

MAIR060300201520

南通“11·26”“C”轮人员落水事故调查报告

一、事故简况及调查情况

(一) 事故简况

2015年11月25日1700时许，芜湖永达航运有限公司所属的“C”轮从江阴空载开往南通，2000时许在长江福姜沙北水道FB#4-1红浮上游约1000米、红浮联线外侧约300米处抛锚避风。26日1800时许，该轮释放自备小艇清除缠绕本船左锚的虾笼，在回收自备小艇过程中，吊艇钢丝绳断裂，造成自备小艇上一名人2015年11月25日1700时许，芜湖永达航运有限公司所属的“C”轮从江阴空载开往南通，2000时许在长江福姜沙北水道FB#4-1红浮上游约1000米、红浮联线外侧约300米处抛锚避风。26日1800时许，该轮释放自备小艇清除缠绕本船左锚的虾笼，在回收自备小艇过程中，吊艇钢丝绳断裂，造成自备小艇上一名人员落水失踪，构成一般等级水上交通事故。

员落水失踪，构成一般等级水上交通事故。

(二) 事故调查情况

本起事故由南通海事局组织调查。南通海事局于2015年11月27日立案，并成立事故调查组（人员名单见附件1），事故调查人员通过询问当事船舶船员、勘查事故现场等途径，共获得：1) 询问笔录8份；2) 船舶资料1套；3) 船员资料1套；4) 现场勘查记录1份；5) 水上交通事故报告书1份。

二、事故船舶、船员

（一）船舶概况

1. “C” 轮

船名：C

曾用名：芜湖永达 168

船籍港：芜湖

船舶种类：干货船

船体材料：钢质

建成日期：2006 年 6 月 25 日

造船地点：钟祥市战龙造船有限责任公司

总长：99.00 米

船宽：15.60 米

型深：7.65 米

总吨：3592

净吨：2011

参考载货量：5000 吨（A 级）

主机种类及功率：内燃机/ 607KW×2 台

船舶所有人/地址：芜湖永达航运有限公司/南陵县许镇镇街道
（政府大院内）

船舶经营人/地址：同上



（二）船舶证书情况

1. “C” 轮

该轮持有的船舶证书齐全、有效，符合法定要求。其中：

国籍证书：登记号码 281514000370，签发日期 2014 年 8 月 8 日，有效期至 2019 年 8 月 7 日，签发机关安徽省芜湖市地方海事局。

内河船舶检验证书簿：编号 201423106687，船检登记号 2006L4300503，发证日期 2014 年 8 月 8 日，签发机关安徽省船舶检验局（芜湖）。

内河船舶适航证书：签发日期 2015 年 5 月 23 日，有效期至 2016 年 6 月 26 日，签发机关安徽省船舶检验局（芜湖），准予航行 A 级航区作一般干货船用。

内河船舶吨位证书：签发日期 2014 年 9 月 11 日，签发机关中华人民共和国海事局船舶安全技术中心。

内河船舶载重线证书，内河船舶防止油污证书，内河船舶防止垃圾污染证书：签发日期 2014 年 8 月 8 日，截止日期 2018 年 6 月 25 日，签发机关安徽省船舶检验局（芜湖），并于 2015 年 6 月 23 日在安徽芜湖进行了年度检验。

2. “C” 轮自备小艇

该自备小艇未进行过检验，也无相关证书，船舶实际所有人张某于 2014 年 8 月购买“C”轮，该自备小艇就已安放在船尾，供日常交通使用。

（三）“C” 轮船员情况

根据该轮《船舶最低安全配员证书》（内河船舶）的核定要求，应配备一类船长、大副、三副、轮机长、三管轮各 1 名，水手 2 名，

机工 1 名。经核查，事发时在船人员 4 人，船舶仅船长 1 人持有有效的适任证书，锚泊期间值班船员不符合《中华人民共和国最低安全配员规则》的要求。

在船人员情况：

张某，男，持有内河一类船长适任证书，在船担任船长职务，证书编号 S340223****003X，签发日期 2012 年 1 月 10 日，有效期至 2017 年 1 月 10 日，航线范围长江干线：城陵矶---上海。签发机关安徽省地方海事局皖江船舶管理中心。事发时，在生活区三层甲板上值班。

盛某兵，男，身份证号码 340221****6855，在船担任驾驶员职务，未持有有效证书，事发时，在船尾操纵吊艇卷扬机。

高某云，男，身份证号码 340221****0434，在船担任水手职务，未持有有效船员证书/件。事发时，站在“C”轮自备小艇艇首，吊艇钢丝绳断裂之后，攀爬至“C”轮船尾而获救。

王某林，男，身份证号码 340221****6853，在船从事厨师工作，事发时站在“C”轮自备小艇艇尾，未穿着救生衣，吊艇钢丝绳断裂之后，跌落水中失踪。

（四）签证情况

该轮本航次于 2015 年 11 月 22 日在江阴黄田港海事处办理了船舶进出港签证手续，目的港南通。

（五）安检情况

该轮于 2015 年 7 月 18 日在芜湖马鞍山港区海事处实施了船舶安全检查，共查出 8 项缺陷，未申请复查。缺陷中无涉及其自备小艇

及吊艇卷扬机的项目。

（六）载货情况

该轮本航次空载从江阴开出，船舶艏艉吃水：1.2米/1.6米。

（七）船公司情况

“C”轮船舶国籍证书载明该轮船舶所有人、经营人为芜湖永达航运有限公司，而船舶的实际所有人为张某。2014年8月9日张某与安徽芜湖永达航运有限公司签订了《船舶所有权协议》，并于2015年1月27日签订了《船舶安全管理责任书》。

芜湖永达航运有限公司于2009年3月24日成立，注册资金500万元，法人代表蔡文艳。主要从事长江中下游及支流省际普通货船运输。2013年4月30日换发了《水路运输许可证》（编号：交长皖XK749），有效期至2018年4月30日。公司无自有船舶，挂靠管理内河船舶20艘，总运力约2.5万吨。公司下设安全部、机务部、经营部、海务部、财务部，公司管理人员共6人。

三、事发水域通航环境情况

（一）天气情况

多云，西北风4-5级，阵风7-8级，能见距离大于3000米，气温-1℃至3℃。

（二）水文情况

根据在船人员陈述，时值落潮流。据《2015年上海港、杭州湾潮汐表》显示，2015年11月26日（农历十月十五）天生港、江阴潮汐情况如下：

日期	高潮 潮时	潮 高	低潮 潮时	潮高	高潮 潮时	潮 高	低潮 潮时	潮 高
2015. 11. 26 天生港	0319	342	1153	115	1544	399	次日 0028	102
2015. 11. 26 江阴	0333	312	1222	116	1532	368	次日 0148	100

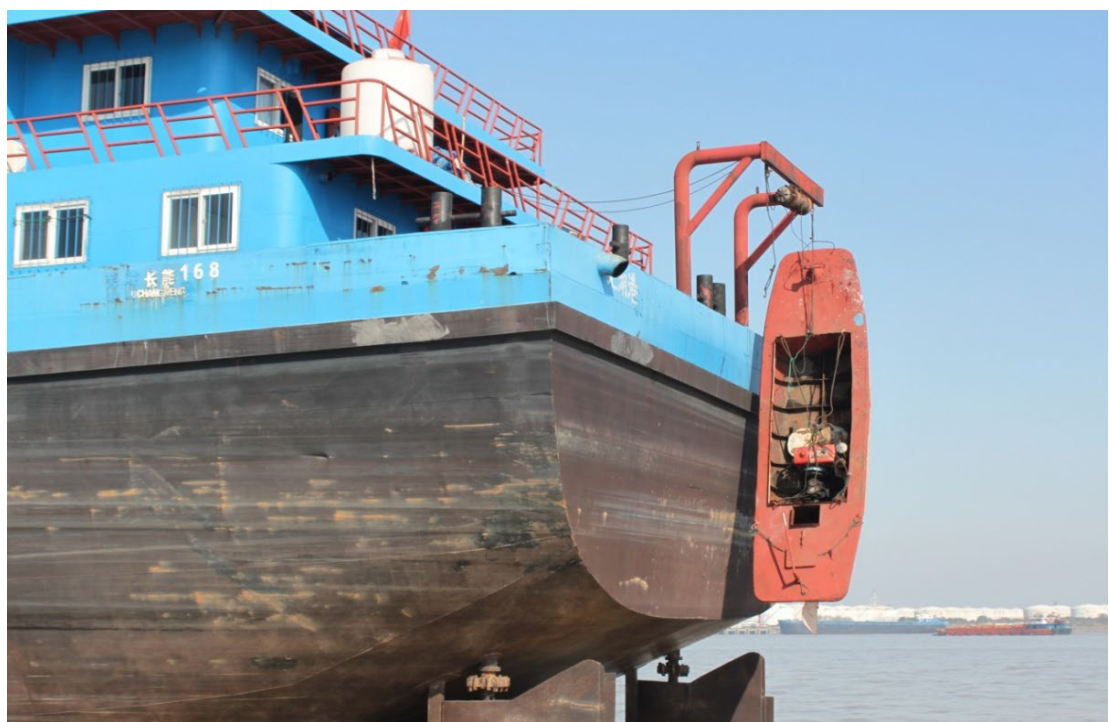
（三）事故水域通航环境情况

事发水域位于长江福姜沙北水道 FB#4-1 红浮上游约 1000 米、红浮联线外侧约 300 米处，其南侧为江心洲，北侧为福北水道，航道左岸侧为阳鸿石化码头。事发时，该水域附近无其他船舶航行、锚泊，通航秩序良好。

四、损失情况

“C”轮一名人员落水失踪，自备小艇吊艇钢丝绳断裂。

失踪人员情况：王某林，男，1954 年 12 月 24 日出生，家庭住址安徽省芜湖市芜湖县方村镇斗村行政村元村自然村 29 号，身份证号码 340221****6853。



五、事故基本事实认定

(一) 事发时间：2015年11月26日1800时许。

认定理由：据“C”轮船长及在船人员陈述，人员落水后，组织了近10分钟的救援行动，后通过VHF10报告张家港VTS中心，报告时间为1810时许，据此认定事故发生时间为1800时许。

(二) 事发地点：长江福姜沙北水道FB#4-1红浮上游约1000米、红浮联线外侧约300米处。

认定理由：事发时，“C”轮处于锚泊状态，经现场勘查，其船位位于长江福姜沙北水道FB#4-1红浮上游约1000米、红浮联线外侧约300米处。

六、事故经过

根据当事船舶在船人员陈述及现场勘查情况，认定的事故经过如下：

2015年11月21日2400时许，“C”轮载7500吨碎石左舷靠泊江阴苏南国际集装箱码头三号泊位后沿岸侧的趸船码头。

24日1100时许，卸货完毕。

25日1700时许，“C”轮解缆，准备离泊，目的港南通。因回旋水域受限，船长采取倒车驶出，为控制船首，抛左锚约10米入水。船舶艏艉吃水：1.2米/1.6米，雷达开启（量程1公里），VHF（06/06）开启，测深仪、AIS正常开启，西北风3-4级，能见距离大于3000米。

1800时许，“C”轮起锚过程中发现左锚缠绕虾笼，船长因担心

渔民索赔，决定继续航行。

1940 时许，右平 FB#5-1 红浮，横距约 50 米，航速约 8 节。

2000 时许，因江面风力增大至 7-8 级，“C”轮在长江福姜沙北水道 FB#4-1 红浮上游约 1000 米、红浮联线外侧约 300 米处，抛右锚 3 节入水避风。

26 日 1700 时许，江面风力减小，船长安排王某林与高某云清除虾笼。盛某兵在“C”轮船尾操纵吊艇卷扬机，王某林与高某云穿着救生衣登乘自备小艇。

1710 时许，小艇释放至水面。高某云驾驶小艇从“C”轮左舷开往船首，王某林站在艇首。

1715 时许，小艇抵达“C”轮船首。盛某兵在甲板将左锚锚爪放至水面以上约 50CM 处，王某林、高某云开始清除虾笼。

1745 时许，天色已暗，在左锚虾笼未被清除的情况下，王某林、高某云决定回船，王某林在艇首，高某云在艇尾操纵小艇。

1750 时许，小艇从“C”轮左舷返回船尾。

1751 时许，王某林系好吊艇钢丝绳，盛某兵在“C”轮船尾启动吊艇卷扬机，开始起吊，位于艇首的王某林脱下打湿的救生衣。由于小艇在吊升过程与“C”轮船尾发生擦碰，高某云与王某林交换位置，并用手抵住“C”轮船尾。

1800 时许，小艇吊升至“C”轮船尾舷墙顶部，高某云挂妥艇首挂钩，王某林在试图挂艇尾挂钩时，吊艇钢丝绳突然断裂，王某林落入水中，高某云抓住艇首钢丝绳，被盛某兵拉回船上获救。王某林落水后，盛某兵立即呼叫船长组织救援，并向落水人员抛投五件

救生衣。

1810 时许，船长通过 VHF10 报告张家港 VTS 中心。

七、自备小艇及吊艇钢丝绳情况

（一）船尾吊艇卷扬机型号为“CD”，起重量 2 吨，起升高度 9 米，起升速度 8m/min，运行速度 20m/min，生产厂家：河南省创力起重设备有限公司。

（二）经现场勘查，吊艇钢丝绳长约 20 米，直径 8 毫米，6 股纤维芯，断裂部位位于挂钩前端约 20cm 处。参照 GB/T 8918-2006 标准，8 毫米 6 股纤维芯钢丝绳抗拉强度为 33.4KN-41.6KN，承重约 3.41-4.24 吨。该钢丝绳为上一任船主于 2012 年下半年在江苏太仓购买换新，之后未更换和保养。2014 年 8 月张某购买“C”轮后，也未对吊艇钢丝绳进行更换和保养。

（三）自备小艇长 5.7 米、宽 1.4 米，深 0.7 米，艇体钢材厚度 3 毫米，根据船员陈述自重约 500KG，按照 6 个面估算自重，该艇自重约 $(5.7 \times 1.4 + 1.4 \times 0.7 + 5.7 \times 0.7) \times 2 \times 0.003 \times 7850 = 610\text{KG}$ ，采用柴油机动力，柴油机型号为“常柴 ZS1100”，根据中国常柴官网查询该柴油机型号，额定功率 12.1KW，转速 2200R/M，净重 155KG，据船员陈述，两名船员体重共约 120KG，事发时钢丝绳实际承重约为 $610 + 155 + 120 = 885\text{KG}$ 。



八、救助情况

2015年11月26日1811时许，如皋市水上搜救中心接张家港市水上搜救中心转报事故信息后，立即展开救助行动：一是调派“海巡06901”、“海巡06912”立即赶赴事发水域，搜寻落水人员；二是滚动发布航行安全信息，提醒附近船舶协助搜寻落水人员；三是协调皋张汽渡等沿岸码头单位派人加强对江面的巡查；四是发布寻人启事。至今，仍未找到失踪人员。

九、事故原因

（一）本起事故中，“C”轮自备小艇吊艇钢丝绳技术状况差，导致钢丝绳局部强度不足，是引发事故的直接原因。

事故现场勘查发现，该轮自备艇吊艇钢丝绳长约20米，直径8毫米，为6股纤维芯。该轮吊艇钢丝绳自2012年下半年购买使用后，一直未进行过更换和保养。由于吊艇钢丝绳长期裸露于潮湿空气中，钢丝绳锈蚀氧化，从而降低了钢丝绳抗拉强度。事故前该轮在进行起吊作业。作业过程中，吊艇钢丝绳局部强度不能承载小艇自重及作业人员重量，导致吊艇钢丝绳断裂而引发事故。

（二）落水人员王某林在小艇吊升过程中，未穿着救生衣是造成人员落水失踪的重要原因。

调查表明，王某林在小艇吊升过程中，将被水浸湿的救生衣脱下，致使其落水后不能长时间漂浮于水面，沉入江中而失踪。

十、事故责任认定

经调查认定：该事故属单方事故，“C”轮应负此次事故的全部责任。

十一、安全管理建议

1. “C”轮船舶所有人、经营人应督促所属船舶按照规定配备足额适任船员，并不断加强船员操作技能和安全意识的培训。

2. “C”轮船舶所有人、经营人应建立健全隐患排查制度，督促所属船舶排查安全隐患，及时纠正。

3. 有关主管部门对内河船舶自备小艇制定建造、检验、日常保养等规范要求。