

舟山“12·13”“VOGE CHALLENGER”轮与“浙奉渔13016”船碰撞事故调查报告

1. 事故简况

2015年12月13日2029时左右(北京时间,下同),VOGE CHALLENGER SHIPPING INC公司所属的利比里亚籍散货船“VOGE CHALLENGER”轮从舟山空载驶往加拿大鲁伯特王子港途中,在舟山东福山以东约13海里处(概位 $30^{\circ}06'52''N/123^{\circ}01'34''E$)与宁波奉化市居民林连杰所属的“浙奉渔13016”船发生碰撞。碰撞发生后“VOGE CHALLENGER”轮驶离事发现场,事故造成“浙奉渔13016”船沉没,船上6人,3人获救、3人失踪,构成较大等级水上交通事故。

2. 船舶及船员概况

2.1 “VOGE CHALLENGER”轮

2.1.1 船舶概况

船名:VOGE CHALLENGER 船籍港:蒙罗维亚

IMO编号:9490454 呼号:A8XP8

船舶种类:散货船 总吨:43507 净吨:27692

总长:229米 船宽:32.26米 型深:20.25米

主机型号/功率:DIESEL,MAN B&W7S50MC-C/90401KW

VDR生产厂商/型号/序列号:FURUNO ELECTRIC CO.,LTD/VR-3000/4417-2964

船舶建造日期及地点:2010年12月14日/New Times Shipbuilding Co.,Ltd/JINGJIANG,CHINA

船舶所有人及地址：VOGE CHALLENGER SHIPPING INC./80 Broad Street, Monrovia, LIBERIA

船舶管理人及地址：TSC The Shipmanagement Company GmbH&Co. KG/Hallerstr. 40, 20146 Hamburg GERMANY

该轮持有利比里亚主管机关签发的船舶登记证书、最低安全配员证书、DOC（副本）及 SMC 证书；持有挪威船级社签发的船舶入级证书、国际载重线证书、货船无线电安全证书、货船构造安全证书、国际防止油污证书、货船设备安全证书以及德国劳氏船级社签发的国际吨位证书等，证书均在有效期内。

2.1.2 船员概况

本航次在船人员 22 名，船舶持证配员满足该轮最低安全配员要求。事发时段驾驶台值班船员为三副 THET WAI AUNG 和水手 NAY MYO NAING，碰撞发生前三副通知船长上驾驶台，碰撞发生后船长驾驶台指挥操纵。

船长 TYURIN GENNADIY，男，1961 年 6 月出生，乌克兰籍，持有乌克兰主管机关签发的船长证书。

三副 THET WAI AUNG，男，缅甸籍，1980 年 7 月出生，持有利比里亚主管机关签发的大副证书。先后在“STELLA HAMAL”轮及“UNITED TENORIO”轮担任三副职务，于 2015 年 11 月 17 日到“VOGE CHALLENGER”轮担任三副职务。

水手 NAY MYO NAING，男，缅甸籍，1991 年 2 月出生，持有缅甸主管机关签发的值班水手证书。于 2015 年 7 月 1 日到“VOGE CHALLENGER”轮担任值班水手职务。

2.2 “浙奉渔 13016” 船

2.2.1 船舶概况

事故发生后，根据渔船方当事人提供的渔船国籍、检验及相关安全证书，“浙奉渔 13016”船系宁波奉化市莼湖镇桐照村居民林连杰所有，该船建造、检验及登记情况如下：

船名：浙奉渔 13016 船籍港：奉化
船舶类型：双拖渔船 生产方式：拖网
船长：31.15 米 型宽：6.38 米 型深：2.95 米
总吨：135 净吨：48 主机功率：255 千瓦
建造时间及地点：2003 年 3 月/奉化市桐照船舶修造厂

该船持有奉化渔港监督签发的《渔业船舶所有权登记证书》，所有权登记证书编号（浙奉）船登（权）（2012）HY-100331 号，签发日期 2012 年 8 月 1 日；持有奉化渔港监督签发的《渔业船舶国籍证书》，国籍证书编号（浙奉）船登（籍）（2012）HY-100331 号，有效期至 2017 年 7 月 31 日。

该船持有奉化市渔船检验站签发的《渔业船舶安全证书》，检验登记号 3302000150586，渔船编码 3302832000030002，证书有效期至 2016 年 3 月 2 日。

该船持有《渔业捕捞许可证》，许可证编号（浙甬）船捕（2014）HY-101334 号。核准作业场所为浙江省 C 类渔区，作业时限为 2014 年 8 月 8 日到 2019 年 8 月 7 日（非禁（休）渔期）。

2.2.2 船员概况

本航次该船在船人员 6 名，均系舟山人，均未持有渔业船舶船员适任证书。

事发时段，船长徐社会在驾驶台值班，其余 5 人在餐厅用餐。事发后，轮机长蒋永祖、大副虞存吉、水手夏卫国 3 人落水后被附近渔船救

起，其余 3 人下落不明。

3. 气象海况及通航环境情况

3.1 气象海况

根据气象预报及当事双方陈述：事发时段，事发水域偏北风 5-6/7 级，海面风浪 3 级，涨潮流，流向西北，流速 2 节左右，海上能见度良好。

3.2 通航环境情况

事发水域位于浙江沿海外航路，同时也是舟山沿海传统渔场，亦是来往宁波舟山港与日本、韩国等国港口的商船习惯航路，水域船舶航行作业密度高，通航环境复杂。

4. 事故经过

对“VOGE CHALLENGER”轮事故经过的描述主要依据船舶 AIS 记录、值班水手陈述及船舶日志等资料整理；对“浙奉渔 13016”船事故经过的描述主要依据船舶 AIS 记录及获救人员陈述整理。

4.1 “VOGE CHALLENGER”轮

2015 年 12 月 12 日 1700 时左右，“VOGE CHALLENGER”轮在舟山万邦永跃船厂修理完毕离泊开航，目的港加拿大鲁伯特王子港。离泊时，船舶艏吃水 5.12 米，艉吃水 7.01 米。

12 日 1930 时左右，船舶抵达马峙锚地锚泊，锚位 29° 52' 00" N/122° 12' 00" E。

13 日 1515 时左右，引航员登轮，船舶起锚续航，经虾峙门出口。1600 时左右，引航员离轮，驾驶台船长负责操纵船舶，大副协助，水手 AUNG TUN LINN 负责操舵。

1743 时左右，船舶主机定速航行。

2000 左右，船位 $30^{\circ} 03' 33''$ N/ $122^{\circ} 55' 37''$ E，航向 048 度，航速 12.4 节。三副和水手 NAY MYO NIANG 先后上驾驶台接班，驾驶台两部雷达开启，船舶自动舵航行，海上能见度良好。

2007-2012 时，船舶逐渐向右调整航向，改驶航向 062 度。

2013 时左右，船位 $30^{\circ} 05' 13''$ N/ $122^{\circ} 58' 2''$ E，航向 062 度，航速 12.7 节。

2027 时左右，船位 $30^{\circ} 06' 41''$ N/ $123^{\circ} 01' 12''$ E，航向 061 度，航速 12.7 节。

2028-2029 时，船舶向左调整航向约 4 度，航速不变。

2030-2032 时，船舶航向 049 ~ 073 度不定，航速约 11.5 节。

据水手 NAY MYO NIANG 陈述：2020 ~ 2030 时期间，三副命令其前往驾驶台后部的洗手间清洗茶杯。约 5 分钟后水手返回驾驶室，肉眼发现 3-4 条渔船位于本船船艏左前方，其中一条较近，水手判断渔船可能穿越本船船艏。随后，三副命令水手前往船长房间（位于驾驶台下一层）通知船长上驾驶台，待水手通知并与船长返回驾驶台时，先前发现的与本船相距较近的渔船已经消失。

船长上驾驶台后，命令改自动舵为手操舵，并把定。

2033 时左右，船舶航向 053 度，航速 11.8 节。此后，船舶沿航向约 053 度继续向东北方向行驶。

5.2 “浙奉渔 13016” 船

2015 年 12 月 10 日 1500 时左右，“浙奉渔 13016” 船由沈家门水产码头离泊开航，驶往 186、187 渔区从事拖网捕捞作业。

13 日 1900 时左右，船位 $30^{\circ} 06' 40''$ N / $123^{\circ} 01' 50''$ E，航向 348 度，航速 5.4 节。船长徐社会接替大副虞存吉驾驶台值班。随后船舶

起网将捕捞上的鱼货卸至甲板，然后释放另一顶网具，继续在 186 渔区进行拖网捕捞作业。下网完毕后，大副虞存吉、轮机长蒋永祖、水手夏卫国、水手虞云康开始在甲板清理鱼货。

据获救船员陈述：船舶作业期间显示前后桅灯、左右舷灯、尾灯，甲板和船尾各一盏工作照明灯，前桅另显示一盏大功率工作灯，驾驶台桅杆显示绿白灯。

1942 时左右，船位 $30^{\circ} 09' 26''$ N/ $123^{\circ} 01' 42''$ E，航向 183 度，航速 3.4 节。

2012 时左右，船位 $30^{\circ} 07' 50''$ N/ $123^{\circ} 01' 40''$ E，航向 187 度，航速 2.9 节。

2015 时左右，甲板鱼货清理完毕，4 名船员陆续返回船舱休息准备吃饭。

2022 时左右，船位 $30^{\circ} 07' 18''$ N/ $123^{\circ} 01' 41''$ E，航向 179 度，航速 3.0 节。大副虞存吉、轮机长蒋永祖、水手夏卫国、水手虞云康及厨师陈赛国 5 人分别前往餐厅用餐。

据获救船员陈述：5 人在餐厅用餐期间，约碰撞前一分钟大副听到本船喇叭响起，并看到本船发出的探照灯光，同时通过餐厅右侧门看到舷外有他船白色灯光。随后，水手夏卫国由餐厅右侧门至右舷甲板走廊查看，发现一大轮船艏朝本船驶近，即大声呼喊“大船来撞了”，其余人员随即也从餐厅迅速向船外逃生。

在船员向外逃生过程中，渔船与来船发生碰撞。碰撞造成渔船向左倾斜，大副虞存吉，轮机长蒋永祖、水手夏卫国、水手虞云康 4 人分别落入海中，厨师陈赛国在逃生过程中下落不明。来船与渔船分离后，落水 4 人通过作业渔网爬上船尾主甲板，发现船舶机舱进水，船舶失电，

船体左倾，4人设法点燃船上煤气罐发出明火以引起他船注意。

2045 时左右，渔船进水沉没，4人再次落入海中。大副虞存吉，轮机长蒋永祖、水手夏卫国3人被前来救助的“浙奉渔 21082”船救起，水手虞云康失踪。

5. 事故损失

本起事故造成“浙奉渔 13016”船沉没，随船货物及渔具全部灭失，船上6人，3人获救、3人失踪。

6. 肇事船认定及碰撞相关要素的确认

6.1 肇事船认定

1. 事故报案信息：2015年12月13日2103时左右，浙江省海上搜救中心接到EPRIB报警信息：“浙奉渔 13016”船（MMSI412438617）在东福山以东海域遇险，遇险概位 $30^{\circ} 07' .1N/123^{\circ} 01' .7E$ 。经险情核实，确定“浙奉渔 13016”船系与他船碰撞后沉没遇险。

2. “浙奉渔 13016”船获救人员陈述：12月13日2023-2030时，“浙奉渔 13016”船在186渔区由北向南拖网作业时，一艘大轮与船尾右舷发生碰撞，大轮船名不详，甲板距水面约20米，肇事后大轮驶离现场，碰撞造成渔船机舱进水，后沉没。

3. 事发水域事发时段船舶AIS航迹记录：12月13日2000-2100时，AIS系统记录显示有“MING FA”轮与“VOGE CHALLENGER”轮两艘货船航经“浙奉渔 13016”船作业水域，其中：

(1) “MING FA”轮（船长83.75米，总吨2028）朝西南方向航行，经分析比对“MING FA”轮与“浙奉渔 13016”船航迹并对“MING FA”轮现场调查核实，排除“MING FA”轮与“浙奉渔 13016”船碰撞可能性；

(2) “VOGE CHALLENGER”轮（船长229米，总吨43507）朝东北方

向航行，20时29分27秒船位 $30^{\circ}06'50.760''\text{N}/123^{\circ}01'31.368''\text{E}$ 与“浙奉渔13016”船20时29分17秒船位 $30^{\circ}06'57.301''\text{N}/123^{\circ}01'40.908''\text{E}$ 相距约326米。

4. “VOGE CHALLENGER”轮船体勘验：船舶球鼻艏区域存在多处新的划擦痕迹，划痕高度自水线向上0~3米不等；船艏左舷6米水尺标志处有一长约6米的水平划痕，且划痕处附着外来蓝色油漆与“浙奉渔13016”船体油漆颜色一致。“VOGE CHALLENGER”轮船长对船艏划擦痕迹未能做出合理解释。

5. “VOGE CHALLENGER”轮值班水手陈述：13日2020时~2030时，其在驾驶台值班期间，曾肉眼发现本船左前方接近船艏位置有一疑似渔船（通过所显示灯光判断），距离很近，并判断其可能穿越本船船艏。此后，值班水手根据值班三副指令前往船长房间通知船长上驾驶台，待其返回驾驶台再次观察时未发现此前看到的那艘渔船。

综合考虑以上因素，调查组认定“VOGE CHALLENGER”轮与“浙奉渔13016”船碰撞事实存在。

6.2 碰撞相关要素确认

1. 碰撞时间及地点。根据“VOGE CHALLENGER”轮20时29分27秒船位与“浙奉渔13016”船20时29分17秒船位比对分析，考虑“VOGE CHALLENGER”轮船艏至生活区长度约204米，调查组经分析推定碰撞最可能发生时间为20时29分41秒，碰撞地点 $30^{\circ}06'52.33''\text{N}/123^{\circ}01'34.27''\text{E}$ （“VOGE CHALLENGER”轮船位）。

20时29分41秒，“VOGE CHALLENGER”轮船位 $30^{\circ}06'52.33''\text{N}/123^{\circ}01'34.27''\text{E}$ （根据该船20时29分27秒船位，航向058，航速12.7节推定），“浙奉渔13016”船位 $30^{\circ}06'56.10''\text{N}/123^{\circ}01'40.86''\text{E}$ （根据该

船 20 时 29 分 17 秒船位,20 时 26 分 17 秒-20 时 29 分 17 秒平均航向 182、平均航速 3.0 节推定), 此时两船距离约 210 米, 方位 057 度。

2. 碰撞态势。综合考虑两船事发前航向与航速以及对两船碰撞时间和地点的分析, 结合“浙奉渔 13016”船获救船员陈述及“VOGE CHALLENGER”轮船体勘验, 调查组认定最有可能碰撞态势为: “VOGE CHALLENGER”轮船球鼻艏与“浙奉渔 13016”船尾右舷机舱部位发生碰撞, 碰撞角度约 60 度。碰撞发生时, “VOGE CHALLENGER”航向约 058 度, 航速约 12 节; “浙奉渔 13016”船航向约 182 度, 航速约 3 节。

7. 事故原因分析及责任认定

本起事故发生在舟山外海开阔水域, 事发时段事发水域能见度良好。事发前“浙奉渔 13016”船以航速约 3 节、航向约 182 度由北向南进行拖网捕捞作业; “VOGE CHALLENGER”轮以航速约 12.7 节、航向约 062 度朝东北方向行驶。“浙奉渔 13016”船为正在从事捕鱼作业的船舶, “VOGE CHALLENGER”轮为在航机动船, 适用《1972 年国际海上避碰规则》第十八条“船舶之间的责任”条款, “VOGE CHALLENGER”轮应给“浙奉渔 13016”船让路。

7.1 避让行动认定

1. “VOGE CHALLENGER”轮

2013 时左右, 船舶航向 062 度, 航速 12.7 节。

2013-2027 时, 船舶保速保向行驶。

2028 时左右, 船舶向左调整航向约 4 度避让左舷渔船, 航速不变。

2029 时左右, “VOGE CHALLENGER”轮与“浙奉渔 13016”船发生碰撞。

2030-2032 时, 船舶航向 049-073 度不定。

2033 时左右，船舶航向 053 度，航速 11.8 节。此后，船舶沿航向 053 度左右向东北方向驶离事发水域。

2. “浙奉渔 13016” 船

2012 时左右，船舶航向 187 度，航速 2.9 节，正从事拖网捕捞作业。

2022 时左右，船舶航向 179 度，航速 3.0 节。

2023-2029 时，船舶平均航向 182 度，平均航速 3.0 节（根据 AIS 船位记录推定）。

2029 时左右，“浙奉渔 13016” 船与“VOGE CHALLENGER” 轮发生碰撞。临近碰撞前，船舶开启声光警示信号。

7.2 事故原因分析与责任认定

7.2.1 “VOGE CHALLENGER” 轮过失

1. 了望和判断碰撞危险疏忽。根据“VOGE CHALLENGER” 轮值班三副陈述：其在 2020 时左右至事发时段，曾发现本船附近有多艘渔船，但未发现有渔船与本船形成碰撞危险。分析比较“浙奉渔 13016” 船与“VOGE CHALLENGER” 轮船位，碰撞前两船间距离逐渐减小，方位保持约 051 度不变，两船间存在碰撞危险，显然“VOGE CHALLENGER” 值班三副存在了望和判断碰撞危险的疏忽，违背了《1972 年国际海上避碰规则》第五条及第七条的规定。

2. 未履行让路责任。事发前，“浙奉渔 13016” 船为正在从事捕鱼作业的船舶，“VOGE CHALLENGER” 轮为在航机动船舶，根据《1972 年国际海上避碰规则》第十八条第 1 款（3）项规定，“VOGE CHALLENGER” 轮应给“浙奉渔 13016” 船让路。本起事故中，“VOGE CHALLENGER” 轮显然在事发前未对“浙奉渔 13016” 船采取让路行动，仅在临近碰撞前（2028 时左右）采取向左转向 4 度的紧急避让行动，违背了《1972 年国际海上

避碰规则》第十八条的 1 款（3）的规定。

3. 肇事后擅自驶离现场，未及时施救，造成损失扩大。“VOGE CHALLENGER”轮与“浙奉渔 13016”船发生碰撞后，“VOGE CHALLENGER”轮未对碰撞进行核实，在不危及自身安全的情况下直接驶离事发水域，造成“浙奉渔 13016”船及在船 6 名遇险船员得不到及时救助，间接造成人员伤亡和事故损失扩大，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第三十七条的规定。

7.2.2 “浙奉渔 13016”船过失

1. 了望疏忽。根据“浙奉渔 13016”船获救船员陈述：“浙奉渔 13016”船在临近碰撞前约一分钟发出灯光及汽笛警示信号。显然“浙奉渔 13016”船值班船长未使用视觉、听觉以及适合当时环境和情况的一切可用手段保持正规的了望，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条的规定。

2. 未正确显示号灯。事发时段“浙奉渔 13016”船正在从事拖网捕捞作业，据获救船员陈述：作业期间船舶除显示前后桅灯、左右舷灯、尾灯及上绿下白环照灯等从事在航拖网捕鱼作业的规定信号外，另在甲板和船尾各有一盏工作照明灯，前桅显示一盏大功率工作灯。额外灯光的显示，影响来船对其船舶动态的判断，并影响他船正确判断两船会遇局面和采取有效的措施进行避让，违背了《1972 年国际海上避碰规则》第二十六条的规定。

综上所述，本起事故是因双方不遵守《1972 年国际海上避碰规则》等而引起的互有过失的责任事故。“VOGE CHALLENGER”轮存在了望和断碰撞危险疏忽、未履行让路责任、事发后擅自驶离现场等过失，是造成本起事故发生的主要原因，对本起事故承担主要责任，值班三副 THET WAI

AUNG 为本起事故的主要责任者；“浙奉渔 13016” 船存在了望疏忽、未正确显示号灯的过失，是造成本起事故发生的次要原因，对本起事故承担次要责任，值班船长徐社会为本起事故的次要责任者。

8. “VOGE CHALLENGER” 轮肇事逃逸行为分析与认定

在认定肇事船舶，查明事故经过和原因的同时，调查组对本起事故中“VOGE CHALLENGER” 轮事发后驶离事发水域的行为是否属于肇事逃逸行为进行了调查分析与认定。

1. 2015 年 12 月 13 日 2029 时左右，“VOGE CHALLENGER” 轮与“浙奉渔 13016” 船碰撞事故发生后，“VOGE CHALLENGER” 轮驶离事发水域；12 月 14 日，海事部门责令“VOGE CHALLENGER” 轮返港接受调查，但该轮以未发生事故为由拒绝回港接受调查；12 月 30 日，该轮抵达加拿大鲁伯特王子港后，经船体勘验确认船舶存在重大肇事嫌疑的情况下，该轮管理公司安排船长擅自离船，存在逃避调查的嫌疑。

2. 在临近碰撞前，“VOGE CHALLENGER” 轮值班三副命令水手通知船长上驾驶台，同时采取向左转向约 4 度的避让措施；碰撞发生后，船舶航向不定，表明值班三副已知晓两船当时的局面，但三副在事故调查期间，以不能清晰回忆为由，拒绝提供与事故经过相关的任何信息，不承认值班期间与他船存在碰撞危险或紧迫局面，不承认存在任何异常情况，三副的陈述与事实明显不符，系故意隐瞒事实、不配合调查。

3. 在临近碰撞前，“VOGE CHALLENGER” 轮值班三副曾采取紧急避让行动，但此后，值班三副未对避让行动的有效性进行核实、未采取措施核实两船是否发生碰撞、是否驶过让清，也未向船长报告相关情况，值班三副的做法为典型的为逃避碰撞责任而采取的逃逸行为。

综上所述，调查组认定“VOGE CHALLENGER” 轮与“浙奉渔 13016”

船碰撞事故中，尽管“VOGE CHALLENGER”轮值班三副未承认与他船发生碰撞，但其应当知道本船与“浙奉渔 13016”轮碰撞的事实。在事故发生后，“VOGE CHALLENGER”轮值班三副为逃避碰撞责任，未进行施救，也未向主管机关报告，擅自驶离现场，该行为属肇事逃逸。

9. 事故调查机构

中华人民共和国舟山海事局

事故调查报告公开专用