



福昕PDF编辑器

• 永久 • 轻巧 • 自由

升级会员

批量购买



永久使用

无限制使用次数



极速轻巧

超低资源占用，告别卡顿慢



自由编辑

享受Word一样的编辑自由



扫一扫，关注公众号

惠州惠东“10. 4” “丰泽 5”船搁浅事故调查报告

一、事故简况描述及调查情况

（一）事故简况

2015 年 10 月 4 日约 1300 时，“丰泽 5”船（总吨：2995；功率：1764 千瓦；船舶种类：运沙船；船长：96.71 米；船籍港：泉州）在惠东碧甲码头对开海域，因船右艏锚锚链在风浪作用下突然断裂，漂航至惠东平海电厂防浪堤外侧（22° 35.935' N, 114° 44.463' E）处搁浅。事故造成“丰泽 5”船体货舱和机舱多处破损进水，机舱有少量油污溢出，无人员伤亡。截止结案之日，由于船方与保险公估机构仍在协商，保险公估机构预估事故损失约为人民币 280 万元（含打捞和清污费用）。据此，海事调查人员将事故定为一般事故。

（二）事故调查情况

事故发生后，按照惠州海事局的要求，惠东海事处成立了事故调查组对该事故进行了调查。调查组在 10 月 6 日和 7 日先后完成登船勘验、收集证据资料和当事船员询问等工作，现阶段已取得船舶证书和文书资料 1 份（含航海日志和轮机日志）、现场勘验笔录 1 份、船舶 AIS 航迹图 3 份、船

员证书复印件 12 份、当事船员询问笔录 9 份、当日天气海况预报 1 份和 VTS 值班船舶航迹影像 1 份。

二、当事船舶概况

（一）船舶登记内容及其它技术数据

船 名	丰泽 5
船籍港	泉州
登记号码	080012000008
船舶识别码	CN20058271007
船舶呼号	BVBE5
船舶种类	运沙船
船体材料	钢质
总 吨	2995
净 吨	1677
总 长	96.71 米
型 宽	16.2 米
型 深	6.5 米
主机类型/数量	内燃机/2
主 机 功 率	1764 千瓦
推进器/数量	螺旋桨/2
船舶造船厂	浙江温岭市兴源船舶修造有限公司
建成日期	2006-01-21
船舶所有人	福建省泉州市丰泽船务有限公司
船舶所有人地址	泉州市丰泽区福新花园城 3-1104 室
船舶经营人	福建省泉州市丰泽船务有限公司
船舶经营人地址	泉州市丰泽区福新花园城 3-1104 室
取得所有权日期	2006-01-25

（二）船舶证书情况

《船舶国籍证书》有效期为 2012 年 12 月 28 日至 2017 年 12 月 27 日,发证机关为中华人民共和国福建海事局;《海上船舶检验证书簿》发证日期为 2014 年 3 月 17 日,发证机关为中国船级社广州分社;《海上船舶吨位证书》发证日期为 2014 年 3 月 28 日,发证机关为中华人民共和国海事局船舶安全技术中心;《海上船舶防止空气污染证书》、《海上船舶载重线证书》、《海上货船适航证书》和《海上船舶防止油污证书》发证日期均为 2014 年 3 月 17 日,有效期均至 2016 年 1 月 20 日,发证机关均为中国船级社广州分社。公司《符合证明》签发日期为 2015 年 2 月 4 日,有效期至 2020 年 2 月 24 日,签发机关为中华人民共和国海事局。船舶《安全管理证书》签发日期为 2012 年 3 月 7 日,有效期至 2017 年 3 月 13 日,中间审核签注日期为 2015 年 3 月 9 日,签发机关为中华人民共和国海事局。《船舶最低安全配员证书》签发日期为 2012 年 12 月 28 日,有效期从 2012 年 12 月 28 日至 2017 年 12 月 27 日,签发机关为中华人民共和国福建海事局。

据此,“丰泽 5”船船舶证书情况符合要求。

(三) 船员配备情况

根据《最低安全配员证书》要求,“丰泽 5”船需配备 11 名船员,而实际配备 12 名船员,另有 1 名厨工,符合要求。船员持证具体信息如下:

船长董某，证书编号：BJB12120120xxxx，有效期至2016年12月31日；

大副张某，证书编号：BKC11220150xxxx，有效期至2020年8月12日；

三副兼 GMDSS 操作员石某，证书编号：ABA11420140xxxx，有效期至2019年10月27日；

值班水手陈某，证书编号：AJD14520140xxxx，有效期至2033年1月29日；

值班水手何某，证书编号：BJB14520120xxxx，有效期至2016年12月31日；

值班水手王某，证书编号：BJB14520100xxxx，有效期至2016年12月09日；

轮机长董某 2，证书编号：BJB22120150xxxx，有效期至2019年1月24日；

大管轮董某 3，证书编号：BJB22220120xxxx，有效期至2016年12月31日；

三管轮吕某，证书编号：JEA21420131xxxx，有效期至2016年12月31日；

值班机工董某 4，证书编号：BJB24520130xxxx，有效期至2016年12月31日；

值班机工缪某，证书编号：AEJ24520150xxxx，有效期至2054年7月6日；

值班机工王某，证书编号：ABE24520140xxxx，有效期至 2049 年 5 月 15 日。

至 10 月 6 日海事调查人员制作询问笔录时，12 名船员全部到场。除船员缪某、董某 4、何某和厨工郭某 4 人外，其他 9 名船员均制作了询问笔录。

三、事故水域的通航环境情况

根据惠州气象台海洋天气预报，2015 年 10 月 3 日 20 时至 4 日 20 时，惠东海域天气：大雨到暴雨；风向东南；风力 6 级；阵风 7 级；能见度 6~16 千米；浪高 1.5~2.0 米。10 月 4 日当天，惠东海域由于受到 2015 年第 22 号台风“彩虹”影响，事故海域现场风高浪急，风浪较大。而根据当事船舶船员描述，事故海域当时刮东北风 6~7 级，阵风 8 级，浪高近 2 米，下小雨。

此外，事故海域为碧甲码头对开海域，除事故船“丰泽 5”和另一艘“金龙 808”船在此锚泊外，无其它船舶航行或停泊。

四、事故经过及应急措施

根据“丰泽 5”船当事船员的陈述、值班人员陈述、事故船航迹图和《水上交通事故报告书》等资料整理：

2015 年 9 月 30 日约 1900 时，“丰泽 5”船从香港空载开来惠东海域，约 2257 时在海柴角向惠州 VTS 报告进口。至 10 月 1 日约 0009 时，“丰泽 5”船锚泊在碧甲码头对开海域等待联检，此后直到事故发生时一直在此锚泊。10 月 4 日约 1100 时，三副石某上驾驶台值 1200 时至 1600 时班，值班水手陈某在驾驶台协助值班。此时事故海域因受 2015 年第 22 号台风“彩虹”影响，现场下起小雨，风力 6 级，阵风 7 级，浪高近 2 米。此前，船长董某通过公司通知和手机媒体得知了关于台风“彩虹”即将登陆的信息，即告知船员并要求加强值班。此外，船长董某还对甲板机械（包括锚机）进行巡查，大副张某对绑扎物料和救生艇进行巡查。约 1225 时，惠州 VTS 值班人员在监控平台上发现“丰泽 5”船出现不明移动轨迹和速度，并立即通过 VHF CH8 和 VHF CH16 多次呼叫该船，提醒该船走锚；在“丰泽 5”船附近锚泊的“金龙 808”船也呼叫该船，但均无回应。约 1240 时，当班三副石某发现船头偏转，判断出了紧急状况，即让水手陈某到船头去查看，同时通知机舱备车，并叫来船长董某。船长董某上驾驶台后按响应急警报，然后通知轮机部船员去机舱备车，通知大副张某到船头备锚。约 1250 时，当班三管轮吕某、当班机工董某 4 和机工王某在机舱按照船长命令备好车，大管轮董某 3 观察主机运行情况。轮机长董某 2 由于脚受伤，只能在机舱进行指挥，并在完成备车后回

车钟至驾驶台。而在备锚的时候，水手陈某告诉大副张某船右艏锚锚链断了，大副张某则立即报告船长，并和水手何某备好船左艏锚。此时，“丰泽 5”船已漂入海上养殖区。

由于现场风浪大，“丰泽 5”船在用车顶浪后仍向岸边漂去。在船头漂过养殖区后，船长董某指令船头大副张某抛锚。大副张某按照指令抛下一节多锚链，但船头仍向岸边靠过去，随后大副张某按指令开始绞锚。约 1300 时，“丰泽 5”船漂航至惠东平海电厂防浪堤外侧搁浅。搁浅后，大副张某在撤回时，发现船艉右舳部有小团油污，但未继续溢出。约 1320 时，三管吕某发现机舱右舷船体外板破损进水，即向在驾驶台的轮机长董某 2 报告。轮机长董某 2 指令在机舱的轮机部船员启动应急消防泵向舷外抽水。但由于进水速度较快，机舱水位持续上升。船长董某在得知情况后下令完车，要求机舱船员将机舱内所有油柜、油路阀门关掉，随后将机舱船员全部撤离至甲板面上，并与惠州 VTS 中心继续联系。

在“丰泽 5”搁浅后，船长董某认为船舶搁浅后已座底，难船除左右摇摆外已不再移动，船上人员安全无虞，无需请求救助。尽管如此，搜救人员还是制定了可行的撤离方案要求船员离船。至 10 月 6 日约 0720 时，难船全体船员安全转移至岸上。至 10 月 6 日约 1200 时，一直待命的清污公司派出清污船到现场清理机舱溢出的油污，并布设围

油栏。至 10 月 11 日，难船上所有残存油类全部安全转移至接收船上。至 10 月 17 日，难船从搁浅位置脱浅。

五、事故损失情况

经登船勘验，“丰泽 5”船舶向左横倾约 20 度，左舷吃水 船艏 5.2 米，船舳 5.6 米，船艉 4.4 米，右舷吃水船艏 4.8 米，船舳 2.6 米，船艉 2.4 米；船舶机舱二层甲板下进水，船舶 1 号、2 号和 3 号货舱破损进水；船右艏锚锚链自锚链筒外缺失。

此外，由于机舱右舷外板破损（未能勘验），机舱有少量油污溢出，形成一条起始于机舱右舷外板、顺防浪堤流淌、宽约 1 米的油污带。

截止结案之日，由于船方与保险公估机构仍在协商，保险公估机构预估事故损失约为人民币 280 万元（含打捞和清污费用）。

六、事故原因分析

（一）事故海域受台风影响风浪较大导致船右艏锚锚链断裂是导致事故发生的直接原因。

强台风“彩虹”于 2015 年 10 月 04 日中午前后登陆广东湛江，最高风力可达 15 级，超过气象局的预估标准。惠州虽处于台风风圈之外，仍受到较大影响，惠东海域在 10

月 4 日中午前后风浪大作。根据船员陈述，事发海域风力 6~7 级，阵风达 8 级，浪高近 2 米，天空下起小雨。虽然“丰泽 5”船船员在抛下船右艏锚锚定船舶后一直在跟踪台风信息，也采取了加强巡查的值班措施。但由于现场风浪太大，“丰泽 5”船右艏锚锚链最终在风浪作用下突然断裂，从而失控直至搁浅。

（二）值班船员未保持正规值班和船长应急处置不当是导致事故恶化的直接原因。

根据惠州 VTS 值班报告显示，“丰泽 5”船于约 1225 时已在监控平台上出现不明移动轨迹和速度，值班人员立即通过 VHF CH8 和 VHF CH16 多次呼叫该船，提醒该船走锚；在“丰泽 5”船附近锚泊的“金龙 808”船也呼叫该船，但均无回应。而在调查中，当班三副石某称约 1240 时发现紧急情况。据此，在惠州 VTS 值班人员呼叫“丰泽 5”船提醒走锚至当班三副石某发现“丰泽 5”船走锚之间存在约 15 分钟的间隙，当班三副石某无法给出合理解释为什么在此段时间内没有在驾驶台值守 VHF 机、及时接收并发出警报，存在未保持正规值班的嫌疑。

同时，“丰泽 5”船在搁浅前已经完成备锚的应急措施。但直至船头漂过养殖区后，船长董某才下令抛锚制动。据此，船长董某在应急处置过程中没有及时采取有效措施制动船舶，存在应急处置不当的嫌疑。

此外，根据“丰泽 5”船 AIS 航迹图显示，此次事故漂航距离约为 560 米。结合上述调查结论，如果当班三副石某能保持正规值班，及时接收并发出警报；船长董某能够及时采取更为有效的制动措施，“丰泽 5”船有很大可能性能避开此次搁浅事故。

七、安全管理建议

090402SR2015003：建议船舶所有人或经营人切实落实安全管理体系中有关船员管理的规定，加强日常船员履行职责方面的检查，牢固树立船员安全意识，努力提升船员业务技能，保证船舶航行安全。

二〇一五年十二月十日