# **河北秦皇岛“1·14”“富祥325”轮搁浅事故调查报告**

一、事故简况与调查情况

**（一）**事故概况****

2020年1月14日1154时北海永浩物流有限公司所属“富祥325”轮在秦皇岛市秦山化工码头2#泊位离泊过程中，在秦山化工航道H5灯浮附近(39°55.829′N/119°41.541′E)搁浅，1450时脱浅，直接经济损失为3.6万元，事故无造成人员伤亡，未造成污染，构成小事故。

****（二）调查情况****

事故发生后，秦皇岛东港海事处迅速成立事故调查组，积极组织开展事故调查取证工作，本次事故调查主要通过询问当事船员和查阅法定文书及相关记录相结合的方式进行，并调取了大量证据材料（详见附件1）。

二、事故船舶、船员、公司概况

****（一）船舶概况****

船名：富祥325           国籍/船籍港：中国/北海

船舶种类：一般干货船    船体材料：钢质

总吨：5637              净吨：3156

船长：117.1米      船宽：17.8米     型深：9.8米

主机类型：内燃机        主机功率：2866.00千瓦

满载排水量：12675.9t     参考载货量：10086t

建成日期：2008.12.08

建造地点：常德市鼎城海鹰船舶修造厂

船舶所有人：北海永浩物流有限公司

船舶经营人：北海嘉捷储运装卸有限公司

****（二）船员情况****

该轮配员14名，所有船员为中国籍，所持证书符合该轮配员需求，满足船舶最低安全配员要求，该船出港时由船长指挥。

船长韩殿连，1958年03月08日出生，持有中华人民共和国海南海事局2019年02月14日签发的3000总吨及以上船舶的船长证书。

三副于少奇，1991年10月22日出生，持有中华人民共和国连云港海事局2018年11月05日签发的3000总吨及以上船舶的三副证书。

值班水手孙业治，1995年09月08日出生，持有中华人民共和国连云港海事局2018年08月13日签发的500总吨及以上船舶的值班水手证书。

轮机长赵文同，1965年09月30日出生，持有中华人民共和国大连海事局2016年07月25日签发的750至3000千瓦船舶的轮机长证书。

****（三）船舶公司情况****

“富祥325”轮船舶所有人为北海永浩物流有限公司，船舶光船承租人及船舶安全管理公司都为北海嘉捷储运装卸有限公司。

北海嘉捷储运装卸有限公司成立于2003年10月29日，公司注册在广西壮族自治区北海市，法定代表人为陈茂道。公司设有海务部、机务部、船员部等职能部门，目前管理船舶10艘。公司符合证明（DOC）是北海海事局于2019年1月28日签发，有效期至2022年3月12日，编号为12G105；“富祥325”轮安全管理证书（SMC）是由北海海事局于2019年11月28日签发，有效期至2024年11月27日。

在本次搁浅事故调查中，未发现“富祥325”轮及公司在处置搁浅事故时出现体系运行不畅、违反体系规定等问题。

****（四）船舶载货情况及吃水情况****

船舶装载货物为卷钢，装载货物量为9899.28吨。船艏平均吃水8.02米，船舯平均8.02米，船艉平均8.12米。

**（五）**船舶安检情况****

“富祥325”轮于2019年10月28日在唐山京唐港接受安全检查，无与事故存在直接关系的缺陷。

三、水文气象情况及通航环境要素

天气：晴              潮汐：涨潮

风向：西南风          风力：5-6级

海浪：轻浪            浪高：0.3米

流向：西南            流速：0.3节

能见度：4-5海里       气温：-1℃

秦山化工码头航道方位（度）004—184，长度2212米，宽度84米，航道设计水深8.8米，掉头圆水域直径280米，边坡比1:4，秦山化工航道有活节式灯桩七座，航标效能运行正常。

四、救助情况

“富祥325”轮搁浅后，船方自行制定了脱浅计划，在报请秦皇岛海事局VTS中心同意后，采取拖轮协助的形式进行脱浅，完全脱浅时间为2020年1月14日1450时。

五、事故经过

2020年1月14日1050时，“富祥325”轮在秦皇岛秦山化工码头装载卷钢，船舶完货后，申请离泊。

1月14日1133时，“富祥325”轮开始离泊作业，缆绳清爽，前进一，航向270，航速0节。

1月14日1134时，“富祥325”轮停车，航向180，航速0.8节，距离5#浮中心400米。

1月14日1149时，“富祥325”轮前进一，左舵20，有舵效，航速1.0节。锚离底。

1月14日1153时，“富祥325”轮前进二，左满舵，距离5#浮200米左右，航速2.9节。

1月14日1154时，“富祥325”轮停车，航速由2.9节降至0节，正舵。船头距离5#浮正横30米左右搁浅。测深仪显示富余水深0米。船艏向180度，航道方向184度。将船舶搁浅情况报告秦皇岛交管中心及船公司，申请拖轮协助脱浅，开始测量各水舱变化量及各油舱变化量，各水舱、油舱无变化。

1月14日1450时，“富祥325”轮通过拖轮协助顺利脱浅。

六、搁浅基本事实分析认定

（一）搁浅时间：2020年1月14日1154时左右

认定理由：

当事船员对事故描述，“富祥325”轮发生搁浅的为2020年1月14日1154时左右，之后及时报告交管中心；根据事后向交管询问并查询记录，证实船方报告交管时间在1月14日1154时左右，因此推断发生搁浅的最可能时间可以采纳当事船员的时间，为2020年1月14日1154时左右

（二）搁浅位置：秦皇岛秦山化工航道H5灯浮附近(39°55.829′N/119°41.541′E)

认定理由：“富祥325”轮正在从秦山化工码头2#泊位离港，当船舶搁浅后航速为零，船舶已经搁浅在秦山化工航道H5灯浮附近的固定位置；秦皇岛市海上搜救指挥中心对船舶应急救援时确定船舶搁浅位置为秦山化工航道H5灯浮附近水域，因此推断发生搁浅的位置为秦皇岛秦山化工航道H5灯浮附近，经船方确认经纬度为39°55.829′N/119°41.541′E。

（三）超吃水问题

根据现场勘验，“富祥325”轮六面吃水为：艏左8.02米，艏右8.02米，舯左8.02米，舯右8.03，艉左8.12，艉右8.12。经计算船舶六面平均吃水为8.055，根据“富祥325”轮载重线证书显示，此轮夏季满载吃水为8.00米，经判断，“富祥325”轮存在超吃水问题。

七、事故损失情况

事故造成船舶滞航3小时17分钟，无人员伤亡及污染情况，经济损失3.6万元。

八、事故原因分析

（一）事故原因分析基础

在综合船方递交的水上交通事故报告书、船员询问笔录、调取的船舶记录数据、海事调查人员分析的基础上认定事故原因为：

事故发生时水文气象状况良好， 能见度良好，航道通航秩序良好，机舱车舵设备无异常，无其他干扰因素。

（二）事故原因

1.直接原因

“富祥325”轮船长未及时调整舵角转向，在发现船舶有偏离航道危险时用舵不科学，航向修正出现较大误差，并且没有利用一切可用的助航仪器和助航标志，也没有及时对所驶的航向、船位进行核对，导致船舶搁浅。

2.间接原因

“富祥325”轮出港前并未根据船舶实际情况进行合理配载，六面吃水均超过夏季平均满载吃水，存在超吃水，从而不能有效履行安全航行职责，不能保证船舶在当时环境和情况下的航行安全和采取有效的应急措施。

九、事故责任判定

本次事故是由“富祥325”轮单方引起的水上交通事故，“富祥325”轮应承担本次事故的全部责任。船长韩殿连驾驶船舶，未及时调整舵角转向，且存在超吃水对安全航行的隐患，最终导致事故的发生。

十、事故结论

本次事故为单方责任事故，“富祥325”轮承担本次事故的全部责任，责任人是船长韩殿连。

十一、安全管理建议

（一）建议船公司加强对船长、驾驶员的管理工作，强化船员的培训教育，提高船员素质，增强船员遵守航行安全法规、规则的意识，以保证船舶航行安全。

（二）船长和值班驾驶员在进入或驶离港口泊位时，要消除麻痹大意思想，充分估计风流等天气海况对船舶操纵的实际影响，谨慎操作、驾驶。

（三）船方应合理配载，严禁超吃水等对船舶安全航行不利的行为，经判断，“富祥325”可能存在超载问题，建议进一步的海事违法行为调查。

（四）港口企业为船舶进行装卸货作业时，应充分注意船舶吃水情况，严格防范超载等违法行为，避免船舶发生事故威胁码头、航道安全。