

福州“5·16”“鸿鹏”与“皖霍邱 1819” 碰撞事故调查报告

编制单位：福建海事局

单位地址：福建省福州市西二环南路 116 号

联系方式：0591-83838857

简介

2018年5月16日0348时，辽宁省丹东鸿利海运有限公司所属干货船“鸿鹏”轮与安徽省霍邱县永安航运有限公司所属干货船“皖霍邱1819”轮在福建海坛海峡南部附近海域（概位： $25^{\circ}17' .852\text{N}/119^{\circ}39' .284\text{E}$ ）发生碰撞，事故造成“鸿鹏”轮沉没、6人死亡，构成较大水上交通事故。福建海事局依据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》规定成立事故调查组，对本起事故有关当事人和客观证据进行调查取证。经全面调查和深入分析，认定“鸿鹏”轮负碰撞事故主要责任，“皖霍邱1819”轮负次要责任；“皖霍邱1819”轮肇事逃逸，未履行法定救助和事故报告义务，对事故损害扩大负有重要责任；霍邱县永安航运有限公司未有效履行船舶安全与防污染管理职责，对事故发生负有重要管理责任。

目录

1. 事故简况.....	1
2. 专业术语和标准用语标示.....	1
3. 事故调查取证情况.....	1
3.1 船舶资料.....	1
3.2 船舶状况.....	4
3.3 人员情况.....	5
3.4 环境因素.....	7
3.5 管理因素.....	7
3.6 污染情况.....	9
3.7 沉船探摸情况.....	10
4. 重要事故要素认定.....	11
4.1 “皖霍邱 1819” 轮肇事认定.....	11
4.2 “皖霍邱 1819” 轮逃逸认定.....	14
4.3 事发前双方船舶运动态势.....	14
4.4 事故时间和地点.....	15
4.5 碰撞部位和角度.....	15
5. 事故经过.....	15
5.1 “鸿鹏” 轮.....	15
5.2 “皖霍邱 1819” 轮.....	19
6. 应急处置和搜救情况.....	19
7. 事故损失情况.....	20
8. 事故原因分析.....	21
8.1 直接原因.....	21
8.2 间接原因.....	22
8.3 事故损害扩大重要原因.....	23
9. 责任认定.....	23
9.1 不安全行为分析.....	23
9.2 责任认定.....	24
10. 调查发现的其他问题.....	24
11. 责任人和责任单位处理建议.....	25
11.1 司法移送建议.....	25
11.2 其他处理建议.....	25
12. 安全管理建议.....	26
13. 附件.....	26

1. 事故简况

2018年5月16日0348时，辽宁省丹东鸿利海运有限公司所属干货船“鸿鹏”轮与安徽省霍邱县永安航运有限公司所属干货船“皖霍邱1819”轮在福建海坛海峡南部附近海域（概位： $25^{\circ}17' .852N/119^{\circ}39' .284E$ ）发生碰撞，事故造成“鸿鹏”轮沉没、6人死亡，未造成海域污染，构成较大水上交通事故。

2. 专业术语和标准用语标示

DOC：航运公司安全营运与防污染能力符合证明；

SMC：船舶安全管理证书；

AIS：船舶自动识别系统；

VTS：船舶交通管理系统；

CCTV：闭路电视监控系统；

VHF：甚高频无线电话。

3. 事故调查取证情况

事故发生后，按照《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》等法律法规规定，福建海事局成立事故调查组，对本起事故有关的当事人和客观证据进行调查取证，主要情况如下：

3.1 船舶资料

3.1.1 “鸿鹏”轮

船名	鸿鹏	曾用名	——
船籍港	丹东	船舶种类	干货船

船舶识别号	CN20078219687	初次登记号	030208000077
船体材料	钢质	总吨	2985
净吨	1672	参考载货量	5118 吨
总长	99.80 米	型宽	15.80 米
型深	7.10 米	满载吃水	5.650 米
排水量(满载)	6773.100 吨	排水量(空载)	3547.000 吨
航区	近海	主机功率	1765 千瓦
建造厂家/ 完工日期	巢湖市迎江船舶修造有限公司/2008 年 8 月 28 日		
船舶所有人/ 地址	丹东鸿利海运有限公司/丹东市滨江中路 153-7 号 104-3 室		
船舶经营人/ 地址	丹东鸿利海运有限公司/丹东市滨江中路 153-7 号 104-3 室		
船舶登记照片			

表 1：“鸿鹏”轮船舶资料

3.1.2 “皖霍邱 1819” 轮

船名	皖霍邱 1819	曾用名	——
船籍港	六安	船舶种类	干货船
船体材料	钢质	总吨	5199
净吨	2911	参考载货量	9980 吨
总长	111.90 米	型宽	19.00 米
型深	8.20 米	满载吃水	7.300 米
排水量(满载)	12611.950 吨	排水量(空载)	2933.450 吨
航区	内河 A 级	主机功率	1470 千瓦
建造厂家/ 完工日期	南通金德钢结构有限公司/2011 年 6 月 15 日		
船舶所有人/ 地址	王某忠/安徽省霍邱县城西湖乡沔湖村船舶 176 号		
船舶经营人/ 地址	霍邱县永安航运有限公司/安徽省六安市霍邱县城关东湖西路 17 号		
船舶登记照片			

表 2：“皖霍邱 1819” 轮船舶资料

3.2 船舶状况

3.2.1 船舶登记、营运许可情况

“鸿鹏”轮船舶登记证书齐全、有效(证书清单详见附件1)，该轮《船舶国籍证书》由丹东海事局于2013年8月1日签发，船籍港：丹东，有效期至2018年7月31日。该轮《船舶营业运输许可证》由辽宁省交通厅水路运输管理局于2017年9月25日签发，核定的经营范围为国内沿海及长江中下游普通货物运输，证书有效期至2020年9月24日。

“皖霍邱 1819”轮船舶登记证书齐全(证书清单详见附件2)，该轮《船舶国籍证书》由安徽省六安市地方海事局于2016年6月13日签发，船籍港：六安，有效期至2021年6月12日。该轮《船舶营业运输许可证》由安徽省港航管理局于2016年6月13日签发，核定的经营范围为长江中下游及其支流省际普通货物运输，证书有效期至2021年6月13日。

3.2.2 船舶检验情况

“鸿鹏”轮船舶检验证书齐全、有效，事故发生前最近一次船舶检验，由辽宁省船舶检验局丹东检验处于2017年8月16日在福安港对该轮实施年度检验，并签发《海上货船适航证书》，有效期至2018年9月9日。

“皖霍邱 1819”轮船舶检验证书齐全、有效，事故发生前最近一次船舶检验，由安徽省船舶检验局(六安)于2017年11

月 8 日在南京港对该轮实施换证检验，并签发《内河船舶适航证书》，航区为内河 A 级，有效期至 2018 年 6 月 14 日。

3.2.3 船舶安检情况

“鸿鹏”轮最近一次船旗国监督检查，由江苏泰州海事局于 2018 年 3 月 19 日在靖江港对该轮进行检查，共发现 7 项缺陷，处理意见 4 项开航前纠正、2 项十四天内纠正、1 项其他措施（行政调查）。安检缺陷与事故原因无直接关联。

“皖霍邱 1819”轮最近一次船旗国监督检查，由九江港区海事处于 2016 年 12 月 16 日在九江港对该轮进行检查；自此后至事故发生之日，该轮未接受船舶安检。

3.3 人员情况

3.3.1 “鸿鹏”轮

该轮《船舶最低安全配员证书》要求配备船长、大副、三副、轮机长、大管轮各 1 人，值班水手 3 人，值班机工 2 人，1 名专职或 2 名兼职 GMDSS 操作员。本航次该轮实际在船 11 人，职务船员配备满足《船舶最低安全配员证书》要求。其中，大厨高某耀未持有任何有效船员证书。事故主要当事船员情况如下：

船长林某春，男，1969 年 12 月 17 日出生，2016 年开始持有江苏海事局签发的 500-3000 总吨船长适任证书，证书编号：BJB1212016024XX，有效期至 2021 年 6 月 14 日。2017 年 6 月上船任职。事发当时船长林某春在房间休息。

大副郭某牌，男，1971年1月9日出生，2016年开始持有江苏海事局签发的500-3000总吨的大副适任证书，证书编号：BJA1222016037XX，有效期至2021年6月21日。2017年10月上船任职。事发当时大副郭某牌在驾驶台指挥船舶航行（大副值班时段0300-0700时）。

值班水手李某怀，男，1972年12月29日出生，持有长江海事局签发的500总吨及以上值班水手适任证书，证书编号：AFG1462016190XX，有效期至2037年12月29日。2018年4月上船任职。事发当时值班水手李某怀在驾驶台操舵。

3.3.2 “皖霍邱 1819” 轮

该轮《船舶最低安全配员证书（内河船舶）》要求配备一类船长、大副、三副、轮机长、二管轮各1人，值班水手2人，值班机工1人。本航次该轮实际在船2人，船员配备不满足《船舶最低安全配员证书》要求，缺少大副、三副、二管轮各1人以及值班水手2人、值班机工1人。事故主要当事船员情况如下：

船长张某明，男，1984年3月21日出生，持有安徽省地方海事局签发的1000总吨及以上的内河船舶一类船长适任证书，证书编号S342423198403218XXX，有效期至2019年12月22日。2016年上船任职。事发当时船长张某明在房间休息。

轮机长王某勤，女，1986年7月8日出生，持有安徽省地方海事局签发的500千瓦及以上的内河船舶一类轮机长适任证

书，证书编号 S3424231986070801XX，有效期至 2020 年 11 月 30 日。2016 年上船任职。事发当时轮机长王某勤在房间休息。

3.4 环境因素

3.4.1 气象海况

根据福建省海洋预报台气象资料、“鸿鹏”轮船员询问笔录等，事发海域偏南风 3-4 级、阵风 4-5 级，轻到中浪，浪高 0.5-1.5 米。事发时能见度良好。

经查《潮汐表》，事发海域（海坛海峡南部，观测基站为平潭）属正规半日潮，5 月 15 日（农历四月初一）为大潮，2347 时为最高潮、潮高 779cm，16 日 0652 时为最低潮、潮高 161cm，事发时该水域正在落潮、水流较急。根据“鸿鹏”轮船员询问笔录、兴化水道海图（图号 62631，2015 年 3 月出版，改正通告 2015-321）、福建省海洋预报台出具的《落水人员漂移轨迹预报》等资料，事发时流向东南东，流速约 3-4 节。

3.4.2 事故水域通航环境

事发水域位于福建海坛海峡南部、福州江阴引航备用锚地北侧附近水域，水深约 16-17 米，为中小型船舶航经海坛海峡的习惯航路。事发时该水域仅“皖霍邱 1819”一艘锚泊船，锚泊位置距离江阴引航备用锚地外北侧约 0.18 海里。

3.5 管理因素

3.5.1 “鸿鹏”轮

“鸿鹏”轮船舶所有人、经营人均为丹东鸿利海运有限公司，该公司于2003年8月成立，法人代表蒋某何，公司主要从事国内沿海及长江中下游普通货船运输业务，至事故发生之日公司登记船舶共8艘。公司于2015年9月8日与丹东银海轮船海运有限公司签订《船舶委托管理协议》，后者作为“鸿鹏”轮船舶管理人，委托期限至2017年9月7日，期满协议有效期自动延长。

丹东银海轮船海运有限公司于2002年12月成立，法人代表高某，公司主要经营国内沿海及长江中下游普通货船运输，其他货船海务、机务管理和安全与防污染管理等业务。公司于2012年5月25日首次取得辽宁海事局签发的DOC；2017年6月9日换证取得丹东海事局签发的散货船及其他货船船种的DOC，证书编号：01D101，有效期至2022年6月8日。至本起事故发生之日公司体系内船舶共20艘。“鸿鹏”轮于2015年5月8日取得辽宁海事局签发的SMC，证书编号01D101012，有效期至2020年5月20日；2018年4月15日，丹东海事局对“鸿鹏”轮进行了中间审核。

经查，丹东银海轮船海运有限公司安全管理存在以下问题：

（一）公司从事船舶管理业务，海务部经理持有甲类一等船长证书，但无实际担任船长的资历，不满足《国内水路运输辅助业管理规定》第六条要求。

（二）“鸿鹏”轮船长、轮机长上船前未按照体系要求到公司进行培训（仅通过电话、微信进行培训）；公司运务部未对船

长进行货载及管理的培训考核；人事部未对除船长和轮机长以外的其他船员实施应聘前审核及培训考核。

（三）公司未掌握“鸿鹏”轮的航次计划，未按照航次任务要求对该轮进行货物配积载指导。

3.5.2 “皖霍邱 1819” 轮

“皖霍邱 1819” 轮船舶所有人为王某忠个人，船舶经营人为霍邱县永安航运有限公司。2016 年 6 月 13 日，王某忠与霍邱县永安航运有限公司签订“皖霍邱 1819” 轮光船租赁合同，合同期至 2021 年 6 月 12 日。霍邱县永安航运有限公司于 2004 年 9 月 22 日成立，法人代表为何某才，公司于 2018 年 4 月 30 日取得六安市港航管理局签发的《国内水路运输经营许可证》，有效期至 2023 年 4 月 30 日，主要从事长江干线中下游及支流省际普通货物运输业务。至事故发生之日，公司管理船舶共 119 艘。

经查，霍邱县永安航运有限公司未配备岸基海务、机务管理人员，未建立相关安全管理台账，对所属船舶“代而不管”，未掌握所管理船舶动态，未能在船员配备和调动、船舶及设备维护、应急响应等方面有效履行船舶安全与防污染管理职责。

3.6 污染情况

根据“鸿鹏”轮获救船员询问笔录，该轮事发时 NO.1 和 NO.2 重油舱各存有重油约 10 吨，轻油舱存有轻油约 5 吨。2018 年 6 月 7 日至 12 日，正利海洋工程有限公司对沉船进行抽油作业，

共抽取油水混合物 149.35 吨。截至本报告完成之日，沉船海域未发现污染情况。

3.7 沉船探摸情况

根据正力海洋工程有限公司出具的《“鸿鹏”轮沉船探摸报告》，沉船有关情况如下：

测寻时间：2018 年 05 月 21 日；

沉船位置：25° 17' .852N/119° 39' .284E；

沉船艏向：约 315° ；

沉船状态：沉船基本正坐；

沉船破损情况：船体左舷第一货舱后舱壁往前的 Fr82 至 Fr92 之间，海床上约 2 米的位置，有一个上边长约 4.8 米，下边长约 5.4 米，前边最高处约 1.6 米的不规则破口，前面破口下端有一条长约 0.7 米的斜裂缝，裂缝底端离海床约 0.4 米，破口最高点离主甲板约 2.3 米；第一货舱后部左舷甲板边的挡浪板破损。

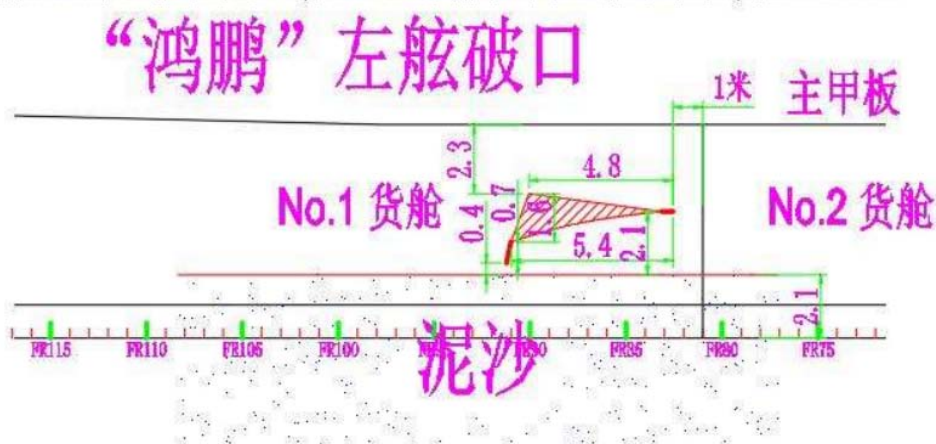


图 1：“鸿鹏”轮左舷破口示意图

4. 重要事故要素认定

4.1 “皖霍邱 1819” 轮肇事认定

事发前，当事两船 AIS 均处于关闭状态；碰撞发生后，“鸿鹏”轮沉没，另一肇事船驶离事故现场。调查组根据“鸿鹏”轮获救船员和“皖霍邱 1819”轮船员询问笔录，并调取 VTS 关于肇事船雷达回波记录、AIS 轨迹记录（MMSI: 413678980）、常熟海事局“海巡 06832” CCTV 监控录像、江苏苏通大桥 CCTV 监控录像等证据，调阅事发时段事故水域手机通联记录，调查了解“皖霍邱 1819”轮事发后修船情况并进行现场勘验，综合认定“皖霍邱 1819”轮为肇事船舶。

（一）“鸿鹏”轮获救船员询问笔录

根据“鸿鹏”轮获救的船长、大副、值班水手询问笔录，与“鸿鹏”轮发生碰撞的肇事船外形肥宽，有较为明显的江河船特征，主甲板及生活区为浅灰色，船长约 80-100 米。“皖霍邱 1819”轮符合以上外观特征。

（二）VTS、AIS、CCTV 等电子证据

根据事发时段事故水域雷达回波记录，5 月 16 日 0430 时肇事船向北驶入海坛海峡，0447 时肇事船雷达回波消失。

根据平潭长泰船厂和平潭草屿渡口 CCTV 监控录像，16 日 0457 时肇事船航经平潭沃口渡口；0509 时航经平潭长泰船厂；0512 时航经平潭草屿渡口并向东行驶。

16日 0628 时，肇事船雷达回波出现在平潭东面海域，此时肇事船与 3 艘北上船（HUALONG98, MMSI: 412362530; XINYUAN19, MMSI: 413690460; HONGDA98, MMSI: 413000098）会遇并继续向北航行。

16日 1237 时，肇事船开启 AIS, AIS 显示船名为 YONGTAI89, MMSI: 413678980。该船继续北上航行，5月19日 0654 时，该船在江苏太仓水域关闭 AIS。

根据南通 VTS 回放数据，19日 0736 时许，肇事船在南通水域航经“秀海”轮船头。经调取“秀海”轮 CCTV 监控录像对比发现，肇事船船身颜色、驾驶台颜色、船舶主尺度等特征与平潭长泰船厂和草屿渡口 CCTV 监控录像、以及“鸿鹏”轮船员的描述均基本吻合，但因距离较远、无法获知船名。

19日 0905 时，肇事船驶入常熟白茆沙锚地抛锚。1014 时，江苏海事局“海巡 06832”与肇事船会遇。调取“海巡 06832”CCTV 监控录像对比发现，肇事船外观特征与此前获取信息一致，并获知肇事船船名为“皖霍邱 1819”。



图 2、图 3：“海巡 06832” CCTV 录像截图

19日1740时，“皖霍邱1819”轮起锚往长江上游方向航行，1832时该轮通过苏通大桥，1910时该轮进入常熟砂石临时过驳锚地。

（三）常熟砂石临时过驳区调查

经调取常熟砂石临时过驳区5月20日、21日港务巡航船CCTV监控录像以及该过驳区船舶装卸作业记录，20日“皖霍邱1819”轮靠泊“姜淤吊3”进行卸砂作业，“皖霍邱1819”轮船长手机为13962991386。

（四）事发前后时段事发海域手机通联记录

调查组通过福州市公安局技侦支队一大队调取了事发前后时段事发海域附近通讯基站的通联记录，事故发生后，“皖霍邱1819”轮船长张某明所持手机（139629913XX）在该水域出现，并频繁与他人进行通话。

（五）“皖霍邱1819”轮船员询问笔录

根据调查组2018年6月21日在武汉对“皖霍邱1819”轮船长、轮机长的询问笔录，该轮承认16日凌晨在兴化湾水域锚泊期间，船舶与他船发生碰撞，导致其艏尖舱破损、右锚丢失。

（六）“皖霍邱1819”轮修船情况

根据调查组2018年6月27日在南通通盛船舶制造有限公司调查“皖霍邱1819”修船情况，2018年5月20日至30日期间，“皖霍邱1819”轮在该公司进行修船，修船前该轮损坏情况包括球鼻艏右侧凹陷并裂缝、右锚丢失（留有锚链）、右侧锚链孔

上方损坏、栏杆变形等。2018年6月29日，调查人员在江苏南通海门水域对该轮进行现场勘验，发现船舶球鼻艏右侧、右侧锚链孔等处有明显修补痕迹。

4.2 “皖霍邱 1819” 轮逃逸认定

根据“皖霍邱 1819”船员笔录，该轮明知已发生水上交通事故，为逃避法律责任，擅自驶离事发现场。根据《水上交通肇事逃逸案件调查处理规定》，综合考虑以下因素，认定该轮肇事逃逸：

（一）该轮船长丢弃 AIS 设备、销毁证据。该轮共有两台 AIS 设备，其中一台为本船 AIS，另一台设备可以更改船名。事发航次该轮使用可更改船名的 AIS，南下开往福建水域时使用“QIN HAI 819”船名；碰撞发生后使用“YONG TAI 89”船名，5月19日该轮驶入江苏水域时船长丢弃了该 AIS 设备。

（二）该轮船长明知发生碰撞事故而仍然驶离事故现场。根据该轮船长、轮机长询问笔录，二人事发后均已明知发生碰撞事故，并进行了艏尖舱堵漏作业。

（三）该轮承认驶离事故现场是为逃避法律责任。该轮船长供述，因事故航次该轮为超航区航行，该轮为逃避有关法律责任，未向主管机关报告事故情况，也未尽一切可能救助遇难人员，在不严重危及自身安全的情况下，擅自离开事故现场。

4.3 事发前双方船舶运动态势

根据当事船舶雷达回波记录、双方当事船员询问笔录、“鸿鹏”水下探摸和“皖霍邱 1819”轮修船前损坏情况等综合分析，事故发生前，“鸿鹏”轮处于航行状态、为在航机动船，“皖霍邱 1819”轮处于锚泊状态。

4.4 事故时间和地点

根据事故双方船舶雷达回波记录，0348 时两船雷达回波重合，认定双方船舶碰撞时间为 2018 年 5 月 16 日 0348 时，对应碰撞地点为 25°18'.139N/119°39'.307E。双方船员询问笔录与上述情况基本相符。

4.5 碰撞部位和角度

根据前述有关证据，认定“鸿鹏”轮碰撞部位为左舷第一货舱后舱壁往前的 Fr82 至 Fr92 之间位置，“皖霍邱 1819”轮碰撞部位为球鼻艏右侧。

碰撞前“皖霍邱 1819”轮船艏向约 290 度，“鸿鹏”轮真航向约 190 度，“鸿鹏”轮采取右满舵避让不及即发生碰撞，认定两船碰撞角度约 80-90 度。双方船员询问笔录与上述情况基本相符。

5. 事故经过

5.1 “鸿鹏”轮

2018 年 5 月 15 日，“鸿鹏”轮装载螺纹钢 5085 吨从江苏江阴出港，船舶艏吃水 5.6 米、艉吃水 5.75 米，本航次计划开

往广东东莞。该轮原计划航线在途经平潭水域时从海坛岛东部外海南下航行。

15日下午，因外海风浪较大，船长临时改变计划航线，改从海坛海峡南下；2350时，该轮通过海坛海峡鼓屿门水域。

16日0001时，该轮关闭AIS信号。此时船长、三副在驾驶台值班。

0250时，大副郭某牌和水手李某怀先后上驾驶台准备接班。

0300时，交接班完毕后，三副离开驾驶台。

0315时，船长离开驾驶台，由大副郭某牌和水手李某怀值班，航行时手操舵，开启2部雷达和电子海图，设备工况正常。此时该轮沿海坛海峡南下，真航向215度，航速6-7节。

0343时，该轮船位 $25^{\circ}18'.729\text{N}/119^{\circ}38'.982\text{E}$ ，此时距离“皖霍邱1819”轮0.66海里，大副指挥值班水手向左转向，船头对着兴化2#红浮航行。受流压影响，该轮航迹向约171.4度，航速约7节。转向过程中大副通过雷达观测到“皖霍邱1819”轮，但未采取避让行动。

0345时，该轮船位 $25^{\circ}18'.490\text{N}/119^{\circ}39'.061\text{E}$ ，此时距离“皖霍邱1819”轮0.4海里，真航向约190度，航迹向156.6度，航速8-9节。

0347时，该轮船位 $25^{\circ}18'.231\text{N}/119^{\circ}39'.223\text{E}$ ，此时距离“皖霍邱1819”轮0.12海里，大副指令值班水手右满舵避让对方船舶。

0348 时，该轮船位 $25^{\circ}18'.139\text{N}/119^{\circ}39'.307\text{E}$ ，该轮与“皖霍邱 1819”轮发生碰撞。随后船长林某春上驾驶台，按警报铃通知全船人员；大副郭某牌到主甲板查看进水情况，发现本船已经开始下沉。

0349 时，该轮雷达回波消失。该轮最终沉没位置为 $25^{\circ}17'.852\text{N}/119^{\circ}39'.284\text{E}$ 。



图 4：双方船舶雷达回波记录

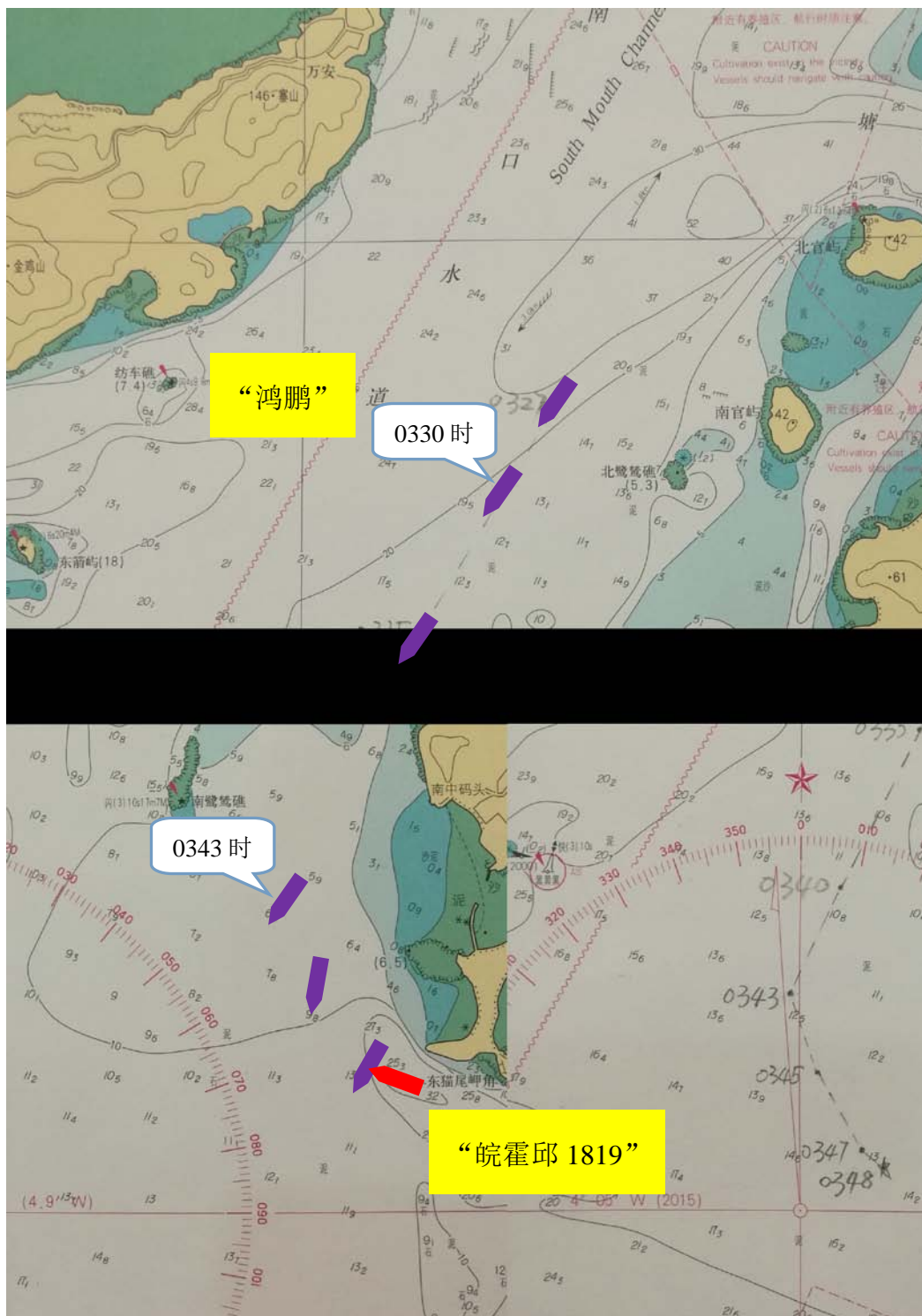


图 5：碰撞示意图

5.2 “皖霍邱 1819” 轮

2018年5月12日1700时许，该轮离开上海浦东新区利民灰库码头，空载驶往福建海域。

14日2300时，该轮到达福建兴化湾，通过海上过驳完成装砂作业，共装载海砂8000吨，完货后船舶艏吃水5.4米、艉吃水5.5米。

15日约0700时，为逃避监管，该轮驶往江阴引航备用锚地附近抛锚，抛右锚，锚位 $25^{\circ}18'.139N/119^{\circ}39'.307E$ 。此后至事发时，因风浪较大，该轮一直在该位置锚泊。

16日凌晨，该轮主、辅机关闭，全船仅船头显示一盏锚泊号灯（环照灯，蓄电池供电）。在船两名人员均在生活区房间休息，驾驶台无人值班。

0348时，该轮与“鸿鹏”轮碰撞，导致船舶艏尖舱破损，锚链断裂。船长张某明及轮机长王某勤立刻到艏尖舱进行临时堵漏作业。因锚链断裂船舶处于漂航状态。

0430时，该轮未向海事管理机构报告事故情况、未核实并救助遇难人员即驶离现场。

6. 应急处置和搜救情况

根据“鸿鹏”轮获救船员陈述，碰撞后该轮快速沉没，船上共11名船员中，3人跳海后游至草屿岛，2人抱住船舶桅杆之后被“岚南渡7号”救起。16日约0630时，游至草屿岛的船员拨打平潭综合实验区110报警，110将报警信息转至平潭综合实验

区海上搜救中心，平潭综合实验区海上搜救中心随即转报福州海上搜救中心、福建省海上搜救中心。

根据落水人员漂移轨迹预报情况，福建省海上搜救中心统一协调并立即采取以下救助措施：一是协调专业救助船“东海救111”“东海救113”及专业救助飞机B-7345赶往现场进行搜救；二是协调“海巡0805”“海巡08203”“中国渔政35136”“海警35101”等公务船艇，及“岚南渡3号”“岚南渡7号”等社会力量进行搜救；三是协调东海救助局福州基地、福州德瑞水下工程有限公司、正力海洋工程有限公司潜水员，分批次对沉船的各个舱室进行探摸搜寻；四是设置沉船虚拟标志，播发航行警告，提醒过往船舶注意避让并加强搜寻；五是通过福清市政府、平潭综合实验区管委会组织沿海乡镇力量进行沿岸滩涂搜寻；六是协调福州加利亚船舶服务有限公司负责沉船周边水域应急防污染工作。

5月17日，潜水员在沉船主甲板生活区两个舱室内发现2名失踪船员遗体；5月18日，潜水员在沉船水手房间和船长房间附近通道再次发现2名失踪船员遗体；5月19日，潜水员在机舱发现最后2名失踪船员遗体。5月20日2000时，大规模海上搜救行动终止。

7. 事故损失情况

本起事故造成“鸿鹏”轮沉没、6人死亡，事故直接经济损失约2812万元，认定本起事故为较大等级水上交通事故。

其中，“鸿鹏”轮直接经济损失约 2805 万元，包括：（一）“鸿鹏”轮沉船打捞费用 480 万元，货物打捞费用 295 万元，沉船抽油费用 180 万元；（二）事故水域清污、防污费用约 400 万元；（三）本航次“鸿鹏”轮载运 2008 捆螺纹钢、共计 5085 吨，货物进行水下拍卖，货损约 1000 万元；（四）“鸿鹏”轮打捞起浮后修船费用约 450 万元。

“皖霍邱 1819”球鼻艏右侧凹陷并裂缝、右锚丢失、锚链孔损坏、栏杆变形等，根据该轮船员询问笔录及南通通盛船舶制造有限公司修船清单，修船费用约 7 万元。

8. 事故原因分析

本起事故适用《1972 年国际海上避碰规则》（以下简称《避碰规则》）有关规定，事发时事故水域能见度良好。根据有关证据资料，综合分析事故原因如下：

8.1 直接原因

（一）“鸿鹏”轮

1. 未保持正规瞭望

该轮进入海坛海峡夜航时未能采取适合当时环境和情况的一切可用手段保持正规的瞭望，未及早发现他船并对局面做出充分估计。0343 时该轮船头朝着兴化 2#红浮转向时，才发现“皖霍邱 1819”轮，此时两船相距 0.66 海里，此时早已与“皖霍邱 1819”轮构成碰撞紧迫局面。

2. 未正确判断碰撞危险

该轮在两船相距小于 1 海里时通过雷达观测到“皖霍邱 1819”轮，但当班大副仍未对“皖霍邱 1819”轮的动态进行系统观察，错误地判断其为在航船舶。未使用适合当时环境和情况的一切可用手段判断是否存在碰撞危险，而继续指挥船舶向左转向，导致进一步形成与“皖霍邱 1819”轮的碰撞紧迫局面。

3. 未及早采取避碰行动和充分注意运用良好的船艺

该轮在近距离观测到“皖霍邱 1819”轮后仍未采取任何避碰行动，直至碰撞前 1 分钟才采取右满舵避让。未积极、及早采取避碰行动，也未充分考虑当时流速较急的因素及早采取减速、停车甚至倒车等措施，以便留有更多时间来估计局面。

（二）“皖霍邱 1819”轮

1. 未履行锚泊值班职责，未保持正规 望

该轮未按照标准定额配备足以保证船舶安全的合格船员，缺少大副、三副等驾驶员，在锚泊期间未履行锚泊值班职责，未保持正规 望。事故发生时，该轮船员均在生活区房间休息，驾驶台无人值班。

2. 未正确显示锚泊号灯。

该轮船长 111.9 米，锚泊时仅在船头显示一盏由蓄电池供电的环照灯，甲板上无其他照明。由于该轮未正确显示锚泊号灯，影响了过往船舶对其锚泊状态的正确判断。

8.2 间接原因

1. 霍邱县永安航运有限公司作为“皖霍邱 1819”轮经营人，未能在船员配备和调动、船舶及设备维护、应急反应等方面有效履行船舶安全与防污染管理职责。本事故中“皖霍邱 1819”轮配员不足、未安排驾驶台值班等过失，与公司未履行安全管理职责有关。

2. 丹东银海轮船海运有限公司作为“鸿鹏”轮管理公司，安全管理体系运行不到位，特别在岸基人员资质、船员聘用培训考核等重点环节存在严重问题。本事故中“鸿鹏”轮船员未能有效掌握夜间在狭水道航行的安全技能，与公司管理不到位有关。

8.3 事故损害扩大重要原因

事故发生后，“皖霍邱 1819”轮对本轮受损情况进行了核实并采取措施，但未充分核实对方船舶的损害情况，未尽一切可能救助遇难人员，贻误了最佳救助时机；未按规定向主管机关报告出事时间、地点、救助要求等，导致搜救部门无法及时组织力量有效开展救助行动；在明知发生碰撞且不严重危及自身安全的情况下，擅自离开事故现场。该轮以上行为一定程度造成事故损害扩大。

9. 责任认定

9.1 不安全行为分析

“鸿鹏”轮未保持正规瞭望、未正确判断碰撞危险、未及早采取有效的避碰行动，违反《避碰规则》第五条、第七条、第八条和《海上交通安全法》第九条、第十条规定。

“皖霍邱 1819”轮锚泊期间未安排驾驶台值班，违反《海上交通安全法》第九条、第十条规定和《中华人民共和国海船船员值班规则》第十二条、第十九条、第四十六条规定；未正确显示锚泊号灯，违反《避碰规则》第三十条规定。

“皖霍邱 1819”轮发生碰撞事故后，未按规定向主管机关报告出事时间、地点、救助要求等，违反《海上交通安全法》第三十四条规定；未尽一切可能救助遇难人员，在不严重危及自身安全的情况下，擅自离开事故现场，违反《海上交通安全法》第三十七条规定。

9.2 责任认定

综上所述调查事实和原因分析，本起碰撞事故属双方责任事故，“鸿鹏”轮过失程度大于“皖霍邱 1819”轮，认定“鸿鹏”轮负碰撞事故主要责任，“皖霍邱 1819”轮负次要责任。“鸿鹏”轮当班大副郭某牌是事故直接责任人。

“皖霍邱 1819”轮肇事逃逸，未履行法定救助和事故报告义务，对事故损害扩大负有重要责任。

霍邱县永安航运有限公司未有效履行船舶安全与防污染管理职责，对事故发生负有重要管理责任。

10. 调查发现的其他问题

经调查，“皖霍邱 1819”轮除事故责任外存在其他违法行为：该轮核定航区为内河 A 级，本航次到福建沿海属超航区航行，违反《海上交通安全法》第十条的规定。

11. 责任人和责任单位处理建议

11.1 司法移送建议

建议福州海事局向当地有管辖权的公安机关移送以下涉嫌犯罪情形，追究相关责任人的刑事责任：

1. 郭某牌，“鸿鹏”轮大副、事发时当班驾驶员，违反《避碰规则》第五条、第七条、第八条和《海上交通安全法》第九条规定，造成较大等级海上交通事故，其行为涉嫌构成交通肇事罪。

2. 张某明，“皖霍邱 1819”轮船长，未按规定向主管机关报告事故，未尽一切可能救助遇难人员，在不严重危及自身安全的情况下，擅自离开事故现场，其行为涉嫌构成交通肇事罪。

3. 何某才，霍邱县永安航运有限公司法人代表，未履行安全生产主体责任，未落实“皖霍邱 1819”轮船舶安全与防污染管理责任，对本起事故负有重要管理责任，其行为涉嫌构成重大责任事故罪。

11.2 其他处理建议

（一）丹东银海轮船海运有限公司安全管理体系运行不到位，特别在岸基人员资质、船员聘用培训考核等重点环节存在严重问题，建议丹东海事局对该公司进行附加审核。

（二）霍邱县永安航运有限公司未能在船员配备和调动、船舶及设备维护、应急响应等方面有效履行船舶安全与防污染管理职责，涉嫌变相出让经营资质，建议六安市港航管理局依法对该公司进行调查处理，并取消其水路运输经营资质。

(三) 建议福州海事局对前述事故责任船舶、责任船员以及“皖霍邱 1819”轮事故责任外的其他违法行为实施行政处罚。

12. 安全管理建议

(一) 双方航运公司将事故通报公司所属船队，认真吸取事故教训，举一反三，切实履行安全生产主体责任，加强对所属船舶的安全管理。加强对船员配备的管理、监控及对聘用船员适任能力的评估考核，加强和规范船员安全与防污染知识教育和培训，确保船员熟悉掌握和遵守《国际海上避碰规则》、《中华人民共和国海船船员值班规则》等有关要求。

(二) 建议安徽省地方海事局加强船籍港管理，加大对安全管理状况不良公司的日常监督力度，采取有效措施跟踪督促辖区船舶所有人、经营人落实本船籍港登记船舶的安全与防污染管理责任。

13. 附件

附件 1：“鸿鹏”轮船舶证书清单

序号	证书名称	长期标志	有效期限	备注
1	船舶最低安全配员证书	否	2018-07-31	
2	符合证明副本	否	2017-06-10	
3	安全管理证书	否	2020-05-20	
4	油污损害民事责任保险或其他财务保证证书	否	2016-12-08	
5	海上船舶吨位证书	是		
6	海上船舶载重线证书	否	2018-09-09	
7	海上客船/货船适航证书	否	2017-09-09	
8	海上船舶防止油污证书	否	2018-09-09	

附件 2：“皖霍邱 1819”轮船舶证书清单

序号	证书名称	长期标志	有效期限	备注
1	船舶国籍证书	否	2021-06-12	
2	船舶最低安全配员证书	否	2021-06-12	
3	内河船舶吨位证书	是		
4	内河船舶载重线证书	否	2017-06-14	
5	内河船舶适航证书	否	2016-06-14	
6	内河船舶防止油污证书	否	2017-06-14	

