

福州“9·29”“全顺通”轮自沉事故调查报告

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

目录

一、事故简况.....	3
二、专业术语和标准用语标示.....	3
三、事故调查取证情况.....	3
(一) 船舶资料.....	4
(二) 船舶状况.....	4
(三) 人员情况.....	7
(四) 环境因素.....	9
(五) 管理因素.....	9
(六) 污染情况调查.....	11
(七) 沉船探摸情况.....	11
四、重要事故因素认证.....	13
(一) 船舶沉没时间.....	13
(二) 船舶沉没地点.....	13
(三) 在船人员情况.....	14
五、事故经过.....	15
六、应急处置和搜救情况.....	17
七、事故损失情况.....	18
八、事故原因分析.....	18
九、责任认定.....	19
(一) 不安全行为分析.....	19
(二) 责任认定.....	20
十、调查发现的其他问题.....	20
十一、事故责任人和责任单位处理建议.....	21
(一) 司法移送建议.....	21
(二) 其他处理建议.....	21
十二、安全管理建议.....	21
十三、附件.....	22

一、事故简况

2018年9月29日约1405时，广西钦州某海运有限公司所属干货船“全顺通”轮自广州装载钢材驶往上海途中，航经闽江口七星礁东侧约1.5海里水域（概位26°05′.4N，119°51′.2E）发生自沉事故，造成2名船员死亡，1名船员失踪，未造成海域污染，构成较大等级水上交通事故。

二、专业术语和标准用语标示

AIS: 船舶自动识别系统

VHF: 甚高频无线电话

VTS: 船舶交通管理系统

NSM: 国内安全管理

三、事故调查取证情况

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》等法律法规的规定，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：

(一) 船舶资料

船名	全顺通	曾用名	金山泉 98、金翼海、 威龙 98
船籍港	钦州	船舶种类	干货船
船体材料	钢质	总吨	2044
净吨	1144	参考载货量	3506 吨
总长	86.00 米	船宽	13.00 米
型深	6.70 米	满载吃水	5.500 米
航区	近海	主机功率	735 千瓦
建造厂家/ 完工日期	永嘉县交通造船厂/2003 年 4 月 24 日		
船舶所有人	钦州某海运有限公司		
船舶经营人	钦州某海运有限公司		

表 1：“全顺通”轮船舶资料

(二) 船舶状况

1. 船舶登记和检验情况

“全顺通”轮船舶登记证书齐全、有效（证书清单详见附件 2）。该轮持有的《船舶国籍证书》由钦州海事局于 2016 年 9 月 23 日签发，船籍港为钦州，有效期至 2021 年 9 月 22 日。

该轮曾用名“金山泉 98”、“金翼海”、“威龙 98”。建造图纸由浙江省船舶检验局审查批准，建造检验由浙江省船舶检验局温州港检验处于 2003 年 4 月 28 日完成，并签发船舶检验证书。2003 年 5 月 6 日转入福建省船舶检验局福州船舶检验处，

船名为“金山泉 98”。2005 年 7 月船名变更为“金翼海”，福建省船舶检验局对该轮实施“低质量船舶专项治理附加检验”，检查发现该轮“货舱件横舱壁、船体构件布置与存档图纸不符”、“货舱舱口围结构与图纸不符”、“货舱舱口盖结构与图纸不符”等船体结构方面的问题，该轮根据检查情况完善了船体部分图纸及强度计算资料的补充，并经重新审批。2007 年 3 月 6 日转入广西壮族自治区北海船舶检验处，船名为“威龙 98”，2011 年船名变更为“全顺通”。最近一次船舶检验为 2018 年 5 月 28 日在顺德港进行的换证检验，由广西壮族自治区北海船舶检验局实施检验，并签发编号为 201853500253 的《海上船舶检验证书簿》。其中《海上货船适航证书》有效期至 2023 年 5 月 27 日，准予航行近海航区（航线），作一般干货船用。

2. 设备工作状况

该轮主要航行设备配有 1 台雷达、1 台 AIS、1 套电子海图系统。事发前，该轮雷达、AIS、电子海图系统正常开启。

该轮救生设备包括救生衣 20 件、救生服 15 件、救生艇 1 艘（定员 14 人）、救生筏 1 只（定员 15 人）、救生圈 8 只。船舶沉没后，救生筏未能自动释放。

3. 船舶安全检查情况

“全顺通”轮最近一次船旗国监督检查，由广州黄埔海事处于 2018 年 9 月 20 日在广州港对其进行检查，共发现 8 项缺陷，处理意见均为开航前纠正。其中 7 项缺陷经复查合格，具体情况

如下：

缺陷代码	缺陷描述	处理决定
0650	救生圈及属具：四个救生圈破损、两个自亮浮灯失效	缺陷已纠正
1551	白昼信号灯：两盏信号灯不亮	缺陷已纠正
2010	应变部署表与个人应变卡：驾驶台应变部署表船员姓名未更新	缺陷已纠正
0611	救生（助）艇属具：救生艇登乘梯未与施放处地铃连接	缺陷已纠正
1275	通风筒、空气管、外罩：机舱通风筒未标示	缺陷已纠正
1550	号灯、号型、声响信号、信号旗：号钟丢失	缺陷已纠正
1550	号灯、号型、声响信号、信号旗：信号旗未标示	缺陷已纠正
1560	海图：缺黄埔港海图	开航前纠正

表 2：“全顺通”轮最近一次安检缺陷情况

4.船舶载货情况

（1）货物情况。该轮本航次先后在佛山和广州港受载货物。根据货物交接清单及水路货物运单，2018年9月19日在佛山九江战备码头装载圆钢 38 件、卷钢 47 件，共 445.354 吨；9月22日在广州港珠钢码头装载卷钢 262 件，共 3108.78 吨。佛山、广州两港所装钢材共计圆钢 38 件、卷钢 309 件，与打捞起的货物数量基本一致。

根据船员陈述，该轮广州离港时，艏吃水 5.5 米、艉吃水 5.6 米，船舶艏、艉吃水均低于其热带载重线。本航次货重 3554.134 吨，超过参考载货量约 48 吨，由于该轮已经沉没，无法获取该轮实际的压载水、淡水及船舶常数等数据，因此无法对该轮本航次是否超载进行准确认定。

(2) 积载情况。该轮共 2 个货舱，舱盖型式为钢质箱型舱口盖加帆布风雨密。根据船员询问笔录及大副所绘积载草图，货物积载及绑扎情况如下：

前舱：38 件圆钢横向装载于后部；卷钢分两层、每层 12 排装于圆钢前，底层装满每排约 8 件，少量卷钢装于上层每排约 3 件。

后舱：装载卷钢两层、每层 15 排，底层装满每排约 8 件，少量卷钢装于上层每排约 3 件。

绑扎情况：由船方绑扎（大副及 3 名水手），舱底铺设防滑橡皮垫，舱壁两侧用枕木进行了适当的固定，底层每件卷钢用三角木固定，上层卷钢用拉力带与底层卷钢捆绑。

(三) 人员情况

“全顺通”轮《最低安全配员证书》要求配备船长、大副、三副、轮机长、二管轮、三管轮各 1 人，值班水手 3 名、值班机工 2 名，一名专职或两名兼职操作员。

2018 年 9 月 20 日，广东黄埔海事处对“全顺通”轮实施 2018 入沪专项检查时，现场核对船上人员与申报情况相符，均持有有

效且符合等级要求的船员适任证书，符合配员要求。

事故发生时，该轮实际在船 11 人，申报的船员中大副、三副、二管轮及 1 名值班机工等 4 人不在船，船员配备不满足《最低安全配员证书》要求，且大厨刘某华未持有任何有效海船船员证书。主要涉事船员情况如下：

船长庄某德，男，1955 年 8 月 6 日出生，持有泉州海事局签发的 500 至 3000 总吨的船长适任证书，有效期至 2020 年 5 月 5 日。2018 年 8 月 1 日上船任职，事发时在房间休息。

值班水手俞某，男，1960 年 1 月 16 日出生，持有福建海事局签发的 500 总吨及以上值班水手适任证书，有效期至 2025 年 1 月 16 日。2018 年 7 月 24 日上船任职，事发时在驾驶台值班。

三管轮曹某珠，男，1953 年 11 月 18 日出生，持有福州海事局签发的未满 750 千瓦船舶轮机长适任证书，有效期至 2018 年 11 月 18 日。2018 年 5 月 19 日上船任职事发时在机舱值班。

值班机工林某星，男，1976 年 9 月 29 日出生，持有广西防城港海事局签发的 750 千瓦及以上值班机工适任证书，有效期至 2041 年 9 月 29 日。2018 年 6 月 2 日上船任职，在船上承担机工职责。事发时在机舱值班。

丁某茂，男，1973 年 5 月 20 日出生，持有船员服务簿和海船合格证。为该轮的实际船东，在船上负责经营和管理船舶。

（四）环境因素

1. 气象水文（海况）

根据福州市气象局提供的的黄湾岛气象信息显示，2018年9月29日下午至夜里，偏北风4-5级，阵风6-7级。据船员陈述，事发时风力5-6级，阵风7级，浪高约2米，能见度良好。

根据《潮汐表》查得，福州闽江口（川石）海域9月29日1249时为最高潮，潮高612cm，1935时为最低潮，潮高154cm，事故发生时，该水域正在退潮，流向向东，流速约1.5节。

2. 事故水域通航环境

事故发生海域位于闽江口七星礁以东附近水域，为福建沿海中小型船舶习惯航路，同时该水域也是闽江口外锚地，水深15米左右。事发时该水域附近周边有在航船“新宇航”、“顺通轮”，锚泊船“永明188”轮。

（五）管理因素

1. 法定所有人、经营人及实际船东情况

“全顺通”轮注册的船舶所有人、经营人均为钦州某海运有限公司，法人代表及总经理为高某全。该公司成立于2010年，经营范围包括国内沿海、长江中下游及珠江水系普通货船运输，水路运输许可证编号为交桂XK01XX，发证单位为广西壮族自治区港航管理局，发证日期2016年7月25日，有效期至2021年6月30日。钦州某海运有限公司登记船舶共6艘，其中4艘在营运，2艘已经停航。“全顺通”轮持有的《船舶营业运输许可

证》由广西壮族自治区港航管理局于 2016 年 5 月 30 日签发，证书有效期至 2018 年 5 月 28 日，事发时，该轮《船舶营业运输许可证》已失效。

根据钦州某海运有限公司管理人员及个体船东等相关当事人的描述，“全顺通”轮系丁某茂、高某全所有，丁某茂占较大股份，高某全占较小股分。“全顺通”轮实际由丁某茂控制和经营管理，钦州某海运有限公司未切实履行“全顺通”轮船舶经营人（所有人）的经营管理责任。

2. 管理人情况

根据钦州某海运有限公司与福州某海运有限公司签订的《船舶安全与防污染委托管理协议》，“全顺通”轮管理人为福州某海运有限公司，该公司于 2005 年 3 月成立，法人代表高某，主要从事国内沿海及长江中下游普通货船运输及国内普通货船机务、海务管理，船舶检修、保养，船舶买卖、租赁、营运及资产管理，其它船舶管理服务。公司于 2017 年 5 月 16 日取得福州海事局签发的 DOC，证书编号 07A1XX，有效期至 2022 年 6 月 22 日，年度审核签注日期为 2018 年 9 月 21 日。至本起事故发生之日，公司纳入安全管理体系管理的船舶 5 艘。

“全顺通”轮于 2015 年 12 月 28 日取得福州海事局签发的安全管理证书，编号 07A145032，有效期自 2015 年 12 月 28 日至 2020 年 12 月 27 日。该轮最近一次审核于 2017 年 5 月 4 日实施，作为公司换证审核代表船，审核发现一般不符合 5 项，未发

现严重或重大不符合情况。

经调查，福州某海运有限公司未有效履行安全管理责任，主要存在以下问题：

（1）“全顺通”轮所属管理公司福州某海运有限公司在船长、大副任职前，未能按照安全管理体系要求开展面试、安全管理体系知识培训及专业技能考核。

（2）公司不掌握船舶配员情况。“全顺通”轮船员调配由船舶个体船东丁某茂负责，本航次“全顺通”轮实际配员不满足最低安全配员要求。

（3）“全顺通”轮货物配载主要由大副吴某和船东丁某茂商量决定，公司在装货过程中未对该轮下达书面航次任务书，货物积载图未经船长审签，该轮货物运输管理背离其管理公司安全管理体系相关要求。

（六）污染情况调查

该轮沉没后，福州市海上搜救中心派出专业力量对油舱进行了封堵，并抽出船舶油舱所存燃油，事故未造成海域污染。

（七）沉船探摸情况

根据正力海洋工程有限公司提供的《“全顺通”轮沉船探摸报告》，沉船有关情况如下：

测寻时间：2018年09月30日-10月09日；

沉船位置：26°05′.397N/119°51′.237E；

沉船艏向：约060°；

沉船状态：沉船基本正坐，略有尾倾；

货物变化情况：货物基本在舱内；

沉船破损情况：沉船船体右舷后货舱口往前约 18 米的位置，有一个从舱口围到主甲板到舳龙骨的不规则漏洞，舳龙骨下因被沙淹没破损情况不知，破口上口宽 7-8 米、下口宽约 3 米；左舷后货舱的前舱口位置从舱口、主甲板至舳龙骨下 10 公分的裂开破口，再往下的位置被沙淹没破损情况不知，破洞上部宽 4-5 米、下口宽约 2.5 米；左舷货舱之间的舱壁、主甲板往下约 3-4 米位置有一道 2-3 米、宽约 10 公分的横向裂缝；货舱隔舱壁甲板往下 2-3 米的位置严重变形；左舷球鼻艏水线往上至艏楼板有众多大小不一的凹陷。

货物打捞完毕后，潜水员对沉船货舱进行探摸，发现前货舱前部有块大约 5 平方米的内底板隆起，隆起的最高点高度约为 35cm。

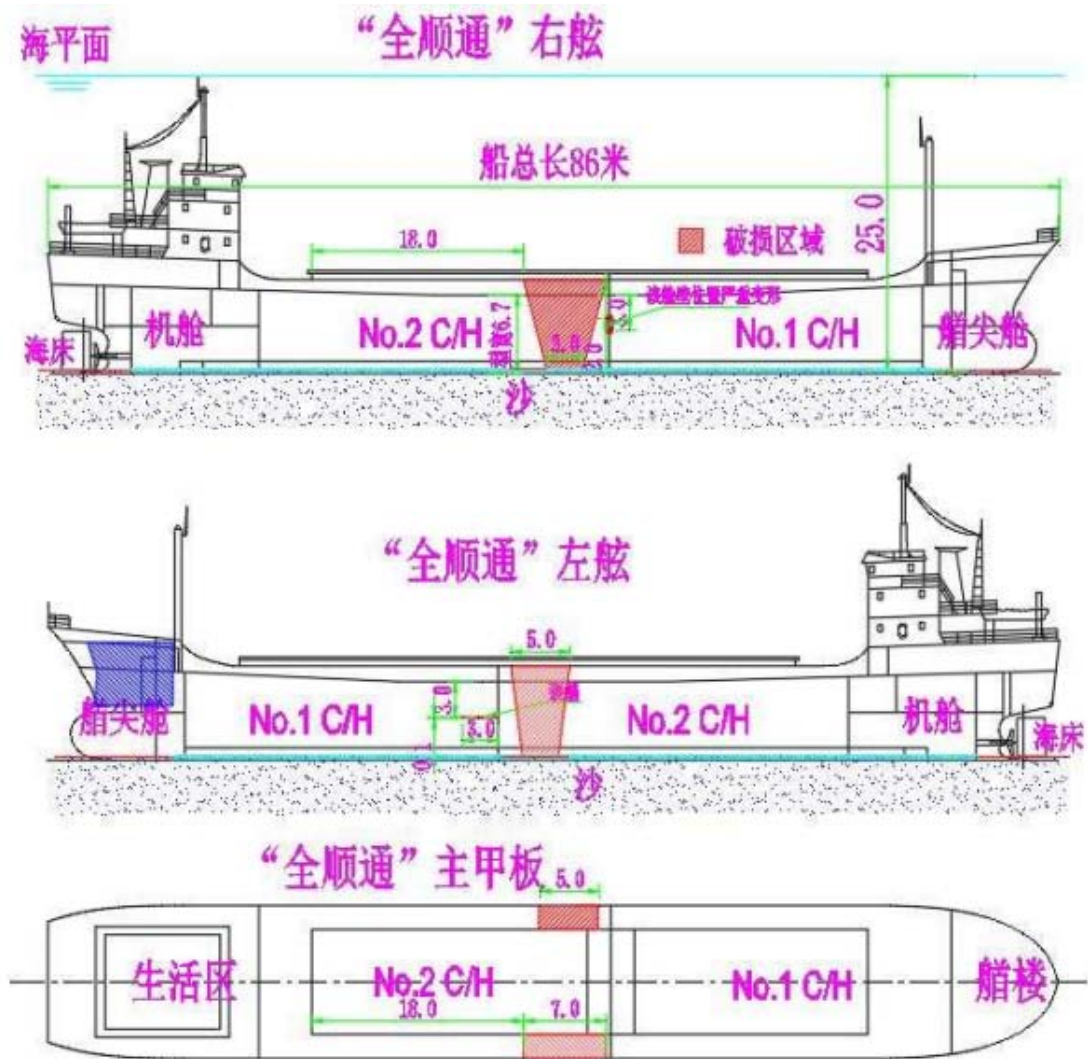


图 1：沉船沉态示意图

四、重要事故因素认证

(一) 船舶沉没时间

根据该轮 AIS 轨迹及雷达回波记录资料，2018 年 9 月 29 日 1405 时“全顺通”轮 AIS 信号和雷达回波同时消失。综上，认定该轮沉没时间为 2018 年 9 月 29 日 1405 时。

(二) 船舶沉没地点

根据 AIS 轨迹及雷达回波记录资料，该轮最后（1405 时）

雷达回波消失位置为 26°07'.4N/119°55'.5E。正力海洋工程有限公司沉船探摸报告的沉船位置与上述位置基本一致。综上，该轮沉没地点为 26°07'.4N/119°55'.5E。

（三）在船人员情况

1. “全顺通”轮船员在 2018 年 9 月 29 日最初报告遇险时，报告船上船员共 11 人，其中有 3 人失踪。

2. 船长庄某德陈述：从广州开航时，船上共 11 人，9 月 29 日约 1100 时，其离开驾驶台时，接班人员为实际船东兼船舶管事丁某茂，事发时，除 8 人获救外，只有 3 人失踪。

3. 调查人员对获救的其他 7 名船员进行调查询问时，船员纷纷改口称：船上共 14 人，除失踪 3 人外，船上另有大副、三副和机工等 3 人被一艘渔船救起，但事故发生时，没有船员看到大副、三副和机工林宜銮等 3 人。

4. 船东兼船舶管事丁某茂接受调查询问时，冒充该轮的二管轮丁某生，并称其单独被一小船救起。福州市海上搜救中心组织搜救期间，曾电话联系上丁某生，并确认事发当时丁某生不在船。

5. 船员所述的被一渔船救起的大副和机工均称，广州开航时船上 12 人，9 月 29 日，2 名见习水手从平潭上船实习。但对其他船员的调查表明，船上 2 名见习水手分别于 2018 年 4 月 18 日、2018 年 5 月 19 日上船见习，其他船员除船东兼船舶管事丁某茂外均为任职船员。此外，船员所述的被一渔船救起的 3 人均无法说明获救经过，也未能提供渔船船名、联系方式等信息。

通过对相关船员的证言分析可以得到以下结论:

(1) 船员证言相互矛盾, 其中, 船东兼船舶管事丁某茂、大副和机工林宜銮均明显提供虚假信息。

(2) 船长所述船员人数情况与该轮最初报告遇险时相符合。

综上所述, 调查组认定事故发生时, 在船人数为 11 人, 申报的船员中大副、三副、二管轮及 1 名值班机工等 4 人不在船。

五、事故经过

根据 AIS 记录数据、雷达回波记录资料及相关船员陈述, 事故经过如下:

2018 年 9 月 19 日, “全顺通”轮在佛山九江战备码头装载 445.354 吨圆钢和卷钢钢材后, 开往广州珠钢码头。

9 月 22 日约 1700 时, 该轮装载 3554.134 吨钢材从广州珠钢码头开航, 船舶艏吃水 5.5 米、艉吃水 5.6 米, 本航次计划开往上海。

25 日约 1400 时, 该轮在平潭吉钓水域抛锚。

26 日约 0830 时, 该轮起锚续航, 航行至平潭鼓屿门水域时, 因风浪较大, 风力达到 8-9 级, 阵风 10 级, 该轮掉头返回吉钓水域锚泊避风。

26 日约 1300 时, “全顺通”轮锚泊于平潭吉钓水域。

29 日约 0800 时, “全顺通”轮再次从平潭吉钓水域起锚, 此时船长庄某德和水手念某在驾驶台值班。

约 1100 时, 由丁某茂和水手俞某接班, 船长庄某德和水手

念某在交接班完毕后离开驾驶台。

1200 时，该轮船位 $25^{\circ}54'.8\text{N}/119^{\circ}44'.7\text{E}$ ，航向 24.7 度，航速 5.6 节，位于长乐石湖岛以东约 3.1 海里。

日 1300 时，该轮船位 $25^{\circ}59'.6\text{N}/119^{\circ}47'.9\text{E}$ ，航向 42.6 度，航速 5.6 节，位于七星礁五海里报告线南侧。

约 1358 时，船员发现船体剧烈震动，听见“砰砰砰”的快速且沉闷的船体擦碰声。

约 1400 时，船长庄某德发觉情况异常赶往驾驶台，到驾驶台后发现船头已经进水上浪，船舶纵倾，未出现横倾。船长庄某德判断事态严重，船舶沉没不可避免。

约 1401 时，船长庄某德随即命令值班人员按下警铃，发出全船警报，通知全体船员发生紧急情况，并大声呼喊穿上救生衣逃生。

约 1403 时，船长发布弃船命令后的短时间内，船头已经插入水下，海水已经淹没到船中位置，船头加快下沉速度。

29 日 1405 时，“全顺通”轮 AIS 信号、雷达回波消失，船舶发生沉没，位置 $26^{\circ}05'.4\text{N}/119^{\circ}51'.2\text{E}$ ，距离七星礁以东约 1.5 海里。

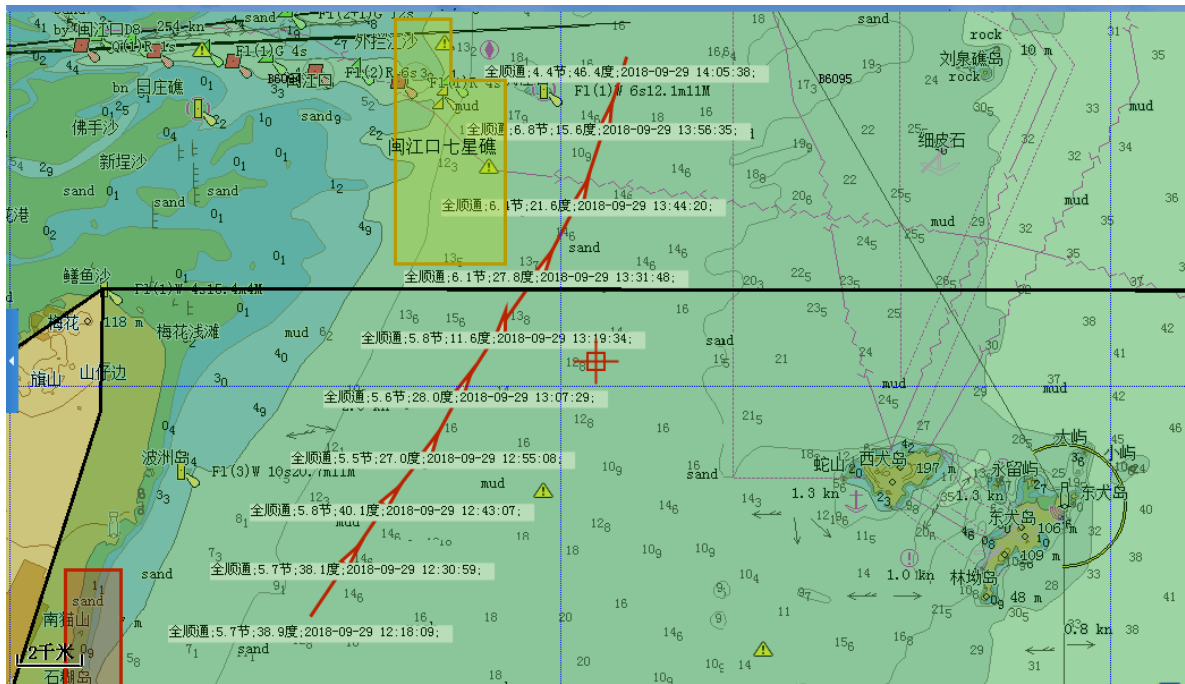


图 2：事故经过示意图

六、应急处置和搜救情况

2018年9月29日1523时，福州海上搜救中心接广西钦州籍货轮“全顺通”轮船船员报告：该轮在北上航经马祖敏感水域（连江外海七星礁东北约1.4海里水域，概位 $26^{\circ}05'.4N/119^{\circ}51'.2E$ ）处沉没，船上11人落水，其中8人被附近船舶“畅锦11”轮救起，3人失踪，请求救助。接报后，福州海上搜救中心立即启动海上搜救应急预案并组织各方力量开展海上救助工作。立即联系遇险海域附近过往船舶前往现场开展搜救；立即协调东海救助局福州基地派“东海救113”轮前往现场开展搜寻救助；报告省搜请求协调派出救助直升机开展空中搜寻；指令连江海事处派出“海巡08216”及执法人员到现场开展搜寻，并协调在松下水域执行搜救任务的“海巡0805”赶赴闽江口七星礁水域搜寻；

协调福州海洋与渔业局组织附近渔船前往现场搜寻；协调福建省公安边防总队海警第一支队派出搜救力量到现场参与搜救；协调福州船舶交通管理中心播发航行警告并安排 VTS 专窗对事发水域进行监控，不断提醒过往船舶协助搜救。

10月3日发现第1名失踪船员遗体，10月9日发现第2名失踪船员遗体。经全力搜救，仍有1名船员失踪。

七、事故损失情况

事故造成“全顺通”轮及所载货物随船沉没，2人死亡，1人失踪，未造成海洋环境污染，构成较大等级水上交通事故。

八、事故原因分析

根据当事船舶 AIS 轨迹和雷达回波记录、当事船员询问笔录、《“全顺通”轮沉船探摸报告》等证据资料，综合分析事故原因如下：

（一）“全顺通”轮船体破损导致货舱大量进水继而船舶储备浮力丧失是事故发生的直接原因。

根据调查掌握的材料，“全顺通”轮船体破损不排除以下可能原因：

1. “全顺通”轮为2003年建造的低质量船舶，不排除该轮船体结构强度存在安全隐患，重载航行中受大风大浪的影响导致船体破损；

2. “全顺通”轮货物系固不到位，航行途中遭遇受大风浪影响，船舶剧烈摇摆，货物移位导致船体局部强度超负荷，进而造

成船体结构和船体强度的损坏；

3. “全顺通”轮在航行中触碰不明物体导致船体破损。

(二) 船舶配员不足，公司疏于管理，船舶实际股东非法经营管理船舶，是事故的发生间接原因。

1. “全顺通”轮配员不足，事发当时，无适任驾驶员在驾驶台值班，该轮本航次缺少适任的大副、三副等关键职务船员，导致该轮在航行操纵、货物管理、应急处置等方面均不能满足要求。

2. 福州某海运有限公司疏于承担船舶的安全管理责任，未与船舶保持有效的岸基联系，该轮的船员调配和货物运输管理均由个体船东负责，公司不掌握船舶配员情况和载货情况，未能按照安全管理体系要求对船员开展面试、安全管理体系知识培训及专业技能考核，对船舶安全管理存在的问题检查督促不到位。

3. 钦州某海运有限公司作为“全顺通”轮登记的船舶所有人、经营人，实际未履行该轮经营管理责任，该轮实属“挂靠”经营，且存在《船舶营业运输许可证》失效后违法经营行为。

4. 实际股东丁某茂等人不具备经营条件，非法经营管理“全顺通”轮，导致该轮船员管理和配备混乱，货物运输管理不到位。

九、责任认定

(一) 不安全行为分析

“全顺通”轮未按照标准定额配备足以保证船舶安全的合格船员，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第六条规定。

福州某海运有限公司未尽到安全与防污染管理的责任和义务，放任船舶实际股东非法经营管理船舶，未与船舶保持有效的岸基联系，未能按照安全管理体系要求对船员开展教育和培训，违反《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》第五条、第十条规定。

钦州某海运有限公司，未履行该轮经营管理责任，涉嫌违反《国内水路运输管理条例》、《国内水路运输管理规定》等有关规定。

（二）责任认定

综合上述原因分析和过失行为，本起事故属单方责任事故，“全顺通”轮负事故全部责任。“全顺通”轮船长庄某德为事故直接责任人。

高某，福州某海运有限公司法人代表，未落实该轮的安全与防污染管理责任，对本起事故负有安全管理责任。

丁某茂，“全顺通”轮个体船东，船舶实际控制人，非法经营管理船舶，对本起事故发生负有安全管理责任。

十、调查发现的其他问题

“全顺通”轮雇佣无证人员在船服务、船员在接受调查时故意隐瞒事实、大副等高级船员在广州申报出港后擅自离船，涉嫌违反《中华人民共和国海上交通安全法》第七条、第四十二条和《中华人民共和国船员条例》第二十三条规定。

十一、事故责任人和责任单位处理建议

（一）司法移送建议

建议福州海事局将本起事故调查情况移送司法机关，对庄某德、高某、丁某茂等事故责任人是否涉嫌犯罪做进一步调查处理。

（二）其他处理建议

1. 建议福州海事局对福州某海运有限公司安全管理体系运行情况进行附加审核，加强对福州某海运有限公司的跟踪监督，促进其全面落实对代管船舶的安全与防污染管理责任。

2. 钦州某海运有限公司作为“全顺通”轮船舶所有人、经营人，未能保持其船舶水路运输经营资质，“全顺通”轮存在《船舶营业运输许可证》失效后违法经营行为，建议广西壮族自治区港航管理局依法对其调查处理。

3. 建议福州海事局对“全顺通”轮在本起事故中经调查发现的涉嫌违反海事行政管理秩序的行为依法实施行政处罚。

十二、安全管理建议

（一）建议福州某海运有限公司认真吸取本次事故教训，进一步加强对公司代管船舶配员情况、货物积载等方面的掌控和指导，切实履行公司所属船舶的安全管理主体责任。

（二）建议福州海事局加强辖区航运公司的日常监督力度，采取有效措施督促辖区航运公司落实安全与防污染管理责任。

（三）建议广西壮族自治区北海船舶检验局加强低质量船舶的检验，重点加强船体结构强度的检查。

十三、附件

附件 1: “全顺通” 轮船员名单; (略)

2: “全顺通” 轮船舶证书清单

附件 1：“全顺通”轮船员名单（略）

附件 2：“全顺通”轮船舶主要证书清单

序号	证书名称	长期标志	有效期限	备注
1	船舶国籍证书	否	2021-9-22	
2	船舶最低安全配员证书	否	2021-9-22	
3	安全管理证书	否	2020-12-27	
4	海上船舶吨位证书	是		
5	海上船舶载重线证书	否	2023-5-27	
6	海上货船适航证书	否	2023-5-27	
7	海上船舶防止油污证书	否	2023-5-27	
8	船舶营业运输许可证	否	2018-5-28	