

# 阳江“11·01”“B”轮触碰南海救助局阳江基地码头事故调查报告

编制单位：事故调查组

编制时间：2023年12月

单位地址：阳江市高新区阳江海事监管基地

联系方式：0662-8189881

## 简 介

2023年11月1日2120时，中国福州籍干货船“B”轮在计划靠泊阳江港源强码头4#泊位北护岸泊位行进中，在南海救助局阳江基地码头最南端附近水域与救助局码头西南角落的缆柱基座发生触碰事故。事故造成南海救助局阳江基地码头西南角落的缆柱基座附近主体局部损坏，“B”船尾左舷夏季水线以下位置出现一道80cm\*10cm的破口，导致约320.32L重油泄露，直接经济损失约150万元，根据《水上交通事故统计办法》，构成一般等级水上交通事故。

事故发生后，阳江港口海事处依据《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事故调查组对此次事故展开调查。调查组通过现场勘验、询问值班船员、收集事故船舶证书资料等方式，获取相关证据材料。

经调查，船长不熟悉事故水域通航环境和船舶进靠过程操纵不当是该事故的直接原因，船舶靠泊前准备不足和公司管理体系未有效履行是此次事故的间接原因。

该起事故单方面责任的水上交通事故，是由“B”轮船长未做好靠泊前的准备和操纵不当导致船舶触碰事故，并造成污染事故，认定“B”对此次触碰事故和溢油污染事故负全部责任，船长林XX是直接责任人，管理公司福建宇海海运有限公司负管理责任。

## 目录

一、事故概况.....	3
二、专业术语和标准用语标示.....	3
三、调查取证情况.....	4
(一) 船舶基本资料.....	4
(二) 船舶或设施状况.....	4
(三) 船舶人员调查情况.....	7
(四) 环境情况.....	8
(五) 管理因素调查.....	9
(六) 污染情况调查.....	11
四、重要事故要素的认定.....	11
(一) 事故时间.....	11
(二) 船舶溢油量认定.....	13
五、事故经过.....	14
六、应急处置情况.....	17
七、事故损失情况.....	18
(一) 船舶损失情况.....	18
(二) 码头损失情况.....	19
(三) 溢油量认定.....	19
(四) 直接经济损失认定.....	19
八、事故原因分析.....	20
(一) 直接原因分析.....	20
(二) 间接原因分析.....	21
九、责任认定.....	21
十、调查中发现的问题.....	21
(一) 船舶发生水上交通事故未及时向海事部门报告.....	21
(二) 船舶发生污染事故未及时采取应急措施.....	22
(三) 管理公司船舶安全管理体系未能有效运行.....	22
十一、安全管理建议.....	22
十二、附件.....	23
附件 1: 事故调查组成员.....	24
附件 2: 证据资料清单.....	25

## 一、事故概况

2023年11月1日2120时，中国福州籍干货船“B”轮在计划靠泊阳江港源强码头4#泊位北护岸泊位行进中，在南海救助局阳江基地码头最南端附近水域与救助局码头西南角落的缆柱基座发生触碰事故。事故造成南海救助局阳江基地码头西南角落的缆柱基座附近主体局部损坏，“B”船尾左舷夏季水线以下位置出现一道80cm\*10cm的破口，导致约320.32L重油泄露，直接经济损失约150万元，根据《水上交通事故统计办法》，构成一般等级水上交通事故。

## 二、专业术语和标准用语标示

AIS:Automatic Identification System 船舶自动识别系统

VHF: Very High Frequency 甚高频无线电话。

NSM 规则：《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的英文简称。

ISM 规则：THE INTERNATIONAL MANAGEMENT CODE FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS AND FOR POLLUTION PREVENTION 的缩写，即国际船舶安全营运和防止污染管理规则。

DOC: DOCUMENT OF COMPLIANCE 的缩写，即符合证明。

SMC: SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE 的缩写，即安全管理证书

## 三、调查取证情况

事故发生后，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，阳江港口海事处成立事故调查组，组织开展事故调查工作。

调查组对值班船员、船舶管理人和相关码头调度人员进行了询问。调查组提取该轮 AIS 数据、南海救助局阳江基地码头和源强码头前沿视频监控资料，还原了事发航次船舶动态。调查组同时对该船舶破损位置和船舶现有存有重油数量进行现场勘验。

调查组共获取询问笔录 11 份，船舶有关资料 13 份，船员证书资料 4 份，电子数据资料 2 份，其他材料若干。

### （一）船舶基本资料

船名	B	船籍港	福州
船舶识别号	CN20049708613	船舶种类	干货船
龙骨安防日期	2004 年 3 月 8 日	船体材料	钢质
总吨	2978	净吨	1667
型深	7.4	型宽	14.6 米
总长	99.5	总功率	1545KW
满载排水	6562.5	空载排水	1386.71
船舶检验机构	中国船级社福州分社		
船舶所有人	福建锦强海运有限公司		
船舶经营人	福建正泰船务有限公司		
船舶管理人	福建宇海海运有限公司		

### （二）船舶或设施状况

#### 1.船舶登记/检验情况

该船最近一次船舶检验是 2023 年 8 月 29 日在平潭港进

行的换证检验，该船证书均在有效期内，详见下表：

证书名称	签发机关	签发时间	有效期
国内航行海船安全与环保	中国船级社福州分社	2023-8-29	2028-6-13
最低安全配员证书	福州海事局	2023-9-8	2028-9-3
国籍证书	福州海事局	2023-9-4	2028-9-3
临时安全管理证书	福州海事局	2023-9-18	2024-3-17
符合证明	福州海事局	2019-6-25	2024-6-24

## 2. 码头基本情况

### 1. 南海救助局阳江基地码头情况

南海救助局阳江基地码头位于阳江市西南，平冈镇吉树村以南，地处海陵山湾中部、丰头河口的下段，所处水域码头前沿实际水深 7 米，码头长度 200m，靠泊能力 5000 吨级。与阳江市源强码头北护岸相距 68m，码头走向方位 327°。

### 2. 阳江市源强码头有限公司码头情况

阳江市源强码头有限公司码头情况位于阳江市西南，平冈镇吉树村以南，地处海陵山湾中部、丰头河口的下段，已建设阳江港#4 泊位。码头总长度 152m，隔着与阳江港#3 泊位（未建设），与南海救助局阳江基地码头最南端相距 68m，码头走向方位 327°，靠泊能力 5000 吨级。码头前沿停泊水域实际水深 9.7 米，前沿回旋水域实际水深 9.5 米。具体位置见图 1。

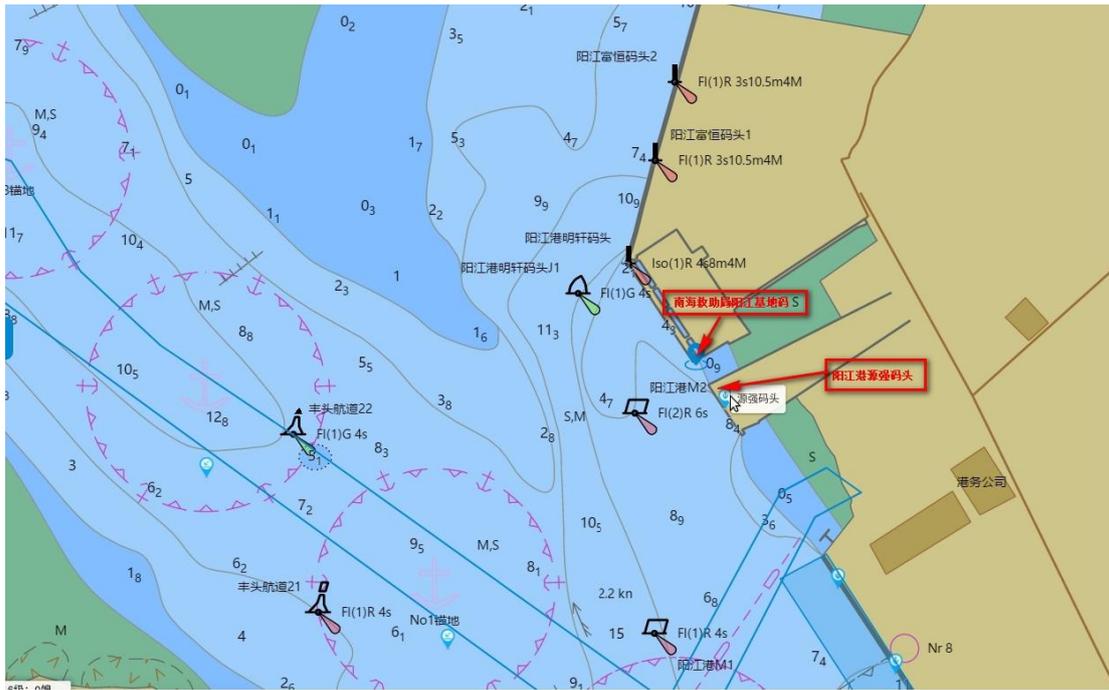


图 1: 南海救助阳江基地码头和阳江港源强码头分布图

### 3.船舶安全检查情况

该船事故前最近一次接受船舶安全检查是 2023 年 10 月 14 日在防城港实施的船旗国监督检查，执法人员查出 11 个缺陷，已于 2023 年 10 月 20 日复查合格，所查缺陷与本次事故无关。

### 4.航行设备情况

经现场勘验和核对检验记录，该船配备 AIS、GPS、雷达和磁罗经等助航设施功能正常，机舱设备状况良好。其中该船在航行中 AIS 保持正常开启状态。

### 5.船舶载货情况

11 月 1 日 1600 时左右到达阳江港 1#内锚地锚泊，船舶空载。

### （三）船舶人员调查情况

该轮本航次船舶配备适任船员共 10 名，分别为船长、大副、三副、轮机长、大管轮各 1 名，值班水手 3 名、值班机工 2 名，其中船长、大副兼职 GMDSS 通用操作员。全船船员配备数量符合该轮《船舶最低安全配员证书》的要求。

船长林 XX，男，生于 1971 年 6 月 25 日，持有适任于 500 至 3000 总吨海船船长的适任证书，编号为 BPC121202001159，有效期至 2025 年 6 月 8 日；于 2023 年 9 月 22 日任职“B”轮；事发时在驾驶台值班，健康状况良好，未发现饮酒行为，休息情况良好。

轮机长陈 XX，男，生于 1973 年 8 月 3 日，持有适任于主推进动力装置 750 至 3000 千瓦海船轮机长的适任证书，编号为 BJH221202100369，有效期至 2026 年 7 月 5 日；于 2023 年 9 月 22 日任职“B”轮；事发时，在机舱值班，健康状况良好，未发现饮酒行为，休息情况良好。

大副李 XX，男，生于 1987 年 10 月 4 日，持有沿海航区 500 至 3000 总吨船舶大副的适任证书，编号为 BFA122202200456，有效期至 2027 年 1 月 26 日；于 2023 年 9 月 22 日任职“B”轮；事发时在船首负责靠泊工作；健康状况良好，未发现饮酒行为，休息情况良好。

三副俞 X，男，生于 1972 年 11 月 20 日，持有适任于中国沿海航区 500 总吨及以上船舶三副的适任证书，编号为 BJB144202300351，有效期至 2028 年 2 月 10 日；于 2023 年

9月30日任职“B”轮，事发时，在驾驶台值班，健康状况良好，未发现饮酒行为，休息情况良好。

管事陈XX，男，生于1997年2月，2023年9月22日起在本船任职机工，持有沿海航区750kw以上的值班机工证书，证书编号为BJH245201900198，有效期至2062年2月20日，事发时在船尾协助靠泊，健康状况良好，未发现饮酒行为，休息情况良好。

水手陈XX，男，生于1983年5月29日，持有沿海航区500总吨及以上船舶值班水手的证书，证书编号BMB145202300050，有效期至2048年5月29日；2023年9月22日任职“B”轮；事发时在船首协助靠泊，健康状况良好，未发现饮酒行为，休息情况良好。

#### （四）环境情况

##### 1.气象海况

通过查阅中国气象网，2023年11月1日，事故附近水域天气阴天，东北风3~4级，查询阳江港2023年潮汐表，11月1日1721时潮高为161cm，2342时潮高338cm，潮高基准面在平均海面下170cm，认定在2023年11月1日1700时-2341时为潮水为涨潮。

“B”船长对11月1日2100时气象的陈述，东北风6级，涨潮，潮水流向是西北，流速2-3节，能见度5海里左右。

“B”大副对11月1日2100时左右气象的陈述，东北风5-6级，涨潮，流速至少2节，能见度较好。

综上，事故发生时，事发水域为东北风5-6级，涨潮，流速2-3kn，流向西北，能见度良好。

## **2.事故水域环境**

事故发生在阳江港内救助局码头南侧水域（概位21°42.100' N，111°48.469' E）与该水域附近水深约11米，救助局码头南侧与源强码头北侧之间的距离约68米，阳江港M2灯浮在源强码头西侧约200米，附近水域除协助靠泊拖轮“阳港拖6”外，无其他船舶航行。整体通航环境良好。

### **（五）管理因素调查**

#### **1.管理人及其管理现状**

该轮的船舶管理人为福建宇海海运有限公司，2014年6月26日首次通过福州海事局审核并取得“散货”船种和“其他货船”船种的《符合证明》，最近一次国内DOC签注是2023年9月20日。“B”轮于2023年9月18日取得“临时安全管理证书”，2023年10月10日“B”船加入该公司体系管理，该公司管理船舶数量共8艘，公司实行总经理负责制，下设指定人员、海务主管、机务主管和船员主管等共5名管理人员。

#### **2.公司对“B”船舶管理情况。**

（1）公司未按照规定落实对新入职船员开展培训教育。根据该公司管理体系程序手册中编号为CPM-2《新上岗

人员职责熟悉程序》5.2.1 规定：“新上岗船长、轮机长和大副在上船任职前船员主管向其提供公司的 SMS 文件和足够的阅读时间（船长不低于三天；大副、轮机长不低于二天）且由海务或机务主管和船员主管共同通过讲解和讨论的方式对其进行指导培训，培训后由培训的人员负责对其进行考试，通过后船员主管开具《培训证明》”，经调查发现该船配备船长、大副和轮机长不熟悉公司管理体系及相关文件。根据该轮配备的船长、轮机长和三副描述，他们在登轮任职至今，均未受到公司和船舶的熟悉本船岗位职责的培训；同时在船上发现大量已加盖“福建宇海海运有限公司 船员专用章”和船员主管“夏 XX”手写签字的空白“船员调动指令”和“SMS 培训证明”。

## **（2）该船公司体系部分内容不符合实际。**

该公司船舶操作须知（编号 OIM-4.2）全篇中关于“系离泊操作（临界操作）”中，在靠码头的章节中，将船舶靠码头的操纵措施是均由引水员落实，船长进行监控，而实际该船在本航次未聘请引航员进行操作。国内航行船舶每一航次需要聘请引水员不符合实际。根据公司船舶操作须知（编号 OIM-4.2 系离泊操作（临界操作）中 2.2 规定“三副应立即到驾驶台并负责操纵车钟及记录工作，还负责督促水手的操舵情况，而二副在船尾，大副在船头指挥带缆工作”而实际该轮未配备二副，同时根据该公司体系中岗位手册中编号

PRM-2《船员岗位职责》4.21中，“没有二副编制的船舶，其职责由三副执行”。从而在靠码头期间该轮三副是赋予两项关键性工作。

### **（3）船岸未按照公司体系文件要求启动应急处置响应和应急措施。**

事故发生至2023年11月2日现场应急工作结束期间，该船未按照船舶油污应急计划和船舶岸基管理未按照公司体系文件中《船舶应急手册》编号EOM-1《岸基应急部署》3.7的规定进行开展相应的应急措施。

### **（六）污染情况调查**

该船发生溢油后，经过阳江市兴顺船舶服务有限公司现场进行管控，现场油污主要分布南海救助局码头和阳江海事监管基地码头岸壁至码头前沿停泊水域范围内，溢油分散面积大约9000m<sup>2</sup>。

## **四、重要事故要素的认定**

### **（一）事故时间**

经调查，碰撞时间为：2023年11月1日2120时，认定依据如下：

1.据“B”轮在驾驶台的船长林XX陈述，大概11月1日2130时感觉船舶整体向救助局码头方向偏移，并感觉到左舷后方船体震动。据驾驶台的三副俞X陈述，大概11月1日2130时左右感觉到船体震动。据“B”轮在船首的大副李

XX 陈述，大概 11 月 1 日 2130 时左右感觉到船体震动并安排值班水手前去左舷后方查看情况。据“B”轮在机舱的轮机长陈 XX 陈述，大概 11 月 1 日 2120 时左右感觉到船体左舷震动并前去查看。

2.结合该船 AIS 航行轨迹 2023 年 11 月 1 日 2100 时--2200 时轨迹（见图 2）和源强码头监控视频（见图 3），综合分析判断触碰码头发生时间为 2023 年 11 月 1 日 2120 时。

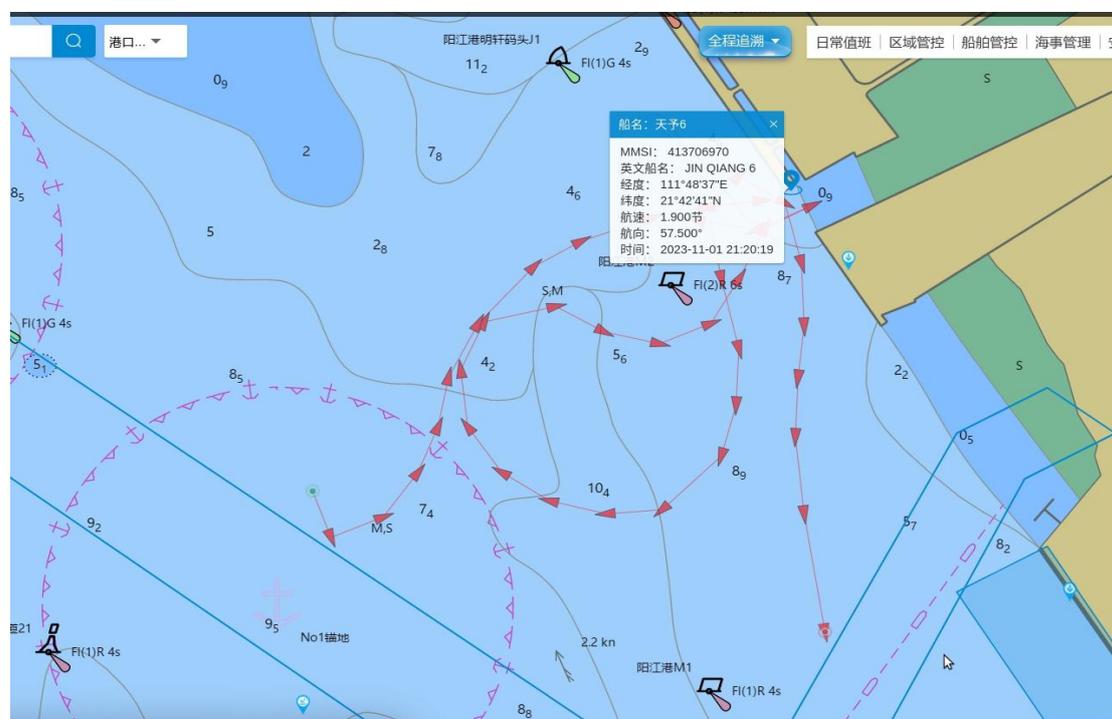


图 2：“B”船（曾用名：XX6）AIS 信号轨迹



图 3：阳江港源强码头前沿视频监控

## （二）船舶溢油量认定

根据该船油类记录簿记载和燃油单证显示，该船自 2023 年 5 月 19 日在桂山 12#锚地加载燃料油至 NO.1#、NO.2#燃油柜各加 120#燃料油 15t，船舶重存量燃料油 35t。

2023 年 6 月 2 日，该船在平潭进行坞修。

2023 年 9 月 26 日，该船在外伶仃 14#锚地加载 120#燃料油 49.8t，分别加入到 NO.3#和 NO.4#燃油柜，船舶共存燃料油 55t。

2023 年 10 月 31 日 2350 时-11 月 1 日 0040 时，该船在外伶仃 14#锚地加载 120#燃料油 48.8t，分别加入到 NO.3#和 NO.4#燃油柜，船舶共存燃料油 56.8t。

事发后，针对该船油舱进行现场勘察。船舶 NO.1#和 NO.2#基本属于空舱，油尺无刻度；船舶 NO.3#和 NO.4#燃油柜，尚存有燃料油共计约 55t。

该船自 2023 年 11 月 01 日 0100 时，该船空载自外伶仃 14#锚地起航至 11 月 01 日 1800 时抵达阳江港内 1#锚地。共航行 17 小时，该航次消耗燃油约 1.8t。

结合该船 2023 年 10 月 24 日至 10 月 26 日期间，从东莞空载航行抵达阳江的期间《船舶航次能耗报告》显示船舶航行 19.42 小时，消耗燃油 2.028 吨。由以上数据可推断该船 NO.1#、NO.2#燃油柜处于空舱状态。由于船舶油舱油尺无法显示，鉴于船舶油舱的结构应存有部分残油，基于吸油口下缘以下空间均是燃油。

结合现场勘验数据发现：碰撞油舱破口下边缘离油舱底部距离约 10cm，该舱吸油口下缘距离油舱底部的距离是 14cm，该舱基本呈规则长方体，底部尺寸为 280cm\*286cm，从而计算本次溢油量约为 320.32L。

## 五、事故经过

下述事故经过是基于水上交通事故报告书、当事船舶值班人员的陈述、协助拖轮船员陈述和码头相关人员陈述，结合船舶资料、航行轨迹、视频监控等资料，经综合分析得出的事故经过。除另有说明，本报告中的时间是指北京时间。

2023 年 11 月 1 日 2050 时，“B”轮在阳江港内 1#锚地锚泊，船方的接到源强码头调度通知，可以靠泊源强码头 4#泊位，船长林 XX 在驾驶台下达开航指令，三副俞 X 上驾驶台值班。

2023 年 11 月 1 日 2105 时，“B”轮主机备妥，起锚开

航，空载吃水 2.7 米。东北风 6 级，涨潮，流向西北，流速 2-3kn，能见度 5 海里左右。此时船长林 XX、三副俞 X 在驾驶台，大副李 XX、水手陈 XX 在船首待命，管事陈 XX 在船尾待命。

2107 时，“B”轮，航速 3kn，航向 026°。

2110 时，“B”轮，航速 2.6kn，航向 030°。“阳港拖 6”轮在救助局码头西南角对开水域待命，位于船尾左舷方向，与“B”轮通过高频 13 频道联系。

2115 时，“B”，航速 2.7kn，航向 044°。

2117 时，“B”轮，航速 2.5kn，航向 080°。阳江港 M2 红浮在该船的右正横 90m。

2119 时，“B”轮航行至源强码头和救助局码头口门处，航速 1.9 节，航向 83.1°。船长林 XX 协调“阳港拖 6”在其左舷尾部顶推。

2120 时，“B”轮航行至源强码头和救助局码头口门处，航速 1.9 节，航向 083°。此时，“B”轮船首距南海救助局阳江基地码头约 24m，“阳港拖 6”在其船尾左舷顶推协助。

“B”船艏进入源强码头与救助局码头间隔水域，并在潮水水压及风压的影响下，船舶整体向北侧救助局码头方向偏移。导致船艏过于靠近救助局码头，“阳港拖 6”被救助局码头西南角挡住，无足够操作空间，无法继续顶推，在告知“B”船长后，“阳港拖 6”停止顶推，撤离现场。

船长林 XX 感觉到船舶左舷后方有碰撞的震动，采取左满舵倒车，驶离该位置。

大副李 XX 在甚高频 13 频道听到管事陈 XX 讲船舶可能碰到码头角了，随即安排水手陈 XX 去船艙看情况，陈 XX 反馈未发现异常。

轮机长感觉震动后跑出机舱察看发现左舷漏油，并通过大声呼喊告知了船长。

2122 时，“B”轮倒车过程中联系“阳港拖 6”顶推其退出该泊位水道。

2139 时，“B”调整船位，准备从阳江港 M2 红浮南侧重新进靠码头。船长陈述在此期间未收到异常报告。

2145 时，“B”进靠源强码头北护岸泊位，并带好前大缆。轮机长陈 XX 下到拖轮上查看该轮受损情况，发现 NO.1# 重油燃油舱受损，于是返回船上告知船长林 XX 相关情况。

2150 时，“B”管事告知船长林 XX，船舶旁边有点油气味，要求离泊出去内锚地锚泊并开展检查，“B”通过高频联系码头管理人员蒙 XX，随后解缆，并离泊源强码头。

2240 时，“B”在阳江港 2#调头区内应急锚泊，大副李 XX 和三副俞 X 乘坐小艇察看船舶受损情况，发现左舷船尾处有破口，周围有大片油迹，但是没有继续泄漏的情况。随后二人前往救助局码头察看，发现救助局码头西南角触碰部位有油污，水面有油花。随后返回船舶将相关情况报告船长林 XX 和管事陈 XX。

11 月 2 日 0103 时，船长林 XX 拨打“12395”报告相关事故情况。

## 六、应急处置情况

11月1日2215时，阳江港口海事处海巡“0950”船员在船上闻到油气味，感觉异常，随即现场巡查并立即报告值班执法人员。

2223时，值班执法人员现场查看，发现水面有油迹，并将相关情况报告阳江港口海事处主要负责人。

2231时，立即通知阳江市兴顺船舶服务有限公司（以下简称“清污公司”）紧急开展溢油应急处置，清污公司立即启动应急响应。

2252时，通知清污公司溢油应急处置船“龙腾525”起锚开赴溢油现场。同时安排溢油辅助船“阳港拖1”、“阳港拖7”和3艘溢油处置小艇开赴溢油现场。

2300时，海事执法人员、清污公司1名高级指挥人员、2名现场指挥人员和22名应急处置人员抵达现场进行应急。

2305时溢油应急处置物资全部到达事故码头现场。并开始布放围油栏。

2023年11月2日0050时，480米的围油栏布置完毕。

2023年11月3日0800时，安排2艘溢油处置小艇10名应急操作人员，1名现场指挥员拖带120米围油栏对“B”进行围控，防止因“B”维修油舱而产生新的溢油。于11月3日1300时，“B”破损位置临时修补完毕。

2023年11月3日0000时-2023年11月10日1700时，清污公司应急处置人员，对围控水域进行警戒和溢油进行清除。截至2023年11月10日1700时，围控水域及岸基污染物清理完毕。

## 七、事故损失情况

### （一）船舶损失情况

事故造成“B”船尾左舷夏季水线以下约 60cm 处的 No.1 重油柜（左）下部位出现一道长度约 80cm，宽度约 10m 的破口，具体情况见图 4。



图 4：“B”船舶损失情况照片

### （二）码头损失情况

造成救助局码头西南角落的缆绳铁桩基座水泥部分脱落，现场照片见图 5。

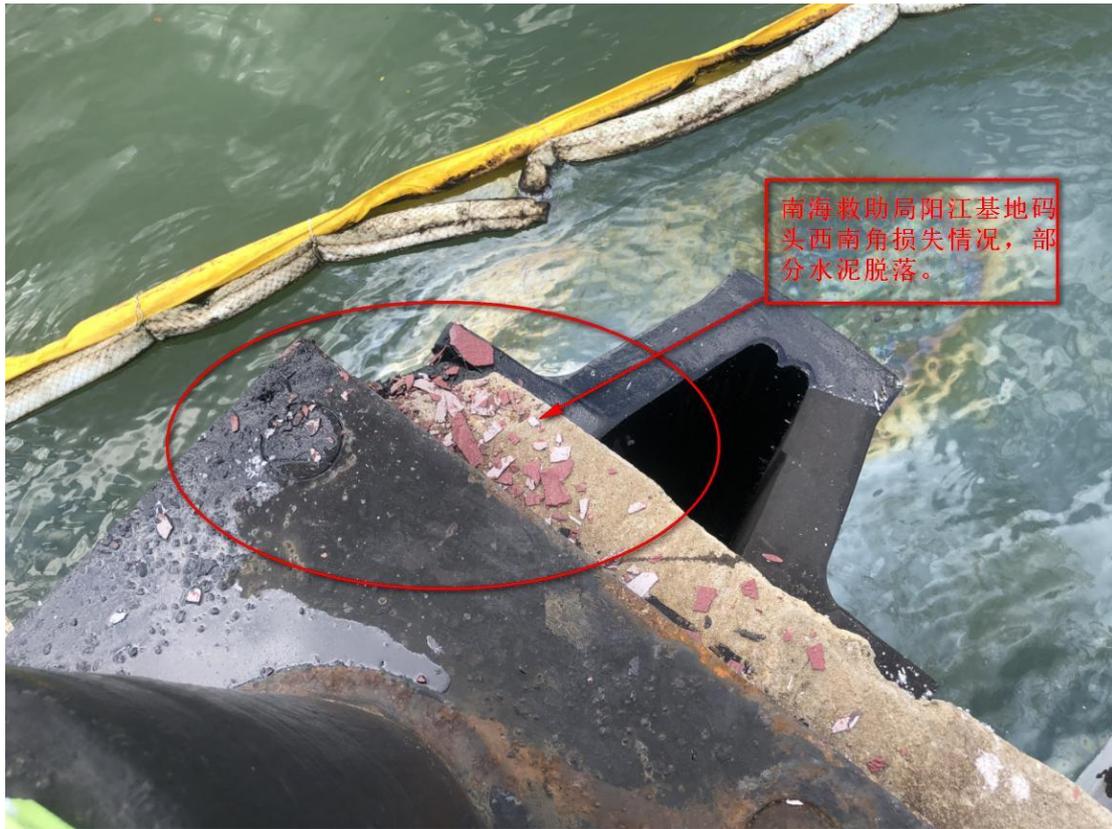


图 5: 南海救助局阳江基地码头损失照片

### (三) 溢油量认定

本次溢油事故污染面积约 9000m<sup>2</sup>，经综合各方资料，本报告认定泄漏重油 320.32L。

### (四) 直接经济损失认定

本次事故未造成人员伤亡。清污费用 120 万、码头破损修复费用约 20 万和船舶破损维护费用约 10 万元，共计直接损失约 150 万元。

## 八、事故原因分析

### (一) 直接原因分析

一是船长不熟悉事故水域通航环境。本起事故发生时，

正值阳江港涨潮时期，水位高、流速快，流向偏西北，进靠源强码头北护岸的泊位水道呈东西向，与救助局码头、源强侧码头共同形成“凹”字形，间距 68m。M2 红色浮标位于“凹”字形连线中垂线附近且垂向间距约 180m。该轮航行靠泊选择船艏自 M2 航标北侧斜向自东向西进入水道后，右舷受到流压、风压作用造成船舶向左偏移，导致整体向北偏移。

**二是船舶进靠过程操纵不当。**该轮在进靠码头过程中，采取通过 M2 灯浮北侧方向进靠，船艏进靠角度过大，同时未控制好船舶与南海救助局阳江基地码头最南端的行船间距。船舶船首行进至凹口时，船首距南海救助局阳江基地码头最南端最近不足 10m。此时船舶航行速度在 1.9kn，船舶持续向右转向；同时正处于涨潮，流速 2-3kn，流速西北。在流和船舶右转向的影响下，船舶尾部向左侧偏移时，船舶整体向北飘逸，导致船舶直接向北偏移触碰救助局码头。

## **（二）间接原因分析**

**一是船舶靠泊前准备不足。**“B”轮靠泊前，船长和有关船员未收集港口码头水域和通航环境的信息资料。“B”轮在与“阳港拖 6”靠泊前，船长在拖轮顶推作业没有落实到位的情况选择继续行进靠泊。

**二是公司安全管理体系未有效履行。**“B”于 2023 年 10 月 10 日加入体系管理公司福建宇海海运有限公司。该公

司没有按照规定对船长、轮机长进行岗位职责熟悉、体系文件和应急反应的相关培训。针对于“B”靠码头临界操作前未按照体系文件要求履行。

## 九、责任认定

综上所述，该起事故单方面责任的水上交通事故，是由“B”轮船长未做好靠泊前的准备和操纵不当导致船舶触碰事故，并造成污染事故，认定“B”对此次触碰事故和溢油污染事故负全部责任，船长林 XX 是直接责任人，管理公司福建宇海海运有限公司负管理责任。

## 十、调查中发现的问题

### （一）船舶发生水上交通事故未及时向海事部门报告

“B”轮于 2023 年 11 月 1 日 2120 时发生触碰事故，截至 2023 年 11 月 1 日 2215 时，海事值班执法人员发现海面上有油污时，仍未接到“B”轮发生触碰水上交通事故报告，经查询“B”轮船长林 XX 于 2023 年 11 月 2 日 0103 时拨打“12395”报送相关事故情况。综上所述，“B”轮发生触碰事故未立即用甚高频电话、无线电报或其他有效手段向就近港口的海事部门报告违反《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》第五条规定，建议阳江海事局对该行为进行行政处罚。

### （二）船舶发生污染事故未及时采取应急措施

“B”轮自 2023 年 11 月 1 日 2120 时发生触碰事故并造成溢油污染事故，截至 2023 年 11 月 1 日 2300 时时该船对溢油造成污染情况采取任何应急措施，亦按照《船舶油污应

急计划》开展任何应急措施。该行为涉嫌违反《中华人民共和国防治船舶污染海洋环境管理条例》第三十六条第二款规定，建议阳江海事局对该行为进行行政处罚。

### **（三）管理公司船舶安全管理体系未能有效运行**

“B”轮配备船长、大副和轮机长在任职前，未经管理公司进行公司管理体系及相关文件培训，未有效履行 CPM-2《新上岗人员职责熟悉程序》5.2.1 规定；公司船舶操作须知（编号 OIM-4.2 系离泊操作（临界操作）中内容要求与船舶实际不相匹配；船舶发生水上交通事故和污染事故，船岸未按照公司体系文件中《船舶应急手册》编号 EOM-1《岸基应急部署》3.7 的规定开展应急处置工作。建议由管理公司的符合证明签发机关福州海事局对该公司管理体系开展附加审核。

## **十一、安全管理建议**

针对本起事故中“B”轮靠泊码头前，对靠泊前准备不足，船舶操纵不当引发的触碰的原因，为进一步吸取事故教训，加强管理，防止类似事故发生，现提出以下安全管理建议：

（一）建议船舶管理人福建宇海海运有限公司完善修改公司船舶操作须知中《系离泊操作（临界操作）》（编号 OIM-4.2），根据船舶营运的实际情况，合理分配人员，落实各环节安全措施。公司应将修改后的体系文件发到船舶公司管理船舶，组织船员培训学习。

（二）建议船舶管理人福建宇海海运有限公司加强对所

管理船舶的岸基支持，对新提任的船长及公司要求其他职务船员强化任职培训和考核，并如实开展。

## 十二、附件

略