



造船地点：江苏恒兴船业有限公司

船舶所有人/地址：盐城市中川运输有限公司/响水县陈家港镇金港村村民委员会

船舶经营人/地址：盐城市中川运输有限公司/响水县陈家港镇金港村村民委员会

## 2、“三无”渔船

调查材料显示该轮无证书，系“三无”渔船，该船为江苏省泗洪县吴玉双在2012年前后购买的铁质船，经改造后，从事捕鱼作业，购买时无渔业船舶证书，之后也未办理渔船证书，船舶数据不详。调查资料显示，该轮长约30米，宽约5.6米。

### (二) 船员情况

#### 1、“国裕808”轮

事发时，船上人员共7人，均未持有有效海船船员适任证书，不符合《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》的规定。

朱中兵，男，江苏省响水县灌东盐场航运公司家属区109号，身份证号320921\*\*\*\*\*415，在“国裕808”轮从事船舶驾驶及船舶日常管理。

周立功，男，江苏省灌南县五队乡三队村二组218号，身份证号320822\*\*\*\*\*236，在“国裕808”轮从事船舶驾驶。

时明波，男，江苏省连云港市海州区板浦镇，身份证号320723\*\*\*\*\*816，在“国裕808”轮从事机舱管理。

叶年汇，男，湖北省武汉市新洲区，58岁，在“国裕808”轮担任时明波副手。

吴强，男，江苏省连云港市新浦区云台乡朱麻村，身份证号320704\*\*\*\*\*054，在“国裕808”轮担任铲车司机。

陈宽俊，男，江苏省盐城市响水县，身份证号320921\*\*\*\*\*393，在“国裕808”轮担任挖机司机。

杜文玉，男，事故发生后未接受调查即离开“国裕808”轮，在“国裕808”轮担任厨师。

## 2、“三无”渔船

事发时，船上人员共有3人。

吴玉双，男，江苏省泗洪县上塘镇渔场村，身份证号320827\*\*\*\*\*014，持有内河丙级渔业船舶驾驶员证书，证书编号：泗船员（2012）J00080号，无海上渔业船舶船员证书。

陈安香，女，身份证号341182\*\*\*\*\*64X，无渔业船舶船员证书，系吴玉双妻子。

吴满慧，女，江苏省泗洪县上塘镇渔场村，身份证号321324\*\*\*\*\*049，无渔业船舶船员证书，系吴玉双女儿。

### （三）船舶证书情况

#### 1、“国裕808”轮

《船舶所有权登记证书》，2014年5月5日由盐城海事局签发。

《船舶国籍证书》，2014年8月5日由盐城海事局签发，有效期至2019年8月4日。

《最低配员证书》，2014年8月5日由盐城海事局签发，有效期至2019年8月4日。

《海上船舶吨位证书》，2014年6月24日由中华人民共和国海事局签发。

《海上船舶检验证书簿》（船检登记号2013G2102130）由江苏省船舶检验局盐城检验局2014年5月20日签发。江苏省船舶检验局盐城检验局于2014年6月24日在响水港对该轮进行了年度检验，2014年7月23日签发了《海上货船适航证书》、《海上船舶防止油污证书》、《海上船舶防止生活污水污染证书》、《海上船舶载重线证书》、《海上船舶防止空气污染证书》、《海上船舶船员舱室设备证书》等。

## 2、“三无”渔船

无相关船舶证书资料。

### （四）船舶公司情况

1、“国裕808”轮。该轮经营人与所有人均为盐城市中川运输有限公司。盐城市中川运输有限公司成立于2004年7月29日，法人代表许珊（身份证号：320911\*\*\*\*\*608）主要从事货物运输等业务，公司建立船舶安全和防污染体

系，DOC证书编号：04K105，覆盖船种：散货船、其他货船。

“国裕808”轮未在体系内。

2、“三无”渔船。该轮系吴玉双个体所有，并负责该轮的营运。

### 三、气象海况与通航环境

#### （一）气象海况

1、据“国裕808”轮朱中兵描述，事故发生时视线良好，东南风4到5级，浪高0.5米至1米。

2、据连云港天气预报，7月23日白天到夜里：阴有小雨，东北风4到5级，阵风6级，微浪。

3、根据潮汐表，事故发生时连云港附近水域为落潮流。

综上，事故发生时东南风4到5级，微浪、落潮流，能见度良好。

#### （二）通航环境

事发水域位于徐圩港区内，紧靠在建的东防坡堤和直立堤。徐圩港区目前处于建设施工阶段，施工船舶、砂石船舶需求量大，且港区外附近海域养殖区密布，渔业船舶较多，港区水域通航环境复杂。因事发水域风浪较小，参与施工的运输船、施工船以及部分渔船习惯选择在此水域锚泊或等待卸货作业。

### 四、重要事实分析

#### （一）碰撞事实分析

1、“国裕 808”轮船首跳板下发现多处擦痕及蓝色外来油漆；船首右锚两锚齿断裂，断面呈灰色新鲜痕迹；船首左舷有一长约 0.5 米，宽约 0.3 米凹陷，凹陷处有蓝色油漆。船上人员无法对上述痕迹做出解释；

2、“三无”渔船低潮时驾驶楼顶部露出水面，顶部为蓝色油漆，驾驶楼顶部右舷至后部向前约有 2.9 米变形，每间隔 0.35 米有一长约 0.15 米的明显擦痕，与“国裕 808”轮船首跳板下纵骨分布基本吻合；

3、据“国裕 808”轮朱中兵描述，24 日 0330 时许，感觉船体像搁浅一样震动，但船舶并未搁浅，0430 时许在本船右后方（本船驶经位置附近）发现一艘沉船；

4、据“国裕 808”轮时明波描述，24 日三点多船体有 2 到 3 下搁浅的感觉，随后去船尾查看发现右舷有一个圆圆的黑色物体，并逐渐远离本船（此时“国裕 808”在航）；

5、据“国裕 808”轮周立功描述，24 日 0730 时许在本船右后方（本船驶经位置附近）发现一艘沉船；

6、25 日上午从铁质“三无”沉船（概位：34° 38.095' N, 119° 37.964' E）中打捞出三具尸体，经确认系吴玉双一家三口；

7、据“三无”渔船相关人员描述，该渔船舷墙至水面线位置均为黑色，甲板为红色，驾驶楼外部为蓝色；

8、经烟台海事局烟台溢油应急技术中心对取自“国裕

808”船首跳板外来油漆与“三无”渔船驾驶楼顶部油漆分析对比检测，油漆红外光谱图对应一致，油漆种类相同。

综上，可以认定“国裕 808”轮与“三无”渔船于 2015 年 7 月 24 日 0330 时许在概位： $34^{\circ} 38.095' N, 119^{\circ} 37.964' E$  发生碰撞事故。

## （二）碰撞态势分析

1、据“国裕 808”轮船员确认，本船本航次航行过程中船首跳板向上倾斜约 25 度，跳板与船首连接处距水面约 3.2 米，跳板长约 10 米，故跳板前部距水面约 6.5 米；

2、据“三无”渔船相关人员描述该渔船驾驶楼顶部距水面约 5 米左右，事故发生时应处于锚泊状态。

3、调查显示，事故发生地位于施工船舶及渔船的习惯锚泊水域。

结合“国裕 808”轮及“三无”渔船现场勘验结果分析，调查组判断“国裕 808”轮船首跳板底部首先与锚泊状态的“三无”渔船驾驶楼顶部发生接触，随即渔船与“国裕 808”轮右舷发生碰撞，导致“三无”渔船沉没。

## 五、遗体及沉船打捞情况

2015 年 7 月 25 日“三无”渔船三具遗体均打捞出水，据现场人员吴玉武称吴玉双及其女儿吴满慧遗体在卧室内被发现，两人只穿内裤，陈安香遗体在卧室门外被发现，穿睡衣，事故发生时三人均未在驾驶台值班。

2016年3月4日连云港市大力水下工程有限公司所有的“德基6”轮对该“三无”渔船进行解体打捞，打捞使用闭合剪切力为4000吨的抓斗对渔船进行分段式打捞，自船尾向船首方向抓除。（现场打捞照片见附件）

## 六、事故经过

### （一）“国裕808”轮

根据该轮当班船员描述，整理出事故经过如下（船上人员均无具体时间概念，也无航行记录，所使用的时间均为推测时间）：

2015年7月23日2300时许，装载约2000吨石头离岚山港一村渔港码头，船舶首吃水约1米，尾吃水约4米。朱中兵与周立功在驾驶台值班，两部雷达均首向上偏心显示，量程分别为1.5海里、0.75海里，船舶开启航行灯。

24日0030时许，船舶航行至岚山港南侧外航道口附近位置，朱中兵离开驾驶台，周立功一人在驾驶台值班。

0330时许，航速约6-7节，“国裕808”轮在 $34^{\circ}38.095' N, 119^{\circ}37.964' E$ 附近水域船首跳板底部首先与“三无”渔船驾驶楼顶部发生接触，随即渔船与“国裕808”轮右舷发生碰撞，导致“三无”渔船沉没。朱中兵感觉船体震动后随即上驾驶台，慢车，并要周立功去船首抛锚。

0345时许，船舶抛下右锚，锚位 $34^{\circ}37.659' N, 119^{\circ}38.361' E$ 。



## （二）“三无”渔船

该轮船上人员全部失踪，且无 AIS 设备，无法掌握该轮事故发生前的行动。现有调查材料表明，该轮近期在徐圩港区附近从事捕鱼作业，事故发生时处于锚泊状态，船上人员已休息，没有证据表明该轮在事故发生前曾使用灯光、声号和 VHF 等措施提醒对方进行避让。

## 七、事故损失情况

（一）“国裕 808”轮：船首右锚两锚齿断裂；船首左舷有一长约 0.5 米，宽约 0.3 米凹陷，直接经济损失约 1 万元。

（二）“三无”渔船：船舶沉没，3 人死亡。直接经济损失约 50 万元。

## 八、事故原因分析

本起事故中两船均未配备合格船员，无法履行安全航行职责。“国裕 808”轮疏忽瞭望、未使用安全航速以及“三无”渔船锚泊值守不正规是造成本次事故发生的直接原因。双方过失如下：

### （一）“国裕 808”轮

1、疏忽瞭望。经查该轮事故发生时驾驶台仅周立功一人值班，直至事故发生未发现“三无”渔船，未采取避让行动，导致了碰撞事故的发生。

2、未使用安全航速。事故发生时该轮在徐圩防波堤内

航行，附近船舶较多，通航环境较为复杂，但该轮临近抛锚水域时仍保持全速航行。

3、未配备合格船员。经查该轮船上7人均未持有有效的船员适任证书，未能有效履行安全航行职责。

## （二）“三无”渔船

1、未保持正规锚泊值班。由于“三无”渔船上3人全部死亡，已经无法了解当时的锚泊值班情况和状态，但根据3人遗体所处位置及“国裕808”轮在事故发生前未发现该渔船曾使用灯光、声号和VHF等措施提醒本船进行避让可以判断，事故发生时该渔船驾驶台无人值班。

2、未配备合格船员。经查该轮船上3人均未持有海上渔业船舶船员证书，无法履行安全航行职责。

## 九、责任认定

“国裕808”轮疏忽瞭望、未使用安全航速违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第九条、《1972年国际海上避碰规则》第五条，第六条等规定；未配备合格船员，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第六条的相关规定，负本起事故主要责任。

“三无”渔船未保持正规的锚泊值班，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第九条的相关规定；未配备合格船员，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第六条的相关规定，负本起事故次要责任。