

舟山“9·21”“VANWAH”轮触礁沉没 事故调查报告

1.事故简况

2019年9月20日约1622时，蒙古籍杂货船“VANWAH”轮装载36TEU冷藏箱由韩国济州驶往台湾基隆，航行至舟山沿海蜂巢岩附近水域发生触礁进水，之后该轮自行脱礁续航，9月21日约0700时，该轮在舟山黄兴岛西北侧约2海里处因船舶进水沉没，无人员伤亡。构成一般等级水上交通事故。

2.专业术语和标准用语标示

(1) IMO: International Maritime Organization, 国际海事组织;

(2) AIS: Automatic Identification System, 自动识别系统;

(3) VTS: Vessel Traffic Service, 船舶交通服务。

3.调查取证情况

本起事故由舟山岱山海事处成立事故调查组展开调查，调查组围绕事发水域气象海况、船舶航行操纵、船舶货物积载、船舶维护保养、公司安全管理等方面开展调查取证。

调查发现，该轮船舶证书、船员证书、船舶法定记录资料在弃船时遗失。事故调查组通过各种方式与船舶所有人联系，均未成功，致使船舶相关证书、外籍船员持证信息无法获得。

3.1 船舶资料（根据 EQUASIS 网站查询）

船名：VANWAH 船籍：MONGOLIA

总吨：1568 载重吨：3384

IMO 编号：8793031

船舶类型：杂货船 货舱数：2 个

建造时间：2004 年

船舶所有人/地址：ASIAN SHINY LTD/Flat B, 12th Floor,
Wing Lok Street, Sheung Wan, Hongkong, China

3.2 船舶主动力设备工况

通过对“VANWAH”轮船员、临时维修人员调查询问获知，该轮靠泊韩国济州港期间，曾向船舶实际营运人报送急需的主辅维护机保养的配件及滑油，并未得到有效的岸基支持。船舶驶离济州港不久，船舶主机发生故障，经抢修后仅能维持 4-5 节低速航行，报告公司后得到回复为继续航行。该轮航行至长江口附近水域时再次发生主机故障，该轮实际营运人聘请临时船舶维修人员登轮维修，维修时发现该船无配件，仅能通过拆卸其他临时不用的机器寻找替代配件，致使该轮从临时维修人员登轮维修至船舶发生触礁进水沉没期间，多次发生主辅机故障导致的船舶失去动力险情。

3.3 在船人员情况

“VANWAH”轮事发时船上共 15 人，其中 7 名为缅甸籍船员，4 名为中国籍普通船员，4 名为中国籍船舶修理人员。因无法获得该轮配员证书信息，无法判断该轮是否满足其所持有的配员证

书要求。

7名缅甸籍船员通过多方查证，无法核实持证情况。其中：
AUNG * KHANG，男，缅甸籍，自称船长，事发时在驾驶台值班。

HTUN * KHING，缅甸籍，自称轮机长，事发时在机舱值班。

其他5名缅甸籍船员，分别为二副1名、水手长1名、机工2名、实习机工1名。

4名中国籍船员均持有相应的船员适任证书，证书有效，分别为值班水手2名、机工1名、厨师1名。

4名中国籍船舶修理人员于长江口灯船以东约30海里处水域（位置为船长陈述）抛锚登轮，对该轮主机进行临时性修理。

3.4 货物装载情况

据“VANWAH”轮船长陈述，该轮由韩国济州装载18只40英尺集装箱（36TEU），货物为普通货物，具体货物信息及舱内集装箱积载情况不清楚。

据在船的中国籍值班水手陈述，事发航次所载集装箱为白色40英尺冷藏箱，全部装载于货舱内，并加盖舱盖。

4. 事发水域通航环境情况及气象海况

4.1 通航环境情况

蜂巢岩为干出礁，海图显示最大干出高度为2.3米，其上设有灯高26.3米白色柱形灯桩，灯桩上设有雷达应答器。

船舶沉没水域位于舟山黄兴岛西北侧约2海里（蜂巢岩南

偏西约 8 海里)，该水域位于小板门北口，该水域北向开阔无遮挡，海图水深 23.5 米。小板门水道为浙江沿海东航路的重要航门，系 5000-50000 吨级船舶过境浙江沿海的常用航路，船舶通航密度较大。

4.2 气象海况

据舟山气象台 2019 年 9 月 20 日 11 点发布的天气预报，受 2019 年第 17 号台风“塔巴”（热带风暴级）影响，舟山沿海海面东北风 6-7 级阵风 8 级，下午起逐渐增强到 7-8 级阵风 9 级，下半夜起北到东北风 8 级阵风 9-10 级。沿海海面风浪 4 级，夜里增强到 5 级。

据舟山气象台 2019 年 9 月 20 日 17 点发布的天气预报，受 2019 年第 17 号台风“塔巴”（强热带风暴级）影响，舟山沿海海面今天北到东北风 6-7 级阵风 8 级，继续增强到 7-8 级阵风 9 级，下半夜起 8 级阵风 9-10 级。沿海海面风浪 4 级，夜里增强到 5 级。

根据绿华山站潮汐数据：9 月 20 日，高平潮分别为 0038 时、1317 时，低平潮分别为 0714 时、1942 时，船舶发生触碰蜂巢岩时为落潮流。

9 月 21 日，高平潮分别为 0110 时、1405 时，低平潮分别为 0748 时、2033 时，船舶沉没时为落潮流。

5. 事故经过

以下事故经过由“VANWAH”轮 AIS 数据、岸基雷达回放

记录、船员及相关人员的询问笔录整理。

2019年8月21日约0000时，“VANWAH”轮装载18只40英尺冷藏集装箱由韩国济州开航，目的港台湾基隆。

船舶驶离济州港后，主机发生故障，经过船上人员抢修后，该轮仅能维持4-5节速度低速航行。

9月17日，该轮在长江口灯船以东约30海里处水域（位置为船长陈述）抛锚。船舶实际营运人通过代理临时聘用4名中国籍船舶修理人员在该水域登轮对该轮主辅机进行临时性修理。

9月19日，该轮通过临时性修理后，船舶续航，但因后续船舶主辅机仍然多次发生故障，船舶航行断断续续。受17号台风“塔巴”影响，该轮计划航行至舟山附近水域避风。

9月20日1530时，船位： $30^{\circ}23'.00\text{N}/122^{\circ}42'.65\text{E}$ ，船速3.1节，航向 275° 。此时，距离蜂巢岩1.4海里，真方位 240° 。

1550时，船位 $30^{\circ}23'.07\text{N}/122^{\circ}41'.63\text{E}$ ，船速0.1节，航向 226° 。船舶主机故障，失去动力，漂航抢修。此时，距离蜂巢岩0.8海里，真方位 204° 。

约1620时，船位 $30^{\circ}22'.58\text{N}/122^{\circ}41'.50\text{E}$ ，船舶漂航速度1.0节，漂航方向 180° ，船长开始指令抛右锚3节甲板。此时，距离蜂巢岩0.3海里，真方位 219° 。

约1622时，该轮右舷船体与蜂巢岩发生触碰。船方检查船体舱室，发现该轮货舱舱底存在进水情况，遂利用便携式排水泵排水。

约 1750 时，该轮主机经过临时抢修恢复动力，因右锚无法收回，遂弃右锚，在车舵的操纵下脱离礁石，船长判断排水泵可以控制船舶进水量，操纵船舶继续航行，计划在附近选择合适水域锚泊避风。

2013 时，船位 $30^{\circ}16'.15\text{N}/122^{\circ}37'.40\text{E}$ ，船舶主机再次出现故障，船舶漂航，同时因船舶持续进水出现右倾。

2045 时，船位 $30^{\circ}15'.95\text{N}/122^{\circ}37'.36\text{E}$ ，船速 3.2 节，航向 260° 。该轮拨打 12395 向舟山市海上搜救电话求助。

2105 时，船位 $30^{\circ}15'.40\text{N}/122^{\circ}37'.31\text{E}$ ，船速 0.2 节，航向 0° ，该轮抛左锚 4 节入水。

2115 时，船位 $30^{\circ}15'.20\text{N}/122^{\circ}37'.27\text{E}$ ，该轮 AIS 信号消失。

2126 时，该轮与舟山市海上搜救中心联系称：已电话联系船舶实际营运人，得到会派遣拖轮前来救援的回复，现不需救助。

9 月 21 日 0120 时，船位 $30^{\circ}14'.70\text{N}/122^{\circ}37'.1\text{E}$ ，锚位稳定，船舶右倾约 25° ，该轮得知公司救援拖轮还有较长时间到来后，再次电话向舟山市海上搜救中心请求救助。

0610 时，14 名船员安全转移至“东海救 102”，1 名船员安全转移至“东海救 117”，船上 15 人全部获救。

约 0640 时，该轮向右侧翻。

约 0700 时，该轮完全沉没。

6.事故损失

本起事故造成“VANWAH”轮沉没，船载货物随船沉没。

7.事故原因分析

“VANWAH”轮沉没后，船舶所有人、实际营运人均无法取得联系，沉船打捞工作无法开展，导致对船体因触礁造成的破损情况无法勘验核实，根据现有调查取证，综合分析事故发生原因如下：

7.1 船长应急措施采取不当。

通过调查分析，9月20日1550时，该轮航行至蜂巢岩东北侧0.8海里水域时，主机发生故障失去动力。船长在岛礁区仍采取船舶漂航修理措施，并未及时采取抛锚等有效措施稳定船位，直至该轮距离蜂巢岩约0.3海里时，才指令船员抛右锚，但仍未避免该轮触碰蜂巢岩礁石，导致船舶货舱底部进水。

7.2 船舶管理公司安全管理不到位。

首先，该轮船员在始发港开航时向公司申请急需主辅机维护保养的配件及滑油，但未获得公司有效的岸基支持，致使临时维修人员登轮维修时由于主辅机相关配件缺乏，仅能通过拆卸其他临时不用的机器寻找替代配件，从而导致该轮主机多次发生主辅机故障而失去动力。其次，公司在明知船舶主机存在故障且多次失去动力，船舶适航性不能保障的前提下，未能提供有效的解决措施，而是要求该轮继续航行。船舶管理公司对船舶安全管理不到位，从而导致船舶在蜂巢岩礁石附近水域因主机失去动力而发生触礁。

9.事故结论

综合分析认定，本起事故为人为责任事故。在本起事故中，“VANWAH”轮存在船长应急措施采取不当、船舶管理公司安全管理不到位的过失，“VANWAH”轮对本起事故负全部责任，“VANWAH”轮船长是本起事故的全部责任者。

10.事故调查机构：中华人民共和国舟山岱山海事处

事故调查报告