 57 人，未超载（该轮额定载客 177 人，最大载货量 1770 吨）。事发前，该轮跳板升起约 45°，符合该轮川江及三峡库区船舶航行证书中“船舶航行时车辆跳板起升角度应不小于 45°”的要求。

2.“S”轮

该轮本航次载运米面粮油等日用商品，约 15 吨，价值约 12 万元，未超载。

（五）船舶检查情况

1.“H”轮

该轮事故前最后一次船舶安检是在 2023 年 4 月 15 日由三峡坝区海事处对其开展船舶安全检查初查，共有缺陷 33 项（含 2 个滞留项），于 4 月 20 日前整改到位并完成复查。

2.“S”轮

该轮事故前最后一次船舶安检是在 2023 年 3 月 16 日由三峡坝区海事处对其开展船舶安全检查初查，共有缺陷 6 项（含 1 个滞留项），于 5 月 10 日前整改到位并完成复查。

（六）船舶管理情况

1.“H”轮

该轮船舶所有人和经营人均均为重庆 xx 船务有限公司，该公司于 2016 年 4 月在重庆市渝北区成立，2021 年 8 月公司注册地变更为重庆市忠县 XX 号，公司法人李某某，现有股东 3 人：梁

某某持股（实际控制人为梁某）、李某某持股（实际控制人为黄某某）、易某某持股（实际控制人为王某某）。公司现有管理人员 5 人，其中总经理 1 人、指定人员 1 人、体系办主任 1 人、海务主管 1 人、机务主管 1 人。该公司共管理 6 艘船舶，其中自有 5 艘、光租 1 艘，均为体系内船舶，平均船龄 19 年，主要经营重庆至宜昌、忠县至宜昌、万州至宜昌三条航线的省际载货汽车滚装船运输。

6 月 21 日，调查组赴该公司实地检查公司管理情况，访谈公司岸基管理人员 3 人、查阅了公司体系文件和管理记录，经查，该公司于 2016 年开始建立了安全管理体系，但在实际运行过程中，不同程度存在公司安全管理主体责任落实不到位、体系运行“两张皮”的情况，主要表现在：一是动态监控不到位，岸基支持力度不够，公司虽然已建立了 AIS 和 CCTV 监控平台，但是没有安排专人值班持续跟踪船舶动态，未及时发现并纠正“H”轮驾驶值班船员不足的情况；二是对新聘、转岗船员培训教育不到位，未见公司组织船员学习《中华人民共和国内河避碰规则》《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》的记录，也没有客观证据证明该公司对“H”轮船长开展了实习和培训；三是风险排查和隐患治理不到位，公司只对部分船舶开展了风险排查，而没有实现全覆盖；四是日常检查督导不到位，公司对船舶开展的检查次数较少，且发现的不符合项主要是海事管理部门检查时所开具的缺陷，公司发现的其他缺陷很少；五是对所属船员管理“宽松软”、

督促检查力不到位，近 5 年来，公司所属 6 艘船舶共有 29 起违法违章行为被海事部门立案调查，且在今年滚装船专项检查中，“H”轮是单船缺陷数（含 2 个滞留项）最多的船舶，公司对责任船员和相关管理人员的处理、教育力度不够，致使船舶违法违章行为接连发生。

2.“S”轮

该轮名义船舶所有人为韩某的女儿，不参与该轮的日常管理和运营，船舶实际所有人和经营人为韩某，该轮经营范围为日用百货零售，为船舶提供生活品供应服务，经查，韩平在日常运营中，安全意识较为淡薄，特别是在本次事故中，其为了逃避海事监管而关闭灯光信号冒险航行，在由江北向江南横越前未主动通报本船航行动态。

五、事故水域通航环境情况

（一）水文情况

事发时，茅坪水位 150.09m，三峡入库流量 8800m³/s，三峡出库流量 9100m³/s。

（二）气象情况

事发时，杉木溪上口门水域微风、无雾，气温约 26℃，天刚黑，能见度约 3 公里。

（三）航道情况

事发水域位于三峡坝上，在杉木溪口门附近，河面宽度约为 700 米，航道顺直，航标信号正常。

(四) 通航秩序情况

事发水域地处三峡库区，根据《长江三峡库区船舶定线制规定》第五条“左岸一侧通航分道为上行船舶航路，右岸一侧通航分道为下行船舶航路，航道中心线为上、下行船舶通航分道的分隔线”，事发前，两船在右岸一侧通航分道内下行。事发时，事故周边水域除事发两轮外，无其他船舶航行、作业、穿越航道，通航秩序良好。

六、重要事故要素认定

(一) 碰撞事实认定

1.“H”轮船长史光翔和 S”轮驾驶员韩平分别确认：“H”轮与“S”轮发生了碰撞。

2.根据 VTS 系统显示：6 月 13 日约 2032 时，“S”轮与“H”轮雷达回波信号重叠。

3.根据长江三峡通航管理局编号为 016 凤凰岭 1（右 59.9）、012 林家溪球（左 60.4）的 CCTV 监控视频显示：6 月 13 日 20:32:23 时两船发生视觉接触，随后，“S”轮在“H”轮船首消失，20:33:21 时，“S”轮在“H”轮船尾浮出水面。

综上，认定“H”轮与“S”轮发生碰撞。

(二) 碰撞时间认定

1.根据长江三峡通航管理局编号为 016 凤凰岭 1（右 59.9）的 CCTV 监控视频显示：6 月 13 日 20:32:23 时两船发生视觉接触，经与北京时间校准，此 CCTV 显示时间与北京时间一致。

2.根据长江三峡通航管理局编号为 012 林家溪球（左 60.4）的 CCTV 监控视频显示：6 月 13 日 20:32:23 时两船发生视觉接触，经与北京时间校准，此 CCTV 显示时间与北京时间一致。

3.根据“H”轮提供的编号为“H 驾驶室”的船载 CCTV 监控视频显示：6 月 13 日 20:32:07 时，船舶发生晃动（碰撞前船“S”轮），经与北京时间校准，此 CCTV 显示时间比北京时间慢约 16 秒，

综上，认定碰撞时间为：2023 年 6 月 13 日 20: 32: 23 时。

（三）碰撞地点认定

根据长江三峡通航管理局编号为 012 林家溪球（左 60.4）、016 凤凰岭 1（右 59.9）的 CCTV 监控视频显示，结合“H”轮 AIS 航行轨迹。

经综合判断，认定两船碰撞地点为杉木溪口门上游约 200 处（白弹珠岸标下游约 550 米，长江上游航道里程 58.6 公里，离南岸水沫线横距约 200 米，位置经纬度为 110°54'21"E/30°53'9"N。）



图 3：碰撞地点示意图

（四）碰撞部位认定

经对“H”轮和“S”轮现场勘验（如图 4 和图 5 显示）。

认定碰撞部位为“H”轮船艏跳板横向第三排肋骨与右舷纵向第一列肋骨交叉附近区域，与“S”轮驾驶室顶棚右后区域。



图 4：“H”轮碰撞位置



图 5：“S”轮碰撞位置

（五）碰撞态势认定

1.根据“H”轮船长史光翔陈述：碰撞前，该轮三台车均为六

档（满车），操正舵，船舶处于直行状态，航速在 14.6 到 15.2 千米/时之间。

2.根据“S”轮驾驶员韩平陈述：碰撞前，该轮在下行航道内行驶，航速记不清楚。

3.根据 VTS 系统显示：碰撞前，“H”轮在下行主航道内行驶，航速为 8.1 节（15.0 千米/时）。“S”轮，在下行主航道内行驶，航速为 2.8 节（5.19 千米/时）。两船航迹线接近一致。



图 6：VTS 截图（6 月 13 日 20:32:19 时）

4.经现场勘验，事发时，“S”轮舵角指示器显示处于左 5°位置，双车处于前进档且油门处于中速位置。

5.根据长江三峡通航管理局编号为 012 林家溪球（左 60.4）、016 凤凰岭 1（右 59.9）的岸基 CCTV 监控视频显示：6 月 13 日 20:32:23 时，“H”轮从接近正后方的位置碰撞上“S”轮。

综上，经综合分析，认定：事发前，“H”轮在下行航道内行驶，满车正舵，航向与长江水流方向基本一致，航速约为 15.0

千米/时；“S”轮在下行航道内行驶，操左舵 5°，航向与长江水流方向基本一致，航速约为 5.2 千米/时。事发水域水面开阔，航道顺直，“H”轮从接近正后方碰撞“S”轮。

（六）“S”轮未显示灯光信号认定

1.根据长江三峡通航管理局编号为 014 冀家湾锚地(右 60.3)的岸基 CCTV 监控视频显示：“S”轮从庙河锚地开航后，于 20:17:39 时关闭了灯光，至驶出 CCTV 视线范围，均未开启探照灯。

2.根据长江三峡通航管理局编号为 012 林家溪球(左 60.4)、016 凤凰岭 1(右 59.9)、019 柴棚子(左 59.7)的 CCTV 监控视频显示：“S”轮在航行中未见明显灯光信号。

3.根据现场勘验，“S”轮航行信号灯和低压探照灯的空开处于关闭状态（如图 7 所示）。



图 7：“S”轮空开开闭状态

综上，认定“S”轮从 20:17:39 时至事发前未显示灯光信号。

(七) “S”轮在船人数认定

1.根据“S”轮驾驶员韩 X 陈述：事发前，船上有两名船员。

2.根据“金甲 XXXX”轮船员陈述：1948 时-2017 时，该轮在向“S”轮购买物资时，“S”轮船上有两名船员。

综上，认定“S”轮事发时在船船员为两名（韩某、王某某）。

(八) “H”轮事发时驾驶室值班情况认定

1.根据“H”轮船长史某某陈述：已提前安排舵工任某某离开驾驶台去甲板准备靠港作业，碰撞时仅船长 1 人在驾驶室。

2.根据“H”轮大副张某陈述：在碰撞前大概十分钟，在佳兴码头水域，船长史某某接班后，就回房间做卸车准备工作。

4.根据“H”轮舵工任某某陈述：碰撞前，他已被船长安排去甲板准备靠港作业，碰撞时他正在房间换衣服。

5.根据“H”轮提供的编号为“H 驾驶室”的船载 CCTV 监控视频显示：6 月 13 日 2018 时，舵工任某某离开驾驶室，2019 时，大副张某离开驾驶室，至碰撞前，驾驶室仅船长 1 人值班。

综上，认定“H”轮事发时驾驶室仅船长 1 人值班。

七、事故经过

根据当事船员陈述、事故现场勘查及三峡海事局 VTS 雷达、长江三峡通航管理局的岸基 CCTV 和“H”轮船载 CCTV 监控视频，经分析事故经过如下：

(一) “H”轮

2023 年 6 月 12 日 1908 时，“H”轮装载汽车 40 辆、司乘人

员 57 人，从忠县开航驶往茅坪，开航前，船艏跳板升起约 45 度。

6 月 13 日约 2013 时，“H”轮到达野猫面水域，航速保持在 14.6-15.2 千米/时。

约 2017 时，大副张某将探照灯扫视船首周围后将灯光保持在右侧照射岸线。

约 2018 时，“H”轮下行至老鼠洞水域时，普通船员任某某受船长史某某指示离开驾驶室准备卸车作业。

约 2019 时，大副张某与船长史某某完成交接班，张某离开驾驶室，回到驾驶室右舷自己房间。船长史某某一人坐在甚 VHF 与主机操作台之间座椅上当班。

约 2031 时，“H”轮行驶至白弹珠水域，船长史某某离开座位，向左移动一步，利用甚高频先后跟银杏沱滚装码头、永盛 XX 联系，报告船舶动态，申请卸车作业。在此期间，船长未通过雷达观察周围船舶动态。

约 2032 时，“H”轮下行至杉木溪口上游大约 200 米处水域（航速约 15 千米/时），船长史某某通过高频与码头联系完成后，向右移动三步，来到主机操作台前，约 10 秒后，船首跳板与“S”轮船尾发生碰撞，船长史某某立即采取双停车，并跑到驾驶室右侧查看情况。

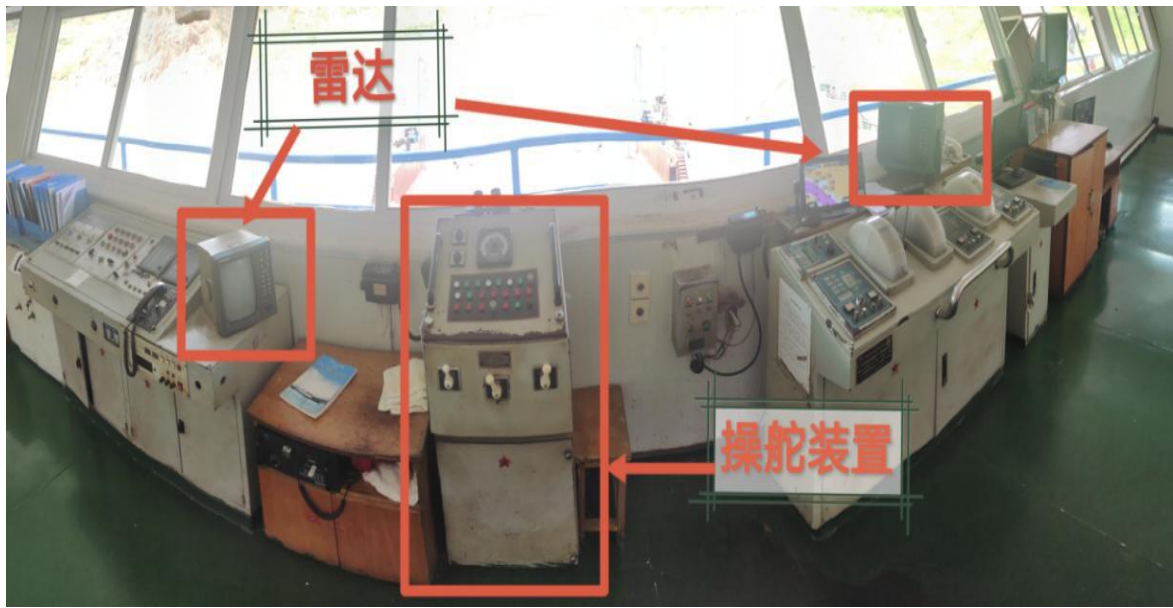


图 8：“H”轮驾驶台照片

约 2034 时，大副张某从本船右舷抛出一个救生圈，随后来到驾驶室。其他船员另外抛出三个救生圈。

（二）“S”轮

2023 年 6 月 13 日 1840 时，韩某驾驶“S”轮从兰陵溪开航，妻子王某某作为普通船员随船。

约 1900 时，“S”轮抵达杉木溪锚地。

约 1901 时，韩某在驾驶室操纵船舶，王某某在货仓为“远洋 1007”轮准备并售卖物资。

约 1920 时，“S”轮离开杉木溪锚地。

约 1947 时，“S”轮抵达庙河锚地。

约 1948 时，“S”轮向“金甲 XXXX”轮售卖物资。

约 2017 时，“S”轮在“渝沪 XXXX”轮尾部短暂停留后准备驶出锚地，并关闭探照灯。

约 2020 时，“S”轮在未开启航行信号灯及探照灯的情况下，

驶出庙河锚地由北向南划江下行。

约 2030 时，“S”轮在白弹珠水域完成划江，驶入下水航道，航速约 5 千米/时，与南岸横距约 200 米，未显示灯光信号。

约 2032 时，“S”轮下行至杉木溪上口约 200 米处时，与“H”轮发生碰撞（此时驾驶员韩某在驾驶室内、普通船员王某某在船舱内），“S”轮船艏先向右偏转，随后向左舷一侧倾覆（驾驶员韩某从驾驶室右侧落水，普通船员王某某情况未知），发生碰撞后，“H”轮航速逐渐降低，并从“S”轮上方碾压而过，约 1 分钟后，“S”轮从“H”轮船尾浮出水面。

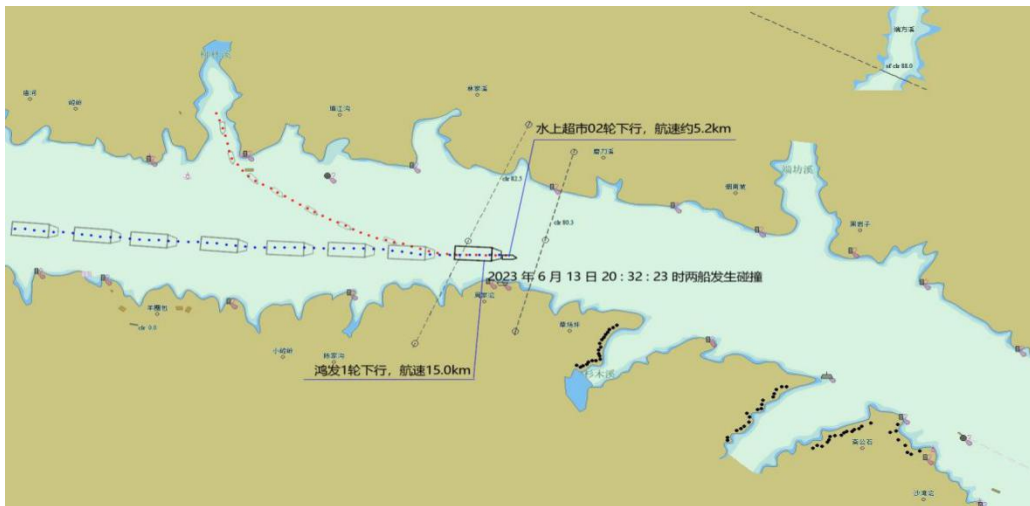


图 9：“H”轮与“S”轮碰撞态势图

八、应急处置情况

略。

九、损失情况

本次碰撞事故造成 1 名船员失踪、“S”轮沉没（船舶经打捞出水）、直接经济损失 49.8 万元。

十、事故原因分析

（一）直接原因

1.“H”轮未保持正规了望。事发前，当班船长未对前方水域保持充分了望，也未有效使用雷达等助航设备对当时环境和情况保持观察，特别是在碰撞前约 1 分钟，当班船长通过高频与码头联系卸货等事宜，疏忽了望，未能及时发现船舶正前方的“S”轮。

2.“H”轮驾驶值班船员不足。该轮船长于 2019 时安排本应值班的舵工到甲板准备卸车事宜，至碰撞事故发生时，驾驶室内仅有船长 1 人值班，无其他人员协助了望，在此阶段，船长需同时兼顾船舶操作及联系码头，未对其周围情况进行充分了望和及时采取应急避险操作。

3.“S”轮未按规定显示号灯且疏忽了望。事发时为夜间，该轮正处于航行状态，但该船未按规定显示灯光信号，客观上造成了尾随船“H”轮不易及早发现该轮。同时，当班驾驶员在明知本船没有显示灯光信号、没有安装 AIS 的情况下，航行过程中，没有充分运用视觉、高频等一切有效手段保持正规了望，未能及时发现尾随的“H”轮。

（二）间接原因

1.重庆 XX 船务有限公司安全管理不到位。该公司作为“H”轮的船舶所有人和经营人，未有效落实安全生产主体责任、对“H”轮船长岗前培训教育不到位，对相关法律法规和公司管理规定的宣贯执行不到位，风险排查和隐患治理不到位，日常检查督

导不到位，视频监控制度落实不到位。

2.“S”轮冒险航行。根据现场海事管理机构要求，该类供应船夜间禁止航行作业，该轮在明知此项要求的情况下冒险航行，为了逃避海事监管而故意关闭了灯光信号，且在横越、航行过程中，没有主动通过 VHF 等手段通报本船动态。

十一、责任认定

根据上述事故原因，综合事故因果关系和两船过错行为程度，本次事故属于双方责任事故。

“H”轮未保持正规了望、将本应在驾驶室值班的舵工安排至甲板做其他工作，未能及时发现船舶正前方的“S”轮，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第六条和《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》第十条第二款之规定，承担本次碰撞事故的主要责任。

“S”轮未按规定显示号灯、未保持正规了望，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第六条、第二十九条第一款之规定，承担本次碰撞事故的次要责任。

十二、处理建议及安全管理建议

（一）处理建议

1.“H”轮船长史 XX。作为保障船舶安全的最终责任人和事发时船舶当班驾驶员，其未按规定保持正规了望、安排值班船员在值班期间承担影响其值班的其他工作，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第六条、《中华人民共和国内河船舶船员值班

规则》第十条第二款之规定，一是建议依据有关规定给予行政处罚；二是建议根据《三峡通航诚信管理办法》有关条款进行诚信扣分。

2.“S”轮驾驶员韩 X。作为船舶实际控制人和事发时船舶当班驾驶员，其夜间航行时未按规定显示灯光信号冒险航行、未按规定保持正规了望，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第六条、《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》第十条第二款、第二十九条第一款规定，一是建议依据有关规定给予行政处罚；二是建议根据《三峡通航诚信管理办法》有关条款进行诚信扣分。

3.重庆 XX 船务有限公司。该公司在日常管理中，安全生产主体责任未有效落实，对“H”轮船船员教育培训不到位，对相关法律法规和公司管理规定的宣贯执行不到位，公司视频动态监控制度执行不到位，未及时发现和纠正“H”轮驾驶值班船员缺少的问题，一是建议由三峡海事局对该公司实施水上交通安全警示约谈；二是建议根据《三峡通航诚信管理办法》有关条款进行诚信扣分；三是建议对重庆 XX 船务有限公司及其所属“H”轮实施附加审核。

（二）安全管理建议

1.建议“H”轮所有人重庆 XX 船务有限公司应加强对所属船舶船员法律、法规的学习和培训，尤其是《中华人民共和国内河交通安全管理条例》《中华人民共和国内河避碰规则》《中华人

民共和国内河船舶船员值班规则》的学习，督促船员在实际工作中加以遵守，谨慎驾驶。

2.建议“H”轮所有人重庆 XX 船务有限公司严格落实公司建立的视频动态监控制度，安排专人值班，及时掌握船舶动态，尽早发现并纠正船员违规行为。

3.建议“H”轮所有人重庆 XX 船务有限公司要开展一次全面的风险排查和隐患整治，要按照重大事故隐患专项排查整治和重大风险防范化解专项行动的要求，对公司安全管理、船舶安全技术状况和重要设备、船员履职能力三个方面开展全面排查，重点自查公司安全管理制度或安全管理体系建立情况、安全生产教育和培训计划制定情况、安全管理人员履职能力情况、船舶是否擅自改建，主辅机及应急操舵装置、应急发电机、电气设备等关键设施设备维护保养情况，并形成问题清单和整改清单。

4.建议“S”轮实际控制人和经营人要加强《《中华人民共和国内河避碰规则》的学习，按照规定显示号灯号型及声响信号，在航行作业过程中，要利用视觉、高频等一切有效手段保持正规了望，谨慎驾驶，要严格服从现场海事管理机构监管，严禁冒险夜航。

5.建议秭归县人民政府强化三峡坝区待闸锚地配套服务船舶管理，规范经营秩序，并根据坝上待闸船舶实际需求，评估配套服务船舶所需数量，在控制船舶总量的同时推进实现公司化管理。同时，建议推动对配套服务船舶强制性装载 AIS 或北斗终端

设备。

6.建议秭归县交通运输局在给三峡坝区配套服务船舶办理营业执照或备案时，明确其运营时间为白天，夜间禁止作业。

7.建议三峡海事局所属三峡坝区海事处要进一步强化三峡坝区待闸锚地配套服务船舶动态监管特别是夜航管控，要加大船舶违章航行等突出违法违规行为的处罚力度。