

黄海南部“11·22”“江海 xx”轮自沉事故调查报告

一、事故简况

2021年11月22日0444时，赵xx所有干货船“江海xx”轮从福建连江开往长江途中，在黄海南部海域（概位：33°41′.2N/121°20′.4E）遭遇大风浪发生自沉事故。事故造成船舶沉没，1人死亡、2人失踪，构成较大等级水上交通事故。

二、专业术语和标准用语标示

AIS: 自动识别系统;

MMSI: 水上移动通信业务标识码。

三、调查取证情况

事故发生后，连云港海事局成立了“11.22”“江海xx”轮自沉事故调查组，全面开展事故调查工作，第一时间对事故幸存船员和事故相关方开展了调查取证工作。通过调查取证，获取水上交通事故询问笔录和情况说明10余份，在船人员信息1份，AIS历史轨迹1份，现场勘验影像资料1份，以及船舶证书、船员证书、船舶文书、公司管理制度等相关证据资料若干。

(一) 船舶资料

该轮船舶基本资料如下:

船名: 江海 xx	曾用名: 运达 xxxx
船籍港: 蚌埠	船舶种类: 干货船
船舶识别号: CN2009355xxxx	船舶登记号: 28062100xxxx
船检登记号: 2010K230xxxx	结构型式: 纵横混合骨架
船体材质: 钢质	净吨: 3144
总吨: 5615	船宽: 19.28 米
总长: 115.9 米	最大船高: 16.6 米
型深: 8.5 米	参考载货量: 9800 吨
满载排水量: 14682.284 吨	干舷高度: 0.916 米
满载吃水: 7.6 米	货舱盖: 无
航区: 内河 A 级	主机功率: 928 千瓦 × 2
主机种类: 柴油机 (2 台)	主机型号: XCW8200ZC
建成时间: 2010 年 08 月 15 日	
登记船舶所有人: 赵 xx	
光船租赁人: 蚌埠市 xx 航运有限公司	
实际所有人: 陶 xx	



图 1：“江海 xx”轮事发时照片

（二）船舶状况

1. 船舶证书情况

国籍证书，发证日期为 2021 年 3 月 5 日，有效期至 2026 年 3 月 4 日，发证机构为安徽省蚌埠市地方海事局；

所有权登记证书，发证日期为 2021 年 3 月 4 日，发证机构为安徽省蚌埠市地方海事局；

最低安全配员证书，发证日期为 2021 年 3 月 5 日，有效期至 2026 年 3 月 4 日，发证机构为安徽省蚌埠市地方海事局；

内河船舶安全与环保证书证书，发证日期为 2021 年 3 月 5 日，有效期至 2022 年 6 月 14 日，发证机构为安徽省船舶检验局，事发证书已失效；

内河船舶适航证书，发证日期为 2021 年 3 月 5 日，有效期至 2021 年 8 月 14 日，发证机构为安徽省蚌埠市地方海事局，事发证书已失效；

船舶营运证书，发证日期为 2021 年 3 月 5 日，有效期至 2022 年 8 月 15 日，发证机构为安徽省蚌埠市港航管理局；

光船租赁登记证明书，发证日期为 2021 年 3 月 5 日，有效期至 2026 年 3 月 4 日，安徽省蚌埠市地方海事局。

2. 船舶检验情况

2021 年 3 月 5 日，安徽省船舶检验局在蚌埠港对该轮实施临时检验。2021 年 3 月 5 日，江苏省船舶检验局签发了该轮的《内河船舶安全与环保证书》《内河船舶安全与环保设备记录》。该轮适航证书有效期至 2021 年 8 月 14 日，事发时失效，《内河船舶安全与环保证书》未按规定开展年检，事发时失效。

3. 内河船参与海上运输情况

经查船舶安全监督管理系统，该轮多次涉海运输，航线大致为福建闽江口至长江口水域。内河船舶参与海上运输专项治理联动平台系统显示：上海崇明海事局 2021 年 2 月 7 日对该轮非法参与海上运输的违法行为进行了行政处罚，2021 年 7 月 14 日，因该轮违法参与海上运输，蚌埠市交通运输综合行政执法支队对船公司蚌埠市 xx 航运有限公司进行了处罚，并限期召回船舶。系统显示：召回结果为已召回，召回时间为 2021 年 7 月 13 日。

4. 本航次船舶水上移动业务识别码（MMSI）情况

4.1、根据东海救助局救助情况报告，“东海 xx”轮到达现场后，经高频与遇险船联系，遇险船自称为“YONGSHUNxx”轮。

4.2、经查导助航综合应用系统，结合该轮本航次情况，近三个月仅 MMSI 为 4133338xx 的“YONGSHUNxx”轮航迹与该轮航次情况符合。

综上，调查组认定本航次“江海 xx”轮 AIS 设备船名设置为“YONGSHUNxx”，MMSI 设置为 4133338xx。

（三）人员情况

根据该轮《内河船舶最低安全配员证书》要求，需配备一类船长 1 名、一类大副 1 名、一类二副 1 名、一类三副 1 名、普通船员 1 名；一类轮机长 1 名、一类三管轮 1 名，共需要适任船员 6 名。

经查，该轮本航次实际在船人员为 4 人，不符合《最低安全配员证书（内河船舶）》的要求，具体人员信息如下：

芮 xx，男，持有安徽省芜湖市地方海事局签发的内河基本安全培训证书，签发日期：2012 年 2 月 21 日。王 xx 陈述该人在船上做饭，事发后失踪。

王 xx，男，持有安庆市地方海事局签发的内河普通船员证书，签发日期：2019 年 9 月 20 日，截止日期：长期。王 xx 陈述自己在船上任水手，事发后获救。

宁 xx，男，持有马鞍山市地方海事局签发的内河普通船员证书，签发日期：2020 年 1 月 9 日，截止日期：长期。王 xx 陈述该人在船上开船，事发后失踪。

张 xx，男，经查询交通运输部海事局船员管理系统未见任何证书。王 xx 陈述该人在船上管事，事发后死亡。

（四）载货情况

根据获救船员王 xx 陈述，船舶载货沙子，干舷有 2 米多，

数量未知。

根据东海救助局救助情况报告，该轮吃水 6 米，经查该轮载货表，得知该轮吃水 6 米时，该轮装载约 6900 吨沙子。

（五）航次情况

1. 根据东海救助局救助情况报告：2021 年 11 月 22 日 0444-0530 时，“东海 xx”轮通过高频与遇险船获悉：该轮从福建连江出港，计划进长江，因航行不慎，越过长江口至此水域遭遇大风浪进水搁浅。

2. 根据获救船员王 xx 陈述，该轮从福建定海湾出发，载运黄沙，计划前往长江。

3. 定海湾位于福建省连江县筱埕镇，是连江县著名“三湾”之一，海域面积 135 平方公里。

综上所述：该轮本航次情况为福建连江出发，计划前往长江，因航行不慎，航行到黄海南部海域。

（六）环境因素

1. 气象海况

根据盐城市气象预报、附近海上风电场气象记录、船员陈述和专业救助船舶陈述等，事发时事发海域晴天，西北风 9 级，浪高 4 米，能见度良好。

2. 事故附近水域通航环境

事故海域位于江苏省黄海南部潮间带海域，位置距岸约 35

海里。事发附近水域海图水深在 6.2 米到 14.8 米不等，水深变化复杂。

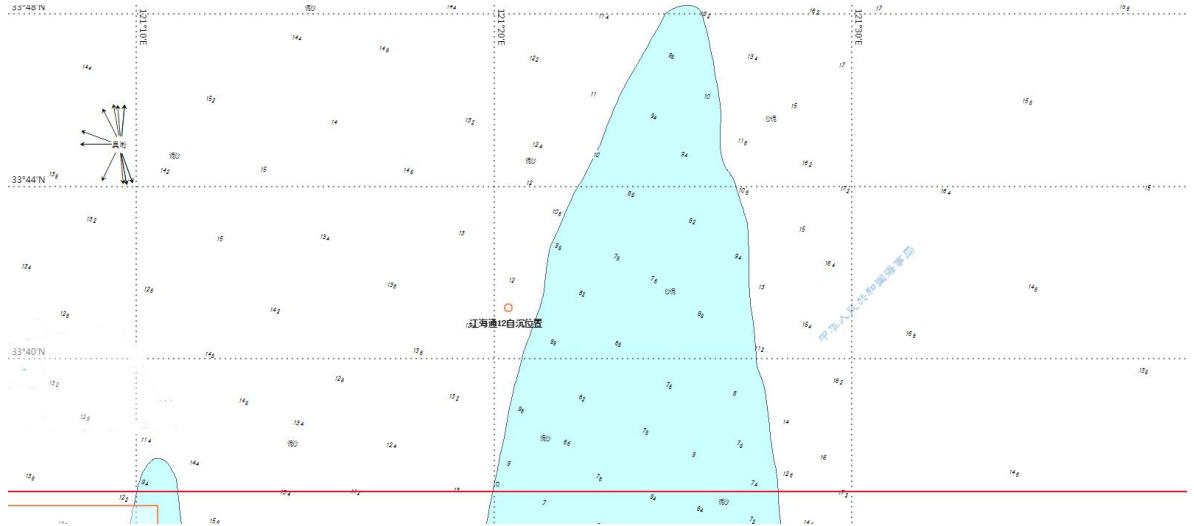


图 2：事发海域附近情况

（七）污染情况

船舶存油不详，沉船附近未见油污，且未接到该轮沉没水域关于油污的报告。

（八）管理情况

1. 船舶所有权、国籍登记及船舶买卖情况

综合该轮买卖的相关当事人调查：

2020 年 7 月，蚌埠市 xx 航运有限公司从余 x 购入“江海 xx”轮。购入后，蚌埠市 xx 航运有限公司办理了该轮船舶登记手续及船检证书，蚌埠市 xx 航运有限公司业务员邢 x 陈述，该轮实际船东为陶 xx，是陶 xx 委托该公司购买该轮。

2021 年 3 月 5 日，船舶所有权从蚌埠市 xx 航运有限公司转

为赵 xx，船名“运达 xx”改为“江海 xx”。蚌埠市 xx 航运有限公司又通过光船租赁取得船舶运营权，并为船舶办理了船舶营运证。

赵 xx 称，2021 年 3 月，陶 xx 与赵 xx 签订了产权挂靠协议，协议明确船舶实际产权归陶 xx 所有，同时帮助陶 xx 办理船舶登记和船舶抵押贷款事项，赵 xx 在船舶抵押贷款期间每月可获取两千元报酬。

2. 船舶经营情况

2020 年 7 月，蚌埠市 xx 航运有限公司从余 x 买入船舶，在合肥长隆船舶交易市场完成交易。2020 年 8 月至 2021 年 3 月 5 日，船舶登记所有人为蚌埠市 xx 航运有限公司；2021 年 3 月 5 日至今，船舶登记所有人为赵 xx，光船租赁人为蚌埠市 xx 航运有限公司。蚌埠市 xx 航运有限公司法人孙 xx 与业务员邢 x 称：公司帮助船舶办理证书、船舶检验、抵押贷款等相关事项，收取船舶管理费，该轮的运营管理、船员调配等日常管理由陶 xx 负责。该轮的光船租赁承租人蚌埠市 xx 航运有限公司不掌握船舶动态、船员配备、船舶修理和设备维护保养等情况，未为该轮提供有效岸基支持。

四、重要事实认定

（一）事发时间

2021 年 11 月 22 日 0444 时

根据东海救助局救助情况报告,2021年11月22日0444时,黄海南部水域(概位: $33^{\circ} 41' .7N/121^{\circ} 20' .4E$),“江海xx”轮机舱进水,船舶搁浅沉没,请求救助。

(二) 事发地点

根据现场勘验,船舶沉没地点: $33^{\circ} 41' .2N/121^{\circ} 20' .4E$ 。

五、事故经过

事发后,该轮驾驶人员失踪,管事死亡,根据获救水手王xx和AIS轨迹信息,事故经过大致如下:

2021年11月16日,“江海xx”轮载运6900余吨沙子,从福建连江出发,计划前往长江。

11月19日1937时,到达舟山附近海域,船位: $122^{\circ} 56' .1E/29^{\circ} 52' .3N$,航速6.2节,航向 349° 。

11月20日0549时,到达长江口附近水域,船位: $122^{\circ} 57' .1E/30^{\circ} 51' .5N$,航速4节,航向 006° 。

11月21日,受强冷空气影响,黄海南部海域西北风9级,浪高4米。

22日0400时,该轮在寒潮大风恶劣天气作用下,生活区一层6个窗户和一扇门被浪打坏。机舱开始进水,船舶一边排水一边向岸边转向航行。

该轮在航行过程中,因机舱进水一台主机停车,停车后船舶漂航,漂航至浅滩(概位: $33^{\circ} 41' .2N/121^{\circ} 20' .4E$)后搁浅,

搁浅后机舱大量进水，辅机停车全船失电。

0444 时许，该轮在搁浅处（概位：33° 41′ .2N/121° 20′ .4E）沉没，船艏首向 170°。

该轮搁浅沉没后，全船失电，4 人穿着救生衣到驾驶室顶部集合等待救援，“东海 xx”轮称因事发水域吃水不足无法靠近施救。

0905 时许，海上风力西北风 9 级，浪高 4 米，该轮仅船艏与驾驶室露出水面。

该轮在涨潮流和风浪共同影响下，船舶完全沉没，4 人先后落水。

1100 时许，“东海 xx”轮先后救起两人。王 xx 经过复温处理、伤口包扎，生命体征稳定。张 xx 经过复温、心肺复苏及人工呼吸等紧急救助 30 多分钟后确定已无生命特征。

六、损失情况

本起事故造成“江海 xx”轮沉没，1 人死亡、2 人失踪。

七、原因分析

本起事故发生在黄海南部海域，事发时能见度良好，事故的原因分析和责任认定适用《中华人民共和国海上交通安全法》等有关规定。根据有关证件材料，综合分析事故原因如下：

（一）“江海 xx”轮沉没原因

“江海 xx”轮为内河船舶，航区为内河 A 级，船舶技术条件不能满足海上航行的要求。该轮在海上航行期间遭遇大风浪，

船舶机舱、甲板上浪严重，船舶机舱进水后引发船舶主机停车，船舶失去动力漂航至浅点发生搁浅。船舶搁浅后，在风浪和涨潮流的影响下，机舱、货舱进水加剧，进水后船舶浮力丧失是导致船舶沉没的直接原因。

该轮在船人员未经海上安全知识专业教育、培训，海上航行和应急避险处置经验和能力欠缺，与本起事故发生有一定关系。

（二）“江海 xx” 轮船舶管理责任

1. 船舶光船租赁人未履行安全管理职责

该轮光船租赁人蚌埠市 xx 航运有限公司未履行安全管理职责，不掌握船舶动态、船员配备、船舶修理和设备维护保养等情况，未为该轮提供有效岸基支持，未能按照《公司安全生产管理制度》落实船舶运营和安全管理要求，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第七条的规定、《国内水路运输管理条例》第十八条规定。

2. 陶 xx 未有效履行船舶安全和防污染职责

陶 xx 作为“江海 xx”实际所有人，在船员管理、船舶管理、生产营运和应急反应等方面未能有效履行船舶安全和防污染职责，发生较大等级水上交通事故，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第七条的规定。

3. 赵 xx 未有效履行船舶监督管理责任

赵 xx，作为船舶登记所有人，未按《光船租赁合同》约定监督光船租赁人蚌埠市 xx 航运有限公司合法合规经营，放任该轮多次非法从事海上运输，未落实监督管理责任，与本起事故有一定关系。

八、责任认定

综合调查事实和原因分析，认定本起事故为单方责任事故，“江海 xx”轮方负事故全部责任。

连云港海事局

2022 年 2 月 15 日