

嘉兴“10·21”“金阳光9”轮触碰林龙码头事故调查报告

1. 事故简况

2021年10月21日2200时左右，九江籍散货船“金阳光9”轮在嘉兴港林龙码头靠泊期间，因缆绳断裂，导致船舶失控后与码头发生触碰。事故造成“金阳光9”轮球鼻首水线下部破裂进水，并导致码头系缆墩损坏，未造成人员伤亡和海洋环境污染，构成小事故等级水上交通事故。

2. 专业术语和标准用语标示

(1) MMSI: Maritime Mobile Service Identify, 水上移动通信业务标识码;

(2) SMC: Safety Management Certificate, 安全管理证书;

(3) CCS: China Classification Society, 中国船级社;

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

3. 事故调查取证情况

嘉兴海盐海事处成立事故调查组对本起事故开展了调查。调查主要围绕事故发生经过及原因、船舶基本情况、船员值班情况、航次及载货情况、船舶管理情况、事发水域气象海况及通航环境情况等方面开展。

3.1 船舶/设施资料

3.1.1 “金阳光9”轮

船名：金阳光9 曾用名：瑞晟9
船籍港：九江 船舶种类：散货船
MMSI：413432910 船舶识别号：CN20081893810
总长：99.8米 型宽：16.2米
型深：7.0米 总吨：2998
净吨：1679 主机功率：1765千瓦
参考载货吨：5006吨 船体材料：钢质
满载吃水：5.5米
建造地点/完工日期：浙江合心船厂/2009年1月20日
船舶所有人、经营人：江西某运输有限公司
船舶管理人：吉安市某有限公司

3.1.2 林龙码头

码头吨级：3000吨级（兼顾5000吨级） 公用杂货码头
泊位数量：1个 泊位长度：102米
泊位宽度：15米 双侧栈桥长度：36米
系缆墩尺寸：4.5X4.5X1.8M
泊位走向：沿岸线偏正NE-SW
码头结构：高桩式钢筋混凝土结构
位置：30° 22' .70N/120° 54' .80E
码头所有人、经营人：浙江某公司

3.2 船舶或设施状况

3.2.1 登记/检验检查情况

“金阳光9”轮持有九江海事局签发的《船舶国籍证书》、《船舶最低安全配员证书》和SMC证书，持有江西省吉安市船舶检验局签发的《海上船舶检验证书簿》，证书均有效。其中，《海上货船适航证书》核定该轮航行近海航区（航线），作散货船用，并在记事栏注明“1、装载货物时应按《装载手册》进行正确配载。2、用于装运不燃货物或较小失火危险的各种货物，货舱免设固定灭火系统。”船舶最近一次检验时间为2021年2月5日，检验发证地点为江西吉安。该轮SMC证书中间审核实施时间为2020年1月7日。

3.2.2 设备工作状况

“金阳光9”轮配备1台舵设备，2台锚机，左右锚链长度均为247.5米，三只重量为2280千克的锚。船艏的绞缆机由锚机兼，船艉部的单独设置，均为液压型，船艉设置三只系缆卷筒，船艏两只系缆卷筒和两部绳车。船上共有9根缆绳，其中两根为2021年9月18日更换的生产厂家经CCS认可的缆绳，其余7根缆绳据大副林某描述状况良好。驾驶台配备有雷达、AIS、VHF等主要导航和通讯设备。据相关船员陈述，事发期间相关仪器设备和主辅机、舵机等主要操纵设备处于正常状态。

3.2.3 船舶载货和积载状况

“金阳光9”轮本航次从京唐港装货4948吨，2021年10月6日开航，目的港为嘉兴。10月10日“金阳光9”轮靠泊海盐钱塘

物流码头卸货。该轮共两个货舱，NO.1货舱卸空，因货物原因NO.2货舱的约3100吨左右货物未卸。船东通知该轮计划在林龙码头卸剩货物。10月21日，该轮靠林龙码头，NO.1货舱空载，NO.2舱载货约3100吨，船舶首尾吃水为2.5/5.8米。

3.3 人员情况

“金阳光9”轮配有船员共14人，均持有合格有效的船员适任证书，符合该轮最低安全配员要求。

据当事人陈述，事发前以上船员均未饮酒、吸毒及服用相关药物，船舶值班安排保证船员得到合理休息时间，船员休息情况正常，身体状态良好。

4. 气象海况和通航环境情况

4.1 气象海况

根据当日气象预报、周边船舶气象观测记录、航海图书资料记录及船员陈述，事发时天气多云，能见度良好，东北风5-6级。澉浦站点当日第二高潮位潮时1352，潮高8.02米；第二低潮位潮时2039时，潮高1.04米，潮差6.98米。事发时为涨潮流，流向偏西，流速约5-6节。

4.2 通航环境情况

事发水域位于林龙码头前沿，该码头南侧沿泊位方向约150米处为岸线，码头前沿海图水深变化较大，且淤积较快，水深偏浅，船舶需趁潮靠离。林龙码头位于杭州湾凹形湾道沿岸，前沿水域水流紊乱，且伴有压向码头的流压，通航环境复杂。事发时

段附近水域无其他船舶。

5. 事故经过

2021年10月6日，“金阳光9”轮从京唐港开航。10日“金阳光9”轮靠泊钱塘物流码头卸货。靠泊期间NO.1货舱卸空，因货物原因NO.2货舱的约3100吨左右货物未卸。船东通知该轮计划在林龙码头卸所剩货物。

21日1210时，“金阳光9”轮妥靠林龙码头。船舶首尾吃水分别为2.5米和5.8米。船艏尾各系3根缆绳，分别是两根艏缆，两根艏缆，艏倒缆、艏倒缆各一根。船舶右锚入水约5节。因货物原因无法卸货，该轮计划22日0000时左右待潮水合适时离码头。

1900时，船长柯某及水手时某按照值班安排，到驾驶室接班。

1930时左右，船长柯某出驾驶室查看了艏缆的受力情况，看到艏缆受力正常，因艏倒缆受力严重，船长柯某操作缆机调整了缆绳长度。

2150时左右，水手时某走出驾驶室开始全船巡视。当班水手出驾驶室后，先观察了艏缆，未发现异常，后开始往船艏方向前进，预查看艏缆的受力情况。

2155时左右，时某在行至船中部时，发现船头有往外移动的趋势，在船头距离码头约2米时，艏缆突然断裂。随后，尾倒

缆断裂；与此同时，在房间的轮机长立即前往机舱备车，大副也在听到声音后立即前往船艏，在船长简单分工后，船员分赴各自位置开始处置险情。

船长在驾驶台发现第一根缆绳断裂后，随即按下备车铃，通知机舱备车，指挥船员处置险情。

此后，船舶受潮流影响船头微向内贴着码头方向向后移动，其他缆绳在船舶的牵引下相继脱离船体。船舶艏楼在沿着码头向后移动过程中船头触碰码头上的传送带，造成部分输送带损坏。

2210 时左右，“金阳光 9”机舱车备妥，主机起动。受流影响船头与码头数次小幅度触碰后离开。

2213 时左右，船长考虑船艏后方水域有礁石，继续往后可能造成车舵的损坏，故逐步加车，直至前进三，但效果不明显，随着船身的缓慢正横趋势，受流面积增大，船头触碰系缆墩。

2230 时左右，在车舵配合加锚受力的情形下，船舶驶出并收回右锚；船长让船员查看受损情况，前往白塔山锚地锚泊并进一步确认船舶情况。

0229 时左右，“金阳光 9”轮白塔山锚地锚泊。

6. 应急处置情况

事故发生后，“金阳光 9”轮船长柯某在确定船舶暂时无碰撞危险后，立即组织大副安排人员查看本船受损情况。在看到首尖舱进水后，大副要求水手勤测水位，同时调整尾吃水，尽量将

船艏破损位置露出。船长通过电话向嘉兴市海上搜救中心报告事故情况。

林龙码头相关负责人在接到船方通报发生事故后，立即排查有无人员伤亡。在确定无人员伤亡后，组织开展码头损失勘察。

7. 事故损失

事故造成“金阳光 9”轮球鼻首水线下部分破损洞穿进水，林龙码头一座系缆墩损坏，未造成人员伤亡和海洋环境污染。

7.1 船舶损失

“金阳光 9”轮球鼻艏两处洞穿，船舶艏楼前部护栏轻微变形，缆绳断裂 2 根。

7.2 码头损失

码头系缆墩损坏；输送带端部局部变形、移位；部分防风雨的围蔽屋部分受损。

8. 事故原因分析

8.1 直接原因

“金阳光 9”轮未合理系泊，停泊期间船长未保持安全值班，受流影响导致缆绳断裂、船舶失控是事故发生的直接原因。

8.2 间接原因：

事发水域水文条件复杂是事故发生的间接原因。事发当日为农历十六，林龙码头附近水域潮差大，流速急。码头前沿海图水深变化较大，且淤积较快，水深偏浅。码头前沿水域水流紊乱，

且伴有压向码头的流压。

9. 责任认定及事故结论

9.1 事故责任认定

该起事故是由于“金阳光9”轮未合理系泊，停泊期间船长未保持安全值班，受流影响导致缆绳断裂、船舶失控触碰林龙码头所造成的单方责任事故。

9.2 事故结论

该起事故为责任事故。“金阳光9”轮承担全部责任，该轮船长柯某系本起事故的全部责任人。事故等级为小事故。

10. 安全管理建议

(1) 建议船舶管理人吉安市阳光物流股份有限公司：

及时收集各港口资料，根据船舶航行计划及时给予船舶以有力的岸基支持，督促船长在靠泊码头前详细了解掌握码头周围通航环境和水文气象特点，合理制定并及时调整系泊方案确保船舶系泊安全；

(2) 建议浙江林龙港口有限公司：

码头前沿通航环境复杂，受潮流影响较大，建议加强码头前沿潮流实时信息精准度，并在船舶靠泊期间加强值班巡查，提醒船方注意系泊安全。