

说明：报告不得作为民事纠纷、刑事或行政诉讼的证据。

东营“10·21”“荣江 2003”轮 沉没事故调查报告

一、 事故简况及调查情况

（一）事故简况。

2015年10月21日0345时许，民生金融租赁股份有限公司所属的武汉籍内河散货船“荣江 2003”轮（以下简称“R”轮）装载石块 2800 多吨，自烟台市莱州海庙渔港开往滨州途中，在 38° 13′ .3N、118° 55′ .0E 附近水域沉没，造成 3 人死亡，2 人失踪，构成较大水上交通事故。

（二）事故调查情况。

事故发生后，山东海事局立即成立了事故调查组(附件1)，并邀请长江海事局、湖北省港航管理局等相关单位协助调查，派员分赴莱州、滨州、东营及武汉等地调查取证。事故调查组对船舶所有人、法定经营人、实际控制人、获救人员和港口人员等进行了调查询问，对当事方的经营资质和企业管理等情况进行了调查取证，收集了“R”轮船舶证书、图纸等资料，提取了北方海区AIS管理维护中心存储记录，分析了“R”轮航行动态，查阅船舶登记系统和船员管理系统核实了船舶、船员信息、船舶安检、签证和检验等情况，共获取以下相关证据：

船舶所有人、法定经营人、实际控制人和船舶等相关证书复

印件 9 份、调查询问记录 18 份、船舶 AIS 历史航迹数据 3 份、搜救记录 3 份、船舶图纸 1 套；公司内部管理文件 1 套、记录材料和照片等若干。

(三) 报告中英文缩写。

AIS(自动识别系统 Automatic Identification System)

VHF(甚高频无线电 Very High Frequency)

GPS(全球定位系统 Global Positioning System)

二、事故船舶、船员和船公司概况

(一) 船舶概况。

1.“R”轮概况。

船名	荣江 2003	国籍	中国
船籍港	武汉	MMSI	413592050
船舶种类	散货船	船舶材质	钢质
总长	86.38 米	船长	82.50 米
型宽	14.0 米	型深	4.2 米
总吨	1920	净吨	1248
满载吃水	3.6 米	空载吃水	0.856 米
航区	A 级	急流航段	J1
满载排水量	3406.609 吨	空载排水量	664.279 吨
参考载货量	2600 吨 (A J1)	水密横舱壁数	8
货舱数量	1	货舱盖形式	带活动横梁的舱盖

主机类型	内燃机	主机功率	600 千瓦
推进器	螺旋桨	推进器数目	2
建造日期	2003 年 11 月 18 日	船舶建造厂家	重庆市涪陵青年造船厂
船舶所有人	民生金融租赁股份有限公司（以下简称“民生租赁”）		
船舶所有人地址	天津市空港物流加工区西三道 158 号金融中心 3 号楼 01-02 门 402 室		
法定经营人	长航凤凰股份有限公司（以下简称“长航凤凰”）		
法定经营人地址	武汉市江汉区民权路 39 号汇江大厦		
实际控制人	武汉泰润航海服务有限公司（以下简称“武汉泰润”）		
实际经营人地址	湖北省武汉市经济技术开发区泰合花园翠苑 18 栋 1-601		

2. 船舶检验情况。

“R” 轮《内河船舶检验证书簿》由中国船级社武汉国内船舶检验中心 2012 年 5 月 30 日签发。

3. 船舶证书情况。

经调查，“R”轮的船舶所有权证书长期有效，船舶国籍证书和内河船舶最低安全配员证书有效期均至 2017 年 4 月 15 日，内河船舶适航证书、载重线证书、防止油污证书、防止垃圾污染证书和川江及三峡库区船舶航行证书的有效期限均至 2015 年 11 月 18 日。具体见下表：

序号	证书名称	证书编号	有效期	发证日期
1	船舶所有权登记证书	120812000105	/	2012-05-17
2	船舶国籍证书	120812000105	2017-04-15	2012-05-17
3	船舶最低安全配员证书 (内河船舶)	06PN383178	2017-04-15	2012-05-17
4	临时内河船舶吨位证书	201312000761	2014-01-19	2013-07-22
5	川江及三峡库区船舶 航行证书	871128797	2015-11-18	2013-08-09
6	内河船舶防止垃圾 污染证书	827032962	2015-11-18	2013-08-09
7	内河船舶防止油污染证书	827032959	2015-11-18	2013-08-09
8	内河船舶载重线证书	827032963	2015-11-18	2013-08-09
9	内河船舶适航证书	827032960	2015-11-18	2013-08-09
10	内河船舶检验证书簿	2012WH0273	/	2012-05-30
11	船舶营业运输证	SJ(2013)0761	2014-4-30	2013-4-27

因“R”轮未按照相关规定在2013年11月19日前进行船舶年度检验，导致“R”轮内河船舶适航证书失效。此外，其临时内河船舶吨位证书和船舶营业运输证均已失效。

另，“R”轮在未持有任何海上运输船舶相关证书情况下违规进入沿海水域航行。

4.船舶安检情况。

船舶最后一次安检时间是 2012 年 9 月 3 日，由武汉阳逻海事处检查，共查处缺陷 8 项，未发现与事故有关的缺陷，且开航前已全部整改完毕。

5.船舶签证情况。

“R”轮最后一次出港签证时间是 2012 年 11 月 22 日，签证机关为岳阳城陵矶海事处。

6.航次载货情况。

“R”轮于 2015 年 10 月 20 日 1130 时许，装载石块从莱州市海庙渔港开往滨州。经调查，“R”轮离港时吃水约 3.8 米，干舷高度约 0.4 米，所载石块 2800 多吨。

7.船舶存油情况。

经调查，事发当时“R”轮存轻柴油约 1.5 吨。

8.船舶技术状况。

“R”轮驾驶台配备了 GPS、雷达、VHF、AIS、磁罗经、回声测深仪等设备，但无证据表明上述设备处于正常使用状态。经调查，“R”轮磁罗经故障不能正常工作，船舶未配备海图、潮汐表等航海图书资料，船舶尾轴漏水，船舶私自更改 AIS 基本信息和船名（将“荣江 2003”轮船名修改为“TAIRUN003”轮）。

经调查，事发航次“R”轮缺少舱盖且未封舱。

（二）船员配备情况。

“R”轮内河船舶最低安全配员证书的额定配员为 7 人（船长 1 人，二副 1 人，水手 2 人，轮机长 1 人，三管轮 1 人，机工 1

人)。事发当时，“R”轮实际在船人数共 6 人（附件 2），且均无船员适任证书，配员不满足要求。

（三）船舶公司情况。

1.“R”轮船所有人。

民生金融租赁股份有限公司成立于 2008 年 4 月，是中国民生银行控股子公司，注册资本为 50.90 亿元人民币。2011 年 4 月 15 日，“民生租赁”与“长航凤凰”签署了“R”轮的光船租赁合同，租期 6 年，并在武汉海事局办理登记。

2.“R”轮法定经营人。

“长航凤凰”成立于 1992 年 6 月 15 日，公司类型为股份有限公司。公司主要经营船舶租赁、销售、维修及水路运输相关业务，国内沿海、内河普通货物及外贸集装箱内支线班轮运输等业务。公司总部设有职能部门 5 个（综合办公室、人力资源部、财务管理部、安全生产技术部、战略发展部），公司注册资金 10.12 亿元。

2011 年 4 月 15 日“民生租赁”与“长航凤凰”签署了“R”轮的光船租赁合同，租期 6 年，并在武汉海事局办理登记，据此认定“长航凤凰”为“R”轮的法定经营人。

3.“R”轮实际控制人。

武汉泰润航海服务有限公司注册资本 748 万，法定代表人秦保双，公司类型为有限责任公司，营业期限自 2006 年 3 月 24 日至 2016 年 3 月 1 日。其经营范围是：船舶投资、填海工程船舶

咨询服务；船舶设备及砂石料、石子销售；船舶设计、船舶租赁及船舶配员技术咨询服务；承接港口、航道疏浚整治工程船舶业务。

经调查，“武汉泰润”不具备水路运输经营资质，公司全部人员仅有2人，公司未建立船舶安全管理制度。

2013年6月19日，“长航凤凰”与“武汉泰润”签署了《船舶联合运输租赁合同》，租期1年，将“R”轮交由无水路运输经营资质的“武汉泰润”经营和管理。

2015年6月17日，武汉海事法院判决解除了“长航凤凰”与“武汉泰润”签订的《船舶联合运输租赁合同》。由于“武汉泰润”未按法院判决把“R”轮归还“长航凤凰”，直到事故发生时，“武汉泰润”一直实际占有并经营着“R轮”，据此认定“武汉泰润”为船舶实际控制人。

（四）装货港情况。

莱州市海庙渔港为渔业港口码头，码头经营人是莱州海庙渔船服务有限公司，公司法人代表是徐军华。

根据山东省人民政府批复的《关于莱州市海庙渔港扩建工程项目用海的批复》（鲁政海域字〔2010〕12号），莱州市海庙渔港为公益性质。该港口于2004年开工建设，建成后，为渔业船舶和养殖船舶的停泊、避风、锚泊提供场所和配套设施，莱州市海洋与渔业局所属的莱州市渔政渔港监督管理站负责对海庙渔港进行监管。

近几年，天津、河北、东营和滨州等地港口建设需要大量石料，而莱州市具有砂石资源丰富、航程近等原因，成为砂石工程承包商砂石交易的重要地点。经调查发现，海庙渔港部分码头存在偷运砂石的情况。

三、气象海况

据东营市气象台 2015 年 10 月 20 日 16 时预报：21 日早晨开始东营港海域风力为东北风 6~7 级，下午增强至 7~8 级。东营市海上搜救中心及时发布了大风预警。

事发地点实测气象：据胜利油田气象台埭岛海域气象实测，事发时为东北风 6~7 级。

综合上述情况，采信事发当时事发海域风力为东北风 6~7 级。

四、基本事实分析认定

（一）沉没时间

“R”轮沉没时间为 2015 年 10 月 21 日 0345 时许。认定理由：“R”轮 10 月 21 日 0330 时采取了抛石等自救措施，船载挖掘机抛石 5 次后船舶沉没；船舶实际控制人秦保双与船舶最后一次成功通话时间是 10 月 21 日 0340 时。据测算挖掘机抛石 5 次约需 15 分钟，因此本报告采信船舶约在 10 月 21 日 0345 时许沉没。

（二）沉船位置

经分析“R”轮事发航次 AIS 历史轨迹，0325 时船位为

38°12'.66N、118°56'.40E，按照当时航向 296°，航速 5.6 节进行航迹推算，0345 时“R”轮翻扣的概位为 38°13'.3N、118°55'.0E。

（三）船舶载货量。

本航次“R”轮在海庙渔港装载砂石料 2800 多吨（内河船舶检验证书簿载明船舶参考载货量 2600 吨），离港时的吃水约为 3.8 米（内河船舶检验证书簿载明船舶满载吃水 3.6 米），涉嫌超载航行。

（四）船舶状态。

1.经调查，事发当时“R”轮在船人员均未取得船员适任资格证书，也未接受过海船船舶驾驶和海上货物运输管理等培训。

2.作为一艘按照内河船舶标准建造的船舶，“R”轮在磁罗经故障、尾轴漏水、货舱缺少舱盖的情况下，超航区参与海上砂石货物运输活动。

3.事发航次“R”轮涉嫌超载航行。

综上所述，事发航次“R”轮存在船员不适任、超航区航行和涉嫌超载等问题，船舶处于不适航的状态。

五、事故经过

根据“R”轮AIS数据记录、胜利油田埕岛海区油田气象台实测数据及在船人员询问笔录等证据进行综合分析，事故经过如下：

2015年10月20日1130时许，“R”轮装载石块2800多吨，驶离莱州海庙渔港，驶往滨州。

“R”轮AIS轨迹图



21日0208时，“R”轮船位 $38^{\circ}09'.80N$ 、 $119^{\circ}04'.17E$ （东营港区西北7海里），航向 328° ，航速5.0节；

0221时，船位 $38^{\circ}10'.64N$ 、 $119^{\circ}03'.22E$ ，航向 301° ，航速5.1节；

0244时，船位 $38^{\circ}11'.44N$ 、 $119^{\circ}00'.94E$ ，航向 268° ，航速5.3节；

0300时，船位 $38^{\circ}11'.90N$ 、 $118^{\circ}59'.00E$ ，航向 282° ，航速5.3节；

0310时，船位 $38^{\circ}12'.12N$ 、 $118^{\circ}57'.90E$ ，航向 297° ，航速5.6节；

0320时，船位 $38^{\circ}12'.44N$ 、 $118^{\circ}57'.00E$ ，航向 294° ，航速5.6节。秦保双接到船上人员电话称风浪很大，其通知船上人员用挖掘机抛石自救；

0325时，船位 $38^{\circ} 12' .66N$ 、 $118^{\circ} 56' .40E$ ，航向 296° ，航速5.6节，“R”轮船艙上浪导致配电盘失电，船舶AIS信号消失；

0330时，根据船舶航迹向推算船位 $38^{\circ} 12' .8N$ 、 $118^{\circ} 55' .9E$ ，“R”轮船载挖掘机开始抛石自救；

0345时许，根据船舶航迹向推算船位 $38^{\circ} 13' .3N$ 、 $118^{\circ} 55' .0E$ ，该船甲板连续上浪，货舱进水，瞬间翻扣。

六、救助情况

10月21日0840时，省海上搜救中心办公室接东营市海上搜救中心报告：某海上石油平台在东营港西北约4海里海面发现一艘翻扣的铁壳船舶。随后，东营市海上搜救中心接秦保双报告，其经营的“荣江2003”轮从莱州开往滨州途中于当天凌晨失联，船上6人下落不明。

接报后，省海上搜救中心及东营市海上搜救中心立即组织搜救行动，并将险情报省政府总值班室和中国海上搜救中心。省海上搜救中心领导指示：全力救助遇险人员并认真查明事故原因。东营市委、市政府有关负责同志在东营市海上搜救中心及一线协调组织搜救行动。省海上搜救中心及东营市海上搜救中心采取以下救助措施：一是发布航行警告协调附近船舶参与搜寻并防范发生次生事故；二是协调北海第一救助飞行队派救助直升机“B-7312”前往搜救；三是协调胜利油田派“胜利262”、“胜利242”轮前往搜救；四是协调东营河口区政府渔业部门派渔船赶赴现场参与搜救；五是协调北海救助局派“北海救116”轮和应

急救援分队前往救助。

21日1142时，救助直升机“B-7312”在事发水域搜寻到一名落水人员并成功救起，经秦保双确认，获救人员为“R”轮马俊岭。截止12月1日，持续协调搜救力量开展大规模搜寻，共出动专业救助直升机2架次，专业救助船舶12艘次，协调过往商船400余艘次，渔船180余艘次，出动沿岸搜寻人员260余人次，沿岸搜寻距离950余公里，海上搜寻面积1500余平方公里。经全力救助，成功救起1人，3人死亡，2人失踪，未发生污染事故。

七、事故损失情况

事故造成“R”轮沉没，船上6名人员落水，其中3人死亡，2人失踪，所载2800多吨石块全部损失，直接经济损失约290万元人民币。

八、事故原因分析

（一）直接原因。

“R”轮为内河船舶，违规参与海上货物运输，事发航次涉嫌超载，航行途中，当船舶遭遇大风时，船舶上浪严重，由于缺少舱盖，也未进行封舱，导致货舱大量进水，“R”轮储备浮力和稳性不足是船舶沉没的直接原因。

（二）间接原因。

1. 马俊岭未取得船员适任证书，在船舶安全航行驾驶、货物运输管理、险情应急处理等方面并不具备船长管理船舶的能力。事发航次，“R”轮离开莱州海庙渔港时，马俊岭知道海上有大风，

仍然冒险开航，导致了“R”轮遭遇大风时沉没。其违法行为是本次沉船事故的重要原因之一。

2. “武汉泰润”作为“R”轮实际控制人，其法人代表秦保双安全意识淡漠，在公司未取得水路运输经营资质的情况下，非法安排内河船舶、组织无适任资格人员，超航区参与沿海砂石运输活动。其违法行为是本次沉船事故的重要原因之一。

3. “武汉泰润”在不具备相关资质、也未建立相应的安全管理规章制度的情况下非法经营，安排内河船舶、组织无适任资格人员超航区参与沿海砂石运输活动、逃避监管是“R”轮沉没事故发生的重要原因之一。

4. 莱州海庙渔船服务有限公司作为莱州海庙渔港经营人，违规在渔港码头为不适航内河船“R”轮提供砂石货物装卸服务。莱州海庙渔船服务有限公司的违规行为是“R”轮沉没事故发生的重要原因之一。

5. “长航凤凰”作为船舶法定经营人，将“R”轮出租给不具备水路运输经营资质的“武汉泰润”经营管理，为事故发生留下了隐患。

九、事故责任判定

1. 秦保双，“武汉泰润”法定代表人，其行为违反了《中华人民共和国安全生产法》第十八、二十四条规定。

2. 马俊岭，“R”轮实际指挥人，其行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第七、九条规定。

3. “武汉泰润”，其行为违反了《中华人民共和国安全生产法》第十七、十九、二十五、四十八条规定，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第六、七、九、十条规定，违反了《国内水路运输管理条例》第六、八、十八条规定。

4. 莱州海庙渔船服务有限公司，违反了《山东省渔业港口和渔业船舶管理条例》第九条规定。

5. “长航凤凰”，违反了2002年11月1日施行的《中华人民共和国安全生产法》第四十一条规定。

经综合分析，认定本起事故属单方责任事故，秦保双和马俊岭系本起事故的主要责任人。

十、对相关责任人和责任单位的处理建议

（一）对相关责任人的处理建议。

1. 秦保双，其违法行为致使“R”轮沉没，导致了3人死亡2人失踪，造成人员伤亡和重大经济损失，涉嫌犯罪，建议移送司法机关追究其刑事责任。

2. 马俊岭，其违法行为致使“R”轮沉没，导致了3人死亡2人失踪，造成人员伤亡和重大经济损失，涉嫌犯罪，建议移送司法机关追究其刑事责任。

（二）对相关单位的处理建议。

1. “武汉泰润”非法经营，安排内河船舶、组织无适任资格人员超航区参与沿海砂石运输活动，建议湖北省港航管理局依法追究该公司的违法行为。

2. 莱州海庙渔船服务有限公司违规在渔港码头为不适航内河船“R”轮提供砂石货物装卸服务，建议烟台市海洋与渔业局依法追究该公司的违法行为。

3. “长航凤凰”在知道“武汉泰润”不具备水路运输经营资质的情况下，将“R”轮出租给的“武汉泰润”经营管理，为事故发生留下隐患，建议交通运输部长江航务管理局依法追究该公司的违法行为。

十一、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：

（一）050000SR001：建议将事故调查情况通报长江海事局，进一步采取有效措施，联合相关部门对辖区参与海上违规运输行为的内河船舶进行排查并召回，有效防止类似事故再次发生。

（二）050000SR002：建议将事故调查情况通报山东省海洋与渔业厅，由渔业主管机关认真排查辖区渔港水域内为船舶非法提供砂石装卸服务的船舶并进行处理。

（三）050000SR003：将事故调查情况上报山东省安全生产委员会，建议省安委会就沿海非法砂石运输挂牌督办，强化源头管理，进行专项整治和打击。