

中山“3·16”“粤清远货***”船与 “中阜沙备***”船碰撞事故调查报告

2023年3月16日约1926时，清远市***船务有限公司和苏某某所属的“粤清远货***”船从中山黄圃孖沙砂场空载出港，驶往云浮的过程中，在中山市鸡鸦水道6#灯标西南方位约500米处水域（概位22° 39′ 54″ N/113° 22′ 49″ E），与郭某某所属正从事捕捞作业的“中阜沙备***”船发生碰撞，事故造成“中阜沙备***”船翻沉，“中阜沙备***”船上1人落水死亡，未造成水域污染。

事故发生后，中山黄圃海事处在中山市阜沙镇政府的统一组织领导下，依法成立事故调查组，对事故相关船舶、人员全面开展调查取证工作。调查人员全面排查了航经事发水域的船舶，赶赴云浮对嫌疑船舶进行调查，通过询问相关船员、当事人家属、目击者等，核查了事故双方船舶证书、文书资料，调取了事故相关视频资料、船舶轨迹等，对事故双方船舶进行了现场勘验，获取了相关证据材料。

经调查，这是一起双方互有过失的碰撞责任事故，事故发生的原因是：“粤清远货***”船未保持正规了望，未谨慎驾驶船舶，导致未能及早发现在本船前方捕捞作业的“中阜沙备***”船；“中阜沙备***”船未保持正规了望、捕捞作业时阻碍其他船舶正常航行、未按规定显示号灯；根据事故发生原因和过失程度，认定本次事故中“粤清远货***”船和“中阜沙备***”船过失程度相当，事故双方承担对等责任。

目 录

一、事故简况.....	3
二、调查情况.....	3
三、专业术语和标准用语标示.....	3
四、事故船舶、船员、船公司情况.....	3
五、重要事实认定.....	8
六、天气、通航环境情况.....	16
七、事故经过.....	18
八、搜救经过.....	20
九、事故损失情况.....	20
十、事故原因分析.....	20
十一、事故责任.....	22
十二、调查发现的其他问题.....	22
十三、处理建议.....	23
十四、安全管理建议.....	24

一、事故简况

2023年3月16日约1926时，清远市***船务有限公司和苏某某所属的“粤清远货***”船从中山黄圃孖沙砂场空载出港，驶往云浮的过程中，在中山市鸡鸦水道6#灯标西南方位约500米处水域（概位22° 39′ 54″ N/113° 22′ 49″ E），与郭某某所属正从事捕捞作业的“中阜沙备***”船发生碰撞，事故造成“中阜沙备***”船翻沉，“中阜沙备***”船上作业人员郭某某落水死亡，未造成水域污染。

二、调查情况

事故发生后，中山黄圃海事处在中山市阜沙镇政府的统一组织领导下，依法成立事故调查组，对事故相关船舶、人员全面开展调查取证工作。调查人员全面排查了航经事发水域的船舶，赶赴云浮对嫌疑船舶进行调查，通过询问相关船员、当事人家属、目击者等，核查了事故双方船舶证书、文书资料，调取了事故相关视频资料、船舶轨迹等，对事故双方船舶进行了现场勘验，获取了相关证据材料。

三、专业术语和标准用语标示

AIS: AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM的缩写，即船舶自动识别系统；

CCTV: CLOSED CIRCUIT TELEVISION的缩写，即闭路电视监控系统。

四、事故船舶、船员、船公司情况

（一）船舶基础数据

船名	粤清远货***	中阜沙备***
船籍港	清远	登记在中山阜沙镇
船舶种类	自卸砂船	涉渔自用船舶（钓鱼自用）
船舶识别号 / 渔船编码	CN20218**9769	发动机号XT200**4711
船体材料	钢质	木质
航区	内河A级、B级	-
总吨	2992	0.4
净吨	1047	-
总长	89.9米	约7米
船宽	18.38米	-
型深	5.1米	-
主机功率	582千瓦x2台	5.67千瓦
船舶建成日期	2022年8月8日	-
船舶建造厂	台山市***造船有限公司	-
船舶所有人	清远市***船务有限公司、苏某某	郭某某
船舶经营人	清远市***船务有限公司	-

（二）船舶情况

1.“粤清远货***” 船



图1：“粤清远货***” 船（事故后）

（1）船舶登记情况。该船持有清远海事局签发的船舶所有权证书、国籍证书，船舶所有人为清远市***船务有限公司、苏某某，国籍证书有效期至2027年8月23日。

（2）船舶检验情况。该船持有中国船级社珠海分社签发的内河船舶安全与环保证书，有效期至2028年8月7日。最近一次船舶检验是2022年8月11日在广东江门港进行的年度检验，年度检验合格。

（3）船舶安全检查情况。该轮最近一次船舶安全检查是2022年12月01日由云浮云安海事处进行的船旗国监督检查，共发现“缺少3个垃圾桶”等5项安全缺陷，均为开航前纠正，与本次事故无因果关系。

2. “中阜沙备***” 船。



图2：“中阜沙备***” 船（事故后）

该船属于涉渔自用船舶，在中山市阜沙镇城管住建和农业农村局备案，于2021年12月27日取得中山市阜沙镇城管住建和农业农村局审核确认的《阜沙镇涉渔自用船舶备案登记申请表》。

（三）船舶配员情况

1. “粤清远货***” 船

事发时，该船共有船员10人，均持有有效船员适任证书。经核查，该船配员满足《船舶最低安全配员证书》要求。事故发生时，二副罗某某驾驶船舶，水手秦某某在驾驶室值班。主要船员信息如下：

船长黄某某，广西梧州人，持有内河一类船长适任证书（证

书编号 450422*****230019)。于 2022 年 11 月 21 日上船任职，事故发生时，在房间休息。

二副罗某某，广东肇庆市人，持有内河一类船长适任证书(证书编号 441224*****0511)。于 2023 年 2 月 7 日上船任职，事故发生时，在驾驶室值班。

水手秦某某，广西梧州人，持有内河普通船员证书(证书编号 450422*****1314)。于 2023 年 2 月 26 日上船任职，事故发生时，在驾驶室值班。

轮机长黄某某，广东怀集人，持有一类轮机长证书(证书编号 441224*****0514)。于 2022 年 11 月 21 日上船任职，事故发生时，在机舱值班。

2. “中阜沙备***” 船

事故发生时，“中阜沙备***”船在船作业人员郭某某 1 人。

郭某某，男性，56 岁，身份证号码 440620*****3799，家庭住址是阜沙镇**，事故发生时正在从事捕捞作业。事发时，郭某某持有广东***船舶科技有限公司发放的渔业船员培训证明，但未取得渔业船员资格证书或海事管理机构承认的船员资格证书。

(四) 船舶载货

1. “粤清远货***” 船

该船航经事发水域时空载，艏吃水 0.5 米，艉吃水 2.5 米，船舶尾倾，船头高度较船尾高，船舶盲区较大。

2. “中阜沙备***” 船

该船打捞上岸时，船上有捕捞渔网1段、鱼获约数十斤。

（五）船舶所有人和经营人概况

1. “粤清远货***” 船。

该船舶所有人：清远市***船务有限公司、苏某某。船舶经营人：清远市***船务有限公司，法定代表人：刘某某，公司地址：清远市清城区**镇，经营范围：珠江水系内河省际及广东省内河普通货物运输（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）。

2. “中阜沙备***” 船。

该船所有人为郭某某。

（六）船舶有关设备状况

事故发生时，“粤清远货***”船的助航设备和主辅机正常，AIS、视频监控和甚高频电话正常开启，左右舷灯、前后桅灯、尾灯等航行灯正常显示。

事故发生时，“中阜沙备***”船未按规定显示号灯。约1925时，两船即将碰撞前（距离约200米），“中阜沙备***”船开始显现灯光，随即出现朝“粤清远货***”船艏照射灯光的情况。

五、重要事实认定

（一）碰撞事实分析

1. 视频分析

视频监控 1：市公安布置在中山三阳建材有限公司附近的双反监控视频（位于阜沙围堤，事发水域在该监控的东南方位约200米处）显示：3月16日约1925时，1艘空载自卸砂船沿着

鸡鸦水道往下游方向行驶，1艘小船在该自卸砂船的前方（依稀可看见1艘小船轮廓），约1926时，该自卸砂船艏逼近小船时，小船开始显现灯光，随即小船上出现朝该自卸砂船艏照射灯光的情况，自卸砂船驶过后，小船灯光在河面上消失，小船轮廓也在水面消失。

视频监控2：“粤清远货***”船驾驶室顶部的监控视频显示，1922时至1924时¹，该船航经事发附近水域仅出现了3艘小船，且该3艘小船均已让清：船艏左舷三角侧岸线附近的1艘亮灯小船，该小船在事发前后未发生明显的位置移动；船艏右舷阜沙岸线附近出现1艘未亮灯小船朝大有东闸方向行驶；船艏右舷出现1艘亮灯小船上行。约1924时，在该船艏临近输送带左侧方向的江面上出现1艘未显现信号灯的小船（轮廓），约1925时，该小船开始显现灯光（小船距离“粤清远货***”船艏非常近），紧接着小船上出现了朝“粤清远货***”船艏照射灯光的情况，在小船上灯光显现约10余秒后，消失在该监控视频中。

视频监控3：“粤清远货***”船驾驶甲板左舷的监控视频显示，约1925时，“粤清远货***”船艏左侧出现1艘未显现信号灯的小船（轮廓），随即该小船显现灯光，紧接着该小船上出现了朝“粤清远货***”船艏照射灯光的情况，约10秒后，灯光消失，“粤清远货***”船驶过事发水域时，该监控视频未显示小船灯光或小船从左侧让清的情况。通过“粤清远货***”船艏左侧江面反射灯光分析，约1926时小船在监控视频内消失。

¹ “粤清远货***”船上视频监控时间比标准时间快约45秒，报告中的时间已进行修正。

视频监控 4：“粤清远货***船” 驾驶甲板右舷的监控视频显示，该船航经事发水域期间，该监控视频未显示有小船和灯光出现的情况。

2.勘验分析

“中阜沙备***” 受损情况：船身为木质结构，事发后该船结构未发生明显变形，该船右舷中部发现 1 处新鲜裂痕，该裂痕位于船艇右舷上边缘下方约 40 厘米处，长度约 2.8 米；该船右舷外表面有数处轻微新的擦痕，方向盘下方竖直转动轴承断裂，右舷铁管断裂。

3.目击者陈述

渔民吴某某笔录：事发前，其驾驶小船在鸡鸦水道白里口附近水域捕捞，事发期间从阜沙口岸方向沿着河边向三阳厂后边的艇棚方向（公安双反视频设置的位置）行驶，航行中注意到其前方约 600 米水域有 3 到 4 艘小船的黑影，同时有 1 艘大船从其旁边河中央经过，开往中山港方向，大约一分钟以后，发现前方的小船黑影中有一个不见了，后经家属辨认，了解到翻沉的小渔艇为郭某某所有。

4.船舶轨迹分析

（1）根据“中阜沙备***” 船北斗定位系统显示，3 月 16 日 1925 时，“中阜沙备***” 船位于鸡鸦水道 6#灯标西南方位约 500 米处的主航道（阜沙侧），该船 1925 时至事发时无定位更新，根据北斗定位系统特性，表明事发时其船位未发生明显变化。

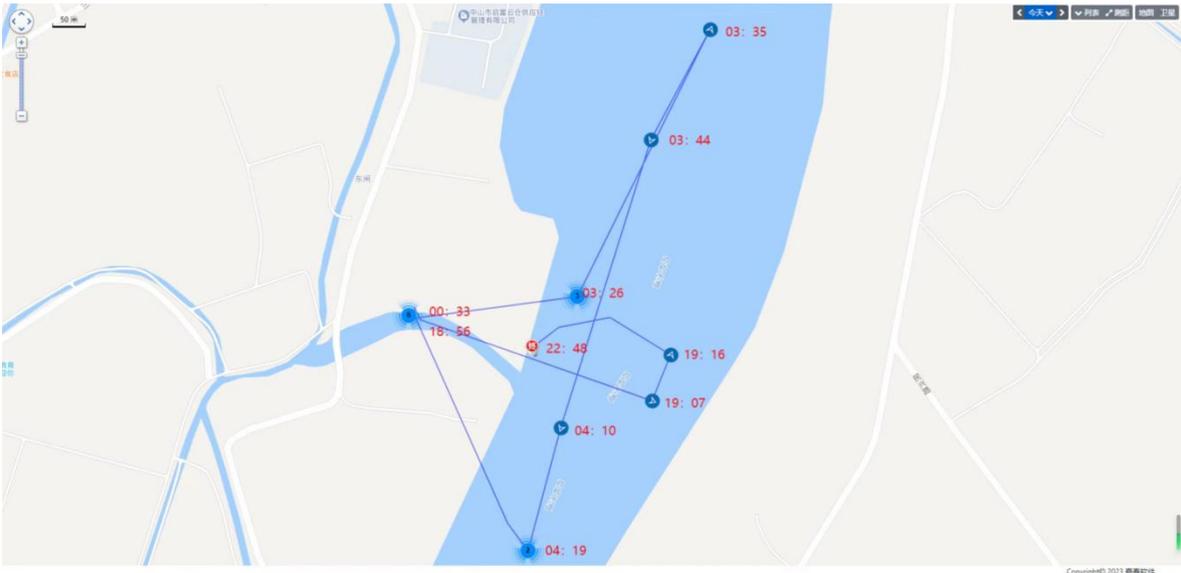


图3: “中阜沙备***” 船北斗定位系统轨迹

(2) 根据“粤清远货***”船的 AIS 轨迹查询，该船于 2023 年 3 月 16 日 1925 时至 1927 时沿鸡鸦水道主航道（阜沙侧）航行，速度约为 6 节。3 月 16 日约 1926 时，“粤清远货***”船和“中阜沙备***”船船位基本重合。

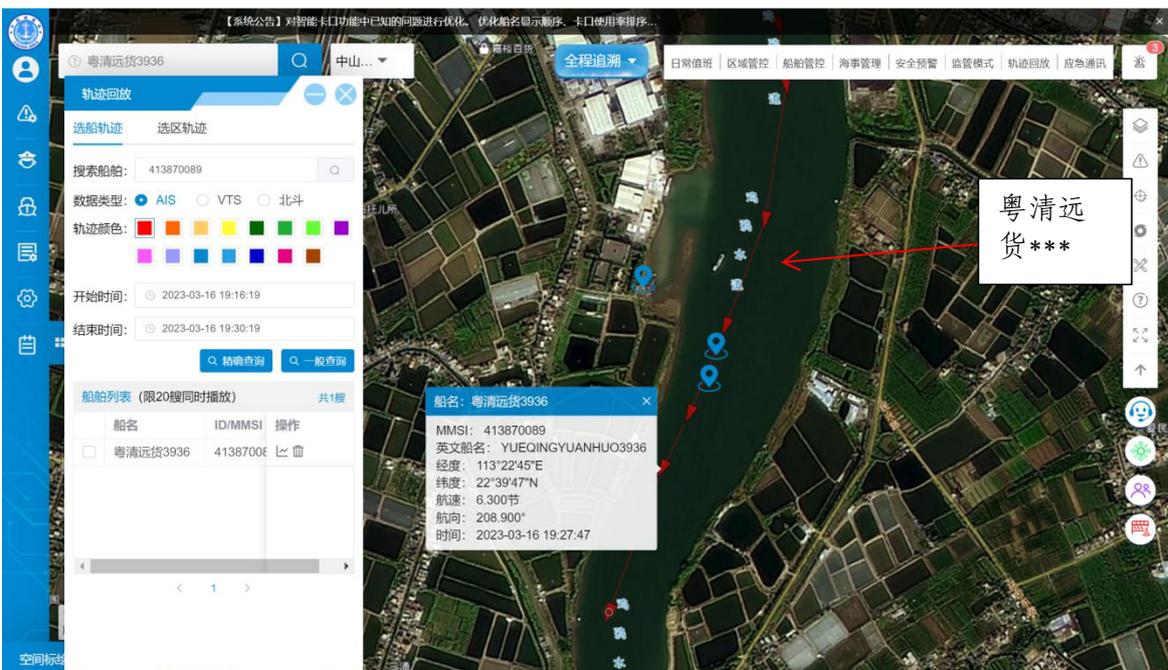


图 4: “粤清远货***” 船的 AIS 轨迹

(二) 事故船舶认定

1. “粤清远货***” 船认定

2023年3月16日 1900时至2000时，经排查船舶AIS轨迹，航经事发水域的船舶仅有2艘，分别为“粤清远货***”船和“粤中渔*****”船：“粤清远货***”船于1926时下行航经事发水域，“粤中渔*****”船于1940时下行航经事发水域。

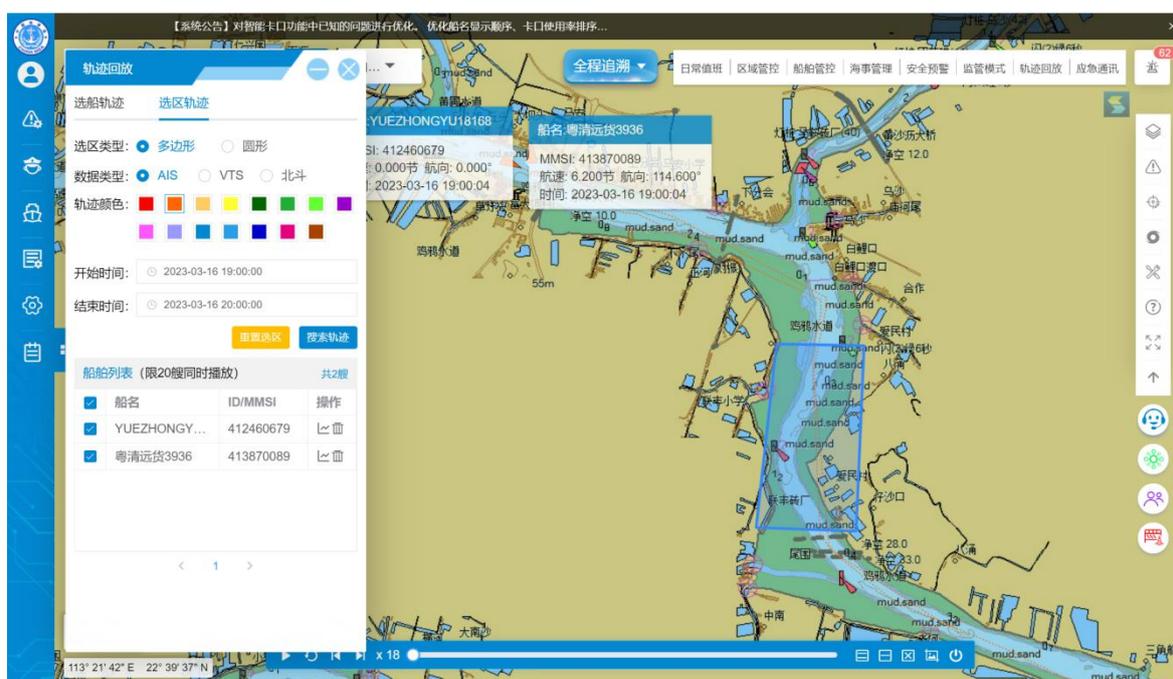


图 5：1900 时至 2000 时事发水域航经船舶情况

根据“视频监控1”显示：3月16日1925时至1926时，只有1艘空载自卸砂船出现在视频中，沿着鸡鸦水道往下游方向行驶。

综上，认定事故中的自卸砂船为“粤清远货***”船。

2. “中阜沙备***”船认定

根据“视频监控1”显示，3月16日约1925时，1艘空载自卸砂船沿着鸡鸦水道往下游方向行驶，1艘小船在该自卸砂船的前方（依稀可看见1艘小船轮廓），约1926时，该自卸砂船艏迫近小船时，小船开始显现灯光，随即小船上出现朝该自卸砂船艏照射灯光的情况，自卸砂船驶过后，小船灯光在河面上消失，小船轮廓也在水面消失。

根据“中阜沙备***”船北斗定位系统轨迹分析,3月16日1925时至1926时,该船在事发水域活动(见图3)。事发后,在事发水域附近打捞上岸的翻沉船艇经确认为“中阜沙备***”船。

根据“视频监控2”,1922时至1926时,事发水域附近共出现了4艘小船,“粤清远货***”船与其中3艘小船均已让清。

综上,“中阜沙备***”船北斗定位系统轨迹、时间、位置、特征与视频监控的情况高度吻合,且排除其他小船的可能性,故认定碰撞事故中的小船为“中阜沙备***”船。

(三) 碰撞时间和地点认定

根据“中阜沙备***”船北斗定位系统轨迹显示,3月16日1925时,该船在鸡鸦水道6#灯标西南方位约500米处附近的江面上从事捕捞作业,概位为 $22^{\circ} 39' 54'' \text{N}/113^{\circ} 22' 49'' \text{E}$ 。根据“粤清远货***”船AIS轨迹显示,3月16日1926时,该船概位为 $22^{\circ} 39' 57'' \text{N}/113^{\circ} 22' 50'' \text{E}$ 。故认定碰撞位置为鸡鸦水道6#灯标西南方位约500米处,概位为 $22^{\circ} 39' 54'' \text{N}/113^{\circ} 22' 49'' \text{E}$ 。

死者郭某某手机信号灭失的时间为3月16日1926时,事发当天郭某某的手机随船携带,信号灭失时间应为郭某某落水时间。结合“视频监控1”和“视频监控2”,“中阜沙备***”船灯光消失时间约为1926时。故认定“中阜沙备***”船碰撞的时间约为3月16日1926时。

综上,2023年3月16日约1926时,“粤清远货***”船和“中阜沙备***”船在鸡鸦水道6#灯标西南方位约500米处附近水域(概位为 $22^{\circ} 39' 54'' \text{N}/113^{\circ} 22' 49'' \text{E}$)发生了碰撞。

（四）“粤清远货***”船的行为是否属于肇事逃逸

1.根据“粤清远货***”船驾驶室内监控视频分析：事发前后，该驾驶室视频监控录像保存完好，未出现人为删减或故意损坏情况。事发期间，值班船员均正常开展航行值班，未从事与航行值班无关的事情，未出现脱岗情况，值班船员情绪表现稳定，未发现有惊慌、商讨、呼叫、拨打电话向外界求助等异常情况，也未采取大角度避让或减速动作。该情况表明，值班船员当时并未发现航道中的“中阜沙备***”船，也不清楚该船与“中阜沙备***”船发生了碰撞，故未采取停船搜寻救助措施。

2.事发期间，“粤清远货***”船的 CCTV 监控、AIS 等设备均处于正常开启状态，AIS 轨迹显示事发时该船无异常减速或大幅度转向情况，该船的航行日志记录未被篡改或毁灭。在调查人员突击登船调查时，该船船员积极配合调查，情绪稳定，未隐匿相关证据，表明事发时当事船员不清楚发生了碰撞事故，未采取异常处置措施，不存在主观隐瞒事实的情形。

3.根据“粤清远货***”船的航行动态分析，事发期间，该船为空载，航速约为 6 节，船舶状态为尾倾，船舶总长为 89.9 米，空载时船艏、驾驶甲板离水面高度分别约为 7.5 米和 7.1 米，加之船首输送臂和龙门架的影响，船舶盲区较大。两船即将碰撞前，“中阜沙备***”船有短暂显现灯光，结合灯光显现的时间和“粤清远货***”的船速分析，当时“中阜沙备***”船应处在“粤清远货***”船的盲区范围内，客观上存在值班船员在视觉上不易发现“中阜沙备***”船的情形。

4. “中阜沙备***”船打捞上岸后，船舶整体状况良好，无解体或明显形变，表明本次事故未发生剧烈撞击。“粤清远货***”船和“中阜沙备***”船的总吨分别为2992和0.4，两艘船舶吨位相差较大，且事发时“粤清远货***”船船速较慢（约6节），“中阜沙备***”船为木质船艇，两船碰撞引起的声响、震动不明显，“粤清远货***”船航行时驾驶室内噪音较大，导致“粤清远货***”船值班船员难以发现已经发生了碰撞事故。

5.根据事发时“粤清远货***”船在驾驶室值班的驾驶员罗某某和水手秦某某的笔录描述，两人在该船航经鸡鸦水道过程中均未发现异常情况，没有听到碰撞的声音，没有感受到船舶碰撞引起的震动，也未采取异常处置措施。事发期间，该船轮机长黄某某有在船尾右舷主甲板出入并短暂停留，根据船尾监控视频和当事人描述，黄某某未发现该船附近水域出现异常情况，也未听到异常呼救。

6.根据事发时附近渔民吴某某的笔录分析，事发时，吴某某驾驶小艇从阜沙口岸沿河边返回三阳厂后边的艇棚，距离事发水域较近，航行中注意到其前方水域有3到4艘小船的黑影，在一艘大船经过后，前方的小船黑影中有一个不见了，笔录中未显示其有听到落水人员大声呼救的情况，周边目击者的笔录表明事发时郭某某未大声呼救或呼救声音较小。

7.根据专家组意见，专家组一致认为，本案中“粤清远货***”船驶离现场的行为不属于水上交通肇事逃逸行为。

综上，根据《水上交通肇事逃逸案件调查处理规定》第十三

条的规定,从 CCTV 监控、AIS 轨迹和询问笔录等证据综合分析,考虑船舶吨位差异、船舶盲区、船舶材质等客观因素的影响,调查组认定“粤清远货***”船事发时不知道已发生了碰撞事故,且能排除应当知道已发生碰撞事故的情况,也没有为了逃避法律责任而擅自驶离现场情形,故认定本事故中“粤清远货***”船的行为不属水上交通事故肇事逃逸。

六、天气、通航环境情况

(一) 气象海况

根据船舶监控视频、当事人家属及相关船员笔录:事故发生时,事故水域天气晴朗,能见度 3 公里左右,落潮。

根据中山市气象台信息,3月16日 19-21 时中山阜沙附近天气稳定,无降水和雷雨大风等天气,东南风 1 级,阵风 3 级,气温 24.5℃。

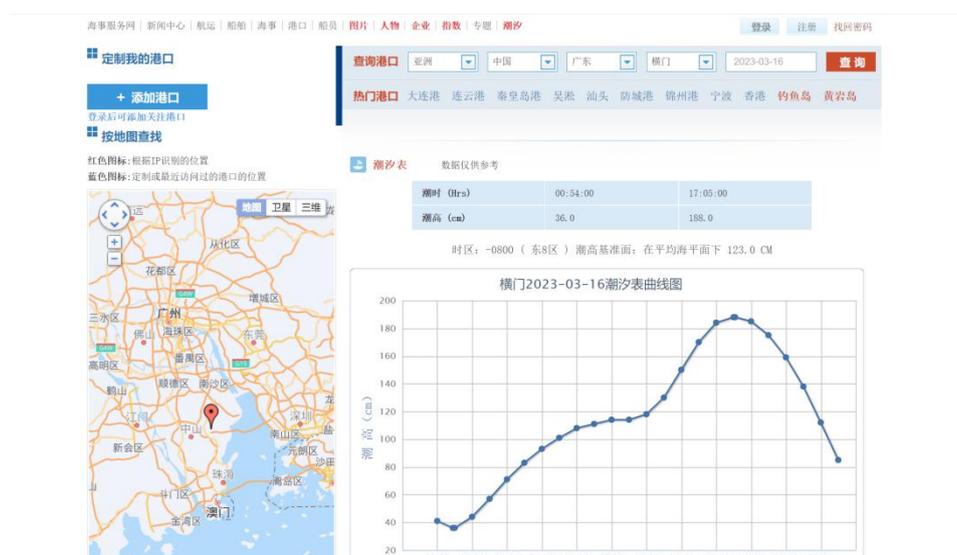


图 6: 潮汐表

(二) 通航环境

事故发生在鸡鸦水道 6#灯标西南方位约 500 米处附近水域,

鸡鸦水道为内河Ⅲ级航道，是船舶往来佛山、珠海和广州等地的主要航线之一。事发时“中阜沙备***”船作业位置距离阜沙岸线约90米（见图7），该处江面宽度约300米，该位置在鸡鸦水道下行船舶的习惯航路上（见图8）。

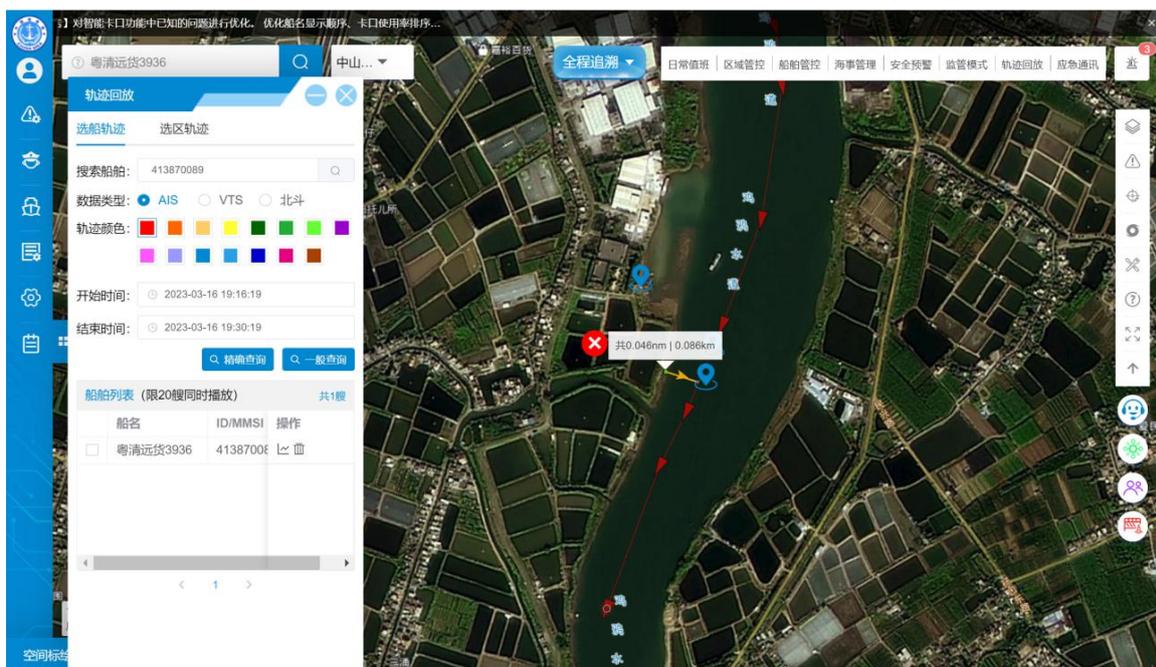


图7：“中阜沙备***”船作业位置

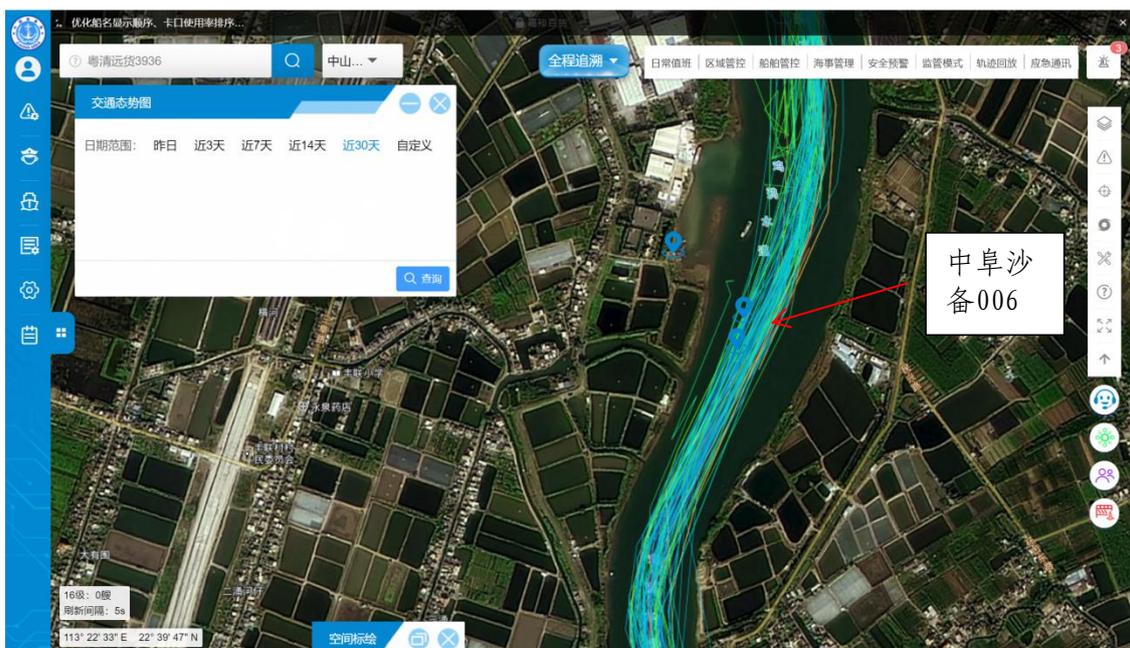


图8：鸡鸦水道30天船舶流量情况

七、事故经过

本事故经过是根据船员和目击者询问笔录、船舶轨迹、相关视频等资料，经分析得出。

（一）“粤清远货***”船

2023年3月16日约1840时，“粤清远货***”船从中山黄圃孖沙砂场空载开出，经鸡鸦水道下行，驶往云浮新港载运碎石，该船离码头时，由驾驶员罗某某和水手苏某某在驾驶室值班。

约1900时，该船航经鸡鸦水道东阜大桥附近水域时，水手秦某某接替水手苏某某到驾驶室值班，由罗某某和秦某某继续在驾驶室值班。

约1910时，该船航经鸡鸦水道纵四线大桥，江面可见部分渔艇正在捕捞作业。

约1917时，该船行驶至鸡鸦水道7#灯标，航速6.3节。

约1924时，该船行驶至鸡鸦水道6#灯标，航速5.9节。

约1926时，该船行驶至鸡鸦水道6#灯标西南方向约500米处，航速约6节，航向202.2°，该船艏左侧与“中阜沙备***”船右舷发生碰撞，造成“中阜沙备***”船翻沉，艇上人员郭某某落水。碰撞后，“粤清远货***”船继续保速保向下行。

约2030时，该船航经大南尾掉头转小榄水道继续行驶。

3月17日约1640时，“粤清远货***”到达云浮新港锚泊等待装货。

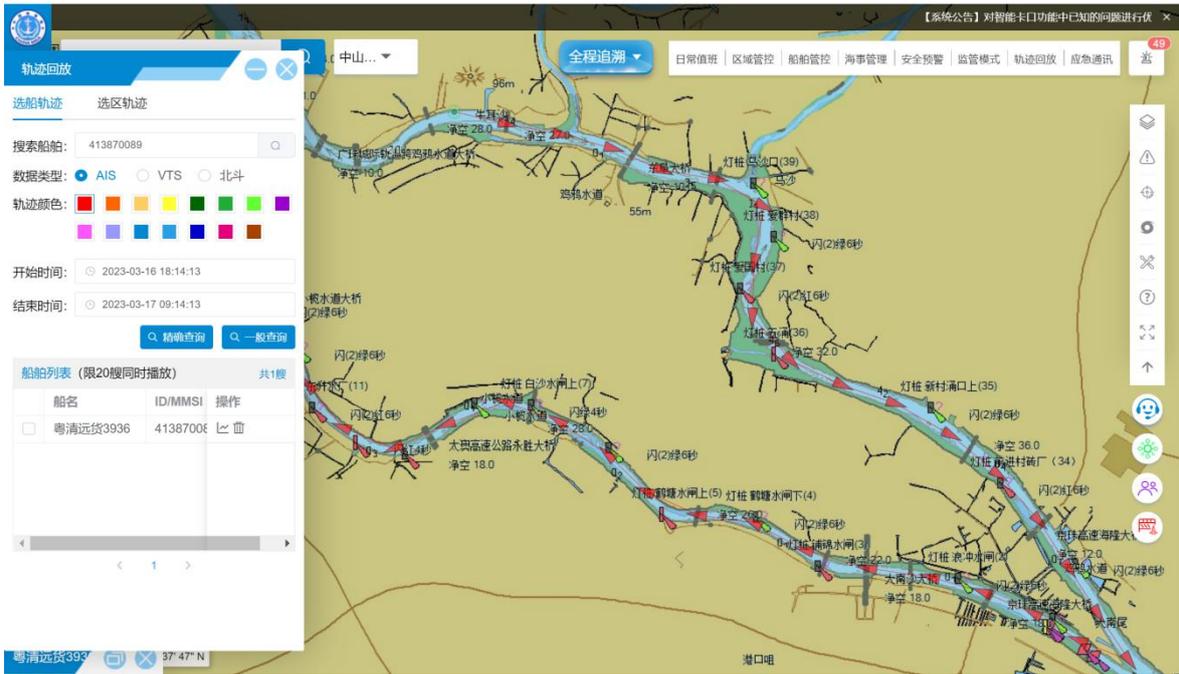


图9：“粤清远货***”船AIS轨迹

(二) “中阜沙备***”船

2023年3月16日约1830时，郭某某由阜沙镇丰联村安康二街步行至堤围外小船存放处，驾驶“中阜沙备***”船从阜沙停靠点驶出大有东闸。

约1907时，该船在鸡鸦水道三阳码头对开水域附近进行捕捞。

约1925时，该船在鸡鸦水道6#灯标西南方向约500米处进行捕捞作业。

约1926时，该船与空载下行的“粤清远货***”船发生碰撞，导致船上人员郭某某落水。

约2037时，公安等部门将翻沉的“中阜沙备***”船拖至岸边固定，该船上有捕捞渔网1段，鱼获约数十斤。

3月20日，现场搜寻到落水人员郭某某的遗体，证实死亡。



图10：“中阜沙备***”船北斗定位系统轨迹

八、搜救经过

2023年3月16日，黄圃海事处接到中山市水上搜救分中心的搜救指令后，立即启动应急预案，派出“海巡09383”和3名执法人员到达现场进行搜寻，并组织中山水警、蓝天救援队开展搜救，至17日凌晨02时，未发现落水人员。17日至20日，黄圃海事处继续派出搜救力量在事发水域及上下游开展现场搜救，并动员过往船舶协助搜寻，尽最大努力搜救落水人员。20日上午，现场搜寻到落水人员郭某某的遗体，证实已死亡，搜救工作结束。

九、事故损失情况

事故造成“中阜沙备***”船上1人落水死亡，“中阜沙备***”船翻沉，后经打捞上岸。

十、事故原因分析

（一）“粤清远货***”船

1.未保持正规了望

事发时能见度良好，“粤清远货***”船值班驾驶员罗某某

在知道航经水域存在多艘捕捞渔艇的情况下，疏忽了望，未能采取一切有效手段保持正规了望，导致未能及早发现在本船前方捕捞作业的“中阜沙备***”船，也未能对碰撞危险作出充分估计，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第六条的规定；

2.未谨慎驾驶船舶

“粤清远货***”船驾驶员罗某某在夜间驾驶船舶，航经通航条件复杂的鸡鸦水道，且有多艘涉渔农自用艇在主航道捕捞作业，罗某某未充分考虑空载时船舶盲区、航道中涉渔农自用艇和岸线灯光等因素的影响，注意力未保持高度集中，未谨慎驾驶，未能及早发现在本船前方捕捞作业的“中阜沙备***”船，也未察觉到碰撞事故的发生，违反了《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十七条第一款的规定。

(二)“中阜沙备*”船**

1.未保持正规了望

“中阜沙备***”船在鸡鸦水道6#灯标西南方向约500米处附近水域进行捕捞作业，鸡鸦水道为内河Ⅲ级航道，在该水域捕捞作业人员理应加强了望，事发时该船上人员郭某某专注于捕捞作业，疏忽了望，未能及早发现沿鸡鸦水道下行的“粤清远货***”船，未能对碰撞危险作出充分估计，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第六条的规定。

2.捕捞作业时，阻碍其他船舶正常航行

事发时，“中阜沙备***”船在鸡鸦水道6#灯标西南方向约500米处附近水域进行捕捞作业，该作业水域距离阜沙岸线一侧约90

米，处于船舶下行的习惯航路内，该船阻碍了沿习惯航路下行船舶的正常航行。该行为违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第二十六条和《广东省渔业管理条例》第二十七条的规定。

3.捕捞作业时，未按规定显示号灯

事发时，“中阜沙备***”船正从事捕捞作业，“粤清远货***”船临近该船即将发生碰撞时，该船短暂显示灯光，未按规定全程显示白光环照灯一盏和红、绿光合并灯一盏或红、白、绿光三色灯一盏，也未按规定显示绿、白光环照灯。该船捕捞作业时，未按规定显示号灯，不利于来船及早发现和判断本船的位置和动态，该行为违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第二十九条和第三十八条的规定。

十一、事故责任

经调查，这是一起双方互有过失的碰撞责任事故，事故发生的原因是：“粤清远货***”船未保持正规了望，未谨慎驾驶船舶，导致未能及早发现在本船前方捕捞作业的“中阜沙备***”船；

“中阜沙备***”船未保持正规了望、捕捞作业时阻碍其他船舶正常航行、未按规定显示号灯。

根据事故发生原因和过失程度，认定本次事故中“粤清远货***”船和“中阜沙备***”船过失程度相当，事故双方承担对等责任。

十二、调查中发现的其他问题

（一）“中阜沙备*”船违反禁渔期相关规定擅自捕捞**

“中阜沙备***”船不遵守禁渔期的相关规定²，擅自出航从事捕捞作业，违反了《广东省渔业管理条例》第二十七条的规定。

（二）“中阜沙备***”船作业人员临水作业未穿着救生衣

“中阜沙备***”船作业人员郭某某进行水上捕捞临水作业时，未穿着救生衣，导致落水后溺水死亡，耽搁了最佳的救援时机，违反了《广东海事局辖区船舶安全航行规定》第十七条第一款和《中山市乡镇自用船舶安全监管内部工作指引》第十四条的规定。

（三）郭某某无证驾驶“中阜沙备***”船

“中阜沙备***”船上人员郭某某未取得渔业船员资格证书或海事管理机构承认的船员资格证书驾驶船舶，违反了《治安管理处罚法》第六十四条第二款和《中山市乡镇自用船舶安全监管内部工作指引》第十四条的规定。

十三、处理建议

（一）建议对“粤清远货***”船违反内河交通法规的违法行为，依法实施行政处罚。

（二）“中阜沙备***”船驾驶员郭某某，未保持正规了望、捕捞作业时阻碍其他船舶正常航行、未按规定显示号灯，鉴于其已在事故中死亡，建议不再追究其责任。

十四、安全管理建议

为认真吸取事故教训，防止类似事故再次发生，更好地保障海上人命和财产安全，提出如下安全管理建议：

² 根据《关于中山市2023年实行珠江春季禁渔期制度的通告》，2023年禁渔水域范围为中山市内所有自然水域（河道）及通江湖泊，禁渔时间为3月1日0时至6月30日24时。

建议清远市***船务有限公司全面落实安全管理主体责任，加强所属船舶安全管理。将本次事故通报给公司所属各船舶，以引起船员对航行安全的重视。各船员吸取本次事故教训，在航行过程中，尤其是夜航时，要充分考虑本船盲区情况，尤其是在船舶密集区、渔艇集中活动水域，使用视觉、听觉、雷达等一切可用手段保持正规了望，防止类似事故的发生；要落实安全管理主体责任，加强船舶管理，认真开展船员培训，督促船员学习并遵守相关法律法规，航行过程中发生碰撞事故或有怀疑时应该及时向海事主管机关报告。

建议阜沙镇农业农村局加强涉渔农自用艇的管理，规范涉渔船艇作业，配备合格的驾驶人员，防止涉渔农自用艇非法进行捕捞作业；要加强对涉渔捕捞从业人员的安全培训和管理，督促从业人员航行作业时穿戴救生衣，加强了望，不得碍航捕捞，及早采取避让措施；加强事故警示教育力度，相关人员能充分汲取事故教训，在思想上引起重视，增强安全意识和应急处置能力；建议深化部门合作，强化对内河渔业捕捞行业的整治力度，共同打击违反禁渔期规定非法捕捞和碍航捕捞等非法作业行为。