

舟山“8·29”“喧腾禹文”轮与“浙岱渔 06308”轮碰撞事故调查报告

1. 事故简况

2018年8月29日0345时左右，安徽喧腾航运有限公司所有的“喧腾禹文”轮从衢山万南石料宕口载石子约7000吨移泊前往衢山联检锚地时，在蛇移门航道（概位： $30^{\circ}25'1.97\text{N}/122^{\circ}26'1.38\text{E}$ ）与舟山籍居民郑某君所有的岱山籍渔船“浙岱渔06308”轮发生碰撞。事故造成“浙岱渔06308”轮沉没，船上5人，其中2人获救、3人死亡，构成较大等级水上交通事故。

2. 专业术语和标准用语标示

AIS: AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM（自动识别系统）；

VHF: VERY HIGH FREQUENCY（甚高频）；

VDR: VOYAGE DATA RECORDER（船载航行数据记录仪）。

3. 调查取证情况

本起事故由舟山海事局成立调查组开展调查。调查主要围绕事故发生经过及原因、船舶情况、船员情况、公司管理情况、事发水域气象海况及通航环境情况展开。

通过查阅船舶法定文书，询问事故双方人员，调取和分析相关记录，查明了事故的经过和原因。

4. 船舶、船员及公司概况

4.1 “喧腾禹文”轮

4.1.1 船舶概况

船名：喧腾禹文 船籍港：芜湖 船舶种类：散货船

总吨：3870 净吨：2167 参考载货量：7296 吨

总长：99.80 米 船宽：17.60 米 型深：7.60 米

主机类型/功率：6210ZLC-21 型柴油机/1764.00KW

建成日期：2016 年 7 月 18 日

建造企业/地点：仪征市宏江船舶修造厂/江苏仪征

船舶所有人、经营人及地址：安徽喧腾航运有限公司/安徽省蚌埠市怀远县淝南乡

船舶管理人及地址：上海岸信海运有限公司/上海市浦东新区泥城镇

该轮持有芜湖海事局签发的《船舶国籍证书》、《船舶最低安全配员证书》。持有安徽省船舶检验局（淮河）签发的《海上货船适航证书》、有效期至 2019 年 7 月 17 日。持有上海岸信海运有限公司符合证明（副本），有效期自 2017 年 11 月 8 日至 2022 年 11 月 7 日。该轮持有上海海事局 2018 年 5 月 21 日签发的安全管理证书，有效期至 2023 年 5 月 20 日，并服从于中间审核。事发时，该轮所持证书均有效。

4.1.2 公司管理情况

上海岸信海运有限公司成立于 2016 年 8 月 9 日，公司主要经营国内船舶管理和国内水路运输业务。2016 年该公司取得临时符合证明。2017 年 11 月 8 日取得上海海事局签发的符合证明，

有效期至 2022 年 11 月 7 日并服从于年度审核。公司共管理船舶 10 艘，其中自有船舶 4 艘、挂靠船舶 6 艘。

2017 年 11 月 20 日，安徽喧腾航运有限公司和上海岸信海运有限公司签订船舶管理协议，协议约定安徽喧腾航运有限公司所有的“喧腾禹文”轮按照国内 NSM 规则的要求委托上海岸信海运有限公司管理。

调查发现，上海岸信海运有限公司不掌握事故航次“喧腾禹文”轮船长离职和船员变更情况，也不掌握该轮的航次动态。

4.1.3 船员概况

根据“喧腾禹文”轮《船舶最低安全配员证书》要求，该轮需配备船长、大副、二副、轮机长、大管轮各 1 人，值班水手和值班机工各 2 人，GMDSS 通用操作员（专职 1 名或者兼职 2 名）。事发时该轮在船人员 12 名，船长未在船，配员不满足要求。

船长谢某军，湖南益阳人，于 2018 年 8 月 28 日晚在“喧腾禹文”轮靠泊舟山衢山万南宕口后离职（未到海事部门办理解职手续）。

大副刁某超，河北衡水人，2011 年毕业于潍坊通达航海学校，2012 年开始任三副，2016 年开始任大副，2018 年 4 月开始担任“喧腾禹文”轮大副职务，事故发生时在驾驶台指挥船舶航行。据其陈述，之前有过一次蛇移门航道航行的经历。

二副胡某，江苏南京人，于 2018 年 5 月开始担任“喧腾禹文”轮二副职务，事发时在驾驶台海图室整理资料、定位。

水手李某冲，河北衡水人，事发时在驾驶台负责操舵。

4.2 “浙岱渔 06308” 轮

4.2.1 船舶概况

船名：浙岱渔 06308 船籍港：岱山

船舶类：国内捕捞船 渔船编码：3309211998120002

总吨：45 净吨：16 主机功率：88.2KW

总长：19.5 米 船宽：3.65 米 型深：1.7 米

建造地点/完工日期：舟山市岱山县南峰船厂/1998 年 12 月
20 日

船舶所有人及地址：郑某君/浙江省岱山县衢山镇后厂 2 号

该轮持有编号为（浙岱）船登（权）（2015）HY-100218 号《渔业船舶所有权登记证书》和编号为（浙岱）船登（籍）（2015）HY-100220 号《渔业船舶国籍证书》。持有舟山渔业船舶检验局签发的《渔业船舶检验证书》，船舶类型为张网渔船，核定航区为沿海航区，证书有效期至 2019 年 1 月 6 日。事发时，该轮所持证书均有效。

4.2.2 船员概况

根据《海洋渔业船舶职务船员最低配员标准》，“浙岱渔 06308”轮需要配备的职务船员最低标准为三级船长、助理船副、三级轮机长各 1 人。事发时该轮在船人员共 5 名，无人员持有助理船副、三级轮机长证书，配员不满足渔业部门相关要求。其中：

船长郑某君，舟山岱山人，持有渔业主管机关签发的二级船

长职务证书，事发时在驾驶台负责驾驶操纵。

5. 气象海况及通航环境概况

5.1 气象海况

事发水域天气晴好，能见度良好。东南到南风 6 级，阵风 7-8 级，落潮流，流向朝南，流速约 1-2 节。

5.2 通航环境情况

事发水域位于宁波舟山港蛇移门航道。蛇移门航道位于衢山岛与鼠浪湖岛之间，航道西侧为衢山万良渔港，东侧为鼠浪湖大型矿石码头，是宁波舟山港衢山港区以及舟山中部港域的公用航道，也是渔船进出万良渔港的必经水域。蛇移门航道宽 800 米，航道走向 0/180°，水深约 20-40 米，具有典型的狭水道特点。

6. 事故经过

根据事故双方相关人员调查询问笔录、陈述及 VTS 资料整理分析整理，事故经过如下：

6.1 “喧腾禹文”轮

2018 年 8 月 28 日 2000 时左右，“喧腾禹文”轮靠泊舟山衢山万南宕口装载石子。靠泊后船长谢某军离职。

29 日 0300 时左右，该轮装载石料约 7000 吨完毕，船舶平吃水 6.15 米。安徽喧腾航运有限公司指令大副离泊开航，计划移泊至衢山联检锚地锚泊，待新船长到任接班后续航。

开航时雷达设备开启，驾驶台由大副刁某超、二副胡某、水手李某冲值班，大副负责船舶驾驶、水手李某冲操舵。

0337 时左右, 船位 $30^{\circ} 25' .03N/122^{\circ} 26' .49E$, 航向 359 度, 航速 6.5 节, 该船驶入蛇移门航道。二副进入驾驶台后方海图室进行海图作业, 大副一直站在驾驶台左舷视觉了望。

0341 时左右, 船位 $30^{\circ} 25' .42N/122^{\circ} 26' .44E$, 航向 354 度, 航速 6.6 节。

0343 时左右, 船位 $30^{\circ} 25' .64N/122^{\circ} 26' .42E$, 航向 355 度, 航速 6.8 节。

0345 时左右, 站在驾驶台左舷的大副突然通过肉眼发现船首左前方约 30 米处有一小船穿越航道(后证实为“浙岱渔 06308”轮), 立即下令停车、倒车。随即两船发生碰撞, 碰撞时船位 $30^{\circ} 25' .97N/122^{\circ} 26' .38E$, 航向 355 度, 航速 6.9 节。

6.2 “浙岱渔 06308” 轮

2018 年 8 月 29 日 0338 时左右, “浙岱渔 06308” 轮从万良渔港开航, 计划穿越蛇移门航道驶往停泊在大盘岛水域的“浙岱渔运 09918” 轮(概位: $30^{\circ} 25' .85N/122^{\circ} 26' .87E$) 卸鱼货。开航时, 船长郑某君负责驾驶, 其他 4 名人员分别在甲板和船尾作业。

0340 时左右, 船位 $30^{\circ} 25' .79N/122^{\circ} 25' .61E$, 航向 103 度, 航速 7.4 节。

0341 时左右, 船位 $30^{\circ} 25' .86N/122^{\circ} 25' .86E$, 航向 066 度, 航速 7.1 节, 右舷过小蚊虫山。

0343 时左右, 船位 $30^{\circ} 25' .93N/122^{\circ} 26' .06E$, 调整航

向至 075 度，航速 7.0 节。

0344 时左右，船位 $30^{\circ} 25' .96\text{N}/122^{\circ} 26' .25\text{E}$ ，航向 088 度，航速 7.1 节。船舶开始进入并穿越蛇移门航道。

0345 时左右，船长肉眼突然发现船首右前方约 10 余米处有大船驶近（后证实为“喧腾禹文”轮），立即右转并倒车，随即“喧腾禹文”轮船首与“浙岱渔 06308”轮右舷船中处发生碰撞。碰撞时船位 $30^{\circ} 25' .97\text{N}/122^{\circ} 26' .38\text{E}$ ，航向 089 度，航速 7.2 节。

7. 搜救情况

事故发生后，“喧腾禹文”轮在向舟山市海上搜救中心报告的同时立即释放交通艇开展救助，于 0450 时救起 2 名“浙岱渔 06308”轮落水人员。

舟山市海上搜救中心接到险情报告后，立即指派协调“海巡 0732”、“海巡 07342”、“东海救 118”、“中国渔政 33021”、“中国渔政 33129”、“舟港拖 30”、“港兴拖 233”等船艇，东海救直升飞机“B-7356”以及附近渔船展开搜救。

9 月 2 日，过往船舶在事发附近水域发现 3 名遇难者遗体，后经确认为“浙岱渔 06308”轮遇险船员。

8. 事故损失

“浙岱渔 06308”轮沉没，5 名船员中 3 人死亡。

9. 事故原因及过失分析

事发前，“喧腾禹文”轮为沿蛇移门航道航行船舶，“浙岱渔

06308”轮为穿越该航道的在航机动船，两船交叉相遇致有碰撞危险，适用《1972年国际海上避碰规则》的规定。

9.1 “喧腾禹文”轮

9.1.1 了望疏忽，未能及早发现并判断碰撞危险

“喧腾禹文”轮在夜间沿航道航行期间未使用视觉、听觉以及雷达等适合当时环境和情况的一切有效手段保持正规的了望，对局面和碰撞危险作出充分的估计并断定是否存在碰撞危险，特别是未对本船与穿越蛇移门航道进出渔港的渔船可能造成的碰撞危险保持戒备，以致临近碰撞才发现来船，违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条、第七条、第八条的规定。

9.1.2 作为直航船，当发觉单凭让路船的行动不能避免碰撞时，未采取最有助于避碰的行动。

“喧腾禹文”轮作为交叉相遇局面的直航船，当发觉单凭让路船的行动不能避免碰撞时，未采取最有助于避碰的行动，违反了《1972年国际海上避碰规则》第十七条第二款的规定。

9.2 “浙岱渔06308”船

9.2.1 了望疏忽，未能及早发现并判断碰撞危险

“浙岱渔06308”在穿越航道航行时未使用视觉、听觉等适合当时环境和情况的一切有效手段保持正规的了望，对局面和碰撞危险作出充分的估计并断定是否存在碰撞危险，未对沿蛇移门航道航行船舶可能造成的碰撞危险引起特别关注，以致临近碰撞

才发现来船，违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条、第七条、第八条的规定。

9.2.2 穿越航道未尽不应妨碍义务

作为一艘长度小于20米的船舶，“浙岱渔06308”轮在穿越蛇移门航道前，未能掌握航道内的船舶通航情况，穿越航道时机选择不当，妨碍了在该航道内安全航行的船舶通行，违反了《1972年国际海上避碰规则》第九条第二款的规定。

9.2.3 作为让路船，未采取让路船的行动

作为有他船在本船右舷的船舶，“浙岱渔06308”轮应给他船让路。该轮在碰撞前采取右转并倒车，未尽可能及早地采取大幅度的行动，宽裕地让清他船，违反了《1972年国际海上避碰规则》第十六条的规定。

10. 调查中发现的其他问题

10.1 “喧腾禹文”轮部分船员未按规定办理船员任解职手续

船长谢某军于8月28日在岱山衢山离职，未到当地海事管理机构办理解职手续。

轮机长于刘某于8月28日在岱山衢山任职，接替原轮机长梁取，双方均未到当地海事管理机构办理船员任解职手续。

机工张某锋、石玮于8月24日在定海任职，未到当地海事管理机构办理任职手续。

见习机工姚某委于8月24日在定海离职，未到当地海事管理机构办理解职手续。

10.2 “浙岱渔06308”轮实际在船人员数量超过了该轮核定乘员数量

该轮《渔船船舶检验证书》中载明该轮核定乘员为4人，事发航次该轮实际在船人员5人，超过了证书上的核定乘员数量。

11. 事故结论

本起事故是由于双方互有过失引起的人为责任事故。比较双方过失程度及与事故的因果关系，调查组认定“浙岱渔06308”轮对本起事故负主要责任，船长郑某君为事故的主要责任人；“喧腾禹文”对本起事故负次要责任，大副刁某超是本起事故的次要责任人。

12. 海事调查机构

中华人民共和国舟山海事局