

湛江徐闻 “8·9” “信海 19 号” 客滚船 搁浅事故调查报告

编制单位：广东海事局

单位地址：广州市海珠区怡乐路 47 号

联系电话：020-89098218

编制时间：2018 年 9 月 28 日

简 介

2018年8月9日2257时，海南海峡航运股份有限公司所属客滚船“信海19号”轮装载旅客323人、车辆69台从海口新海港驶往湛江徐闻海安新港途中，在海安新港航道6#-7#灯浮标之间航道外侧（概位：20° 15.63′ N、110° 12.55′ E）搁浅，船舶搁浅停航约2小时38分钟，构成小事故等级水上交通事故。

事故发生后，广东海事局成立“8·9”“信海19号”轮搁浅事故调查组，开展提级调查。事故调查组依据《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》等法规、规章的规定开展调查，调取了该船AIS、VDR、CCTV、VTS等数据，询问调查“信海19号”轮相关船员、访查海南海峡航运股份有限公司相关岸基管理部门和海安新港调度。

事故调查认定，这是一起船舶在受强风横风影响情况下，船长未谨慎驾驶，对风流压差影响估计不足，尾随船舶进港未保持安全距离，没有按海员通常做法保持船位“上风上水”，疏忽核对船位和监控值班水手的操舵情况，指挥操纵船舶不当，船舶偏航未得到有效修正，值班驾驶员在值班期间疏忽瞭望未尽到值班职责，以及该轮驾驶台资源管理存在不足、公司对船员监督检查不到位、公司安全管理存在不足，导致船舶搁浅的责任事故。“信海19号”轮船长和值班驾驶员是事故的直接责任人，其中船长应负事故主要责任，值班驾驶员应负事故次要责任；公司负有管理责任。

目 录

一、事故概况.....	4
二、专业术语和标准用语标示.....	4
三、事故调查取证情况.....	4
（一）船舶情况.....	5
（二）船舶装载情况.....	7
（三）船舶配员及值班船员情况.....	7
（四）通航环境情况.....	10
（五）公司管理情况.....	11
四、重要事故因素认定.....	12
（一）事故时间.....	12
（二）事故地点.....	12
五、事故经过.....	13
六、应急处置情况.....	18
七、事故损失情况.....	18
八、原因分析.....	19
（一）人为因素.....	19
（二）环境因素.....	20
（三）管理因素.....	21
九、事故责任认定.....	22
（一）不安全行为.....	22
（二）责任认定.....	22
十、调查发现的其他问题.....	23
（一）船长存在影响注意力的情况.....	23
（二）琼州海峡北岸未配备大马力应急拖轮.....	23
十一、安全管理建议和处理建议.....	24
（一）安全管理建议.....	24
（二）处理意见.....	26
十二、报告附件.....	26
附件.....	27

一、事故概况

2018 年 8 月 9 日 2257 时，海南海峡航运股份有限公司所属客滚船“信海 19 号”轮装载旅客 323 人、汽车 69 辆，从海口新海港驶往湛江徐闻海安新港途中，在海安新港航道 6#-7#灯浮标之间航道外侧（概位：20° 15.63′ N、110° 12.55′ E）搁浅，船舶搁浅停航约 2 小时 38 分钟，构成小事故等级水上交通事故。

二、专业术语和标准用语标示

AIS: automatic identification system 的缩写，即船舶自动识别系统。

CCTV: closed circuit television 的缩写，即闭路电视监控系统。

VDR: voyage data recorder 的缩写，即船载航行数据记录仪，又名船用黑匣子。

三、事故调查取证情况

广东海事局于 8 月 10 日成立事故调查组对该事故开展提级调查。调查组通过询问调查“信海 19 号”轮相关船员，开展公司调查，调取事故船舶 VDR、CCTV 数据，共获得主要证据资料如下：

（1）水上交通事故报告书 1 份；（2）询问笔录 8 份；（3）船舶航海日志、轮机日志、车钟记录簿、航次计划、船舶最低安全配员证书、船舶国籍证书、船舶检验证书等法定证书文书复印

件各 1 份；（4）船员适任证书、服务簿复印件各 8 份；（5）《海南省气象服务中心行业专项预报》1 份；（6）驾驶室视频录像 CCTV、VDR、AIS、VTS 数据各 1 份；（7）海南海峡航运股份有限公司相关体系文件及执行记录；（8）海安新港调度日志、事故应急响应信息记录表各 1 份。

（一）船舶情况

1.船舶基础数据



图 1：“信海 19 号”轮图片

船名	信海 19 号	船籍港	海口
船舶种类	滚装船	航区	沿海
船舶识别号	CN201025 27007	船体材料	钢质
总吨	8275	净吨	4468

总长	119.18 米	船宽	19.80 米
型深	6.30 米	主机功率	2060 千瓦 X 2
满载吃水	4.20 米	参考载货量	2275 吨
载客定额	972 人		
船舶建造厂	海南威隆船舶工程有限公司		
船舶建成日期	2011 年 12 月 27 日		
船舶所有人	海南海峡航运股份有限公司		
所有人地址	海口市滨海大道 157 号港航大厦 14 楼		
船舶经营人	海南海峡航运股份有限公司		
经营人地址	海口市滨海大道 157 号港航大厦 14 楼		

2.检验情况

该船最近一次检验为换证检验，由中国船级社湛江分社于 2017 年 11 月 27 日在广东茂名港进行，并签发了有效期至 2019 年 12 月 26 日的《海上客船适航证书》（服从于年度检验）。该船持有的法定检验证书齐全有效。

3.设备工作状况

“信海 19 号”轮驾驶台配备 2 台雷达、1 台 GPS、1 台电子海图、1 台测深仪、1 台 AIS、2 台 VHF、1 台 VDR、2 台磁罗经、

1 台回声测深仪、1 台 CCTV。经检查，上述设备均处于正常使用状态，操舵装置性能正常，机舱相关设备也处于正常使用状态。

（二）船舶装载情况

“信海 19 号”轮事故航次载客 323 人，小车 40 辆、大车 29 辆（其中 3 辆客车），货物 906 吨。经核查，该轮额定载客 972 人，额定装载车辆 41 辆（车辆类型为 12 轮大货车），参考载货量 2275 吨，出港时艏吃水 4.0 米，艉吃水 3.2 米。

经向 CCS 进行技术质询，CCS 认为额定装载车辆这个设计参数非限制装载数据，船舶是否超载以船舶实际吃水为准，因此“信海 19 号”轮本次装载 69 辆不同种类的车辆（小车居多）不属于超载行为。

综上，事故航次，船舶按规定装载旅客、车辆、货物，装载情况正常。

（三）船舶配员及值班船员情况

该轮事故航次船上有船员 31 人，船舶配员满足该轮《船舶最低安全配员证书》要求。事故当时值班船员情况如下：

船长陈某，男，1972 年 11 月 19 日出生，持有海南海事局于 2017 年 4 月 26 日签发的有效期至 2022 年 4 月 26 日的 3000 总吨及以上沿海船舶船长适任证书（证书编号：BMA11120170XXXX，在客船培训合格证有效期前适用于客船），有多年的琼州海峡客滚船驾驶员任职资历。2017 年 8 月 30 日在海口上“信海 19 号”轮第一次任职船长，2018 年 6 月 22 日在海口上“信海 19 号”轮第三次任职船长，至事故时有约 11 个月琼州海峡客滚船船长任

职资历。

二副陈某武，男，1989年5月5日出生，持有海南海事局于2017年2月13日签发的有效期至2022年2月13日的3000总吨及以上沿海船舶二副适任证书（证书编号：BMA11320170XXXX，在客船培训合格证有效期前适用于客船），2017年6月8日在海口上“信海19号”轮第一次任职二副，至事故时有近14个月琼州海峡客滚船二副任职资历。

水手吴某清，男，1973年5月2日出生，持有海南海事局于2016年5月18日签发的有效期至2038年5月2日的500总吨及以上沿海船舶高级值班水手适任证书（证书编号：BMA14620160XXXX），有多年琼州海峡客滚船值班水手任职资历。

见习船长张成发，男，1976年8月11日出生，持有广东海事局于2013年12月3日签发的有效期至2018年12月3日的3000总吨及以上船舶船长适任证书（证书编号：AKA111201310710，不适用于客船），2018年6月4日第一次在琼州海峡客滚船“凤凰岭”轮任见习船长。

见习二副李某峰，男，1989年5月26日出生，持有海南海事局于2018年4月12日签发的有效期至2023年4月12日的3000总吨及以上船舶二副适任证书（证书编号：AKA11320180XXXX，不适用于客船），2018年6月4日第一次在琼州海峡客滚船“凤凰岭”轮任见习二副。

轮机长陈某剑，男，1968年10月2日出生，持有海南海事局于2016年3月23日签发的有效期至2021年3月23日的主推进动力装置3000千瓦及以上沿海船舶轮机长适任证书（证书编号：BMA21120160XXXX，在客船培训合格证有效期前适用于客船），2018年2月6日在“白石岭”轮任见习轮机长，2018年4月4日在“信海19号”轮任轮机长，有多年琼州海峡客滚船大管轮任职资历。

三管轮黄某，男，1990年12月25日出生，持有海南海事局于2018年3月15日签发的有效期至2019年4月26日的主推进动力装置3000千瓦及以上沿海船舶三管轮适任证书（证书编号：BMA21420180XXXX，在客船培训合格证有效期前适用于客船），2014年8月24日在“信海19号”轮任见习三管轮，2018年6月19日在“信海19号”轮任三管轮，至事故时有近2个月琼州海峡客滚船三管轮任职资历。

值班机工韩某生，男，1965年9月4日出生，持有海南海事局于2014年3月11日签发的有效期至2030年9月4日的主推进动力装置750千瓦及以上沿海船舶值班机工适任证书（证书编号：BMA24520140XXXX），2018年3月23日在“信海19号”轮任值班机工，有多年琼州海峡客滚船值班机工任职资历。

据上述值班人员本人陈述：身体健康，无不良习惯。事发前无饮酒、服药、吸毒等情况，休息正常。

（四）通航环境情况

1. 气象海况

海南省气象服务中心 2018 年 8 月 9 日 2000 时海口到海安航线气象预报：东北风 6-7 级，阵风 8 级，有 2.0-3.0 米的中到大浪。

根据“信海 19 号”轮 VDR 风速风向、船艏向记录，自 2242 时该船进入航道至 2257 时搁浅，最大风速在 2243 时 15 秒：13.8 米/秒，最小风速在 2255 时 20 秒：9.6 米/秒；经换算得出风向：在 025.8 度—065.2 度之间，即东北风。查《风速风级风压对照表》，风级为 5-6 级。

查询《潮汐表》得到搁浅事故发生时为落潮，潮高约 101cm。

综上，事发水域事发时天气海况：受“贝碧嘉”热带风暴影响，东北风 5-6 级，落潮流，流向东，流速 1-2 节，能见度良好。

2. 事故水域通航环境情况

（1）航道情况

海安新港航道为人工航道，进港航道长度 2.42 公里，进港航道尺度为 5.1m × 180 m × 500m（水深 × 宽度 × 弯曲半径），航槽底标高 -4.9 m，基本航向 338° /158°，航道走向与涨落潮流向及常风向东北风存在一定交角，设有 7 座灯浮标和一个防波堤灯桩，分别是进港航道 1#、2#，3#、4#，5#、6#共 3 对 6 座灯浮标、航道西侧 7#边界灯浮标和防波堤堤头 1 座灯桩。

（2）事故水域通航环境情况

事故水域位于海安新港航道。事故航次，因天气预报海面有

东北风 6-7 级、阵风 8 级，海安新港实行单向通航。“信海 19 号”轮尾随“黎母岭”轮进港，两船保持前后 1 组对标的间距（约 800 米），因前船进入港池前会减速，且进入港池后需要一定时间靠泊，而港池水域不能同时满足两艘客滚船靠泊操纵，因此后船在需要减速待前船完成靠泊后才能进港池。

（五）公司管理情况

海南海峡航运股份有限公司成立于 2002 年 12 月 6 日，主要经营国内沿海及近洋汽车、旅客、货物运输，拥有客滚船 18 艘（总吨位 167798T、总载货吨 32462T、总载车量 760 车位、总载客量 16154 客位），主要经营海口至海安、海口至北海航线汽车、旅客班轮运输，以及海口、三亚至西沙北礁及永乐群岛生态旅游航线。2002 年 4 月 28 日初次建立并运行 SMS，持有海口海事局签发的适用于客滚船和普通客船的 DOC（编号：09A105、有效期自 2017 年 10 月 30 日至 2022 年 10 月 29 日）。公司于 2018 年 7 月 12 日对《第六版体系文件》进行修改，包括安全管理手册、程序文件、公司船岸管理须知、船舶操作须知、应急响应须知、单船操作文件（独立本），文件中规定了船舶各类文书记载要求、船舶各项作业要求、各类险情事故应急处理流程及公司所有船舶相关仪器的具体操作。

经调查，虽然公司在事故发生后能及时启动应急响应预案，迅速调派拖轮赶赴现场救援，并对该轮搁浅险情开展了调查分析及开展安全警示教育，但仍存在事故分析和教训吸取不到位，对

值班船员履职情况监督不足，安全管理不到位等情况。

四、重要事故因素认定

（一）事故时间

根据“广东智慧海事监管服务平台”船舶轨迹回放显示，“信海 19 号”轮速度刚为 0 时的时间为 8 月 9 日 2258 时。

根据“信海 19 号”轮 VDR 雷达图像显示，“信海 19 号”轮速度刚为 0 的时间为 8 月 9 日 2257 时。

根据“信海 19 号”轮 VDR 驾驶台录音记录：2256 时 51 秒，船长询问：现在不是右满舵吗？水手回复：是啊，但船不动了。

经校核时间，“广东智慧海事监管服务平台”的信息反馈时间比标准北京时间快 1 分钟，而 VDR 显示的时间无明显误差。

综上，认定 VDR 雷达图像显示的速度刚为 0 的时间为事故发生时间：2018 年 8 月 9 日 2257 时。

（二）事故地点

根据“广东智慧海事监管服务平台”船舶轨迹回放显示，“信海 19 号”轮搁浅船位 $20^{\circ}15'38''\text{N}/110^{\circ}12'33''\text{E}$ （也即 $20^{\circ}15.63'\text{N}/110^{\circ}12.55'\text{E}$ ）。

根据“信海 19 号”轮 VDR 雷达图像显示，搁浅船位为 $20^{\circ}15.63'\text{N}/110^{\circ}12.55'\text{E}$ 。

综上，AIS、VDR 显示搁浅船位一致，可认定“信海 19 号”轮搁浅位置： $20^{\circ}15.63'\text{N}/110^{\circ}12.55'\text{E}$ ，经在纸质海图及电

子海图上定位测距，搁浅位置在 6#灯浮西北、距离海安新港航道 6#-7#灯浮连线约 40 米处。

五、事故经过

经综合分析该轮 VDR 数据、AIS 数据、航海日志、车钟记录以及船长等值班船员的询问笔录等证据，事故经过如下：

8 月 9 日 2035 时，“信海 19 号”轮从新海港装载旅客 323 人、车辆 69 台，载重 906 吨，船员 31 人，启航驶往湛江徐闻海安新港。

2203 时，该轮抵海安新港港外东锚地，船长陈某上驾驶台接班，当时驾驶台开启了 2 台雷达、1 台 GPS、1 台电子海图、1 台测深仪、1 台 AIS。因海安新港航道实施单向通航交通管制，该轮在锚地慢速漂航。约 2210 时，“信海 19 号”轮慢速朝海安新港航道 1#、2#灯浮方向行驶，等待海安新港调度的进港指令通知。

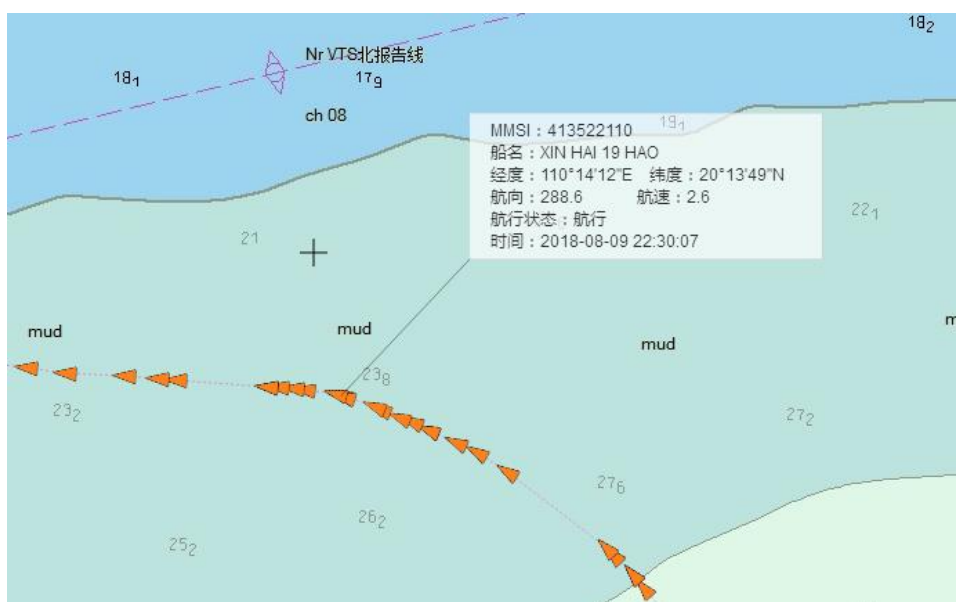


图 2：“信海 19 号”轮收到进港指令

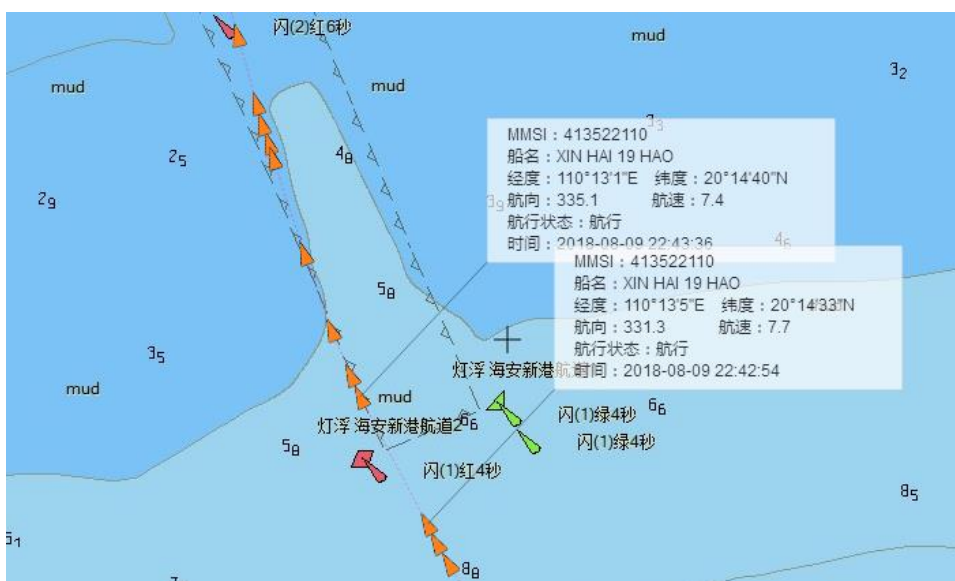


图 3：“信海 19 号”轮到达海安新港 1#标概位示意图

2239 时许，海安新港调度通知“信海 19 号”轮尾随“黎母岭”轮进港，靠泊 8 号泊位。

2240 时许，船长令二副加车、值班水手调整航向进港，驾驶台值班人员分别是船长陈某、二副陈某武、操舵水手吴某清、实习船长张成发和实习三副李某峰。

2241 时，客运部主任进驾驶台，船长与客运部主任在驾驶台商议服务员离船防台事宜。

2242 时，该轮过海安新港 1#、2#浮标进入航道，航速 7.7 节，距离前船“黎母岭”轮约 900 米，船位偏于航道中轴线西侧（左侧），二副提醒船长船位偏左。2243 时船长要求操舵水手“不要偏左”，但未下明确舵令，且在 2241 时-2243 时、2247 时与客运主任沟通防台事宜。



图 4：“信海 19 号”轮过 3#/4#标

2247 时，该轮过 3#、4#浮标，由于“信海 19 号”轮与“黎母岭”轮距离明显缩短，船长于 2249 时下令双车进一（VDR 显示左艏轴转速 0051，右艏轴转速 0046），随后又下令双停（VDR 语音中有船长下令双停得声音，但前端数据中左右艏轴转速并未出现 0000 情况），航速降到 5.8 节，且 2249 时船长继续与客运主任沟通防台事宜，2251 时通过电话与其他船舶沟通防台事宜，此时航速已降至 4.3 节。

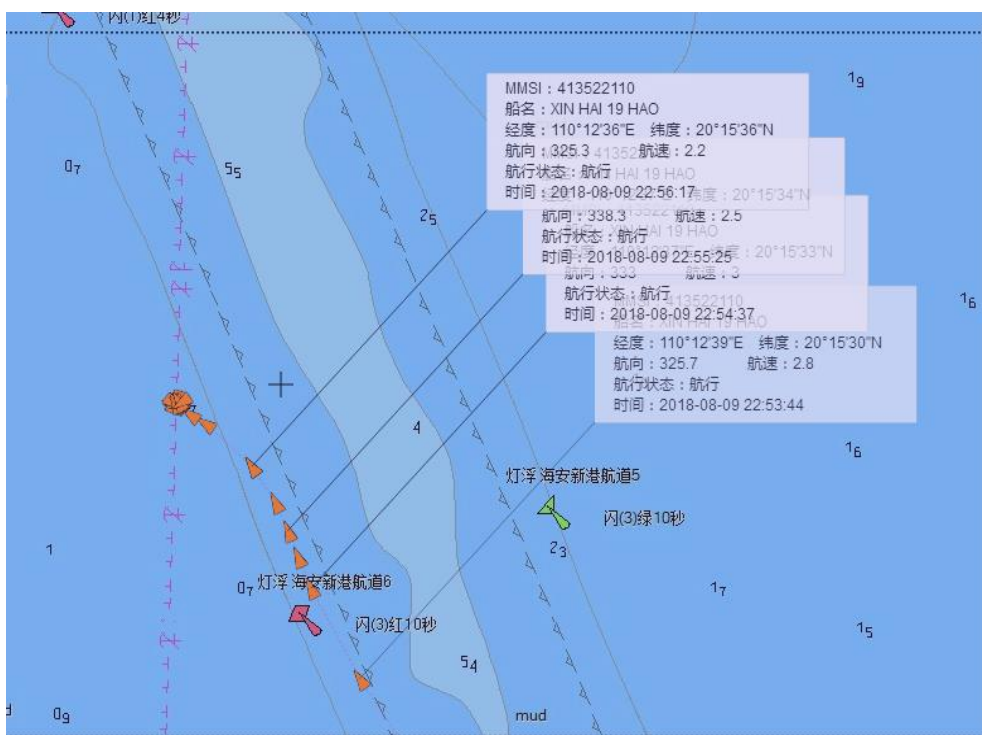


图 5：“信海 19 号”轮过 6#标

2254 时，该轮靠近航道西边界线，航速 3 节，为避免螺旋桨碰到左舷 6#浮标锚链，船长下令左车停（VDR 显示左艏轴转速 0000，右艏轴转速 0104），随后船长又下令左舵 10、双车停（VDR 显示左艏轴转速 0000，右艏轴转速 0000）。

2255 时，该轮航速 2.5 节，船位接近航道西边界线，船长下令右满舵、左车进一（VDR 显示左艏轴转速 0064，右艏轴转速 0000）。

2256 时，该轮航速 2.2 节，船长下令左进二（VDR 显示左艏轴转速 0083，右艏轴转速 0000），试图将船舶摆回航道中间。



图 6：“信海 19 号”轮搁浅地点概位示意图

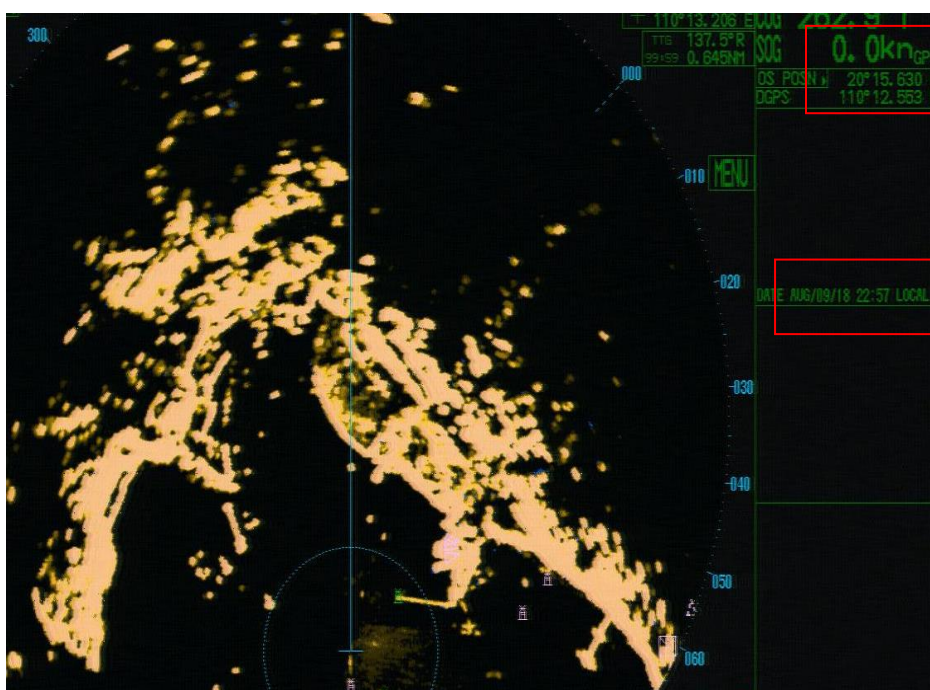


图 7：VDR 雷达回放显示“信海 19 号”轮速度为 0 时间

2257 时，该轮船艏在 6#浮标西北方向、航道外约 40 米处(概位：20° 15.63′ N、110° 12.55′ E)搁浅。

在船舶进港过程中，值班二副长时间坐在驾驶室座椅上，在

船舶到达 1#标进港（2238 时-2242 时）和 6#标（2248 时-2252 时）时在使用手机，实习船长也有使用手机的情况，轮机长直到船舶搁浅后才进入机舱值班。

六、应急处置情况

8 月 9 日 2257 时，“信海 19 号”轮船长下令倒车、进车、用舵等操作试图自行脱浅，但未能成功。

2320 时，船长将搁浅情况通报徐闻海事处及海安新港调度及公司，并挂搁浅信号灯，抛下船艏右锚，持续测量船舶六面吃水，检查各舱室情况，排压载水，安抚旅客情绪，并继续用车尝试自行脱浅。

海南海峡航运股份有限公司接到“信海 19 号”轮搁浅报告后，立即派出“琼引 12”号和“琼引 3”号拖轮前往事故发生地实施救助。

湛江海上搜救分中心协调“海巡 09068”船和“南海救 118”轮以及海安航道与测绘所等多方力量开展救援。

在拖轮协助下，“信海 19 号”轮于 8 月 10 日 0135 时成功脱险，0147 时安全停靠海安新港 4#泊位。

七、事故损失情况

本次搁浅事故未造成船舶损坏、人员伤亡及海域污染。

船舶搁浅停航约 2 小时 38 分钟，按照《水上交通事故统计办法》，构成小事故等级水上交通事故。

八、原因分析

（一）人为因素

1. 船长未谨慎驾驶船舶。

“信海 19 号”轮在横风横流情况下单向通航进入海安新港航道航行，船长本应谨慎驾驶，按照海员通常做法保持船位“上风上水”，保持对船位的连续观测，采取有效措施操纵船舶纠正偏航，但船长自 2242 时过 1#、2#灯浮进入航道开始至 2251 时，大部分时间在与客运部主任商议或通过电话与他船联系服务员离船防台事宜，没有充分考虑到当时海面 5-6 级东北风带来的横风风压差影响，疏忽了对本船船位以及值班水手操舵情况的监控，导致本船一直沿航道左侧外缘航行。

2. 船长指挥操纵不当。

“信海 19 号”轮接到港调通知其跟随“黎母岭”轮进港的指令后，船长即指挥船舶加车驶向航道，没有考虑应与前船保持足够距离，以便在前船减速及在靠泊操纵时本船可以保持足够速度，避免因本船在航道内减速等待造成舵效不足，导致船舶在强横风影响下向下风漂移出航道搁浅的问题；该船在进入航道时船位即偏左，船长在值班三副提醒后也没有加以重视，进入航道后，船长没有考虑到强风横风的影响，没有按照海员通常做法操纵船舶保持船位“上风上水”，而是一直沿航道左侧外缘航行；2248 时以 5.8 节航速过 3#、4#灯浮，此时与前船距离不足 800 米，但还没出现不立即采取减速、停车措施就会与前船发生碰撞的紧急

情况，但船长在未核对本船船位的情况下，盲目地于 2249 时将双车从前进二降为前进一，随后又下令双车停车，2251 时航速降至 4.3 节，2254 时航速降至 3 节，船舶因车速过低无法维持舵效，尽管船长于 2255 时下令右满舵拟向航道内调整船位，但船还是继续向左（向航道外则）偏移。

3. “信海 19 号”轮驾驶台资源管理存在不足。

事故航次，“信海 19 号”轮驾驶台共有 5 名值班人员，分别是船长、见习船长、二副、见习三副和操舵水手，船长疏忽核对船位和值班水手的操舵情况，致使船舶一直偏航下风的航道左侧外缘，其他值班人员也未及时提醒船长船舶已偏航的情况。

（二）环境因素

海安新港航道轴向为 $338^{\circ} / 158^{\circ}$ ，与涨潮、退潮流向交角约 23° ，航道附近水域流速 1-3 节，另外，海安新港水域一年中的常风为东北风，东北风对在该航道航行的船舶为横风，横风横流导致的风流压差对在该航道航行船舶的操纵影响较大。从事该航线的客滚船船长普遍反映在强风天气进出海安新港时，横风横流的最大风流压差角接近 20° ，可见进出海安新港航道的船舶其操纵受风流影响较大。事发水域受今年第 16 号台风“贝碧嘉”影响，当时风力达 5-6 级，客观上对船舶操纵造成了一定影响。

（三）管理因素

海南海峡航运股份有限公司作为船舶经营和管理单位，对船员监督检查不到位，公司安全管理存在不足。

1. 公司对船员值班情况监控不到位。如“信海 19 号”轮发生搁浅前，当班三副存在长时间坐在驾驶室座椅上使用手机，轮机长在进出港时没有按体系要求在机舱值班；现场抽查该公司其他客滚船时发现，轮机长在进出港时也存在没有按体系要求在机舱值班的情况。

2. 公司信息传递不顺畅。如调度部门收到部分公司文件未按要求传达、学习、培训，废旧外来文件未及时清除、新文件未及时收集转化；调度、安技部等部门外来文件管理混乱，相关文件无编码、序号混乱，检查发现个别文件虽列入文件目录但找不到具体文件；现场抽查该公司其他客滚船，发现《中共海南海峡航运股份有限公司委员会关于“尖峰岭”轮发生碰撞事故的处理通报》（海峡股份党〔2018〕6 号）应发至船舶，但实际船舶未收到该文件，无法起到教育全体员工作用。

综上，船长未谨慎驾驶，疏忽核对船位，对风流压差影响估计不足没有按海员通常做法保持船位“上风上水”，指挥操纵不当，未保持与前船足够安全距离，未及时采取措施纠正偏航，导致船舶搁浅，是事故发生的直接原因；驾驶台资源管理存在不足，公司监督检查不到位、安全管理存在不足是事故发生的间接原因；船舶受强风横风影响是事故发生的客观原因。

九、事故责任认定

（一）不安全行为

1.船长在低潮、风力较大且单向通航的情况下，没有考虑强风的影响，尾随前船进港未保持与前船安全距离，未按照海员通常做法保持船位“上风上水”，操纵船舶一直沿航道外缘（下风舷）航行，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第二条第一款的相关规定。

2.在航道内减速停车淌航，将船速降低至 4 节以下，致使船舶舵效不足，在发现船舶操纵性能降低的情况下，船长并未积极尝试用车去改善舵效，最终导致船位偏移至搁浅，违反了《中华人民共和国海船船员值班规则》第二十九条规定。

3.船长在船舶进港期间，与客运部主任商议或通过电话与他船联系服务员离船防台事宜，疏忽了对本船船位以及值班水手操舵情况的核对。当班驾驶员进出港期间使用手机，未按规定保持瞭望。违反《1972 年国际海上避碰规则》第五条“每一船在任何时候都应使用视觉、听觉以及适合当时环境和情况的一切可用手段保持正规的瞭望，以便对局面和碰撞危险做出充分估计”；违反《中华人民共和国海船船员值班规则》第二十一条和《中华人民共和国海船船员值班规则》第三十四条规定。

（二）责任认定

这是一起船舶在受强风横风影响情况下，船长未谨慎驾驶，对风流压差影响估计不足，尾随船舶进港未保持安全距离，没有

按海员通常做法保持船位“上风上水”，疏忽核对船位和监控值班水手的操舵情况，指挥操纵船舶不当，船舶偏航未得到有效修正，值班驾驶员在值班期间疏忽瞭望未尽到值班职责，以及该轮驾驶台资源管理存在不足、公司对船员监督检查不到位、公司安全管理存在不足，导致船舶搁浅的责任事故。“信海 19 号”轮船长和值班驾驶员是事故的直接责任人，其中船长应负事故主要责任，值班驾驶员应负事故次要责任；公司负有管理责任。

十、调查发现的其他问题

（一）船长存在影响注意力的情况

据船长陈述，其在事发前几天休假期间一直在医院陪护住院治疗的父亲，事故当天下午他接医院通知，其父亲患重病生命垂危，但船长没有将此情况向公司报告继续当班，工作期间难以集中精神，存在影响注意力的情况。

（二）琼州海峡北岸未配备大马力应急拖轮

目前琼州海峡北岸没有专业的消防、清污力量，缺乏大风浪情况下的专业救助船艇，如发生船舶火灾、船舶溢油、大风浪下船舶遇险、搁浅等险情，现有力量无法在第一时间进行快速有效的处置。“信海 19 号”轮搁浅后，因海峡北岸未配备大马力应急拖轮，海南海峡航运股份有限公司不得不从海峡南岸秀英港调派“琼引 12 号”、“琼引 3 号”等拖轮赶赴事故地点应急拖带，协助“信海 19 号”脱浅。拖轮自海峡南岸航行到北岸需耗时约

2 小时，难以满足迅速及时解除险情的需要，旅客不得不在遇险船舶上等待较长时间，增大了安全风险，也造成了较大舆情。

十一、安全管理建议和处理建议

（一）安全管理建议

1.海南海峡航运股份有限公司应切实落实安全主体责任。鉴于海南海峡航运股份有限公司所属船舶接连发生碰撞、搁浅、机损事故险情，此次调查中也发现该公司安全管理上仍存在一些问題，公司应将该搁浅险情通报公司所有船舶，加强对船员安全教育，一是在海安新港严格遵守船舶进港调度安排，保持与前船安全距离；二是各船长及驾驶员在航道内应谨慎驾驶，勤测船位，单向通航时保持船舶处于航道中线航行，双向通航时保持船舶在航道内靠右航行（距离航道灯浮连线不小于 30 米），发现船舶偏航，应及时车舵配合纠正，在风流影响大时，不应降速过低，更不要停车淌航；四是尾随船舶进港，后船应保持至少距离前船两对浮标，即两船保持约 1 海里距离。同时，公司应加强对船员航行值班的监控，杜绝出现违反航行值班规定的行为发生。

2.建议航道部门全面评估通航环境。海安新港航道为人工航道，航道外水深较浅，涨落潮流向与航道走向存在一定交角，常风向东北风与航道走向有较大交角，对船舶操纵有一定影响，船舶一旦偏出航道，易发生搁浅险情。建议航道部门全面评估该航道通航环境，进一步提升导助航条件（如增加 DGPS 差分台，使用同步闪航标，提供实时流向流速等），保障船舶进出港航行安

全。

3. 建议港口调度部门针对琼州海峡客滚船营运特点，港口调度部门优化排班模式，避免船舶短时间内大量进出港，同时强化船舶动态管控，做好船舶安全航行提醒工作，降低船舶安全航行风险。强风急流影响期间，进入海安新港航道航行船舶需保持安全间距，在前船驶过 5、6 号对标后，后船才可以进入航道航行。

4. 建议湛江海事局对现行 VTS 运作模式进行评估。湛江徐闻海事处建设有 VTS 设备，但因为没有人编制，目前采取的模式是徐闻处派一人动态值班，同时要求航运公司每班次派两人协助值班，通过 VTS 对进出海安新港船舶进行监控，实施交通组织和信息服务。建议对现行 VTS 运行模式进行评估，考虑增加 VTS 人员编制，由 VTS 持证人员值班，完善监控模式，强化徐闻 VTS 覆盖区安全监管。

5. 建议地方政府强化应急能力建设。此次琼州海峡搁浅险情发生，暴露出琼州海峡北岸应急力量薄弱的问题。建议地方政府结合琼州海峡一体化建设工作，加快推进市级应急能力建设顶层设计，牵头尽快制定湛江市海上应急能力建设规划，加快在琼州海峡配备海上专业的应急救助、消防、防污、拖轮等应急救助力量，全面提升琼州海峡北岸海上应急处置能力，以有效应对和处置搁浅、碰撞和火灾等事故险情。在应急能力建设未落实到位之前，建议在重点时段（如重要节假日、重大活动、恶劣天气影响

期)临时调派力量在北岸应急值守。

(二) 处理意见

1.依法查处船长、驾驶员、轮机长未按规定履行值班职责,以及船长发生事故后未按规定报告的违法行为。

2.将公司安全管理存在的问题通报公司注册地海事管理机构,视情况对公司安全管理体系实施附加审核或专项安全检查。

十二、报告附件

附件: 事故调查组名单

附件

事故调查组名单

组 长：郭伟斌

副组长：何伟雄、林友仁

成 员：方同林、彭千、黄杰、刘计国、杨鹏飞