

说明：报告不得作为民事纠纷、刑事或行政诉讼的依据

# 滨州“3·11”“湘平江货 0355”轮 自沉事故调查报告

## 目录

一、事故简况及调查情况.....	3
(一) 事故简况.....	3
(二) 事故调查情况.....	3
(三) 报告中英文缩写.....	3
二、事故船舶、船员和船公司概况.....	3
(一) 船舶概况.....	3
(二) 船舶配员情况.....	5
(三) 船舶公司情况.....	6
三、天气海况和事故水域通航环境情况.....	7
(一) 天气海况.....	7
(二) 通航环境.....	7
四、基本要素认定.....	7
(一) 事故发生时间.....	7

(二) 事故位置.....	7
(三) 船舶状态.....	7
五、事故经过.....	8
六、应急处置情况.....	9
七、事故损失情况.....	9
八、事故原因分析.....	9
九、事故责任判定.....	10
十、对责任人的处理建议.....	11
十一、安全管理建议.....	11

## 一、事故简况及调查情况

### (一) 事故简况。

2016年3月11日0521时许，中国籍“湘平江货0355”轮（以下简称“X”轮）从黄骅港航道29号灯浮标附近过驳装载沙子约1800吨开往滨州套尔河途中，在套尔河10号灯浮标至11号灯浮标之间38°08.700'N、118°03.103'E处沉没。事故造成3人死亡，构成较大水上交通事故。

### (二) 事故调查情况。

事故发生后，山东海事局迅速成立了调查组（附件1）开展事故调查工作。调查组对事故现场进行了勘验，调查询问了获救人员及船舶所有人、经营人及其它相关人员，查阅了船舶动态管理系统和船员管理系统，核实了船舶、船员有关信息，共获取以下证据：

船舶证书3份，现场勘验记录2份，现场勘验照片60余张，询问笔录11份，船员管理系统查询信息10份，船舶检验部门勘验报告1份（附件2）。

### (三) 报告中英文缩写。

AIS（自动识别系统 Automatic Identification System）

VHF（甚高频无线电话 Very High Frequency）

## 二、事故船舶、船员和船公司概况

### (一) 船舶概况。

#### 1. “X”轮基本信息。

船名	湘平江货0355	国籍	中国
船籍港	平江	船舶识别号	CN20047632702
船舶种类	散货船	船舶材质	钢质
总长	73.00米	船长	70.00米
型宽	11.40米	型深	3.80米
总吨	788	净吨	315
满载吃水	3.20米	空载吃水	1.50米
航区	A级	急流航段	J1
满载排水量	1787.52吨	空载排水量	887.52吨

货舱数量	1	水密横舱壁数	5
主机类型	内燃机	主机功率	560 千瓦
推进器	螺旋桨	推进器数目	2
建造日期	2005 年 7 月 8 日	船舶建造厂家	湖南省岳阳市造船厂
船舶所有人/ 经营人	孙晓阳		
船舶所有人/ 经营人地址	湖南省岳阳市岳阳楼区白杨坡小区		

## 2. 船舶检验情况。

“X”轮2005年在湖南省岳阳市船舶检验局进行了初次检验，2011年8月5日在岳阳港进行了换证检验，岳阳市船舶检验局于2011年8月30日为其签发了《内河船舶检验证书簿》，船检登记号为：2005B4100408。

该轮缺少相关船舶图纸，当地海事机构多次要求船东补齐图纸，但船东未按要求及时补齐图纸和申请后续的检验，该船处于脱检状态。

## 3. 船舶证书情况。

经调查，“X”轮持有船舶所有权证书、船舶国籍证书、内河船舶适航证书、内河船舶防止油污证书、内河船舶载重线证书、内河船舶吨位证书等。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	ADD60075231	/	2005-08-28
2	船舶国籍证书	ADD30065294	2010-08-27	2005-08-28
3	内河船舶适航证书	/	2012-08-27	2011-08-30
4	内河船舶防止油污证书	/	2012-08-27	2011-08-30
5	内河船舶载重线证书	/	2012-08-27	2011-08-30
6	内河船舶吨位证书	200741070091	/	2007-07-16
7	最低安全配员证书	341505050336	2010-08-27	2005-08-30

“X”轮船舶国籍证书、内河船舶适航证书、内河船舶防止油污证书、内河船舶载重线证书、最低安全配员证书均已失效。

#### 4. 船舶签证和动态报告情况。

经调查，“X”轮本航次未向滨州海事部门申请办理船舶签证，也未发现“X”轮以往任何进出港签证记录。

该轮于2016年3月10日1800时许，自黄骅港航道29号灯浮标附近驶出，夜间进入滨州套尔河，关闭AIS，未向滨州海事主管机关报告船舶动态。

#### 5. 载货和吃水情况。

据船上获救人员证实，“X”轮本航次装运沙子约1800吨，事发时“X”轮干舷高度约0.15米，根据“X”轮内河船舶检验证书簿查询该轮型深3.80米，推定本航次船舶吃水约3.65米，大于内河船舶检验证书簿载明满载吃水（内河船舶检验证书簿载明船舶满载吃水3.2米），涉嫌超载航行。

#### 6. 船舶技术状况。

“X”轮配备了雷达、VHF、AIS、测深仪等设备，未配备滨州套尔河海图。获救人员、船厂人员的笔录及船检报告均表明该轮存在船况差，锈蚀严重等维修保养不到位的情况。

### （二）船舶配员情况。

事发时，“X”轮实际在船人数共7人，分别是：

田孟辉，自称“X”轮船长，湖南益阳人，身份证号码：432302\*\*\*\*\*019，2016年2月24日到船任职。持有内河一类船长证书，适任证书编号：S432302\*\*\*\*\*019，适任证书由湖南省地方海事局2016年2月2日签发，有效期至2021年2月2日；

陈建辉，自称“X”轮水手，湖南益阳人，身份证号码：432322\*\*\*\*\*376，2016年2月24日到船任职。未持有任何船员相关证书。

王芝兰（女），自称“X”轮厨师，湖南益阳人，身份证号码：432302\*\*\*\*\*720，2016年3月8日到船任职。未持有任何

船员相关证书。

喻四和，自称本航次维修工，湖南岳阳人，身份证号码：430621\*\*\*\*\*750，2016年3月9日到船任职。未持有任何船员相关证书。

胡瑞桥，“X”轮工作人员，湖南省益阳市人，身份证号码：432322\*\*\*\*\*431，送医院后抢救无效死亡。未持有任何船员相关证书。

黄德华，“X”轮工作人员，湖南省益阳人，身份证号码：432322\*\*\*\*\*337，送医院后抢救无效死亡。未持有任何船员相关证书。

吴光福，“X”轮工作人员，湖南省益阳人，身份证号码：432322\*\*\*\*\*039，失踪后发现遗体，确认死亡。未持有任何船员相关证书。

“X”轮内河船舶最低安全配员证书签发日期为2005年08月30日，有效期至2010年08月27日。证书额定配员为7人（船长1人，大副1人，二副1人，水手2人，轮机长1人，机工1人）。除田孟辉1人持有内河船舶一类船长证书外，其余6人均无船员服务簿和适任证书，不满足内河船舶最低安全配员证书要求。

### （三）船舶公司情况。

“X”轮船舶所有人和经营人均是自然人孙晓阳。

“X”轮国籍证书登记时间为2005年8月28日，由于2001年《国内船舶运输经营资质管理规定》未对内河普通货船企业法人资格做出相应要求，因此，“X”轮船舶所有人和经营人均是自然人孙晓阳，未实施企业化经营。“X”轮国籍证书2010年8月27日到期后未换新，也未按照2008年起实施的《国内船舶运输经营资质管理规定》实施企业化经营。

“X”轮船舶实际控制人是胡瑞桥。

据“X”轮船舶所有人孙晓阳称，2015年3月份，孙晓阳与胡瑞桥商定，前者转让50%或者全部所有权给后者，由于后者没有

付款，转让未果，但船舶一直由胡瑞桥实际控制和管理；另据其他获救人员反映，胡瑞桥负责“X”轮的船舶计划、装卸货等业务，船上人员到船工作也由胡瑞桥联系雇用，并负责在船人员的工资发放。因此，认定胡瑞桥为“X”轮实际控制人。

### 三、天气海况和事故水域通航环境情况

#### （一）天气海况。

根据山东气象台预报，当地晴见多云，南风转北风5-6级。当事船员称事发时，天气晴，无风，无浪。

潮汐情况：根据海军航海保证部出版潮汐表推算，2016年3月11日套尔河潮汐情况如下：

潮时	0222 时	0744 时	1414 时	1932 时
潮高	78 厘米	264 厘米	77 厘米	262 厘米

#### （二）通航环境。

事发水域位于套尔河，套尔河南接徒骇河，北通渤海湾，全长约20海里，是滨州主要通航河流，为泥沙底质的天然航道。从套尔河口至东风港，设有20座助航灯浮标，事发水域当时水深约为5.55米，超过“X”轮满载吃水。

### 四、基本要素认定

综合现场勘验、过往船舶报告，以及“X”轮相关人员的调查笔录、通话记录，分析认定：

#### （一）事故发生时间：2016年3月11日0521时许。

该轮厨师王芝兰0518时用手机与外界通话，0521时因落水通话中止。因此认定事发时间为2016年3月11日0521时许。

#### （二）事故位置：38°08.700'N、118°03.103'E处。

经查询事发时过往船舶的报告位置及现场勘验证实，“X”轮沉船位置即事故发生位置位于滨州套尔河航道10号灯浮标至11号灯浮标之间38°08.700'N、118°03.103'E处。

#### （三）船舶状态：不适航。

1、“X”轮船舶证书均已失效。

2、“X”轮超航区航行，违法从事海上运输。该轮为内河船舶，不具备海上航行作业条件，本航次自黄骅驶往滨州，属超航区航行。

3、“X”轮不符合船舶最低安全配员要求。事发当时船上 7 人，除田孟辉 1 人持有内河船舶一类船长证书外，其余 6 人均无船员适任证书，不满足内河船舶最低安全配员证书要求，也不能满足沿海航行的配员要求。

4、“X”轮不熟悉滨州通航环境。该轮未配备套尔河海图，关闭 AIS，夜间航行过程中曾偏离主航道造成船舶搁浅。

5、“X”轮存在船况差，船底锈蚀严重等维修保养不到位情况。获救人员反映，该轮船底积水，锈蚀严重；2015 年 12 月份，“X”轮曾到船厂进坞自修，但船底锈蚀的情况依然严重；本航次装货前，该轮曾停泊于黄骅港三千吨码头附近组织船上人员修补漏洞；船舶翻沉后，海事和船检部门现场勘验发现，船底可见多处破损和修补痕迹，右部船底见一长约 40 米纵向的陈旧凹痕。

6、事发航次“X”轮涉嫌超载航行。

综上所述，“X”轮事发航次存在超航区航行、船员不适任、不熟悉滨州通航环境、船舶锈蚀破损、涉嫌超载等问题，处于不适航状态。

## 五、事故经过

以下经过是根据“X”轮有关人员的陈述和调查情况，综合分析得到的可能的事故经过：

2016 年 3 月 10 日，“X”轮在黄骅港航道 29 号灯浮标附近过驳装载沙子约 1800 吨，1800 时许起航，由船长田孟辉驾驶开往滨州套尔河 14 号灯浮标。

11 日 0200 时许，“X”轮到达滨州套尔河航道 1 号灯浮标附近，航速约 3 节。

0440 时许，“X”轮航至套尔河 10 号灯浮标附近，船艏搁浅。

0450 时许，船长田孟辉倒车脱浅并通知胡瑞桥去船艏检查，发现船舶进水，立即召集全船人员起床。

0500 时许，胡瑞桥派水手陈建辉到货舱之下的空舱检查，陈建辉发现前部船底正在进水，随即拿棉被堵漏约 1 分钟。

0510 时许，陈建辉堵漏未果回到船尾甲板，发现船在右倾。

0520 时许，船舶继续右倾，维修工喻四和看见右侧机舱门大量进水，船上人员在甲板呼救。

0521 时许，船舶翻沉，船上 7 名人员全部落水。

## 六、应急处置情况

3 月 11 日 0600 时，山东省海上搜救中心接到“X”轮（报告称“发阳 8 号”轮）翻沉报告，接报后，山东省海上搜救中心、滨州市海上搜救中心立即启动应急响应，一是组织过往船舶立即开展搜寻，协调北海救助飞行队直升机空中搜救，组织海事和有关县区政府工作人员在套尔河两岸搜寻；二是对船舱底部进行切割，敲击舱壁寻找失踪人员，在沉船现场布设围油栏，防止溢油事故；三是滨州市海上搜救中心召集成员单位召开紧急会议，成立相应工作组，做好搜救及善后工作。

11 日 0610 时，“鑫源 198”轮发现并救起 6 名落水船员。

14 日 1200 时，失踪人员吴光福被发现，搜救行动结束。

15 日 0843 时，“X”轮打捞扶正。

16 日，“X”轮被拖至船厂。

## 七、事故损失情况

事故造成 3 人死亡，“X”轮沉没，所载 1800 吨沙子全部损失，直接经济损失约 442 万元人民币。

## 八、事故原因分析

### （一）直接原因。

“X”轮在超载和船底锈蚀严重情况下，偏离航道造成搁浅致使船底破损进水，之后又盲目倒车脱浅，致使船底大量进水而翻沉。

### （二）间接原因。

1、“X”轮为内河船舶，违规超航区经营、船舶脱检和船舶

国籍证书等证书失效、船舶配员不足、维修保养不到位，事发航次涉嫌超载航行等是本次事故的重要原因。

2、“X”轮不熟悉滨州通航环境，未配备套尔河海图；夜间航行且关闭 AIS，盲目冒险航行也本次事故的重要原因。

3、“X”轮船舶所有人孙晓阳，在船舶不具备海上航行作业条件情况下，将“X”轮交予胡瑞桥从事沿海运输，未履行对船舶的安全与防污染管理责任。

4、“X”轮实际控制人胡瑞桥，安全意识淡漠，未取得相应船舶管理资质情况下，违法经营内河船舶、组织无适任资格人员超航区从事沿海运输活动。

5、“X”轮船长田孟辉，未履行船长对船舶安全管理的职责，未保障船舶和船员处于适航、适任状态。

## **九、事故责任判定**

本起事故属单方责任事故，孙晓阳、胡瑞桥、田孟辉系本起事故的主要责任人。

1.孙晓阳，“X”轮所有人，在船舶相关证书等失效的情况下，未及时按规定为船舶申请更新船舶检验部门签发的有效技术证书和申请更新船舶国籍证书等；未按标准定额为船舶配备足以保证船舶安全的合格船员，其行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第四、五、六条规定。

2.胡瑞桥，“X”轮实际控制人，未取得相应船舶管理资质情况下，违法经营内河船舶、未按标准定额为船舶配备足以保证船舶安全的合格船员；违反相关规定超航区从事沿海运输活动，其行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第六、七、九条规定。

3.田孟辉，“X”轮船长，未履行船长对船舶安全管理的职责，未保障船舶和船员处于适航、适任状态，违反相关规定超航区从事沿海运输活动，其行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第九条规定。

4、陈建辉、王芝兰、喻四和、黄德华、吴光福5人未持有合

格的职务证书和未经相应的专业技术训练在船工作，其行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第七条规定。

#### **十、对责任人的处理建议**

（一）孙晓阳、胡瑞桥和田孟辉，因上述3人的违法行为对“X”轮沉没负有重要责任，导致3人死亡，涉嫌犯罪，建议移送司法机关追究其刑事责任；同时建议根据《中华人民共和国海上海事行政处罚规定》（交通运输部令2015年第8号）相关规定给与上述3人行政处罚。

（二）建议依据《中华人民共和国海上海事行政处罚规定》（交通运输部令2015年第8号）相关规定对陈建辉、王芝兰、喻四和、黄德华和吴光福5人进行行政处罚。

#### **十一、安全管理建议**

050000SR001船舶所有人和经营人要严格按照有关法律法规的要求管理船舶，所属船舶应全部实施企业化经营，杜绝船舶超航区航行，为船舶配备符合要求的合格船员，确保营运船舶适航，并及时向船籍港主管机关申请船舶营运登记审批，要求船舶向当地主管机关报告申请签证，切实担负起安全生产主体责任。