南京“5·6”“H”轮与“S”轮碰撞事故调查报告

事故调查组

2026 年 10 月

简 介

2026 年 5 月 6 日 1853 时许，巴拿马籍“H”轮（自俄罗斯纳霍德卡载煤炭 26610 吨经韩国丽水驶往南京）在长江#137 浮附近水域由北向南横越时，与沿下行通航分道下行的“S”轮（自安徽巢湖载运水泥熟料 1243.88 吨驶往浙江湖州）发生碰撞。事故导致“S”轮沉没、货物灭失、2 人死亡；“H”轮艏尖舱局部破损进水，未造成水域污染，构成一般等级水上交通事故。

事故发生后，南京海事局依法成立事故调查组开展全面调查。调查组通过询问相关人员，调阅文书资料，收集航行日志等相关记录，调取 CCTV 录像、VTS 中心雷达录像、VDR 数据，现场勘验等方式获得相关证据材料。

经调查，本起事故是一起横越船与顺航道行驶船舶之间发生的碰撞责任事故。“H”轮横越时未主动避让顺航道行驶船舶、紧急避让措施不当；“S”轮未采取有效的协助避让措施是事故发生的直接原因。“H”轮驾驶台资源管理失效是事故发生的间接原因。

本起事故中“H”轮承担事故主要责任；“S”轮承担事故次要责任。

目 录

一、事故概况.....1
二、专业术语和标准用语标示..... 1
三、调查取证情况.....1
（一）船舶资料。.....2
（二）航次情况。.....5
（三）人员情况。.....7
（四）船舶经营管理情况。..... 9
（五）事故水域水文气象和通航环境情况。..... 11
四、重要事实认定.....14
（一）碰撞时间。.....14
（二）碰撞地点。.....15
（三）碰撞部位和角度。..... 16
五、事故经过.....17
（一）“H”轮。.....17
（二）“S”轮。..... 22
六、事故损失情况.....25
七、应急处置和搜救情况.....25
八、原因分析.....26
（一）直接原因。.....26
（二）间接原因。.....27
九、责任认定.....27
十、调查发现的其他问题.....28
（一）EAST ASIA XXXX INTERNATIONAL LTD。. 28

（二）东台市某水上运输有限公司。 28
（三）某引航站。 30
（四）某县交通运输行政执法队。 30
十一、处理建议 30
（一）船长张某旺。 30
（二）带队引航员宋某升。 31
（三）驾驶员陈某林。 31
（四）EAST ASIA XXXX INTERNATIONAL LTD。 . 31
（五）东台市某水上运输有限公司。 32
（六）某引航站。 32
（七）某县交通运输行政执法队。 32
十二、安全管理建议 32
（一）EAST ASIA XXXX INTERNATIONAL LTD。 . 32
（二）东台市某水上运输有限公司。 33
（三）某引航站。 33
（四）某市交通运输局。 33
附件：碰撞示意图 34

一、事故概况

2026 年 5 月 6 日 1853 时许，巴拿马籍“H”轮（自俄罗斯纳霍德卡载煤炭 26610 吨经韩国丽水驶往南京）在长江#137 浮附近水域由北向南横越时，与沿下行通航分道下行的“S”轮（自安徽巢湖载运水泥熟料 1243.88 吨驶往浙江湖州）发生碰撞。事故导致“S”轮沉没、货物灭失、2 人死亡；“H”轮艏尖舱局部破损进水，未造成水域污染，构成一般等级水上交通事故。

二、专业术语和标准用语标示

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

CCTV：Closed Circuit Television 闭路电视监控系统

DOC：Document Of Compliance 符合证明

SMS：Safety Management System 安全管理体系

VDR：Voyage Data Recorder 航行数据记录仪

VHF：Very High Frequency 甚高频无线电话

VTS：Vessel Traffic Services 船舶交通管理服务

三、调查取证情况

事故发生后，南京海事局依据《中华人民共和国内河交通安全管理条例》等相关法规，成立事故调查组对该事故开展全面调查。调查组通过询问船员、引航员、公司管理人员、拖轮驾驶员等相关人员，调阅当事船舶和船员相关文书资料，收集船舶航行日志等相关记录，调取“H”轮及周边 CCTV 录像、南京 VTS 中心雷达录像、“H”轮 VDR 数据、现场勘验等方式获得相关

证据材料。

（一）船舶资料。

1. “H”轮。



图 1：“H”轮

（1）船舶概况。

表 1：“H”轮概况一览表

船名	H	船舶种类	散货船
船籍港	巴拿马	航区	无限
IMO 号码	9214549	船长	169 米
型宽	27.2 米	型深	13.6 米
总吨	17784	净吨	9924
主机型号/功率	SULTZER 5RTA52/7100kW		
建造船厂	BOHAI SHIPBUILDING HEAVY INDUSTRIESCO.LTD		
建成日期	2001 年 1 月 2 日		
船舶所有人	HXXXXX SHIPPING PTE LTD		

船舶管理人	EAST ASIA XXXX INTERNATIONAL LTD

（2）船舶证书情况。

经核查，该轮持有巴拿马主管机关签发的《船舶国籍证书》《船舶最低安全配员证书》等，持有日本船级社签发的船舶检验证书，船舶证书齐全有效。

表 2：“H”轮部分船舶证书情况

序号	证书名称	签发机关	签发日期	有效期
1	船舶国籍证书	巴拿马海事局	2025.7.21	/
2	最低安全配员证书	巴拿马海事局	2025.7.21	/
3	安全管理证书	日本船级社	2026.1.17	2031.1.16
4	货船构造安全证书	日本船级社	2025.12.21	2031.1.30
5	货船设备安全证书	日本船级社	2025.12.21	2031.1.30
6	货船无线电安全证书	日本船级社	2025.12.21	2031.1.30

（3）设备情况。

经调查，事发时该轮车、舵正常，雷达、AIS、VHF 等导助航设备正常开启，备双锚。右舷船首带妥拖轮“宁港 23”轮（主机功率 2942kW），右舷船尾带妥拖轮“宁港电拖 1”轮（主机功率 3000kW），拖轮配备满足《长江干线船舶靠离泊和引航或移泊辅助作业拖轮配备标准》要求。

（4）安全检查情况。

经核查，该轮最近一次港口国监督检查于 2026 年 4 月 22 日

在江苏靖江开展，共查出缺陷 6 个，缺陷代码均为 30，均已完成整改，查出缺陷与本起事故无直接关联。

2.“S”轮。



图 2：“S”轮

（1）船舶概况。

表 3：“S”轮概况一览表

船名	S	船舶识别号	CN20187741868
船籍港	盐城	船舶种类	干货船
船长	54.8 米	型宽	10.65 米
型深	3.68 米	主机功率	260kW
总吨	648	净吨	362
航区	A 级	参考载重吨	1285 吨（B 级）
建造船厂	东台市廉贻镇东风船舶修造厂		
建成日期	2019 年 6 月 19 日		
船舶所有人/经营人	东台市某水上运输有限公司		

（2）船舶证书情况。

经核查，该轮持有某市交通运输局签发的《船舶所有权登记证书》《船舶国籍证书》《船舶最低安全配员证书》，持有盐城市交通综合行政执法支队签发的《内河船舶安全与环保证书》，船舶证书齐全有效。

表 4：“S”轮部分船舶证书情况

序号	证书名称	签发机关	签发日期	有效期
1	船舶所有权登记证书	某市交通运输局	2019.6.27	/
2	船舶国籍证书	某市交通运输局	2025.3.4	2030.3.3
3	船舶最低安全配员证书	某市交通运输局	2025.3.4	2030.3.3
4	内河船舶安全与环保证书	盐城市交通综合行政执法支队	2025.5.15	2031.6.18
			2026.4.26 年度检验	

（3）设备情况。

根据该轮《内河船舶安全与环保证书》及船舶检验档案，船舶配备有 AIS、VHF 各 1 台，单车、单舵。事发后船舶沉没，无法核实船舶设备配备情况，根据南京 VTS 中心录像及“H”轮 VDR 录音分析，事发时该轮 AIS 信号正常，VHF06 频道畅通，车、舵设备未见异常。

（4）安全检查情况。

经查询船舶安全监督管理系统，该轮近两次船旗国监督检查机构均为湖州市某县地方海事局，检查日期分别为 2026 年 5 月 6 日和 2026 年 5 月 18 日，均为零缺陷。据某县交通运输行政执

法队港航城区中队编外工作人员许某佳陈述，其于4月28日在德清县对该轮开展船旗国监督检查并开具零缺陷报告，5月6日使用中队长王某士账号将相关信息录入船舶安全监督管理系统。

（二）航次情况。

1. “H”轮。

本航次自俄罗斯纳霍德卡载运煤炭26610吨驶往南京，中途在韩国丽水加装燃油250吨，淡吃水约9.9米。

2.“S”轮。

（1）本航次情况。

本航次自安徽巢湖载运水泥熟料1243.88吨驶往湖州，根据南京海事局长江大桥CCTV卡口照片显示，该轮基本正平，稍有首倾，船中吃水约3.1米，B级航区载重线清晰可见，船舶未超载。根据乌江船闸CCTV视频，该轮浮态正常，未见横倾。



图3：CCTV卡口照片（“S”轮）

（2）过往航次情况。

该轮2023年至今共航行210个航次，装卸货码头均在地方

交通部门管辖的内河港口，未在长江江苏段港口靠泊作业。经查该轮事发前 1 年 AIS 轨迹，该轮主要经芜申运河等地方内河航道航行。

（三）人员情况。

1. “H”轮。

事发时，该轮实际在船 22 人，其中引航员 3 人，船员 19 人（中国籍 14 人、孟加拉国籍 2 人、缅甸籍 2 人、越南籍 1 人），船员配备符合《最低安全配员证书》的要求[1]。事发时驾驶台有 6 人，分别是：

船长：张某旺，持有辽宁海事局签发的无限航区 3000 总吨及以上船舶船长适任证书，证书编号为 ABA1112023027XX，有效期至 2028 年 12 月 5 日。事发时在驾驶台监航。

驾驶员助理（以下简称“驾助”）：HAKIM ABU BAKAR MOHAMMED XXXX，孟加拉国籍，持有孟加拉达卡航运部签发的甲板船员适任证书，证书编号为 01667XX，有效期至 2033 年 5 月 6 日。事发时在驾驶台负责操作车钟。

值班水手：赵某飞，持有青岛海事局签发的无限航区 500 总吨以上船舶值班水手适任证书，证书编号为 AEJ1452021003XX，有效期至 2064 年 6 月 12 日。事发时在驾驶台负责操舵。

带队引航员：宋某升，2009 年进入某引航站，2014 年取得一级引航员资质，持有江苏海事局签发的内河一级引航员适任证

1 “H”轮《最低安全配员证书》要求配备 14 人，分别船长、大副、甲板部高级船员、轮机长、大管轮、轮机部高级船员各 1 人，值班水手 3 人，普通水手 2 人，机工 3 人。

书，证书编号为 YFG2120231XX，有效期至 2028 年 12 月 12 日。近三年安全技术档案记录未发生险情事故，近五年参加引航员知识更新培训 2 次。事发时在驾驶台负责驾驶船舶。

副班引航员：代某，2009 年进入某引航站，2014 年取得一级引航员资质，持有江苏海事局签发的内河一级引航员适任证书，证书编号为 YFG2120240XX，有效期至 2029 年 7 月 16 日。近三年安全技术档案记录未发生险情事故，近五年参加引航员知识更新培训 2 次。事发时在驾驶台协助瞭望和对外联络。

助理引航员：闵某杰，未持有引航员适任证书，事发时在驾驶台跟班学习。



图 4：事发时“H”轮驾驶台人员位置

2. “S”轮。

该轮最低安全配员证书要求配备二类船长、二类驾驶员、二类轮机员各 1 人，并备注“船长和甲板部连续航行作业时间不超过 10 小时或定线航行航程不超过 100 公里的船舶可减免驾驶员

1 人。”该轮船舶进出港报告系统中登记船员 2 人，分别是二类船长陈某文（证书编号：342501199508 25XXXX）、二类轮机员万某梅（证书编号：342501199701 23XXXX，陈某文妻子）。经调查，事发时该轮实际配备三类船长、三类轮机长各 1 人，在船人员所持证书等级不符合该轮最低安全配员要求。在船船员分别是:

陈某林，男，陈某文父亲，持有宣城市交通运输局签发的三类船长证书，有效期至 2026 年 11 月 8 日，事发时在驾驶台操纵船舶;

夏某花，女，陈某文母亲，持有宣城市交通运输局签发的三类轮机长证书，有效期至 2026 年 11 月 8 日，事发时在船尾生活区。

该轮 2026 年 5 月 5 日 1700 时许从巢湖东黄码头离泊，6 日 1135 时许到达乌江船闸待闸点登记，1410 时许出闸进入长江。据调查，巢湖东黄码头到乌江船闸航程约 8—10 小时，该轮离泊时曾和同行船舶表示中途找水域锚泊休息,但滁河内无 AIS 基站和 CCTV，未能查明该轮休息时间和地点，不能确定 5 月 6 日开航时间，因此无法确定至事发时连续航行时间是否超过 10 个小时。

（四）船舶经营管理情况。

1.“H”轮。

该轮船舶所有人为 HXXX SHIPPING PTE. LTD，注册地为

马绍尔群岛，办公地点在辽宁省大连市，为单船公司。“H”轮于2022年1月17日转入该公司，并改为现名。

船舶管理人为EAST ASIA XXXX INTERNATIONAL LTD，该公司成立于2015年，主要经营管理国际航线的散杂货船，注册地为中国香港，办公地点在辽宁省大连市。该公司于2025年7月1日建立安全管理体系，DOC证书由日本船级社依据巴拿马政府授权签发，有效期为2025年12月25日至2030年12月24日。公司无自有船舶，目前管理船舶4艘，全部为巴拿马籍，且均为单船公司船舶，总吨位98525。公司设有总经理、海务部、机务部、体系办、船员部等5个岸基部门，岸基管理人员5人。日本船级社于2025年12月25日在大连对该公司开展初次审核，未发现不符合项。

该轮于2025年7月28日从DALIAN CHUN AN SHIP MANAGEMENT CO. LTD（大连春安船舶管理公司）转至EAST ASIA XXXX INTERNATIONAL LTD（东亚昊利国际海运有限公司），主要执行从俄罗斯运煤到中国宁波以北一带港口的航线，事发前已多次进入长江，曾靠泊靖江、南京等港口。

经调查，船舶所有人、管理公司总经理和法人均为吴某文，同时吴某文还是东亚昊利国际海运有限公司管理的其他船舶的所有人。

2.“S”轮。

该轮船舶所有人、经营人为东台市某水上运输有限公司，法

人代表为孙某俊，该公司持有某市交通运输局于2026年3月26日签发《国内水路运输经营许可证》，编号为苏水SJ090000X，有效期自2026年3月26日至2031年3月25日。该公司共有工作人员19人，分别是总经理孙某俊，副总经理孙某华、夏某萍，海务主管汪某祥，机务主管史某英，另有海务人员5人、机务人员5人、财务会计2人、其他工作人员2人，公司共管理船舶247艘，公司管理船舶中，243艘船舶登记所有人为该公司，另外4艘的船舶登记所有人为个人（600总吨以下船舶），实际均不是公司自有船舶；247艘船舶登记经营人均为该公司，公司未实际经营，均由个体经营。

陈某林于2019年7月19日与该公司就“S”轮挂靠事宜签署《船舶委托经营管理合同》，合同有效期十年，合同约定委托期间陈某林的资产所有权不变，以该公司名义从事营运，实行财务独立核算，自主经营，独立承担民事责任。

（五）事故水域水文气象和通航环境情况。

1.水文气象。

（1）根据南京市市气象台2026年5月6日16时48分发布的0-3小时短时预报：未来3小时内晴到多云，偏南风4到5级，气温29℃到23℃。

（2）根据“H”轮CCTV显示，事发时能见度良好。

（3）据在船引航员陈述，事发时天气良好，落潮流约4节。

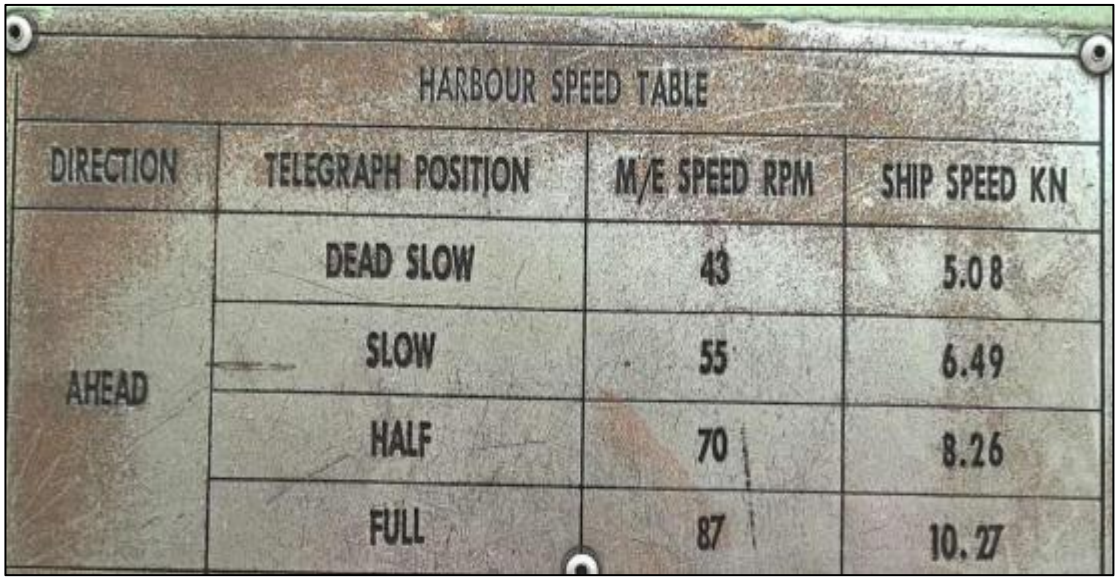
（4）当日大通流量达41100m^3/s，南京下关水位如下：

表 5: 5 月 6 日南京下关水位

时间（时）	0000	0800	1200	2100
潮位（米）	6.78	6.43	7.00	6.49

（5）根据长江下游水文水资源勘测局南京大胜关桥区水域观测点（位于事发水域上游约 36 千米处）数据：5 月 6 日 1810 时许测得的最大流速为 1.75m/s，约 3.4 节。

（6）根据“H”轮主机转速和航速对照表，该轮“FULL AHEAD”状态下、主机转速为每分钟 87 转时，对应航速约 10.27 节。该轮横越前主机处于“FULL AHEAD”状态，转速为每分钟 85 转，对地航速为 6.3 节，推算流速约 3-4 节。



HARBOUR SPEED TABLE

DIRECTION	TELEGRAPH POSITION	M/E SPEED RPM	SHIP SPEED KN
AHEAD	DEAD SLOW	43	5.08
	SLOW	55	6.49
	HALF	70	8.26
	FULL	87	10.27

图 5：“H”轮主机转速和航速对照表

综上，事故发生时天气晴，能见度良好，东南风约 4 级，落潮流约 3-4 节。

2.通航环境。

事发水域位于长江#137 左右通航浮附近，是草鞋峡水道、龙潭水道、宝塔水道交界水域。此处航道弯曲，主航道内设置有上下行通航分道和分隔线，未设置推荐航路。水域上游右岸是南京港新生圩码头，上游左岸是新生圩水上绿色综合服务区、新生圩锚地；下游右岸是新生圩滚装码头、惠洋码头、小漓江码头，下游左岸是宝塔水道、西坝港区。该水域船舶靠离码头、水上服务区，进出河口、锚地等横越行为频繁。长江主流受岸形影响，沿草鞋峡水道下行至天河口后转向北侧，与宝塔水道出口向南的主流交汇，流态紊乱，通航环境极为复杂。

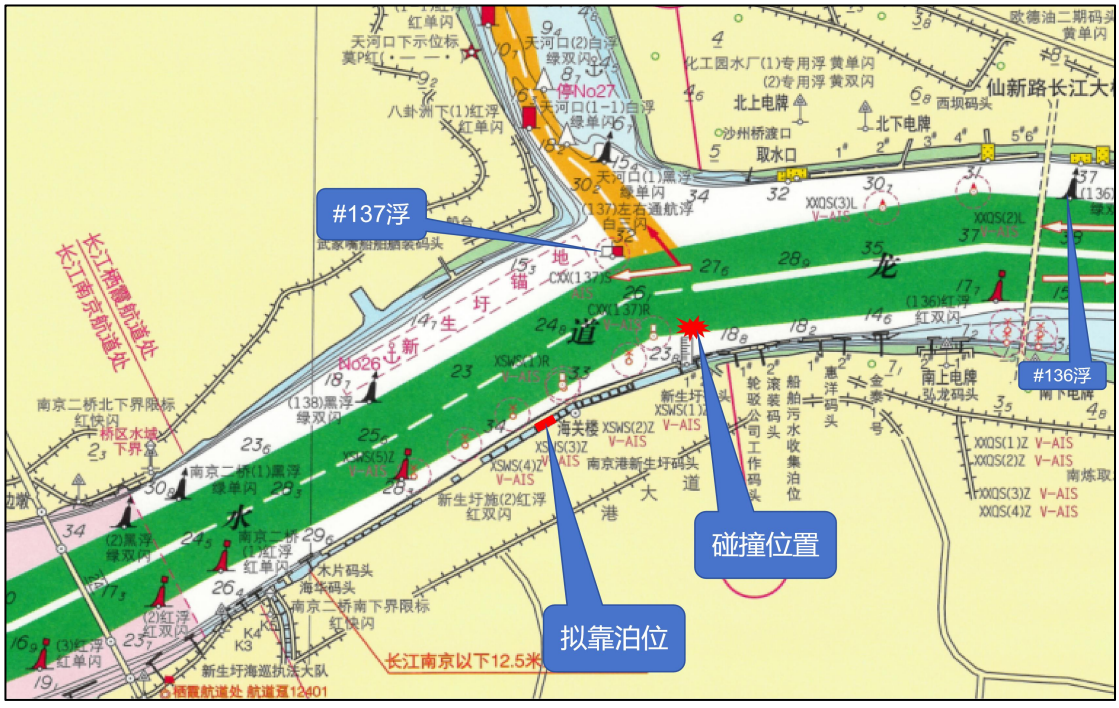


图 6：事发水域通航环境

事发前，“S”轮距前方同向下行船舶约 1.8 千米，档距较大，“S”轮后方船舶较为连续，没有超过 1 千米的档距。#137 浮上下游 2 艘海轮“LILA SYDNEY”轮和“H”轮均选择从“S”轮前方档距

由北向南横越靠泊。为协助避让横越的“LILA SYDNEY”轮，“S”轮已向左调整船位至分隔带附近。“H”轮沿上行通航分道上行，左前方下行通航分道内有 5 艘下行船，右后方有多艘上行船。



图 7：事发前通航情况（南京 VTS 中心雷达录像截图）

四、重要事实认定

（一）碰撞时间：北京时间 5 月 6 日 1852 时 39 秒。

1. “H”轮船首方向 CCTV 显示：5 月 6 日 1852 时 37 秒（比北京时间慢 2 秒），“H”轮与“S”轮发生碰撞，“S”轮船体开始向右侧翻。

2. “宁港 23”轮船首方向 CCTV 显示：5 月 6 日 1829 时 12 秒（比北京时间慢 23 分 27 秒），“H”轮与“S”轮发生碰撞。

综上认定：碰撞时间为北京时间 5 月 6 日 1852 时 39 秒。



图 8：“H”轮（左图）和“宁港 23”轮（右图）

船首方向 CCTV 录像截图

（二）碰撞地点：长江草鞋峡水道＃137R 虚拟标下游约 200 米下行通航分道内。

1.南京 VTS 中心雷达录像显示：“H”轮与“S”轮雷达回波在长江＃137R 虚拟标下游的下行通航分道右边缘附近重叠，两船均未驶出下行通航分道。



图 9：南京 VTS 中心雷达录像截图

2.经航道部门在航道图上标绘，“S”轮碰撞时雷达回波（32°10′37.605″N/118°52′23″E）位于长江草鞋峡水道＃137R 虚拟标下游 202 米下行通航分道内，距航道右侧边缘约 6 米。

综上认定：碰撞地点在长江草鞋峡水道＃137R 虚拟标下游约 200 米下行通航分道内。

（三）碰撞部位和角度：“H”轮船首正前方与“S”轮左舷中部发生碰撞，碰撞角度约 120°。

1.现场勘验发现“H”轮碰撞痕迹位于船首正前方。

2.“宁港 23”轮船尾方向 CCTV 显示：“S”轮翻扣向下漂流时，舱内气体通过左舷中部有破口持续向外喷出。



图 10：“S”轮破损位置

3.据“H”轮大副陈述，碰撞角度约 120°。

4.“宁港 23”轮船首方向 CCTV 显示：两船碰撞角度约 120°

综上认定：碰撞部位是“H”轮船首正前方与“S”轮左舷

中部发生碰撞，碰撞角度约 120°。

五、事故经过

调查组通过询问“H”轮引航员、船员和协助该轮靠泊的拖轮驾驶员等人，结合 CCTV、VTS、VDR 录像，认定事故主要经过。事故经过中的时间为北京时间，航速为对地速度，引航员舵令或特殊说明的航向为船首向，其他航向为航迹向。

（一）“H”轮。

2026 年 4 月 29 日，该轮从俄罗斯纳霍德卡装载煤炭 26610 吨驶往南京。

5 月 2 日，该轮在韩国丽水加装燃油 250 吨。

3 日 1730 时许，该轮抵达长江口 1 号锚地锚泊。

6 日 0405 时许，该轮抵达 No.15 江阴锚地锚泊，淡吃水 9.9 米。

0645 时许，引航员宋某升、代某、闵某杰三人在 No.15 江阴锚地登轮，随后船舶起锚开航。

1550 时许，该轮抵达长江#119 浮，进入长江南京段。

1800 时许，该轮抵达南京栖霞山长江大桥#1 浮附近，带队引航员宋某升接管引航操作，船长在驾驶台监航。

1831 时许，船位位于#135 浮上游上行通航分道内，航速 5 节，带队引航员下达“半速进”指令。

1832 时 55 秒，船长在驾驶台广播通知前后准备。

1833 时 40 秒，带队引航员下达“全速进”指令，驾助电话

通知机舱主机转速上调至每分钟 85 转。

1834 时 30 秒，带队引航员下达“274”指令，随后船首向由 280°调整至 274°。

1837 时 30 秒，船位位于长江#136 浮下游上行通航分道内，航向 274°，航速 5.7 节。带队引航员向南京 VTS 中心申请选择借用南京八卦洲长江大桥下行船流附近空档横越靠码头。南京 VTS 中心提醒注意与前方靠泊外轮保持安全距离,注意航行安全。

1839 时 14 秒，带队引航员先后下达“267”“265”指令。

1842 时 31 秒，带队引航员先后下达“262”“260”指令。“宁港 23”轮和“宁港电拖 1”轮分别绑靠船舶右舷船首和船尾。

1844 时许，该轮在#136 黑浮上游约 600 米的上行通航分道内上行，航速约 5.8 节，航向约 265°。带队引航员通过 VHF10 向南京 VTS 中心报告准备横越动态; 副班引航员通过 VHF06 与“S”轮建立联系，告知准备从其船首横越。此时，该轮左前方下行通航分道内还有 5 艘下行船舶。

1845 时许，该轮在#136 黑浮上游约 750 米的上行通航分道内上行，航速约 5.8 节，航向约 261°，距“S”轮约 3000 米，相对方位 292°。副班引航员通过 VHF06 明确本船是“上水的#137 下面的那个海轮”，收到“S”轮同意会绿灯的回复。随后该轮通过 VHF06 请求对方慢一点，“S”轮表示慢不下来。副班引航员回复“能慢一点，互相帮一帮么，怎么不能慢呢老大，你这个讲话有点斗气了，互相配合一下”。对方回复“你后面不有

船吗？”副班引航员回复“我紧接着你前面的大档子就划了，大家互相帮助一下，没有必要在高频上吵”。“S”轮表示各自向左。

1846 时许，船位位于#136 黑浮上游约 1000 米，沿上行通航分道偏分隔带位置上行，航速约 5.7 节，航向约 260°。该轮收到“S”轮要求其向左调整船位的呼叫，副班引航员通过 VHF06 频道回复：“你往左边去一点，我左边有船，我等他们过去了，我就转过去”，但未收到“S”轮回复。随后副班引航员与“S”轮后方下行船舶联系确认会绿灯。带队引航员下达“258”指令。

1846 时 35 秒，带队引航员与驾助确认车钟是“全速进”。

1847 时 12 秒，船位位于#137 浮下游约 1300 米，沿上行通航分道偏分隔带位置上行，航速 5.1 节，航向 258°，距“S”轮约 2000 米，相对方位 291°。副班引航员通过 VHF06 频道发布动态“#137 附近的海轮马上过江了，#137 附近下水船能慢一点稍微慢一点，会绿灯了哦”。随后带队引航员下达“左舵二十”指令，开始向左转向。此时该轮 VHF06 收到“S”轮呼叫：“你这条海轮再不调我就正常会”；副班引航员通过 VHF06 发布横越动态，并回复：“在转了，在转了，麻烦你们下水船互相关照一下”。

1847 时 51 秒，该轮航速 5.0 节，航向约 261°。距“S”轮约 1800 米，带队引航员下达“左满舵”指令。此时，“S”轮通过 VHF06 要求正常会让，并开始向右转向。

1848 时 13 秒，该轮航速 4.8 节，航向约 266°。带队引航员下达“左舵十”指令。

1848 时 26 秒，该轮航速 4.3 节，航向约 264°。副班引航员提醒带队引航员“S”轮意图。带队引航员下达“正舵”指令。副班引航员通过 VHF06 呼叫：“S 你刚刚走的蛮好的怎么这个时候转啊？”，对方回复要往右边转；引航员回复：“206898、206898 开船不能吵架啊，不能吵架啊，这么走南边可能没路了哦”。带队引航员表示要对方避让，随后下达“左舵二十”指令，船长未对引航员操作指令提出异议。

1849 时 07 秒，该轮航速 4.6 节，航向约 254°。副班引航员通过 VHF06 呼叫“S”轮：“你不要一根筋啊，不能开斗气船”。带队引航员先后下达“正舵”“把定”指令。

1849 时 35 秒，该轮横越进入下行通航分道，航速 4.5 节，航向 240°，距“S”轮约 1000 米，相对方位 290°。带队引航员下达“半速进”指令。船长拉响汽笛一长声，未发出指令。副班引航员连续呼叫：“S、206898，开船不能斗气啊，就麻烦了！”

1849 时 59 秒，该轮在下行通航分道内，航速 4.5 节，航向约 236°。带队引航员通过 VHF06 呼叫“S”轮：“206898，你看你后面多少船，海轮让你一条，你后面都是船，你让我吧。”对方回复航向已经调过去了，让不过不去了。带队引航员表示自己尽量往岸边走，下行通航分道已经让出很多了，“S”轮表示自己小船，沿码头边走，和海轮没有关系。

1850 时 40 秒，该轮在下行通航分道内持续向左横越，航速 4.5 节，航向 230°。带队引航员呼叫“S”轮：“不要这样，贴不进去了，船长。我跟你讲，水流是往北边通的，走我船尾啊!”“S”轮回复过船尾来不及了，并表示船舶要继续往南走一点。

1851 时 09 秒，该轮航速 4.6 节，航向 230°。带队引航员下达“慢速进”指令。“宁港 23”轮通过对讲机提醒驾驶台“民船快到我船头了”，船长未发出指令，也未回应拖轮提醒。

1851 时 19 秒，该轮船首已接近下行通航分道右侧边缘，持续向左横越，航速 4.6 节，航向 228°。带队引航员通过 VHF06 呼叫“S”轮：“要出事，赶快向左边让，马上要到海轮船头了!”

1851 时 29 秒，该轮航速 4.5 节，航向 229°。带队引航员下达“微速进”指令。副班引航员提醒船长准备抛锚，带队引航员要求“不要动、不要动、他让我了”。“宁港 23”轮提醒驾驶台“这个船已经在我船头了，马上到你船头了”。

1851 时 44 秒，该轮航速 4.4 节，航向 228°。带队引航员呼叫“S”轮：“真的要出事，抓紧往左边让还来得及！”随后船长拉声号一长声，副班引航员提醒使用拖轮向后拉，带队引航员通过对讲机呼叫船首拖轮“宁港 23”轮，但未下达具体指令。副班引航员提醒船长准备抛锚，带队引航员说：“不要，不要”。

1852 时 07 秒，该轮航速 4.4 节，航向 228°。带队引航员下达“右满舵”指令，并喊道：“来不及了，来不及了！”随后再次下达“右满舵”指令。“宁港 23”轮提醒驾驶台“避不开

了”，带队引航员要求“宁港 23”轮全速往下游拉，随即“宁港 23”轮开始执行操作，此时船长未下达指令。

1852 时 27 秒，该轮航速 4.2 节，航向 230°。带队引航员下达“慢速进”指令。

1852 时 39 秒，该轮位于长江＃137R 虚拟标下游的下行通航分道边缘，航速 4.2 节，航向 228°，船艏与“S”轮左舷中部发生碰撞。

1852 时 45 秒，带队引航员先后下达“正舵”“左满舵”指令，副班引航员向南京 VTS 中心报告发生碰撞。

（二）“S”轮。

2026 年 5 月 5 日 1700 时，该轮载运水泥熟料 1243.88 吨由安徽巢湖开往浙江湖州。

5 月 6 日 1400 时许，该轮通过乌江船闸进入长江下行。

1800 时许，该轮下行通过南京长江大桥。

1837 时许，该轮位于南京八卦洲长江大桥上游，航速约 7.8 节，VHF06 收到“LILA SYDNEY”轮（“H”轮前方靠泊海轮）要求减速会绿灯的呼叫，该轮回复：“你划过来我再和你会，我带着排开的。”随后该轮逐渐向左调整船位，靠近分隔带下行避让横越的“LILA SYDNEY”轮。

1844 时许，该轮收到“H”轮要求会绿灯过船尾的呼叫，回复：“来不及了，老大，你从后面划吧”。

1844 时 42 秒，该轮确认“H”轮在#137 浮下游，回复同意

会绿灯。随后对方请求该轮慢一点，该轮回复“怎么慢的下来呢”。对方再次请求慢一点，该轮回复“你后面不有船吗？”对方表示在该轮船首空档横越，该轮回复“这样子，你往左边拉一点，我往左边走一点不就行了么”，对方表示就是这个意思。

1846 时许，该轮位于#137 左右通航浮上游的下行通航分道内，靠近分隔带下行，航速约 8 节，航向约 060°，通过 VHF06 呼叫“H”轮：“你往左边走一点，你后面有船上来我不好会，你要想法子”。

1847 时 32 秒，该轮位于#137 左右通航浮上游的下行通航分道内，靠近分隔带下行，航速 8.3 节，航向 056°，通过 VHF06 呼叫“你那条海轮再不调，我就跟你正常会了”。

1848 时许，该轮位于#137 左右通航浮上游的下行通航分道内，靠近分隔带下行，航速约 8.3 节，航向约 058°，通过 VHF06 呼叫“H”轮“那条海轮，我和你正常会”，并表示担心海轮后面的船，不同意会绿灯，同时开始向右调整航向。对方回复已在向左转向。该轮通过 VHF06 回复“那个不行么，我不转了”。

1848 时 33 秒，该轮位于#137 左右通航浮上游的下行通航分道靠近分隔带处，船首向已明显向右偏转，对方通过 VHF 询问航向变化情况，该轮通过 VHF06 回复“不转，我要和你转你往这边转”。对方表示开船不要吵架，不要斗气，要求该轮大角度向北（左）调整，该轮通过 VHF06 回复“你后面那么多船，我怎么让的净呢”。随后，“H”轮通过 VHF06 提醒不开斗气船，

建议该轮大角度向左转，该轮未回复。

1850 时许，该轮位于#137 左右通航浮上游下行通航分道内，航速约 8 节，航向约 071.3°。“H”轮通过 VHF06 提醒其后面下行船舶较多，建议该轮向左避让，从海轮船尾通过。该轮通过 VHF06 回复“我让不掉了，我调过来，让你不合适”，并表示不敢向左转，且自己贴着码头边上走和海轮“不搭嘎”（方言，意思是没有影响）。

1850 时 40 秒，“H”轮提醒这边水流向北，贴码头进不去，请求该轮过海轮船尾。该轮通过 VHF06 回复“船尾来不及了老大，不要瞎搞”。“H”轮提醒自己已到码头边，右边过不去，左转来得及。该轮回复“我往边上走一点。”

1851 时 30 秒，船位位于下行通航分道偏右侧，航速 7.8 节，航向 078.8°。“H”轮 VHF06 提醒该轮要出事，尽快向左让。

1851 时 45 秒，“H”轮通过 VHF06 要求该轮向左避让。该轮回复：“你是海轮啊，我跟怎么联系的，你慢一点好了。”随后连续两次通过 VHF06 呼叫，要求“H”轮慢一点、调一点。

1852 时 30 秒，该轮已靠近下行通航分道右侧边缘，航速 7.7 节，航向 087°，加车。

1852 时 39 秒，该轮左舷中部与“H”轮船首发生碰撞，随后翻扣并从“H”轮右舷顺流向下游漂移，最后沉没在南京新生圩长江大桥上游上行通航分道靠近分隔带位置（概位：32°10.89929271′N/118°53.49369156′E）。

六、事故损失情况

事故造成“H”轮球鼻艏、艏尖舱船首外板局部变形、受损进水，“S”轮船舶沉没、货物灭失、2 人死亡。

七、应急处置和搜救情况

2026 年 5 月 6 日 1850 时许，南京市水上搜救中心值班人员通过CCTV 监控发现在#137 浮下行通航分道有一小船疑似翻扣，同时值班员接到 “H” 轮报告：其在长江#137 浮下游由北向南横越时与下行的 “S” 轮发生碰撞事故，事故导致 “S” 轮沉没。

接报后，南京市水上搜救中心迅速调派 7 艘海巡艇、2 艘公安艇、2 艘大吨位打捞船、3 艘大马力拖轮、2 艘清污船、1 艘航道扫测船、1 艘航标船、1 艘维护艇和 2 辆救护车赶赴现场搜救。此时南京海事局第一快反中心也已通过 CCTV 系统发现碰撞事故，并立即调派拖轮 “宁港 4 号”、维护艇 “航达 02”、海巡艇 “海巡 06216” 赶赴现场搜救。

经扫测，沉船位置确定在长江#136 浮水域上行通航分道临近分隔带一侧，水深约 30 米，不碍航，工程船现场开展沉船打捞准备工作，生态环境部门持续开展水质监测，未发现异常。受水流流速、水深、沉船姿态影响，努力尝试各种打捞方式均未能取得有效进展。后经专家现场踏勘、论证分析，决定中止打捞。

12 日下午，在长江#129 浮下行通航分道南侧发现夏某花遗体。

16 日中午，南京栖霞山长江大桥下游航道北侧发现陈某林

遗体。

八、原因分析

本起事故中，两艘涉事船舶均为在长江南京段航行的机动船，“H”轮是横越靠泊船，“S”轮是顺航道行驶船舶，适用《长江江苏段船舶定线制规定（2021年）》第三章、第五章及《内河避碰规则》第一章、第二章第一节规定。

（一）直接原因。

1.“H”轮。

（1）横越时未主动避让顺航道行驶船舶。该轮开始横越时，“S”轮要求正常会让并向右转向，但该轮仍冒险横越并持续要求“S”轮向左转向会让，未主动履行让路船义务。横越过程中未有效利用拖轮辅助操纵尽快驶过让清，长时间占用下行通航分道，与“S”轮形成紧迫局面。紧迫局面形成后仍未主动采取减速、停车等有效措施主动避让“S”轮。

（2）紧急避让措施不当。该轮在临近碰撞时，未果断采取停车、抛锚、拖轮辅助等紧急避让措施。该轮在碰撞无法避免时，未立即采取紧急倒车等减少碰撞损失的措施，反而采取加车，增加了两船碰撞时相对速度，以及“右满舵”“船首拖轮向后拉”朝向来船的避让行动增加了两船碰撞角度，致使对方碰撞后快速翻沉。

2.“S”轮。

未采取有效的协助避让措施。该轮航经南京新生圩港区、天

河口水域等横越高风险水域时，在知晓海轮将在本船前方空档横越情况下，未提前采取减速、停车等有效措施协助避让。形成紧迫局面时，在对方多次提醒存在碰撞危险的情况下，未充分考虑流速、流压影响以及重载海船的惯性，未采取有效的协助避让行动。

（二）间接原因。

“H”轮驾驶台资源管理失效。该轮船长对长江航行规则不熟悉，在航行期间未与引航员保持有效沟通，横越前未与引航员沟通航行意图，发现引航员操作可能对船舶航行安全构成威胁时未及时纠正、制止，未有效履行监航职责。碰撞前，副班引航员、拖轮驾驶员均提醒危险，副班引航员曾提出抛锚等应急操作建议，带队引航员坚持认为对方会主动避让，未接受提醒和应急操作建议。

九、责任认定

本起事故是一起横越船与顺航道行驶船舶之间发生的碰撞责任事故。

根据上述原因分析，认定本起事故中“H”轮横越时未主动避让顺航道行驶船舶、紧急避让措施不当，违反了《长江江苏段船舶定线制规定（2021年）》第二十八条[2]以及《内河避碰规则》第三条第2款[3]、第九条第2款[4]和第4款[5]规定，承担事故主要责

2 《长江江苏段船舶定线制规定（2021年）》第二十八条：船舶会让时，应优先遵守下列关于船舶避让的特别规定：（三）横江渡轮和靠离码头、进出锚地、水上绿色综合服务区的船舶，应主动避让在规定的通航分道、推荐航路内正常行驶的船舶。

3 《内河避碰规则》第三条第2款：不论由于何种原因，两船已逼近或者已处于紧迫局面时，任

任，船长张某旺、带队引航员宋某升是事故责任人；“S”轮未采取有效的协助避让措施，违反了《长江江苏段船舶定线制规定（2021年）》第二十九条[6]以及《内河避碰规则》第三条第2款、第九条第4款规定，承担事故次要责任，驾驶员陈某林是事故责任人。

十、调查发现的其他问题

（一）EAST ASIA XXXX INTERNATIONAL LTD。

“H”轮是涉事船长到该公司任职的首艘船舶，属于公司新聘船长，进入通航密度大、交通流复杂的长江江苏段前，公司未按照其体系文件CMM-004《对新聘船长及船员开航前指令下达规定》的要求向船长“介绍航线和港口情况”，未通过任何形式向船长下达关于长江航行规则和港口情况的开航前指令，船长未获得关于在复杂航段航行时必要的岸基支持，不符合《国际船舶安全营运及防止污染管理规则》第6.1.3条[7]的要求。

（二）东台市某水上运输有限公司。

1.海务、机务违规任职。该公司海务、机务共12人，其中

何一船都应当果断地采取最有助于避碰的行动，包括在紧迫危险时而背离本规则，以挽救危局。

4 《内河避碰规则》第九条第2款：采取任何防止碰撞的行动，应当明确、有效、及早进行，并运用良好驾驶技术，直至驶过让清为止。

5 《内河避碰规则》第九条第4款：船舶在避让过程中，让路船应当主动避让被让路船；被让路船也应当注意让路船的行动，并按当时情况采取行动协助避让。

6 《长江江苏段船舶定线制规定（2021年）》第二十九条：沿规定通航分道、推荐航路行驶的船舶，在经过桥区水域、渡口渡运水域、码头、锚地、水上绿色综合服务区、支流河口、汊河口及施工作业区水域之前，应保持高度警惕，加强了望，谨慎行驶，注意横越船动态，并提前采取减速、停车等有效措施协助避让。

7 《国际船舶安全营运及防止污染管理规则》第6.1.3条：公司应当保证船长得到必要的支持，以便可靠的履行其职责。

海务主管汪某洋是兼职;机务夏某萍仅持有三类轮机员证书,“S”轮最低安全配员要求二类轮机员,机务从业资历低于其管理船舶船员，违反了《国内水路运输管理规定》第八条[8]的规定。

2.安全生产制度不健全。该公司安全管理制度仅明确了相关岗位职责，没有明确考核标准，也未建立对全员安全生产责任制落实情况监督考核机制，违反了《中华人民共和国安全生产法》第二十二条[9]和《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十条[10]的规定。

3.安全生产责任落实不到位。公司总经理对公司安全管理制度不熟悉，安全管理工作交给其儿子（副总经理）负责实施，未组织建立安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制,不了解风险隐患排查相关要求，未组织开展风险隐患排查，《总经理安全工作责任制》中明确的定期主持召开安全生产工作会议、督促检查本单位安全生产工作、组织并参加安全检查等要求均未有效落实，违反了《中华人民共和国安全生产法》第二十一条[11]的

8 《国内水路运输管理规定》第八条：除个体工商户外，水路运输经营者应当配备满足下列要求的专职海务、机务管理人员：根据船舶最低安全配员标准，水路运输经营者经营的均为不需要配备船长、轮机长或者大副、大管轮的船舶，其配备的海务、机务管理人员应当具有不低于其所管理船舶船员的从业资历。

9 《中华人民共和国安全生产法》第二十二条：生产经营单位的全员安全生产责任制应当明确各岗位的责任人员、责任范围和考核标准等内容。生产经营单位应当建立相应的机制，加强对全员安全生产责任制落实情况的监督考核，保证全员安全生产责任制的落实。

10 《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十条：船舶、浮动设施的所有人或者经营人，应当加强对船舶、浮动设施的安全管理，建立、健全相应的交通安全管理制度，并对船舶、浮动设施的交通安全负责。

11 《中华人民共和国安全生产法》第二十一条：生产经营单位的主要负责人对本单位安全生产工作负有下列职责:（一）建立健全并落实本单位全员安全生产责任制，加强安全生产标准化建设；（二）组织制定并实施本单位安全生产规章制度和操作规程；（五）组织建立并落实安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防工作机制，督促、检查本单位的安全生产工作，及时消除生产安全事故隐患.....

规定。

（三）某引航站。

对引航员的警示教育不到位。2025 年 10 月 29 日，引航员代某（本起事故副班引航员）引领“皇后”轮离泊掉头时，未主动避让顺航道行驶船舶造成紧迫危险局面，被南京海事局约谈。本起事故中，引航员发现顺航道行驶船舶与本船会让行动不统一，依然未主动避让顺航道行驶船舶，说明某引航站对引航员的警示教育不到位，引航员未能充分吸取险情教训。

（四）某县交通运输行政执法队。

该行政执法队编外人员许某佳违规开展执法活动。2026 年 4 月 28 日，许某佳在德清县（非本单位管辖水域）单独对涉事船舶开展安全检查，并于 2026 年 5 月 6 日使用中队长王某士的账号录入协同管理平台船舶安全监督管理系统，违反了《船舶安全监督工作程序》A 部分一般原则“船舶安全检查应至少由两名船舶安全检查员实施，其中至少一名持有相应等级的船舶安全检查员证书”的规定。

十一、处理建议

（一）船长张某旺。

作为“H”轮船长，指挥和管理船舶违反《长江江苏段船舶定线制规定（2021 年）》第二十八条以及《内河避碰规则》第九条规定，造成一般等级水上交通事故，依据《中华人民共和国

内河交通安全管理条例》第七十七条[12]，建议南京海事局依法调查处理。

（二）带队引航员宋某升。

作为“H”轮带队引航员，引领船舶时违反《长江江苏段船舶定线制规定（2021 年）》第二十八条以及《内河避碰规则》第九条规定，造成一般等级水上交通事故，依据《引航员管理办法》第四十二条[13]，建议南京海事局依法调查处理。

（三）驾驶员陈某林。

作为“S”轮驾驶员，驾驶船舶违反了《长江江苏段船舶定线制规定（2021 年）》第二十九条以及《内河避碰规则》第六条规定，依据《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第七十七条，建议南京海事局依法调查处理，鉴于其已在事故中死亡，建议免予责任追究。

（四）EAST ASIA XXXX INTERNATIONAL LTD。

作为“H”轮的船舶管理人，所管理船舶未遵守相关航行规则，违反《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十七条[14]的规定，建议南京海事局依法对该公司调查处理。

---

12 《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第七十七条：违反本条例的规定，船舶、浮动设施发生内河交通事故的，除依法承担相应的法律责任外，由海事管理机构根据调查结论，对责任船员给予暂扣适任证书或者其他适任证件 6 个月以上直至吊销适任证书或者其他适任证件的处罚。

13 《引航员管理办法》第四十二条【违反本办法的规定，引航员未按照水上交通安全和防治船舶污染操作规则引领船舶的，由海事管理机构处 1000 元以上 1 万元以下罚款；情节严重的，并给予暂扣引航员适任证书 6 个月以上 2 年以下直至吊销引航员适任证书的处罚】

14 《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十七条：船舶在内河航行时，应当谨慎驾驶，保障安全;对来船动态不明、声号不统一或者遇有紧迫情况时，应当减速、停车或者倒车，防止碰撞。船舶相遇，各方应当注意避让。按照船舶航行规则应当让路的船舶，必须主动避让被让路船舶;被让路船舶应当注意让路船舶的行动，并适时采取措施，协助避让。

（五）东台市某水上运输有限公司。

1.作为作为“S”轮船舶所有人，所属船舶本航次所配船员适任证书等级低于船舶最低安全配员证书规定的要求，违反了《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第六条[15]规定，建议南京海事局依法调查处理。

2.公司海机务违规任职、安全管理制度不健全、安全生产责任落实不到位，建议某市交通运输局依法进行调查处理，并重新评估其船舶管理和水路运输经营资格的有效性。

（六）某引航站。

对引航员的安全警示教育不到位，所属引航员引领船舶靠离泊多次造成紧迫局面，直至发生严重事故，造成 2 人死亡和重大经济损失，建议南京海事局对某引航站进行安全管理约谈。

（七）某县交通运输行政执法队。

所属编外人员违规开展执法活动，建议湖州市交通运输局对其执法规范情况进行调查处理。

十二、安全管理建议

（一）EAST ASIA XXXX INTERNATIONAL LTD。

建议及时收集、研究长江江苏段航路航法和特殊要求，提前将长江江苏段船舶航行注意事项传达到进江船舶。通过“开航前指令”指导船长开展长江江苏段横越风险评估，为船长提供必要的岸基支持，提升船长的指挥决策和应急处置能力。

15 《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第六条：船舶具备下列条件，方可航行：(三)配备符合国务院交通主管部门规定的船员。

（二）东台市某水上运输有限公司。

建议完善安全生产全员责任制，以全员化、实体化、手册化建设将安全生产责任“落实到岗位、落实到人头”。企业主要负责人要切实履行安全生产第一责任人的责任，建立并落实风险分级管控和隐患排查治理工作机制，压实全员安全生产责任。按要求配备专职海务、机务等岸基管理人员，严格落实访船安全检查制度，加强船舶动态监控和安全管理。

（三）某引航站。

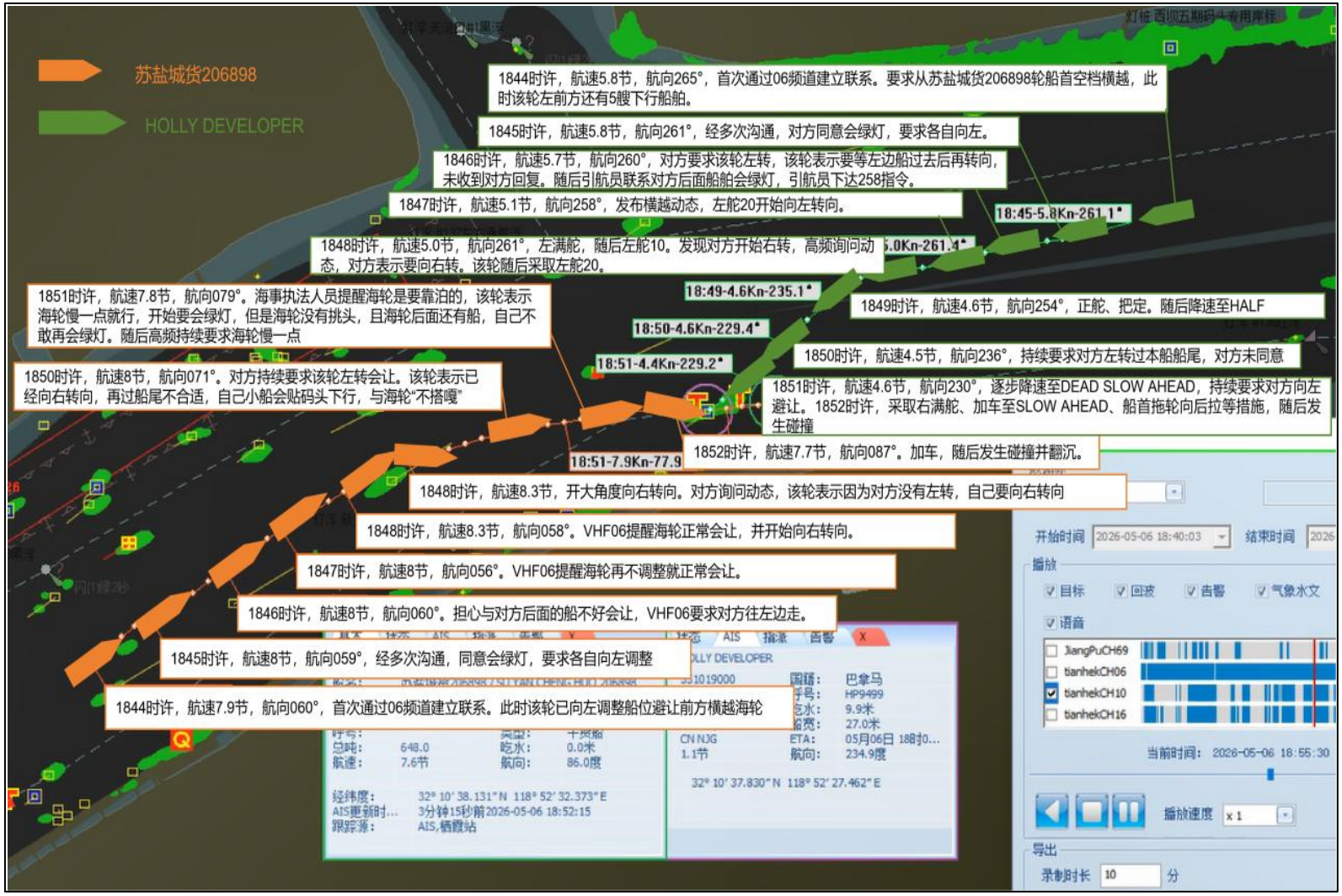
建议加强引航员培训教育，特别是《内河避碰规则》《长江江苏段船舶定线制规定（2021 年）》关于横越、避让的相关规定的学习，重点强调横越船舶“无碍他船行驶”的避让义务，进一步提升引航员安全意识。加强对引航船舶动态跟踪，细化横越靠离泊操作规范，督促引航员横越时主动避让顺航道行驶船舶。

（四）某市交通运输局。

建议严格落实航运公司安全监督管理职责，强化所辖航运公司日常监督管理，重点检查航运公司非法转让经营资格以及主要负责人安全生产责任落实不到位、海机务人员兼职、岸基访船覆盖不全等问题。

附件：碰撞示意图

附件：碰撞示意图


苏盐城货206898
HOLLY DEVELOPER
1844时许，航速5.8节，航向265°，首次通过06频道建立联系。要求从苏盐城货206898轮船首空档横越，此时该轮左前方还有5艘下行船舶。
1845时许，航速5.8节，航向261°，经多次沟通，对方同意会绿灯，要求各自向左。
1846时许，航速5.7节，航向260°，对方要求该轮左转，该轮表示要等左边船过去后再转向，未收到对方回复。随后引航员联系对方后面船舶会绿灯，引航员下达258指令。
1847时许，航速5.1节，航向258°，发布横越动态，左舵20开始向左转向。
18:45-5.8Kn-261.1°
1848时许，航速5.0节，航向261°，左满舵，随后左舵10。发现对方开始右转，高频询问动态，对方表示要向右转。该轮随后采取左舵20。
1851时许，航速7.8节，航向079°。海事执法人员提醒海轮是要靠泊的，该轮表示海轮慢一点就行，开始要会绿灯，但是海轮没有挑头，且海轮后面还有船，自己不敢再会绿灯。随后高频持续要求海轮慢一点
18:49-4.6Kn-235.1°
1849时许，航速4.6节，航向254°，正舵、把定。随后降速至HALF
18:50-4.6Kn-229.4°
1850时许，航速4.5节，航向236°，持续要求对方左转过本船船尾，对方未同意
18:51-4.4Kn-229.2°
1850时许，航速8节，航向071°。对方持续要求该轮左转会让。该轮表示已经向右转向，再过船尾不合适，自己小船会贴码头下行，与海轮"不搭嘎"
1851时许，航速4.6节，航向230°，逐步降速至DEAD SLOW AHEAD，持续要求对方向左避让。1852时许，采取右满舵、加车至SLOW AHEAD、船首拖轮向后拉等措施，随后发生碰撞
1852时许，航速7.7节，航向087°。加车，随后发生碰撞并翻沉。
18:51-7.9Kn-77.9
1848时许，航速8.3节，开大角度向右转向。对方询问动态，该轮表示因为对方没有左转，自己要向右转向
1848时许，航速8.3节，航向058°。VHF06提醒海轮正常会让，并开始向右转向。
1847时许，航速8节，航向056°。VHF06提醒海轮再不调整就正常会让。
1846时许，航速8节，航向060°。担心与对方后面的船不好会让，VHF06要求对方往左边走。
1845时许，航速8节，航向059°，经多次沟通，同意会绿灯，要求各自向左调整
1844时许，航速7.9节，航向060°，首次通过06频道建立联系。此时该轮已向左调整船位避让前方横越海轮
开始时间 2026-05-06 18:40:03
结束时间
播放
目标
回波
告警
气象水文
语音
JiangPuCH69
tianhekCH06
tianhekCH10
tianhekCH16
当前时间：2026-05-06 18:55:30
播放速度 x 1
导出
录制时长 10 分