
海口“10.10”“粤英德货 1896”轮风灾事故 调查报告

一、事故简况

2021年10月10日约0200时,英德市水运总公司所属的“粤英德货 1896”轮在海南省澄迈县桥头镇沙湾水域锚泊时,由于台风“狮子山”的影响,船舶发生断锚,然后该轮的车舵遭到不同程度损害。事故造成该轮左、右舷螺旋桨桨叶弯曲变形,左舵丢失,2个锚丢失,直接经济损失约10万元人民币,未发生人员伤亡或水域污染,属于水上交通小事故。

二、专业术语和标准用语标示

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

三、调查取证情况

事故发生后,海口海事局立即成立事故调查组,对该起事故开展事故调查。调查组通过调查询问当事船上人员,提取有关船舶文书资料等途径,共获得:水上交通事故调查询问笔录6份,水上交通事故调查报告书1份,“粤英德货 1896”轮船舶证书复印件2套,导助航系统中关于船舶轨迹的截图1份,雷达轨迹截图1份,现场勘查照片若干。

(一) 船舶资料

表 1: “粤英德货1896”轮基本资料

船名: 粤英德货 1896	船舶识别号: CN20092502870
---------------	----------------------

船籍港：清远	船舶种类：散货船
船体材料：钢质	航区：内河 A
总吨：478	净吨：267
主机种类：内燃机	主机功率：311KW
总长：51.6 米	型宽：9.8 米
建造完工日期：2009 年 11 月 17 日	
船舶制造厂：韶关市金帆造船有限公司	
船舶所有人：英德市水运总公司	

（二）船舶状况

2018 年 11 月 19 日，中国船级社广州分社给“粤韶关货 2291”轮颁发的《内河船舶适航证书》《内河船舶载重线证书》《内河船舶防止垃圾污染证书》《内河船防止油污证书》《内河船舶防止生活污水污染证书》等检验证书，有效期至 2021 年 11 月 16 日，该轮取得证书后未按要求开展年度检验；2020 年 7 月 15 日，“粤韶关货 2291”轮船舶所有权人（韶关市海成船务有限公司）变更为“英德市水运总公司”，船名变更为“粤英德货 1896”，“粤韶关货 2291”轮的船舶检验证书未进行变更和注销。

（三）人员情况

事故发生时有 3 名人员在船，分别为杨水清（自称船长）、张茂太（自称水手）、阮国防（自称机工）。

杨水清，住址：广东省茂名市 XX 区 XX 镇，身份证号 440923XXXXXXXX4039，男，1966 年 4 月 15 日出生，55 岁，未持船员适任证书，自称任职船长。

张茂太，住址：广东省吴川市 XX 街道，身份证号 440821XXXXXXXX481X，男，1964 年 6 月 16 日出生，57 岁，未持船员适任证书，自称任职水手。

阮国防，住址：广东省吴川市 XX 街道，身份证号 440821XXXXXXXX3817，男，1976 年 8 月 2 日出生，45 岁，未持有船员适任证书，自称任职机工。

(四) 环境因素

1. 天气、海况

根据海南省气象台 10 月 9 日发布的琼州海峡气象预报：受台风“狮子山”及外围环流影响，9 日夜间至 10 日白天，事故水域有东北风 8-9 级，阵风 10-11 级。

根据国家海洋信息中心编制的《2021 年潮汐表》，离事发水域最近的澄迈马村港观测站潮汐信息为：2020 年 10 月 10 日最高潮 2.50 米（0000 时），最低潮 0.91 米（1700 时），事发 0200 时的潮高为 2.20 米。

2. 事故水域通航环境情况

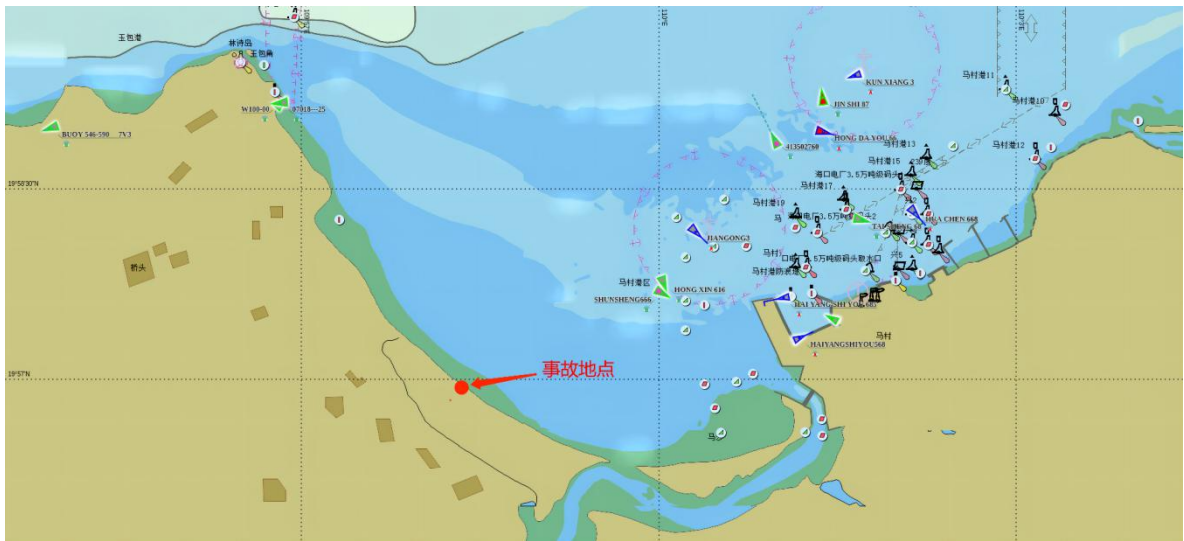


图1：事发水域概况图



图2：事发现场图

事故地点位于海南澄迈县澄迈湾的沙湾水域，该处面向东北方向，其西南方向有大面积的防护林，日常货船不航经该区域，部分船只选择在此处及周边防风；该沙湾水域水深及底质多年未扫测，情况不明。

(五) 管理因素

该轮所属英德市水运总公司隶属英德市国资委，成立于1991年，公司主营交通运输、仓储和邮政业，服务领域为水上运输，公司管理的船舶40艘（全部为内河船），公司为非体系船舶管理公司。

四、重要事故要素的认定

（一）事故时间

9日约2300时，船艏左右锚先后断掉，船舶（船艏朝里，船艉向外）不断被风浪压向岸边，10日约0200时，螺旋桨发生异响，船舶不再移动。综上所述，事发时间约为10日0200时。

（二）事发海况

根据海南省气象台预报：受台风及外围环流影响，事发水域水域有东北风8-9级，阵风10-11级。笔录问询中，事发时风力非常大，约10级左右。综上所述，事发时风力约10级。

（三）超航区航行

该船持有的“粤韶关货2291”轮《内河船舶适航证书》和“粤英德货1896”轮《船舶所有权登记证书》均显示该轮为内河船，按规定只能在内河水域航行。该轮自上一港湛江遂溪途径琼州海峡自航至海南澄迈，均属超航区航行。

五、事故经过

本事故经过是根据当事船员雷达系统回放、水上动态监管协调管理系统、询问笔录等情况整理得出。

9月29日，“粤英德货1896”轮从广东湛江遂溪营仔河口开往海南，9月30日到达海南澄迈马村港水域停泊，准备联系

项目施工，随后一直停留在马村港水域。

10月5日，船长杨水清因家里有事离船返回茂名老家。

10月6日-9日 船舶在澄迈县桥头镇沙湾水域避风防台，船艏抛双锚准备防御台风“狮子山”。

9日 约 2300 时，受台风影响，船艏左锚锚链断裂。

9日 约 2330 时，船艏右锚锚链断裂，船舶失控，向岸飘移。同时启动两台主机，试图操纵船舶使船艏顶风，未成功。接着抛艉锚，因锚抓力不够，船继续向岸移动。

10日约 0200 时，听到螺旋桨异响，发现船舶搁浅在岸滩，螺旋桨及舵叶损坏。

10日白天，船长杨水清返回“粤英德货 1896”轮。

11日约 1700 时，船舶艉轴露出水面后，更换了受损的螺旋桨，并计划待涨潮后脱浅。

12日约 0300 时，测得船尾水深 2.3 米，逐启动主机脱浅，但因风浪大，未脱浅成功，船舶进一步向岸滩漂移。

12日约 0700 时，向海事报告。

12日约 1000 时，调派 2 艘拖轮到达现场，但由于事发水域水深太浅，无法开展救助工作。

13-14 日，受第二个台风“圆规”的不断影响，“粤英德货 1896”轮继续向岸滩移动，最后直至完全坐在沙滩上，不再移动。

16 日，船舶所有人到达事故现场，与资质拆船单位讨论拆船方案。19 日，船舶所有人与船厂签署拆船协议并开展拆解工作。12 月 3 日，船舶拆解完毕。

六、应急处置和搜救情况

事发后，海口海事局立刻协调拖轮到事发现场开展救助，但由于事发水域水深太浅，拖轮无法到船旁开展作业。为了保证船舶在台风“圆规”期间的防台安全，协调安排拖轮在现场周边保持警戒，做好应急处置的各项准备；10月16日，“粤英德货1896”轮所有人的法人代表到达现场，海事部门协调其与资质单位签署了拆船协议，依法依规开展船舶拆解工作。

七、事故损失情况



图 3：事发后船舶尾视图



图 4: 事发后船舶左侧图

事故造成该轮 2 个锚丢失，左、右舷螺旋桨桨叶弯曲变形，左舵舵叶丢失，直接经济损失约 10 万元人民币（据此判断事故等级，不作为民事赔偿的依据），未发生人员伤亡或水域污染，属于水上交通小事故

八、事故原因分析

（一）直接原因

根据海南省气象台预报和船员陈述，受台风“狮子山”及外围环流影响，事发时水域附近有东北风 8-9 级，阵风 10-11 级，导致船艏左、右锚链断裂后被风浪吹到岸滩是导致事故发生的直接原因。

（二）间接原因

1. 对防台水域不了解，对存在风险估计不足

该轮未持有有效的海图资料，对防台水域的水深、底质等情况不了解，对台风天气下的防台水域选择存在疏忽，对存在的风险估计不足。

2. 船员配备不足

事发时，船长不在船，只有水手和机工在船防台，两名人员未提前检查及加固锚泊设备设施，紧急时未运用良好船艺操纵船舶，最终造成了此次事故发生。

3. 内河船超航区营运

内河船在船体设计、助航设施配备及锚泊设施的配置方面都无法满足海区航行的要求，特别时极端恶劣天气下的抵抗能力更

是严重不足，所以内河船超航区营运是发生事故的重要因素。

九、责任认定

本起事故是在恶劣天气条件下发生的单方面事故，“粤英德货 1896”轮应负事故的全部责任。

十、安全管理建议

（一）船舶所有人需强化所属船舶的安全管理

该起事故是一起典型的内河船在海区发生的水上交通安全事故，充分暴露出船舶所有人在船舶营运管理、船员管理等方面存在的安全漏洞，也反映出船舶所有人对管理工作的不重视，请船舶所有人（英德市水运总公司）将有关整改情况于 1 个月内报送海口海事局和船籍港海事机构。

（二）船籍港海事管理机构要加大内河船管理力度

清远海事局要加强辖区内河船的管理，对存在安全风险隐患的船舶要加强跟踪，及时掌握内河船的安全运营动态，从源头上遏制内河船涉海运输行为发生。

（三）严格落实监管责任

各级海事机构、交通主管部门要切实加强内河船的监督管理，在船舶检验、登记、经营许可证等审核过程中从严把关，对不具备证书换发的，要依法注销、撤销有关证件。

海口马村海事处

2021 年 10 月 27 日