

MAIR010010201301

关于“GAS MOXIE”轮与“浙定 58193”轮碰撞事故的初步调查报告

一、事故简况

2013 年 03 月 02 日 0900 时左右，马绍尔群岛籍液化石油气（LPG）船“GAS MOXIE”轮（由韩国到宁波，空载）与浙江省舟山市骏鸿船务有限责任公司经营的“浙定 58193”轮（由上海到宁波，装载 806 吨钢材）在 30°38′.2N/122°13′.5E（洋山港金山航道 Y21 灯浮附近水域）处发生碰撞，造成“浙定 58193”轮驾驶台左侧顶部及甲板部分损坏，左侧舷墙开裂、变形。

二、事故船舶、船员、公司概况

（一）船舶概况。

1.“GAS MOXIE”轮船舶基础数据。

船名：GAS MOXIE	船籍港：MAJURO
呼号：V71F3	国籍：马绍尔群岛
IMO 编号：9038763	MMSI：538002364
船舶种类：LPG 船	船体材料：钢质
总吨：6322	净吨：1897
载重吨：5105 吨	总长：122.02 米
型宽：20.0 米	型深：9.0 米

夏季载重线吃水：5.624M

热带载重线吃水：5.737M

夏季吃水满载排水量：8718.00

主机型号：KOBE DIESEL MITSUBISHI UE , 6UEC 37LA

主机功率：2575 千瓦

安放龙骨时间：1991 年 5 月 29 日

交船时间：1992 年 2 月 6 日

船级：BUREAU VERITAS

建造厂：SHI KURUSHIMA DOCKYARD

CO.LTD.(TAIHE)HIROSHIMA,JAPAN.

船舶所有人：ARACRUZ TRADING LTD. MAJURO MARSHALL
ISLAND

船舶经营人：STEALTH MARITIME CORPORATION

船舶经营人地址：APOLLON BUSINESS

CENTRE-BLDG NO.2331,KIFISIAS AVE,1455 62

KIFISIA,GREECE P.O.BOX 52939,146 10

N.ERITHRE,GREECE



图 1：“GAS MOXIE”轮照片。

2.“浙定 58193”轮船舶基础数据。

船名：浙定 58193 船籍：中国
船籍港：舟山 船舶种类：干货船
船体材料：钢质 总吨：495
净吨：277 载重吨 960 总长：52.8 米
型宽：8.8 米 型深：4.15 米
主机类型：内燃机 主机功率：218 千瓦
安放龙骨时间：2004 年 02 月 06 日
建造完工日期：2004 年 06 月 08 日
船级：浙江省船舶检验局
船舶所有人：胡某某

船舶经营人：浙江省舟山市骏鸿船务有限责任公司



图 2：“浙定 58193”轮照片。

（二）船员情况。

1. “GAS MOXIE”轮船员配备情况。

该船最低安全配员证书由船旗国政府于 2010 年 4 月 10 日签发，证书规定最少配备 14 名船员，本航次配员 16 人，船员持证、配员与最低安全配员证书所载要求相符。调查过程中未发现船员有影响航行安全值班的行为，如滥用药物、酗酒等。碰撞事故发生时，船长和三副在驾驶台，船长负责指挥操纵船舶。

该轮全部船员为菲律宾籍，船长，男，今年 60 岁，持有 3000 总吨及以上船长适任证书；2001 年 9 月 12 日由菲律宾政府签发，有效期至 2015 年 9 月 29 日。

三副，男，今年 31 岁，2010 年 10 月 13 日开始任二副职务，有效期至 2015 年 10 月 12 日。

2.“浙定 58193”轮船员配备情况。

该船最低安全配员证书由舟山海事局于 2013 年 2 月 18 签发，证书规定最少配备 5 名船员，船舶实际配备 5 名船员（均为中国籍船员），符合最低安全配员要求。调查过程中未发现船员有影响航行安全值班的行为，如饮酒等。碰撞事故发生时，船长和 1 名操舵水手在驾驶台，船长负责操纵船舶。

船长夏某某，男，今年 40 岁，持有舟山海事局于 2012 年 7 月 24 日签发的适任证书，有效期至 2016 年 12 月 31 日，2010 年 8 月 1 日在定海上该轮任船长职务。

事故发生时值班水手庄某某，男，今年 56 岁，现持有中国政府于 2011 年 9 月 5 日签发的适任证书，有效期至 2016 年 09 月 05 日，在 2012 年 2 月份在舟山上该船担任水手职务。

（三）船舶公司情况。

1.“GAS MOXIE”轮船舶公司情况。

（1）公司概况。

“GAS MOXIE”轮所有人为“ARACRUZ TRADING LTD. MAJURO MARSHALL ISLAND”。

（2）安全管理体系建立及审核情况。

“ GAS MOXIE ” 轮的管理公司为：BRAVE MARITIME CORP. INC，安全管理体系符合证明于 2012 年 1 月 4 日由船旗国签发，有效期至 2016 年 7 月 21 日。“ GAS MOXIE ” 轮安全管理证书于 2012 年 3 月 23 日由船旗国签发，有效期至 2017 年 04 月 06 日。

2. “浙定 58193” 轮船船公司情况。

“浙定 58193” 轮所有人为个人：胡某某。无体系，挂在浙江省舟山市骏鸿船务有限责任公司。

（四）船舶检验情况。

1. “ GAS MOXIE ” 轮船船舶检验情况。

货船安全结构证书由 BUREAU VERITAS 船级社于 2013 年 1 月 21 日签发，有效期至 2017 年 1 月 12 日；货船安全无线电证书由 BV 船级社于 2012 年 3 月 12 日签发，有效期至 2017 年 1 月 12 日，国际载重线证书由 BV 船级社于 2012 年 1 月 28 日签发，有效期至 2017 年 1 月 12 日。

2. “浙定 58193” 轮船船舶检验情况。

2012 年 04 月 11 日，“浙定 58193” 轮由浙江省船舶检验局舟山检验处进行检验发证。

（五）船舶安全检查情况。

1. “ GAS MOXIE ” 轮船船舶安全检查情况。

2013 年 1 月 21 日，“ GAS MOXIE ” 轮在中国东莞进行了 PSC 检查，共发现缺陷 6 项。

2.“浙定 58193”轮船舶安全检查情况。

2012年9月19日，“浙定 58193”轮在上海进行了船舶安全检查，共 11 项缺陷。

（六）船舶载货情况。

1.“GAS MOXIE”轮载货情况。

“GAS MOXIE”轮为液化气船（LPG），本航次空载，由韩国驶往宁波港。

2.“浙定 58193”轮载货情况。

“浙定 58193”轮本航次由上海水产码头始发，全船共载钢材（线材）806 吨，驶往宁波。

三、气象、潮汐、能见度及通航环境情况

（一）气象、潮汐、能见度。

天气：多云；

风向：偏北；

风力：5-6 级；

能见度情况：能见度良好；

海浪情况：3-4 级。

（二）通航环境

当时金山航道有大量小海轮南下，交通流较密集。

四、损失情况

“GAS MOXIE”轮：无损失。

“浙定 58193”轮：驾驶台左侧顶部及甲板部分损坏，

月 6 米长，左侧舷墙开裂、变形，约 2 米长。



图 4：“浙定 58193”轮受损情况。

五、事故经过

(一)“GAS MOXIE”轮。

“GAS MOXIE”轮从韩国驶往宁波，2013 年 3 月 2 日 0800 时，船位： $30^{\circ}49'.9N$ 、 $122^{\circ}20'.4E$ ，接近洋山辖区金山航道 Y24 灯浮，当时航向 268° 、航速 11.4 节，由于周围船舶流量较多，船长上驾驶室接替三副操纵船舶，三副协助船长。

约 0810 时，过 Y24 灯浮，船舶改向驶 210° 进入金山航道航行，航速 12.4 节。

约 0830 时，船长观察到右舷 $20^{\circ}\sim 25^{\circ}$ 有一船舶距离较近，用 ARPA 雷达标会后发现该轮距本船 0.25 海里左右，航

向 190°，航速在 6.8 节左右，当时本轮航向 205°，航速 14.1 节。

约 0859 时，船舶经过金山航道 Y21 灯浮，船长发现与右前方船舶形成紧迫危险，有碰撞危险，船长命令水手操左满舵，同时，船长按响汽笛，并且减速。

约 0900 时，两船发生碰撞，“GAS MOXIE”轮右舷艏部与“浙定 58193”轮左舷驾驶台顶部及甲板发生碰撞。

同时，洋山 VTS 监控时发现了这两艘船舶的异常情况，通过 VHF 呼叫“GAS MOXIE”轮，于是“GAS MOXIE”轮汇报了该碰撞事故。

(二)“浙定 58193”轮。

2013 年 3 月 1 日 1620 时左右，“浙定 58193”轮从上海水产码头开航。

约 1930 时，在南支航道 A40 灯浮附近锚泊等潮。

3 月 2 日 0400 时左右，起锚续航，约 0500 时过九段灯船，约 0615 时过南支灯船。

约 0740 时，过大戢山航向 170°航速 7.5 节，约 0800 时，船长上驾驶台接替大副当班。

约 0855 时，过 Y21 灯浮，当时航速 8.1 节，航向 190°，过了约 2-3 分钟突然听到左后方有汽笛声，船长到驾驶台外查看情况，发现一艘红壳外轮已接近到 30 米左右，船长立即命水手操右舵。

约 0900 时，两船发生了碰撞。随后，船长命令慢车，同时船员检查船舶情况，发现船舶没有进水，没有危险，同时洋山交管监控时发现了异常情况，然后高频呼叫“浙定 58193”，“浙定 58193”汇报了碰撞情况。

六、事故原因分析

（一）事故原因分析

事故发生时能见度良好，根据 VTS 监控录像回放及询问笔录，发现两船均在金山航道内航行，航向基本一致，“GAS MOXIE”轮位于“浙定 58193”轮左后方正横后大于 22.5° 赶上“浙定 58193”轮，“GAS MOXIE”轮处于追越态势为追越船，但“GAS MOXIE”轮未尽到追越船的避让责任，是导致该起碰撞事故发生的直接原因。

1. “GAS MOXIE”轮的行为及过失。

（1）未尽到追越船的避让责任。

“GAS MOXIE”轮为追越船，负有让路船的责任和义务，但“GAS MOXIE”轮没有采取及时有效的避让措施驶过让清“浙定 58193”轮，其行为不符合追越船负有让路并驶过让清被追越船的要求。其行为没有严格遵守《1972 年国际海上避碰规则》第十三条的规定。

（2）未积极地、并及早地采取避免碰撞的行动。

“GAS MOXIE”始终保向保速航行，直到碰撞前 1 分钟船长才采取向左转向、减速的避让行动，且最终没有避免碰

撞的发生，其行为不符合为避免碰撞所采取的任何行动应是积极地并且是及早地进行的要求。其行为没有严格遵守《1972年国际海上避碰规则》第八条的规定。

2. “浙定 58193”轮的行为及过失。

(1) 未保持正规瞭望。

“浙定 58193”轮船长上驾驶台后，始终未保持正规瞭望，没有保持全方位的系统瞭望，并且也没有对雷达、AIS 进行观察，不清楚周围的通航情况，直到听到左后方的“GAS MOXIE”轮的汽笛声，才发现该轮，其行为不符合保持正规瞭望的要求。其行为没有严格遵守《1972年国际海上避碰规则》第五条的规定。

七、事故应吸取的教训及安全管理建议

(一) 事故双方驾驶人员均未严格遵守《1972年国际海上避碰规则》，建议当事双方公司对本公司驾驶人员进行《1972年国际海上避碰规则》安全再培训，提高船员安全意识和责任意识。

(二) “浙定 58193”轮船公司应加强船员的实操培训，特别是助航设备，如：雷达、AIS 等设备的使用实操培训，使得船员能熟练使用这些助航设备，以帮助船员保持正规瞭望，保障航行安全。

二〇一三年三月四日