

MAIR0501002017**

青岛“9·1”ANTIGONI”轮与“COSCO YANTIAN”轮 碰撞事故调查报告

编制单位：中华人民共和国青岛海事局

地址：山东省青岛市市北区宁波路1号

联系电话：0532-58663096

编制时间：2017年11月30日

概述

本起事故是根据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》《水上交通事故统计办法》等有关法律法规进行调查。

调查的目的是查明事故发生的原因，判明事故双方的责任，吸取事故的教训，防止类似事故再次发生。

2017年9月1日0954时许，LAKEWORLDWINDS NAVIGATION LIMITED 所属利比亚籍集装箱船“ANTIGONI”轮由韩国光阳开往青岛途中在青岛大公岛附近水域(35°59.′56N, 120°32.′08E)与 COSTACHILLE MARITIME CORPORATION 所属马耳他籍集装箱船“COSCO YANTIAN”轮发生碰撞。事故造成“COSCO YANTIAN”轮右舷后部变形，“ANTIGONI”轮船艏左侧受损，无人员伤亡，直接经济损失约40万元人民币，构成水上交通小事故。

中华人民共和国青岛海事局立即成立调查组，调查人员赴现场进行了调查取证，对相关事实进行了分析认证，得出调查结论，对事故当事方提出了安全管理建议。

一、事故简况

2017年9月1日0954时，利比里亚籍集装箱船“ANTIGONI（中文译高丽旭日）”轮在从韩国光阳开往青岛途中与从上海洋山港开往青岛前湾港的马耳他籍集装箱船“COSCO YANTIAN（中远盐田）”轮在35°59.'56N/120°32.'08E处发生碰撞。事故造成“COSCO YANTIAN”轮船尾右侧凹陷，无人员伤亡，没有造成水域污染，直接经济损失约40万元人民币，构成水上交通小事故。



图1：“ANTIGONI”轮



图2：“COSCO YANTIAN”轮

二、专业术语和标准用语标示

AIS(自动识别系统 Automatic Identification System)

ARPA (自动雷达标绘仪 Automatic Radar Plotting Aids)

BV (法国船级社 Bureau Veritas)

CPA (最小会遇距离 Closest Point of Approach)

DOC(符合证明 Document of Compliance)

DNV GL (挪威德国劳氏船级社 Det Norske Veritas

Germanischer Lloyd)

GMDSS(全球海上遇险与通信系统 Global Maritime Distress and Safety System)

SMC(安全管理证书 Safety Management Certificate)

STCW(1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约

International Convention On Standards of

Training,Certification and Watchkeeping for Seafarers)

TCPA (到最小会遇点的时间 Time to Closest Point of Approach)

VHF(甚高频 Very High Frequency)

VDR (航行数据记录仪 Voyage Data Recorder)

VTS (船舶交通管理系统 Vessel Traffic Service)

三、调查取证情况

(一) 调查情况

2017年9月1日,中华人民共和国青岛海事局成立事故调查组对事故展开调查。

9月1日,调查人员在青岛港前湾集装箱码头对“COSCO YANTIAN”轮进行了现场勘验,制作了现场勘验记录。调查人员询问了“COSCO YANTIAN”轮二副,制作了询问笔录。

9月2日,调查人员在青岛港前湾集装箱码头对“ANTIGONI”轮进行了现场勘验,制作了现场勘验记录。调查人员询问了“ANTIGONI”轮船长、二副、水手,制作了询问笔录。

经过调查取证共取得:水上交通事故报告书2份,《水上交通事故现场勘验记录》2份,询问笔录4份,以及船舶证书、船员证书、船舶文书、航海日志、轮机日志、VDR数据等相关证据资

料若干。

(二) 船舶概况

船名	ANTIGONI	COSCO YANTIAN
国籍	利比里亚	马耳他
船籍港	蒙罗维亚	瓦莱塔
呼号	A8OJ4	9HA4039
船舶种类	集装箱船	集装箱船
船舶材质	钢质	钢质
建造时间	2008年1月18日	2006年4月28日
建造地点	HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES CO LTD, ULSAN KOREA	DAESUNSHIPBUILDI NG& ENGINEERING CO. LTD, BUSAN KOREA
船舶检验	BV	DNV GL
总长	142.70 米	336.75 米
型宽	22.60 米	42.80 米
型深	11.20 米	22.84 米
总吨	9610	109149
净吨	4716	52743
参考载货量	8738.9 吨	107498.4 吨
主机型号	MAN B&W 6S46 MC-C	MAN B&W 12K98MC
主机功率	7992 千瓦	74760 千瓦

所有人/地址	LAKEWORLDWINDS NAVIGATION LIMITED/80, BROAD STREET, MONROVIA, LIBERIA	COSTACHILLE MARITIME CORPORATION/80, BROAD STREET, MONROVIA, LIBERIA
经营人/地址	KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD/63, NAMDAEMUN-RO, JUNG-GU, SEOUL, KOREA	中国远洋海运集团有 限公司/上海市虹口区 东大名路 678 号
管理人/地址	COSMOSHIP MANAGEMENT S.A./34, LEOSTHENOUS STR., 185 36 PIRAEUS, GREECE	COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A./60, ZEPHYROU STR.&SYNGROU AV., 17564 ATHENS, GREECE

“ANTIGONI”轮与“COSCO YANTIAN”轮的船舶法定证书均齐全有效。

(三) 船员配备情况

1. “ANTIGONI” 轮

本航次，“ANTIGONI”轮共配备18名船员，除3名实习生外，全部船员适任证书齐全有效，船员配备满足《船舶最低安全配员证书》要求。事发时该轮由船长和三副在驾驶台值班。

主要当事船员证书概况：

船长：李某某，中国籍，1962年11月14日出生，持有利比里亚海事局于2016年07月20日签发的船长证书，证书编号：ABA111201400870，证书有效期：2019年03月05日。

值班三副：姜某某，中国籍，1990年02月02日出生，持有利比里亚海事局于2017年06月29日签发的值班驾驶员证书，证书编号：ADA114201404931，证书有效期：2017年09月29日，持有GMDSS通用操作员证书。

2. “COSCO YANTIAN” 轮

本航次，“COSCO YANTIAN”轮共配备26名船员，除2名实习生和1名编外人员，全部船员适任证书齐全有效，船员配备满足《船舶最低安全配员证书》要求。事发时该轮由船长、二副、水手（A. B.）在驾驶台值班。

主要当事船员证书概况：

船长：N. TROUSAS，希腊籍，1962年10月11日出生，持有马耳他交通部于2016年06月21日签发的船长证书，证书编号：0101560，证书有效期：2021年03月30日。

值班二副：A. FOTEINIAS，希腊籍，1986年09月15日出生，

持有马耳他交通部于2017年05月05日签发的大副证书，证书编号：0107007，证书有效期：2021年10月05日。

(四) 船舶公司情况

1. “ANTIGONI” 轮船公司情况

管理公司：COSMOSHIP MANAGEMENT S.A.，持有BV签发的DOC证书。

编号：LPR0/JLO/20150626124325

签发时间：2015年06月10日

有效期：2020年06月15日

公司地址：34, LEOSTHENOUS STR. , 185 36 PIRAEUS, GREECE

2016年05月11日、2017年05月24日进行了年度签注。

2. “COSCO YANTIAN” 轮船公司情况

管理公司：COSTAMARE SHIPPING COMPANY S. A. , 持有DNV GL签发的DOC证书。

编号：76415/170/2014

签发时间：2013年11月05日

有效期：2018年12月15日

公司地址：60, ZEPHYROU STR. & SYNGROU AV. , 17564 ATHENS, GREECE

2014年11月18日、2015年11月24日、2016年11月29日进行了年度审核签注。

（五）船舶安全检查及检验情况

1. “ANTIGONI” 轮

“ANTIGONI”轮最近一次PSC检查日期：2016年12月17日。

检查地点：日本秋田

检查结果：缺陷2项，处理意见代码为17（开航前纠正）和99（参考验船师意见）。上述缺陷与本起事故无直接关联。

该轮所有检验证书都在有效期内。

2. “COSCO YANTIAN” 轮

“COSCO YANTIAN”轮最近一次PSC检查日期：2017年8月21日。

检查地点：中国深圳

检查结果：缺陷1项，处理意见代码为17（开航前纠正）。

上述缺陷与本起事故无直接关联。

该轮所有检验证书都在有效期内。

（六）船舶航次情况

2017年08月31日，“ANTIGONI”轮载运8739吨集装箱货物由韩国光阳开往青岛。船舶吃水：艏7.95米，艉8.06米。船员人数18人。

2017年08月30日，“COSCO YANTIAN”轮载运55006.5吨集装箱货物从上海洋山港出发，开往青岛前湾港。船舶吃水：艏11.75米，艉11.78米。船员人数26人。

（七）事故水域的天气情况和通航环境

1. 天气情况

(1) 青岛市气象台2017年09月01日0530时发布的气象预报：青岛沿海白天晴，气温22-26度，南风5-6级。

(2) 青岛市气象台服务综合业务平台2017年09月01日1030时发布的实时能见度：大公岛观测点17.36公里。

(3) “ANTIGONI”轮船长李某某陈述：“天气晴，风力3-4级，能见度良好”。

(4) “ANTIGONI”轮三副姜某某陈述：“天气良好，风力4级左右，能见度良好”。

根据以上证据，本报告认为，事故发生于能见度良好水域。

2. 通航环境

事故地点位于青岛港主航道第三通航分道进口航道的端部水域。

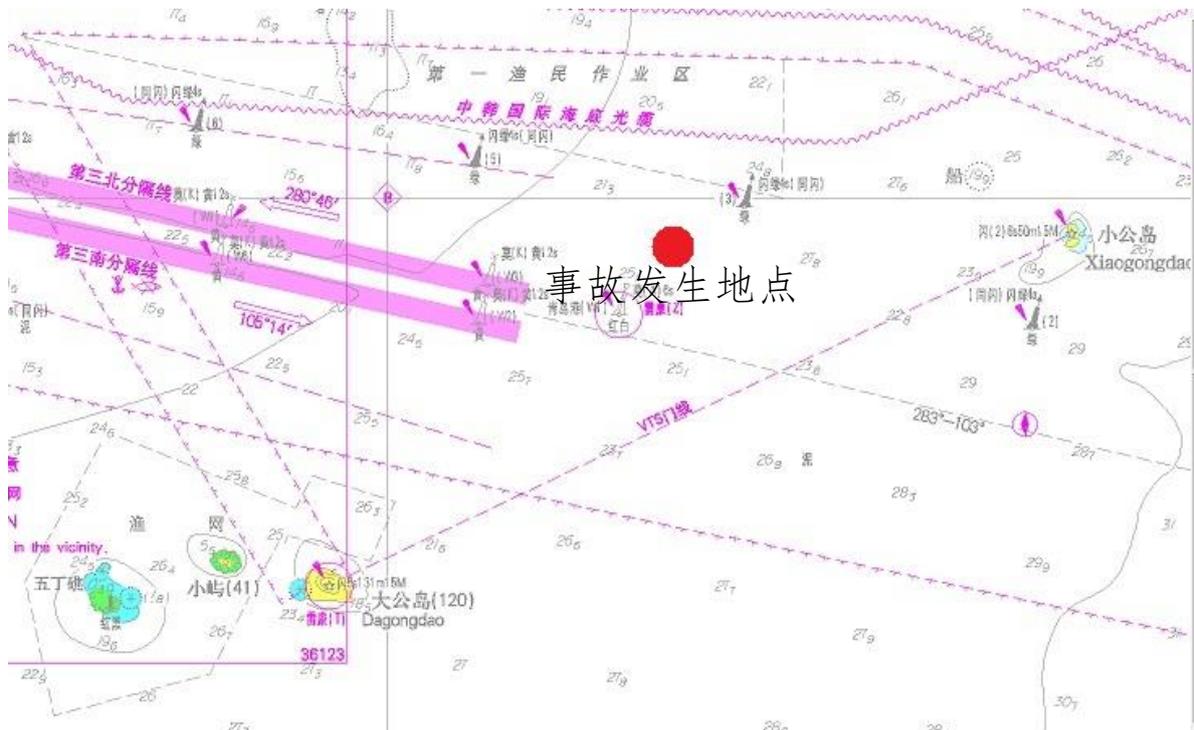


图3：通航环境示意图

四、事故重要因素的认定

（一）碰撞时间和位置

根据“ANTIGONI”轮事故报告书记录，碰撞时间为2017年09月01日0955时，碰撞位置为35°59.′6N/120°31.′9E。

根据“ANTIGONI”轮发生事故时VDR记录，碰撞时间为2017年09月01日0954时，碰撞位置为35°59.′64N/120°32.′22E。

根据“COSCO YANTIAN”轮航海日志和事故报告书记录，碰撞时间为2017年09月01日0955时。

根据“COSCO YANTIAN”轮发生事故时VDR记录，碰撞时间为2017年09月01日0954时，碰撞位置为35°59.′56N/120°32.′08E。

本报告采纳“COSCO YANTIAN”轮发生事故时VDR记录的碰撞时间和位置。碰撞时间：2017年09月01日0954时，碰撞位置：35°59.′56N/120°32.′08E。

（二）碰撞部位和角度

“ANTIGONI”轮船艏左舷与“COSCO YANTIAN”轮右舷后部发生碰撞，碰撞角度约为42度。

认定理由：

经现场勘验及船检报告得知，“ANTIGONI”轮船艏左舷船壳板破损，伴有撕裂及变形，“COSCO YANTIAN”轮右舷第9压载舱舱壁及内部结构存在不同程度破损及变形。根据VDR记录，碰撞发生时“ANTIGONI”轮和“COSCO YANTIAN”轮的

船首向分别为 227 度和 269 度，经计算得出两轮碰撞角度约为 42 度。

五、事故经过

（一）“ANTIGONI”轮

以下事故经过主要依据该轮航海日志、事故报告书、船长、当事人员陈述以及相关书证材料等证据得出。

2017 年 8 月 31 日 0324 时，“ANTIGONI”轮本航次装载 8739 吨集装箱货物由韩国光阳开往青岛。

2017 年 9 月 1 日 0745 时许，三副到驾驶台接班，接班时船长和大副在驾驶台。

0900 时许，三副打电话给待命 A. B. 到驾驶台值班未果。

0940 时，“ANTIGONI”轮船位 35°58.96N/120°35.53E，船首向 290 度，航速 14.0 节，“ANTIGONI”轮在“COSCO YANTIAN”轮后方，两船同向进港且相距 0.50 海里。“ANTIGONI”轮联系“COSCO YANTIAN”轮，双方约定“COSCO YANTIAN”轮保向保速，“ANTIGONI”轮从其右舷追越。驾驶台由船长和三副值班。航行设备运转正常，自动舵航行。

0942 时，“ANTIGONI”轮船位 35°59.05N/120°35.19E，船首向 290 度，航速 14.1 节，两船相距 0.40 海里。“ANTIGONI”轮正横小公岛，向青岛 VTS 报告，青岛 VTS 提醒“ANTIGONI”轮注意前方渔船。

0944 时，“ANTIGONI”轮船位 35°59.'25N/120°34.'50E，船首向 290 度，航速 14.1 节，两船相距 0.24 海里。“ANTIGONI”轮代理通知联系引航站以确认靠泊计划。“ANTIGONI”轮联系引航站后得知靠泊计划取消，“ANTIGONI”轮继续航行，计划到前面的第二警戒区掉头。

0945 时，船长接过指挥权。

0947 时，“ANTIGONI”轮船位 35°59.'44N/120°33.'81E，船首向 291 度，航速 14.2 节，两船相距 0.18 海里，CPA0.18 海里，TCPA-0.5 分。0948 时，“ANTIGONI”轮船位 35°59.'53N/120°33.'47E，船首向 294 度，航速 13.7 节，两船相距 0.22 海里，CPA0.18 海里，TCPA-1.8 分。通过视觉发现在其前方 0.6-0.7 海里处有一艘小渔船，鸣放汽笛一长声警告渔船。船长告知三副减速，三副随即通知机舱解除海上航行。三副到海图室做记录，船长亲自操作车钟将船度减到“前进一”，随后，船长要求向左转向，三副更换手操舵并提出疑问：“往左转？”船长答：“往左过船头嘛。”三副问：“往右转是不是？”船长答：“往左转。”三副说：“往左转。”船长说：“PORT 10。”三副说：“PORT 10。”

0950 时，“ANTIGONI”轮船位 35°59.'72N/120°32.'98E，船首向 295 度，航速 12.4 节，两船相距 0.33 海里，CPA0.06 海里，TCPA-5.5 分。

0951 时，“ANTIGONI”轮船位 35°59.79'N/120°32.65'E，船首向 260 度，航速 10.1 节，两船相距 0.35 海里，CPA0.09 海里，TCPA13.3 分。

0952 时，“ANTIGONI”轮船位 35°59.79'N/120°32.60'E，船首向 256 度，航速 9.6 节，两船相距 0.33 海里，CPA0.03 海里，TCPA7.0 分。三副说：“往右转吧，船长？”。船长未回应。“COSCO YANTIAN”轮开始联系“ANTIGONI”轮，要求“ANTIGONI”轮向右转向，让清“COSCO YANTIAN”轮，“ANTIGONI”轮表示同意。青岛 VTS 提醒“ANTIGONI”轮与“COSCO YANTIAN”轮保持安全距离。

0953 时，“ANTIGONI”轮船位 35°59.75'N/120°32.43'E，船首向 240 度，航速 8.2 节，两船相距 0.26 海里，CPA0.05 海里，TCPA2.9 分。船长下舵令：“HARD STARBOARD。”三副回复：“HARD STARBOARD。”随后，“ANTIGONI”轮采取了倒车措施。

0954 时 00 秒，“ANTIGONI”轮船位 35°59.67'N/120°32.27'E，船首向 229 度，航速 6.8 节，两船相距 0.13 海里，CPA0.08 海里，TCPA0.8 分。

0954 时 52 秒，“ANTIGONI”轮船位 35°59.64'N/120°32.22'E，船首向 227 度，航速 6.4 节，碰撞发生。

（二）“COSCO YANTIAN”轮

2017年08月30日0330时，“COSCO YANTIAN”轮本航次装载55006.5吨集装箱货物由上海洋山港开往青岛前湾港。

2017年08月31日1334时，“COSCO YANTIAN”轮在潮连岛东南侧抛锚，船位：35°49.'50N/120°55.'44E。

2017年09月01日0730时，“COSCO YANTIAN”轮起锚开往青岛前湾港，船位35°49.'49N/120°55.'51E。进港时，驾驶台由船长、二副、实习生和1名水手值班。

0940时，“COSCO YANTIAN”轮船位35°58.'99N/120°34.'92E，船首向289度，航速9.7节，两船相距0.50海里。“ANTIGONI”轮联系“COSCO YANTIAN”轮，双方约定“COSCO YANTIAN”轮保向保速，“ANTIGONI”轮从其右舷追越。

0943时，“COSCOYANTIAN”轮船位35°59.'14N/120°34.'35E，船首向284度，航速9.7节，两船相距0.33海里。“COSCO YANTIAN”轮正横小公岛，向青岛VTS报告，青岛VTS提醒“COSCO YANTIAN”轮航道内渔船较多，谨慎驾驶。

0952时，“COSCO YANTIAN”轮船位35°59.'46N/120°32.'68E，船首向283度，航速10.2节，两船相距0.33海里，CPA0.03海里，TCPA7.0分。“COSCO YANTIAN”轮开始联系“ANTIGONI”轮，要求“ANTIGONI”轮向右转向，让清“COSCO YANTIAN”轮，“ANTIGONI”轮表示了同意。

0953 时，“COSCO YANTIAN”轮船位 $35^{\circ} 59.' 49N/120^{\circ} 32.' 50E$ ，船首向 282 度，航速 9.9 节，两船相距 0.26 海里，CPA0.05 海里，TCPA2.9 分。“COSCO YANTIAN”轮值班人员下舵令“HARD TO PORT”、“MIDSHIP”和“STEADY”。

0954 时 00 秒，“COSCO YANTIAN”轮船位 $35^{\circ} 59.' 53N/120^{\circ} 32.' 30E$ ，船首向 279 度，航速 9.4 节，两船相距 0.13 海里，CPA0.08 海里，TCPA0.8 分。“COSCO YANTIAN”轮分别采取了“HALF AHEAD”和“FULL AHEAD”动作。

0954 时 52 秒，“COSCO YANTIAN”轮船位 $35^{\circ} 59.' 56N/120^{\circ} 32.' 08E$ ，船首向 227 度，航速 9.3 节，碰撞发生。

六、事故损害情况

经现场勘验及船检报告得知，“ANTIGONI”轮船艏左舷船壳板破损，伴有撕裂及变形，“COSCO YANTIAN”轮右舷第 9 压载舱舱壁及内部结构存在不同程度破损及变形，直接经济损失约 40 万元人民币，没有人员伤亡（图 4、图 5）。

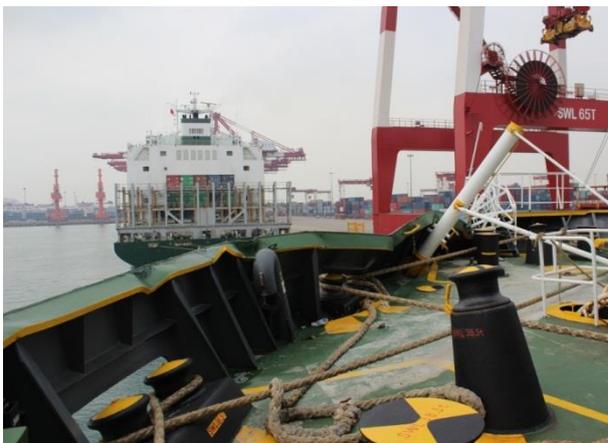


图 4：“ANTIGONI”轮



图 5：“COSCO YANTIAN”轮

七、事故因素分析

（一）碰撞局面分析

本报告主要基于“ANTIGONI”轮和“COSCO YANTIAN”轮的VDR数据、事故报告书、航海日志、询问笔录、勘验记录、以及相关证据材料进行分析。

事故地点位于青岛港主航道第三通航分道进口航道端部水域，两轮在碰撞前处于互见中，在航对水移动，两轮都属于在航机动船，适用于《1972年国际海上避碰规则》（以下简称《避碰规则》）第二章“驾驶和航行规则”第一节（船舶在任何能见度情况下的行动规则）和第二节（船舶在互见中的行动规则）各条的规定。

“ANTIGONI”轮与“COSCO YANTIAN”轮分别沿第二航线和第三航线进港，在大、小公岛连线以东形成追越态势，

“ANTIGONI”轮属于追越船。

9月1日0940时，“ANTIGONI”轮通过VHF联系“COSCO YANTIAN”轮，双方约定：“COSCO YANTIAN”轮保向保速，“ANTIGONI”轮从其右舷追越。此时，两船相距0.5海里。

0948时，两船相距0.22海里，CPA0.18海里，TCPA-1.8分。“ANTIGONI”轮在追越过程中，追越中为避让其前方的小渔船，在没有告知“COSCO YANTIAN”轮的情况下，采取了减速并向左转向的措施，船舶迅速靠近“COSCO YANTIAN”轮，导致了紧迫局面的形成。

0952 时，两船相距 0.33 海里，CPA0.03 海里，TCPA7.0 分。由于“ANTIGONI”轮采取了向左转向的措施，未听取三副向右转向的建议，航行由 294 度变为 256 度，形势向紧迫危险局面发展。“COSCO YANTIAN”轮和 VTS 均发现“ANTIGONI”轮的异常行为并提醒采取措施，保持安全距离。

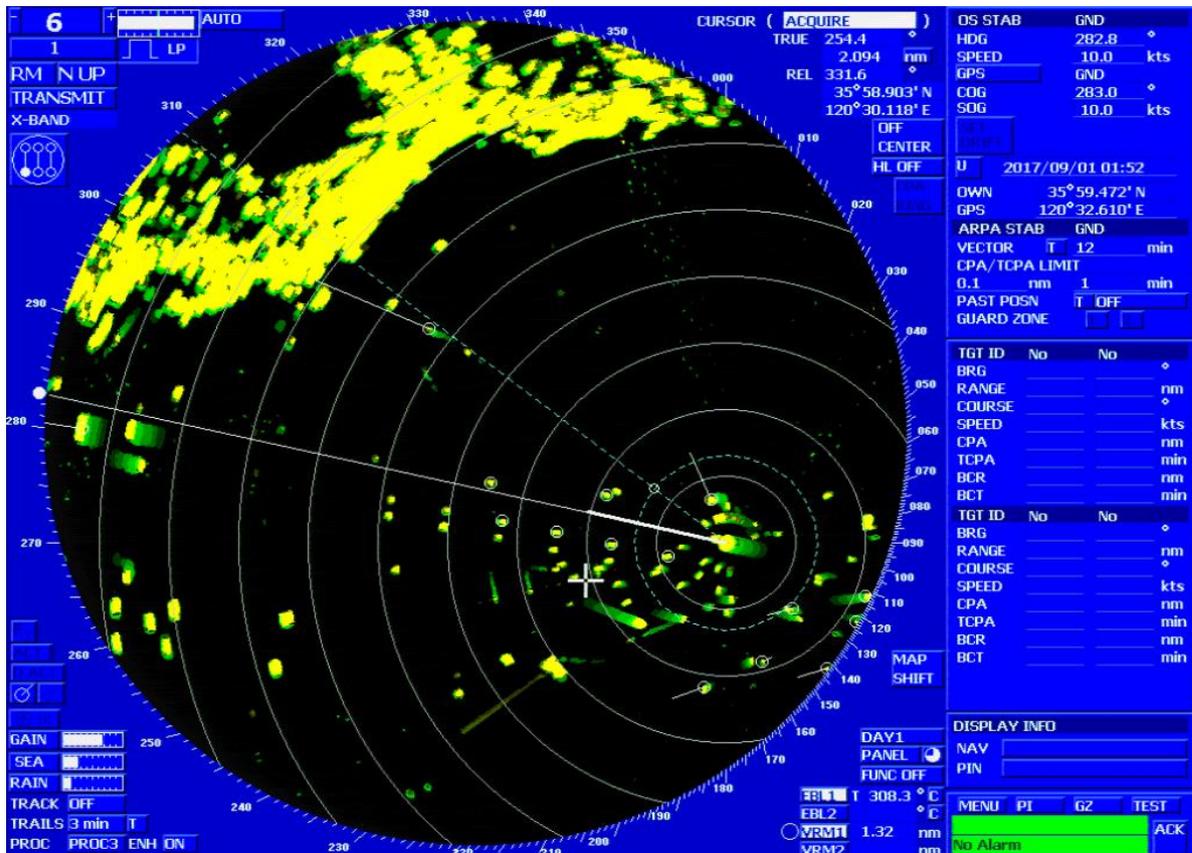


图 6：“COSCO YANTIAN”轮 0952 时 VDR 雷达截屏

0953 时，两船相距 0.26 海里，CPA0.05 海里，TCPA2.9 分。紧迫危险局面业已形成，“ANTIGONI”轮采取了右满舵和倒车的措施，但因其之前采取了向左转向的措施，难以在短时间内扭

转向左偏转的趋势。“COSCO YANTIAN”轮采取了向左转向和加速的措施。

0954 时 52 秒，两船发生碰撞。

（二）双方过失行为

1. “ANTIGONI”轮

（1）该轮没有进行正规瞭望。该轮在通航密集水域航行，未安排普通船员值班以协助瞭望；首次发现前方的小渔船时，距小渔船 0.6-0.7 海里，显然没有足够的时间对局面进行充分的估计和判断。该轮行为违反了《避碰规则》第 5 条的规定。

（2）该轮没有使用安全航速。该轮在追越他船的过程中，突然发现其前方的小渔船并采取减速时，航速为 13.7 节，虽然采取了“倒车”措施，但不能够在适合当时环境和情况的有效距离内把船停住，不得不采取转向措施，最终导致与他船碰撞。其行为违反了《避碰规则》第 6 条的规定。

（3）该轮未安排合格普通船员参与值班。该轮未安排合格普通船员参与事故前 0400-0800 班夜间时段的值班；当船舶进港航行，驶入通航密集水域，周围渔船较多，0900 时，该轮试图通过汽笛和电话通知处于待命状态的普通船员到驾驶台值班，但直到碰撞发生后，该普通船员才到驾驶台。该轮行为违反了《STCW》公约第 A-VIII 章的规定。

（4）该轮作为追越船，在追越“COSCO YANTIAN”轮且尚未驶过让清时，突然向左转向，没有给“COSCO YANTIAN”

轮让路并导致碰撞。该轮船长在事后陈述中提到其采取转向是为了紧急避让位于其前方的渔船和右前方的浮标，然而，无论如何都不能免除其让开被追越船的责任。该轮行为违反了《避碰规则》第13条第1款、第4款的规定。

2. “COSCO YANTIAN” 轮

该轮作为被追越船，在被追越过程中采取了保向保速的行动。在紧迫危险形成后，该轮采取了左转、加速的行动。考虑到该轮在航道内航行，其左前方存在渔船，为避免碰撞，该轮采取了最有助于避碰的行动（图7）。

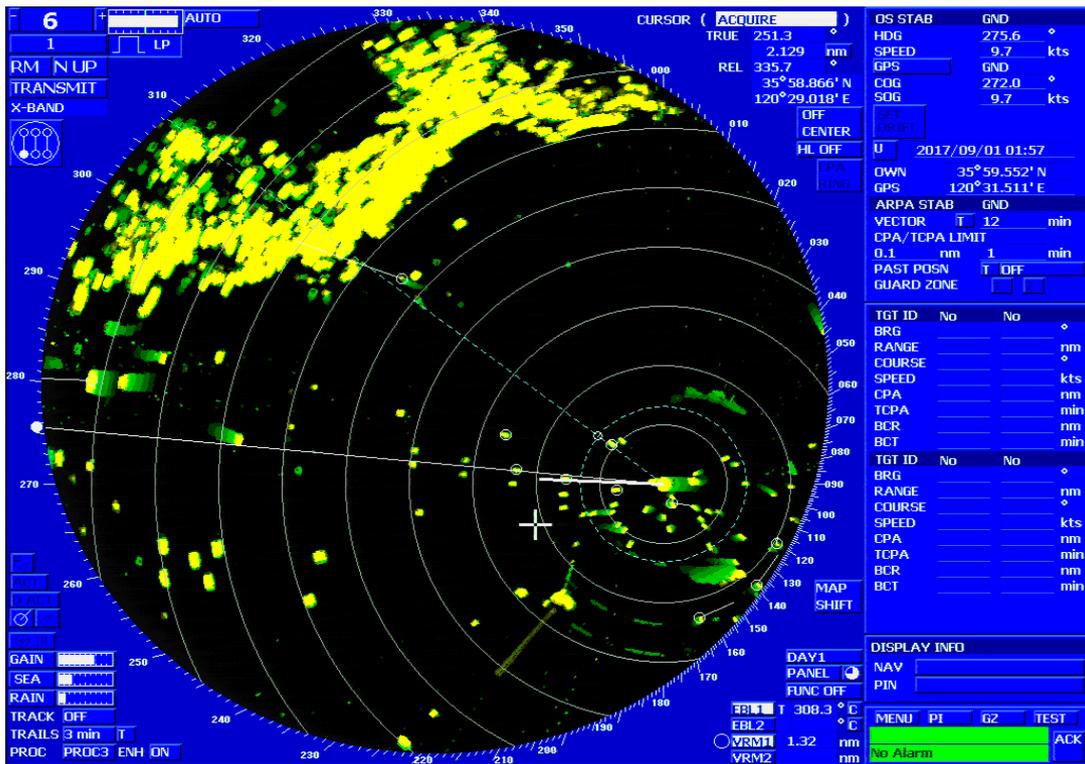


图7 “COSCO YANTIAN” 轮 0957 时 VDR 雷达截屏

(三) 事故原因

1. 直接原因

在互见中，“ANTIGONI”轮作为追越局面中的追越船，在追越他船的过程中，没有认真瞭望，以便及早发现其前面的渔船，并对局面和碰撞危险做出充分的估计，在采取向左转向的避让行动时没有充分考虑与被追越船“COSCO YANTIAN”轮的安全距离，导致事故的发生。

2. 间接原因

(1) “ANTIGONI”轮驾驶台瞭望人员不足。该轮航行于交通密集水域，船舶没有派出普通船员协助瞭望，驾驶台瞭望人员明显不足。

(2) “ANTIGONI”轮疏于驾驶台管理。该轮驶入港口通航密集水域，一直使用海上航速和自动舵航行，直到采取紧急避让行动时才停止海上航速和更换手操舵，而且由三副操舵；该轮试图通过汽笛和电话通知待命值班水手上驾驶台，碰撞发生后，值班水手才到驾驶台。

(3) “ANTIGONI”轮在采取避让行动时未运用良好的船艺。该轮为紧急避让其前方的渔船，先是采取减速，车钟从“前进三”到“前进一”，而没有直接采取停车措施；在采取向左转向时船首向为 294 度，碰撞发生时船首向为 227 度，船舶在航道内追越过程中，船舶发生了大幅度的偏转；三副在紧急情况下承担了舵工的工作，缺乏应有的操舵经验。

八、责任认定

在追越局面中，“ANTIGONI”轮作为追越船负有完全的避让义务，该轮没有履行追越船的义务，未能给被追越船“COSCO YANTIAN”轮让路，对当时的环境和情况缺乏充分的估计和判断，在尚未驶过让清的情况下，突然减速和向左转向，导致了紧迫局面的形成。随后，“ANTIGONI”轮继续减速，错过了最后的避让时机，加剧了紧迫危险的形成，最终发生碰撞。

“COSCO YANTIAN”轮作为被追越船，在发现“ANTIGONI”轮的异常行为后通过 VHF 给与了提醒，在紧迫危险形成后，采取了向左转向和加速的避让措施，在当时的环境和情况下，尽到了《避碰规则》中被追越船的义务和责任。

综上，本次事故完全是由“ANTIGONI”轮单方面造成，应承担全部责任。

九、事故结论

利比里亚籍集装箱船“ANTIGONI”轮在从韩国光阳开往青岛的途中与从上海洋山港开往青岛前湾港的马耳他籍集装箱船“COSCO YANTIAN”轮形成追越局面并发生碰撞，事故地点位于青岛港主航道第三通航分道进口航道的端部水域。经调查，事发时能见度良好，“ANTIGONI”轮作为追越局面中的追越船，在追越过程中，未保持正规瞭望，没有对当时的局面做出充分估计和判断，未及早发现其前方的渔船，盲目采取减速和向左转向的避让行动，没有及时把船停住，导致碰撞事故的发生。本起事

故完全是由“ANTIGONI”轮单方面的过失造成，应承担全部责任。

十、安全管理建议

为了深刻吸取事故教训，防止类似事故的再次发生，提出以下安全管理建议：

050100SR201709 鉴于“ANTIGONI”轮在通航密集水域航行，驾驶台值班疏于管理，没能按照《STCW》公约要求，派出普通值班船员协助瞭望，导致该轮疏于瞭望，错过对局面判断和采取避让行动的时机，在采取避让行动时缺乏富有经验的舵工操舵。建议该轮安全管理公司（COSMOSHIP MANAGEMENT）对“ANTIGONI”轮船长重新进行评估，加强驾驶台值班管理，防止类似事故再次发生。

十一、附件

1. 事故调查人员
2. “ANTIGONI”轮船舶证书
3. “COSCO YANTIAN”轮船舶证书
4. 碰撞示意图

附件 1:

事故调查人员



中华人民共和国青岛海事局

关于成立青岛“9.1”ANTIGONI轮与“COSCO YANTIAN” 轮碰撞事故调查组的通知

局属各单位、机关各业务部门:

2017年9月1日0955时许,利比里亚籍集装箱船“ANTIGONI(中文译高丽旭日)”轮在从日本开往青岛途中与从上海开往青岛的马耳他籍集装箱船“COSCO YANTIAN(中文译中远盐田)”轮在 $35^{\circ} 59' .6N/120^{\circ} 32' .2E$ 处发生刮擦。事故造成“COSCO YANTIAN”轮船尾右侧凹陷,无人员伤亡,没有造成水域污染,构成水上交通小事故。

经局研究,决定成立青岛“9.1”“ANTIGONI”轮与“COSCO YANTIAN”轮碰撞事故调查组,组成如下:

组 长:刘纪涛

副组长:隋国友、苗本青

成 员:王炳武、张志刚、侯松虎、白宸雨

请调查组全面开展调查工作,其他单位和部门根据调查组需要配合支持调查工作。

青岛海事局海事调查委员会

2017年9月2日

附件 2:

“ANTIGONI”轮船舶证书

项目证书名称	签发日期	有效期至
船舶国籍证书	2009.02.17	N/A
船舶入级证书	2012.12.06	2018.01.17
国际吨位证书	2008.01.02	N/A
货船安全构造证书	2012.12.06	2018.01.17
货船设备安全证书	2015.04.09	2018.01.17
货船无线电安全证书	2012.12.06	2018.01.17
国际载重线证书	2012.12.06	2018.01.17
国际压载水管理证书	2017.08.03	2022.06.26
国际防止生活污水污染证书	2012.12.06	2018.01.17
国际防止空气污染证书	2012.12.06	2018.01.17
国际防止船舶油污证书	2017.05.25	2022.01.17
国际防污底系统证书	2012.02.08	N/A
海事劳工证书	2013.06.24	2018.06.23
符合证明(DOC)	2012.12.06	2018.01.17
船舶最低安全配员证书	2016.11.07	N/A
伦敦船东保赔协会入会证书	2017.02.20	2018.02.20
国际船舶保安证书	2015.08.30	2020.11.24

附件 3:

“COSCO YANTIAN”轮船舶证书

项目证书名称	签发日期	有效期至
船舶国籍证书	2016.07.22	2019.08.24
国际吨位证书	2015.10.07	N/A
货船安全构造证书	2016.04.06	2021.04.27
货船设备安全证书	2016.05.27	2021.04.27
货船无线电安全证书	2017.03.23	2021.04.27
国际载重线证书	2016.04.06	2021.04.27
国际压载水管理证书	2017.08.25	2021.04.27
国际防止船舶油污证书	2015.08.27	N/A
海事劳工证书	2016.01.29	2020.12.05
安全管理证书 (SMC)	2016.01.29	2020.12.03
符合证明(DOC)	2016.04.06	2021.04.27
船舶最低安全配员证书	2015.08.18	2020.08.17
瑞典船东保赔协会入会证书	2016.12.30	2017.12.31
国际船舶保安证书	2016.01.29	2020.12.03

附件 4:

碰撞示意图

