

常熟“11·14”“X”轮搁浅事故调查报告

一、事故简况和调查情况

（一）事故简况

2016年11月14日1107时许，兴化市安太运输有限公司所属“X”轮由宜兴载运230吨石灰开往启东途中，在长江白茆沙北水道B#11黑浮下游约1800米、黑浮联线北侧约200米处搁浅，1112时许倾覆沉没，船上2人全部落水，其中1人获救，1人死亡，构成一般等级水上交通事故。

（二）事故调查情况

本起事故由常熟海事局负责调查。常熟海事局成立了事故调查组对事故开展调查，事故调查人员通过询问获救船员、旁证人员，调阅当事船舶证书、文书，调取VTS监控录像，查询气象信息等途径，共获得：1）询问笔录4份；2）事故报告书1份；3）船舶登记、检验证书资料各1份；4）船员证书资料2份；5）VITS资料1份；6）VTS录像资料1份；7）CCTV影像资料1份；8）沉船扫测探摸报告1份；9）气象、水文资料各1份等。

二、事故船舶、船员概况

（一）船舶主要技术数据

船名：X

船籍港：泰州

船舶种类：干货船

船体材料：钢质

总长：31.00米

型宽：5.75米

型深：2.10米

总吨：96

净吨：53

主机种类：内燃机

主机数目：1 个

主机功率：110.30 千瓦

空载排水量：65.090 吨

空载吃水：0.570 米

满载排水量：215.600

满载吃水：1.590 米

A 级航区参考载货量：140 吨

A 级航区核定干舷：518 mm

船舶建成日期：2006 年 03 月 30 日

船舶制造厂：东台市龙达造船厂

船舶所有人/船舶经营人：兴化市安太运输有限公司

公司地址：兴化市陈堡镇人民路

（二）船舶证书情况

根据江苏省泰州市地方海事局提供的该轮《船舶国籍证书》、《船舶最低安全配员证书》副本以及江苏省船舶检验局兴化检验处提供的《内河船舶检验证书簿》副本，摘录该轮相关证书、文书信息如下：

《船舶国籍证书》登记号 271206000685，由江苏省泰州市地方海事局 2012 年 3 月 22 日签发，有效期至 2017 年 3 月 21 日。

《船舶最低安全配员证书》由江苏省泰州市地方海事局 2012 年 3 月 22 日签发，有效期至 2017 年 3 月 21 日。

《内河船舶检验证书簿》由江苏省船舶检验局兴化检验处 2016 年 4 月 14 日签发，船检登记号 2006B2192268。其中《内河船舶适航证书》由该检验处 2016 年 4 月 14 日签发，有效期至 2017 年 4 月 10 日，准予航行 A 级航区，作一般干

货船用；《内河船舶载重线证书》、《内河船舶防止油污染证书》、《内河船舶防止垃圾污染证书》均由该检验处于 2016 年 4 月 14 日签发，有效期至 2017 年 4 月 10 日；《内河船舶载重线证书》核定该轮 A 级航区核定干舷 518mm。

（三）船舶配员情况

经核查，该轮事发时在船船员情况如下：

船长：沈某华，男，持有泰州市地方海事局 2016 年 4 月 20 日签发的内河三类船长适任证书，编号为 S321281****5490，核定航线：武汉—上海，有效期至 2021 年 4 月 20 日。事发时在驾驶室操纵船舶。

轮机长：徐某平，女，持有泰州市地方海事局 2016 年 4 月 20 日签发的内河三类轮机长适任证书，编号为 S321083****5508，有效期至 2021 年 4 月 20 日。事发时在卫生间。

（四）船舶载货情况

据“X”轮轮机长徐某平陈述，该轮本航次由宜兴装载 230 吨石灰，自购自销，购买票据随船沉没，目的港启东。经调阅望虞河船闸监控录像显示，该轮航行过程中用油布进行了封舱，干舷约 200 毫米，属超载运输。

（五）船公司情况

该轮船舶所有人和经营人均为兴化市安太运输有限公司，该公司成立于 2003 年 4 月 14 日，注册资本人民币 50 万元，法人代表吴某俊，经营长江中下游干线及支流省际普通货船运输。水路运输许可证编号为交长苏 XK1484，经营起

止日期为 2016 年 1 月 26 日至 2018 年 1 月 30 日。公司管理船舶 180 艘，28022 总吨，均为挂靠船舶，公司设有海务部、机务部、财务部、办公室，现有职工 6 人，其中安全管理人员 4 人，公司未施行安全管理体系。

三、事故水域通航环境情况

（一）气象情况

多云，西北风 2-3 级，能见度良好。

认定理由：

1. 据“X”轮船员徐某平陈述，事发时多云，风力 3 级左右。

2. 据参与救助的“海太 9 号”渡船船长江某新陈述，事发时风力较小，能见距离约 1500 米。

3. 常熟滨江气象监测资料显示，2016 年 11 月 14 日 1100 时-1200 时西北风 2-3 级，能见度良好。

4. 常熟气象台 2016 年 11 月 14 日上午及中午发布的气象信息为：多云到阴，偏北风 2-3 级。

（二）水文情况

涨潮流。

认定理由：

1. 据“X”轮船员徐某平陈述，事发时为涨潮流，潮水很大。

2. 据参与救助的“海太 9 号”渡船船长江某新陈述，参与救助时急涨潮，流速约 5-6 节。

3. 摘录“2016 年上海港杭州湾潮汐表”11 月 14 日（农

历十月十五日) 青龙港、白茆潮汐如下:

	青龙港			白茆			
潮时	0819	1201	2218	0127	0945	1357	2211
潮高	065	485	052	354	079	398	067

(三) 事故水域通航环境状况

事发水域位于白北水道 B#11 黑浮下游约 1800 米、黑浮联线北侧约 200 米处，该水域为白北水道与青龙港水道交汇水域，青龙港水道主要为进出海门、启东等地小型船舶航行通道，该水域航道外有大片浅滩，船舶航经该水域时一旦偏离航道易造成搁浅事故。由于北支水道距入海口路径较长江主干道短，青龙港内涨潮较白北水道上口早且涨潮流更急，涨潮时青龙港水道与白北水道两股水流在该水域交汇形成夹堰水，导致水流流速、流压梯度差大，形成较大涌浪，使船舶发生严重偏转、颠簸，造成船舶浪损事故。

四、事故基本事实分析认定

(一) 事故发生时间：搁浅时间：2016 年 11 月 14 日 1107 时许；沉没时间：2016 年 11 月 14 日 1112 时许。

认定理由：

据“X”轮船员徐某平陈述，该轮于 2016 年 11 月 14 日 1105 时许搁浅，1110 时许沉没。

结合旁证调查并经比对南通 VTS 中心雷达回波，认定事故发生时间。

（二）事故发生地点：B#11 黑浮下游约 1800 米、黑浮联线北侧约 200 米处。

认定理由：

1. 据“X”轮船员徐某平陈述，该轮在长江 B#11 黑浮北侧下游 1000 米处搁浅，船舶整体搁浅在浅滩上，船头向南。

2. 江苏稳强海洋工程有限公司提供的沉船扫测探摸报告显示，沉船坐标为 $31^{\circ} 46.163' N/121^{\circ} 06.925' E$ 。

3. “X”轮 VITS 信息显示，该轮最后一次船位信号坐标为 $31^{\circ} 46.026' N/121^{\circ} 07.464' E$ 。经海图标绘，位置在 B#11 黑浮下游约 1800 米、黑浮联线北侧约 200 米。

综上，经比对南通 VTS 中心雷达回波，认定事故发生地点。

五、事故经过

根据当事船舶获救船员陈述及旁证调查，结合 VTS、VITS 信息，认定事故经过如下：

2016 年 11 月 12 日 1300 时许，“X”轮由宜兴装载 230 吨石灰块开航，目的港启东，开航时干舷约 200 毫米，用油布进行了封舱。

11 月 13 日 1800 时许，该轮驶抵望虞河闸。

1830 时许，该轮驶出望虞河闸，在闸口外锚泊宿夜。

11 月 14 日 0830 时许，该轮起锚续航。

1000 时许，该轮沿下行船舶推荐航路驶过苏通大桥约 200 米后由南向北横越，横越后沿上行船舶推荐航路北侧下行。

1040 时许，该轮右平 B#12 黑浮，横距约 100 米。

1055 时许，该轮右平 B#11 黑浮，横距约 200 米。

1107 时许，该轮在白北水道 B#11 黑浮下游约 1800 米、黑浮联线北侧约 200 米处搁浅。

1112 时许，船舶在强夹堰水流作用下倾覆沉没，船上两人全部落水。

1146 时许，落水人员徐某平被“海太 9 号”渡船救起。

六、事故损失情况

“X”轮沉没后灭失，推定全损，1 人死亡，货物全损。

死亡人员：沈某华，男，江苏省兴化市竹泓镇人，身份证号 321281****5490。

七、事故原因分析

本起事故中，“X”轮未按规定航路航行、超载运输导致船舶搁浅，搁浅后船舶受夹堰水流作用沉没。

（一）未按规定航路航行。该轮沿下行船舶推荐航路驶过苏通大桥约 200 米后由南向北横越，横越后沿上行船舶推荐航路北侧下行，此后沿白北水道黑浮联线北侧 100-200 米航道处水域下行，未按规定沿规定的航路航行，导致船舶在白北水道 B#11 黑浮下游约 1800 米、黑浮联线北侧约 200 米处浅水区搁浅。

（二）超载运输。该轮船舶载重线证书中核定的 A 级航区干舷为 518mm，而实际干舷约 200mm，属超载运输货物，超载运输导致船舶吃水增大，加大了船舶航经浅水区域的搁浅风险。

（三）搁浅后船舶受夹堰水流作用沉没。该轮搁浅时正值天文大潮汛期，青龙港水道与白北水道两股水流交汇形成较强夹堰水，船舶在夹堰水流作用下发生偏转、颠簸并持续上浪，最终倾覆沉没。

九、责任认定

本起事故中，“X”轮未按规定航路航行、超载运输导致船舶搁浅，搁浅后船舶受夹堰水流作用沉没，属单方责任事故，承担本起事故全部责任。

十、安全管理建议

061000SR2016008：兴化市安太运输有限公司应组织所属船员学习《中华人民共和国内河交通安全管理条例》、《长江江苏段船舶定线制规定（2013）》等船舶航行法规，督促所属船员遵守船舶航路规定，杜绝超载运输。

二〇一七年一月十二日