

威海“12·22”“金旺岭”轮与“鲁日山渔 61027” 轮碰撞事故调查报告

2023 年 7 月
事故调查组

目 录

一、事故简况	4
二、专业术语和标准用语标示	4
三、调查取证情况	5
(一) 船舶资料	6
(二) 航次情况	10
(三) 人员情况	10
(四) 船舶经营管理情况	13
(五) 船舶安全监管情况	16
(六) 事故水域天气和通航环境情况	18
四、重要事实认定	20
(一) 碰撞事实认定	20
(二) 碰撞发生时间	22
(三) 碰撞发生地点	23
(四) 碰撞态势	23
(五) “金旺岭”轮无肇事逃逸行为	24
五、事故经过	24
(一) “金旺岭”轮	24
(二) “鲁日山渔 61027”轮	30

(三) 两船相遇局面分析	31
六、应急处置和搜救情况	32
七、事故损失情况	32
八、事故原因分析	33
(一) 直接原因	33
(二) 间接原因	33
九、责任认定	34
十、调查发现的问题	34
(一) 船舶存在的问题	34
(二) 相关企业和个人存在的问题	37
(三) 相关管理部门存在的问题	39
十一、处理建议	39
(一) 建议追究刑事责任人员	39
(二) 对事故相关单位和人员的处理建议	40
(三) 对相关管理部门及人员的处理建议	41
十二、安全管理建议	42

一、事故简况

2022年12月22日0150时许，JINWANGLING MARITIME COMPANY LIMITED 所属香港籍散货船“金旺岭”轮空载由山东日照岚山港驶往天津港途中，在石岛东南约23海里处（概位： $36^{\circ}46'.5N/122^{\circ}53'.4E$ ，位于毗连区内）与张峰所属的日照张家台籍“鲁日山渔61027”轮发生碰撞，导致“鲁日山渔61027”轮沉没，5人死亡，6人失踪，构成重大等级水上交通事故。



图1 事故位置示意图

二、专业术语和标准用语标示

AIS: Automatic Identification System 船舶自动识别系统

APP: Application 手机应用软件

ARPA: Automatic Radar Plotting Aids 自动雷达标绘仪

CCTV: Closed Circuit Television 闭路电视监控系统

DCPA: Distance to the Closest Point of Approach 最近会

遇距离

DOC: Document of Compliance 符合证明

DSC: Digital Selective Calling 数字选择性呼叫

IMO: International Maritime Organization 国际海事组织

ISM: International Safety Management 国际船舶安全营运和防止污染管理规则的简称

ISO: International Organization for Standardization 国际标准化组织

MMSI: Maritime Mobile Service Identity 水上移动通信业务标识码

NAVTEX: Navigational Telex 航行警告系统

SMC: Safety Management Certificate 安全管理证书

TCPA: Time to Closest Point of Approach 最小会遇时间

VHF: Very High Frequency 甚高频无线电话

VDR: Voyage Data Recorder 航行数据记录仪

三、调查取证情况

依据《中华人民共和国海上交通安全法》，中华人民共和国海事局成立事故调查组开展事故调查取证工作。调查共取得事故双方船员及相关人员询问笔录 35 份，船员事实陈述 5 份；“金旺岭”轮 VDR 数据 1 份，电子海图数据 1 份，水下探摸报告 1 份，船舶证书及文书复印件 1 套，船员证书复印件 1 套；调查组现场勘验记录 1 份，提取油漆样品 2 份，现场勘查录像及照片等资料 1 宗；“金旺岭”轮管理公司证据材料 1 宗；“鲁日山渔 61027”轮船舶、船员证书及文书

复印件等资料 1 宗；“鲁日山渔 61027”轮 AIS 轨迹数据 1 份，北斗轨迹数据 1 份，“鲁日山渔 61027”轮出港信息登记表 1 份，出港报告电子记录 1 份；交通运输部北海航海保障中心天津 AIS 中心（以下简称天津 AIS 中心）提供 AIS 数据 1 份；交通运输部北海航海保障中心应急扫测报告 1 份。

（一）船舶资料。

1. “金旺岭”轮。



图 2 “金旺岭”轮照片

（1）船舶概况。

表 1 “金旺岭”轮船舶概况一览表

船名	金旺岭	呼号	VRHL6
船籍港	香港	船舶类型	散货/木材船
IMO 号码	9487108	MMSI	477959300

总吨	19993	净吨	11046
船长	169.02 米	型宽	28.2 米
型深	14.2 米	主机功率	6480KW
建成日期	2010 年 9 月 27 日		
建造船厂	CSSC GUANGZHOU HUANGPU SHIPBUILDING CO.,LTD		
船舶所有人	JINWANGLING MARITIME COMPANY LIMITED		
船舶管理人	WALLEM SHIP MANAGEMENT LIMITED		
船舶经营人	中远海运特种运输股份有限公司		

(2) 证书情况。

“金旺岭”轮持有香港海事处签发的《船舶登记证书》《船舶最低安全配员证书》等，持有中国船级社签发的船舶检验证书。船舶证书齐全有效。

表 2 “金旺岭”轮部分船舶证书

序号	证书名称	登记号码	签发机关	签发日期	有效日期
1	船舶国籍证书	HK-2870	香港海事处	2010.9.21	/
2	最低安全配员证书	HK-2870	香港海事处	2021.6.23	/
3	符合证明	n1716796-ira	挪威船级社	2022.4.14	2027.4.17
4	安全管理证书	DL22SSM00007	中国船级社	2022.1.25	2027.1.24
5	国际吨位证书	BJ07NB00261	中国船级社	2010.12.16	/
6	船级证书	NT20SSS00058	中国船级社	2020.5.22	2025.5.16

7	货船结构安全证书	NT20SSS00058	中国船级社	2020.5.22	2025.5.16
8	货船安全设备证书	FS22SSS00056	中国船级社	2022.4.7	2025.5.16
9	国际载重线证书	NT20SSS00058	中国船级社	2020.5.22	2025.5.16

(3) 设备情况。

“金旺岭”轮配备了 ARPA 雷达 2 台（FAR-2827、FAR-2837），甚高频无线电话 3 部（1 部 FM-8800S、2 部 FM-8900S），电子海图 2 套（均为 TKCEC8600K）等导助航设备。设备配备情况满足公约及强制性规定的要求，相关设备状况未发现异常。

2. “鲁日山渔 61027”轮。

(1) 船舶概况。

表 3 “鲁日山渔 61027”轮船舶概况一览表

船名	鲁日山渔 61027	渔船编码:	3711062019080001
船籍港	张家台	MMSI	412333026
总吨	135	净吨	54
船长	31.01 米	型宽	6 米
主机功率	双控功率: 330KW 总功率: 346KW	型深	2.85 米
船舶类型	国内捕捞船（钢质）（流刺网渔船）		
建造船厂	文登市海通造船有限公司		
船舶所有人	张峰	建成日期	2019 年 8 月 20 日



图3 “鲁日山渔 61027”轮照片

(2) 证书情况。

“鲁日山渔 61027”轮持有山东省海洋与渔业监察局第一支队签发的《渔业船舶所有权登记证书》，中华人民共和国渔业船舶检验局（石岛分局）签发的《国内海洋渔船安全证书》，日照山海天旅游度假区海洋发展局签发的《渔业捕捞许可证》等，船舶证书齐全有效。

表4 “鲁日山渔 61027”轮船舶证书一览表

序号	证书名称	登记号码	签发日期	有效日期
1	国内海洋渔船安全证书	371082A191287	2019.8.20	2024.8.19
2	国内海洋渔船营运检验报告	370200A220372	2022.6.6	/
3	国内海洋渔船检验记录	371082A191287	/	/

4	船舶国籍证书	(鲁)船登(籍)(2022) HY-200850号	2022.6.6	2024.8.22
5	船舶所有权登记证书	(鲁)船登(权)(2022) HY-200583号	2022.6.6	/

(3) 设备情况。

“鲁日山渔 61027”轮配备有甚高频无线电设备(HX2010)、中/高频无线电设备(WT-6000)、NAVTEX(NTX100A)、渔船用无线电话(CZ-07480EG)等导助航设备。

(二) 航次情况。

1. “金旺岭”轮。

12月21日0700时许，“金旺岭”轮自岚山港开航，空载驶往天津。离港时艏吃水4.0米，艉吃水6.1米。

2. “鲁日山渔 61027”轮。

12月18日2300时许，“鲁日山渔 61027”轮自荣成市大鱼岛码头出港到黄海海域82渔区作业，计划22日早上返回大鱼岛码头卸货和补给。事发时该船在返航途中。

(三) 人员情况。

1. “金旺岭”轮。

“金旺岭”轮本航次配备船员21人，船员适任证书齐全有效，船员配备符合《船舶最低安全配员证书》的要求。事故发生时该轮二副和值班水手在驾驶台值班。两人无饮酒及服用药物等影响航行值班的情况。相关人员信息如下：

船长：邢文旺，中国籍，1983年8月21日出生，持有天津海事局签发的无限航区3000总吨及以上船长适任证书。

2021年初次任职船长。2022年10月3日在青岛港登轮任职船长，登轮任职前，管理公司对其进行了为期两周的远程视频培训，内容包括避碰规则、公司安全管理体系和常用软件的使用等。本轮是其第二次任职船长，事发时在房间休息。

二副：史昌乐，中国籍，1993年1月20日出生，持有深圳海事局签发的无限航区3000总吨及以上二副适任证书。2019年开始任职三副，有两艘船的三副任职资历，任职时间26个月。2022年10月3日在青岛港登轮任职二副，登轮任职前，管理公司对其进行了为期一周的远程视频培训，内容包括避碰规则和公司安全管理体系等。在该轮任职是其第一次任职二副，事发时在驾驶台值班。

值班水手：张欣，中国籍，1998年1月1日出生，持有连云港海事局签发的无限航区500总吨及以上值班水手适任证书。2022年12月16日在岚山港登轮任职值班水手。本轮是其第三次任职值班水手，事发时在驾驶台值班。

值班机工：韩亚飞，中国籍，1993年6月18日出生，持有广州海事局签发的无限航区750千瓦及以上值班机工适任证书。2022年12月16日在岚山港登轮任职值班机工。本轮是其第二次任职值班机工，事发时在机舱值班（该轮机舱为无人机舱）。

2. “鲁日山渔61027”轮。

依据《海洋渔业船舶职务船员最低配员标准》， “鲁日山渔61027”轮应配备二级船长、二级船副、二级轮机长、二级管轮各1名。

“鲁日山渔 61027”轮本航次共随船出海 11 人，其中郑士龙持有二级船长证书，夏日波持有二级管轮证书，周长贵持有有机驾长证书（不适用于本船，仅适用于船舶长度小于 12 米或主机总功率小于 50 千瓦的渔业船舶），其他人员持有普通船员证书。该船未按要求配备二级船副和二级轮机长，其职务船员配备不符合海洋渔业船舶职务船员最低配员标准要求。

“鲁日山渔 61027”轮《国内海洋渔船安全证书》中记载，核定乘员为 10 人，事故航次该船的实际在船人员为 11 人。

表 5 海洋渔业船舶最低配员标准及“鲁日山渔 61027”轮实际配员

船舶类型	职务船员最低配员标准	实际配员
24 米 ≤ 长度 < 36 米	二级船长 1 人	二级船长 1 人
24 米 ≤ 长度 < 36 米	二级船副 1 人	0
250 千瓦 ≤ 主机总功率 < 450 千瓦	二级轮机长 1 人	0
250 千瓦 ≤ 主机总功率 < 450 千瓦	二级管轮 1 人	二级管轮 1 人



图4 “鲁日山渔61027”轮《国内海洋渔船安全证书》副本

渔船出港信息登记台账

船名号: 鲁日山渔61027 主机功率: 350 kW 船体材质: 钢

类别	渔船所有人	联系电话	出港时间	检查事项					其他	
				持证情况	渔船标识	安防设施	导航设备	网具标准		
渔船信息	张峰	18633857	7:30:00	合格	合格	合格	合格	合格	C1 52	张峰
船员信息	姓名	身份证号	职务及证书编号		联系方式		备注			
	张峰	3720261773032649111	3720261773032649111		15565346575					
	周永喜	370209197211041716	370209197211041716		18920049265		大付			
	张兴亮	372107197205251611	372107197205251611		18300356337					
	张勇忠	410302197741007640	410302197741007640		181820491655					
	王尚波	37072719650244917	37072719650244917		1519826636576					
	徐士成	3720115804704077	3720115804704077		15767551338		帮工			
	胡成华	5004131972062485851	5004131972062485851		18500530357					
	孙立军	370207197013048710	370207197013048710		18152161926					
	陈永刚	3702019871113570	3702019871113570		15263310151					
	陈超华	37232419651007715	37232419651007715		15230465476					
	吴日波	372002146910191037	372002146910191037		17861001977		二帮			
成绩统计	出港前是否按规定配备必备的防疫物资		B□ N□		出港前是否进行人员和健康码并测量船员体温		E□ G□			

图5 “鲁日山渔61027”轮事故航次《渔船出港信息登记台账》

(四) 船舶经营管理情况。

1. “金旺岭”轮。

船舶所有人为 JINWANGLING MARITIME COMPANY LIMITED，公司所在地为香港。

船舶管理人为 WALLEM SHIP MANAGEMENT LIMITED（香港华林船舶管理有限公司）。公司成立于 1971 年，隶属于香港华林集团，总部位于香港，公司旗下管理超过 200 艘船舶，类型包括散货船、集装箱船、油轮、小型车运输滚装船。公司最近一次 DOC 年度审核时间是 2022 年 4 月 4 日。公司船舶管理职能部门包括机务管理、海务操作、安全培训以及船员管理等。公司建立了有关船舶航行、停泊、作业等各种安全管理程序文件和管理制度，公司管理体系符合 ISM/ISO9001/ISO14001/ISO45001 的要求。

“金旺岭”轮船员登轮任职前，公司按体系文件的要求进行了远程视频培训，培训时长为一周至两周，对船长和驾驶员的培训主要包括体系的熟悉、避碰规则、避碰知识、常用软件的使用等，培训后均通过了考核评估。

船舶经营人为中远海运特种运输股份有限公司。2022 年 10 月 1 日，中远航运（香港）投资发展有限公司与船舶所有人 JINWANGLING MARITIME COMPANY LIMITED 签订了期租合同，租期 1 年（2022 年 10 月 1 日 0000 时至 2023 年 9 月 30 日 2359 时）；同日，中远航运（香港）投资发展有限公司与中远海运特种运输股份有限公司签订了期租合同，租期 1 年（2022 年 10 月 1 日 0000 时至 2023 年 9 月 30 日 2359 时）。根据期租合同，中远海运特种运输股份有限

公司取得了“金旺岭”轮的经营权，成为该船的船舶经营人。中远海运特种运输股份有限公司主要经营特种船运输及相关业务。公司经营管理半潜船、多用途船、重吊船、汽车船、木材船和沥青船等各类船舶 100 多艘，约 300 多万载重吨。

2. “鲁日山渔 61027” 轮。

“鲁日山渔 61027” 轮船舶所有人为张峰，船舶日常管理、人员配备以及生产作业等均由其负责。

日照山海天一级渔港为“鲁日山渔 61027”轮的船籍港。港口经营人为日照山海天市场管理有限公司。公司按照《日照市依港管船实施办法》¹《依港管船有关规定和惩戒措施》²规定，制定了渔港管理章程等管理制度，并负责对进出港渔船实施管理。2022 年 9 月 1 日，“鲁日山渔 61027”轮离港时，该公司未按照规定对该船进行出港检查。

荣成市大鱼岛码头为“鲁日山渔 61027”轮在石岛的靠泊港和事发航次的出发港，按照《山东省规范海洋渔业船舶捕捞规定》，港口负责检查出港渔业船舶安全设备以及船员配备等情况。2022 年 12 月 18 日，“鲁日山渔 61027”轮出港前港口工作人员对该轮进行了出港前检查，根据“鲁日山渔 61027”轮提交的出海人员名单对 11 名在船人员进行了核对（与事发时在船人员一致，与船舶所有人张峰在渔港通

1 《日照市依港管船实施办法》（日海洋委办〔2021〕3 号）第六条渔港经营者应当成立渔港管理机构（公司或单位），完善管理制度，制定渔港管理章程，对进出港渔船实施规范化、制度化、精细化管理与服务，渔港经营者全面负责渔港的安全生产。

2 《依港管船有关规定和惩戒措施》一、渔港所有人和经营人是渔港管理主体，必须建立渔船进出港登记制度，核验进出港渔船身份，检查出港渔船安全设备以及船员配备等情况，做到出港必查、进港抽查。

APP 上申报³的人员不符)，并填写了纸质检查表，但未在山东省渔船进出港登记系统内录入。

（五）船舶安全监管情况。

1. 船舶检验检查情况。

（1）“金旺岭”轮。

2022 年 2 月 22 日，“金旺岭”轮在澳大利亚墨尔本（Melbourne）接受港口国监督检查，共发现缺陷 2 项（一是每周的 DSC 岸基测试无记录；二是 2021 年 4 月 12 日之后的密闭空间救生演习无记录）。缺陷已纠正，均与本起事故无直接联系。

（2）“鲁日山渔 61027”轮。

2022 年 6 月 6 日，“鲁日山渔 61027”轮接受中华人民共和国渔业船舶检验局（黄岛分局）检验，“鲁日山渔 61027”轮《国内海洋渔船营运检验报告》记载：该船经检验合格。准许航行于近海航区从事流刺网作业，装运散装渔获物。

2. 船舶安全监管情况。

（1）日照市山海天度假区海洋发展局，负责辖区渔港和渔船安全监督管理，承担渔船渔港的监督检查工作的业务科室为渔业监督稽查科，具体负责渔港监督管理、渔业通信管理、渔业安全和应急管理、渔业船员考试发证等工作。

2022 年 8 月 30 日，“鲁日山渔 61027”轮出港前往黄

3 《农业农村部关于施行渔船进出渔港报告制度的通告》（农业农村部通告〔2019〕2号）四、报告程序：渔船进出港报告应通过进出渔港报告系统进行，2019 年 3 月 1 日起可在中国渔政管理指挥系统平台下载系统软件并试运行。用户登录后填报基础信息，基础信息发生变化的应及时更新。

海捕捞作业前，工作人员对该船开展过一次安全检查，检查内容包括船员证书、安全设备、救生设备等。检查未发现问题。

（2）日照市山海天度假区卧龙山街道办事处，按照属地管理原则，负责辖区渔港、渔船日常监管，确保依港管船工作的贯彻落实。负责配合区海洋发展局对本地渔船船主和渔船船长进行商渔船警示教育培训。街道通过水产工作站（常设机构）对本地渔船实施安全监管。

2022年8月，山海天旅游度假区海洋发展局组织了5期渔业船员安全生产知识教育培训，“鲁日山渔61027”轮所有人张峰参加了第2期培训，“鲁日山渔61027”轮船长未在培训人员名单内。

（3）荣成市海洋发展局海洋与渔业执法大队，负责全市渔港渔船的执法监管，以及沿海岸线违规用海等违法行为的查处。具体工作由各中队负责。大队负责对各中队的工作进行调度、监督、指导。

2022年12月18日下午，荣成市海洋发展局海洋与渔业执法大队二中队执法人员在荣成市大鱼岛码头对“鲁日山渔61027”轮进行了检查，检查发现船舶设备正常，配备职务船员4人，符合最低安全配员要求，普通船员5人（与船舶所有人张峰在渔港通APP上申报的人员相符，但与事发时实际在船人员不符）。

（六）事故水域天气和通航环境情况。

1. 气象海况。

（1）根据威海海洋气象台12月21日1600时气象预报信息：当日白天到夜间，多云转阴有小雪，北风6到7级，夜间逐渐增强至7到8级、阵风9级。

（2）根据“金旺岭”轮《水上交通事故报告书》《航海日志》记载，事故发生时，事发水域西北风6级，能见距离约7海里。

（3）根据“金旺岭”轮值班驾驶员陈述：事故发生时，海上能见距离7海里，西北风6级。

（4）根据威海市海上搜救中心要求事发时段航经事发水域的“新金桥5”轮、“奥通3”轮、“国电26”轮、“辽油121”轮等船舶提供的情况说明，事发前后，事发水域附近的能见度良好，西北风约6到7级。

综上，事故发生时，事发水域能见度良好，西北风6到7级。

2. 通航环境。

事发水域位于石岛东南约23海里处，在我国领海以外，毗连区以内。该水域位于成山头分道通航制水域以外，是传统的商船习惯航路及渔船习惯航行作业区，商渔船交通流态势复杂，通航密集。

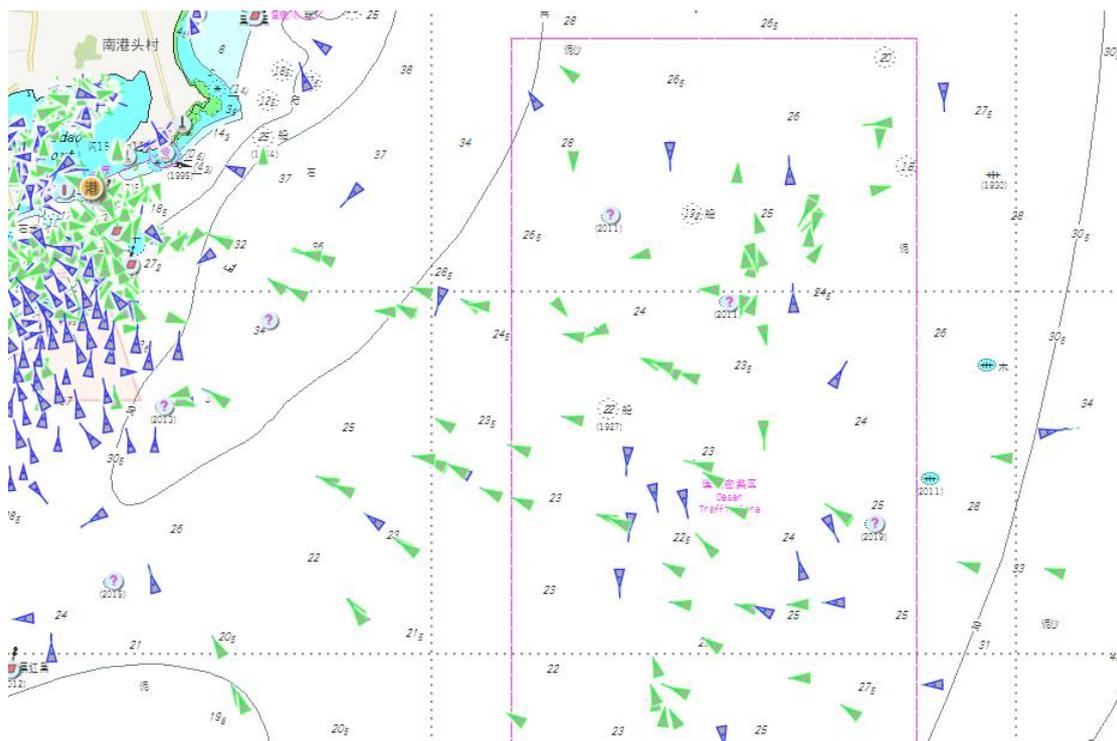


图6 事发水域通航环境

注：截取自交通运输部海事局“导助航综合应用系统”，2022年12月22日0200时回放图像。其中绿色图标多为渔船。因距离基站较远，部分渔船未显示。

3. 其他情况。

2015年11月3日，威海海事局发布航行通告《关于公布石岛以东及东南水域通航密集区的通告》（威海事航通〔2015〕017号），将石岛以东及东南部分水域划为通航密集区，提醒船舶谨慎驾驶，以策安全航行。2015年12月28日，在中国人民解放军海军司令部航海保障部发布的2015年第52期《航海通告》中，刊载了上述通航密集区信息，事发水域位于该通航密集区内。

四、重要事实认定

(一) 碰撞事实认定。

1. 经回放“金旺岭”轮雷达记录(来自“金旺岭”轮 VDR 信息)，图像显示两船曾于 12 月 22 日 0150 时许，相互驶近至雷达物标基本重合。

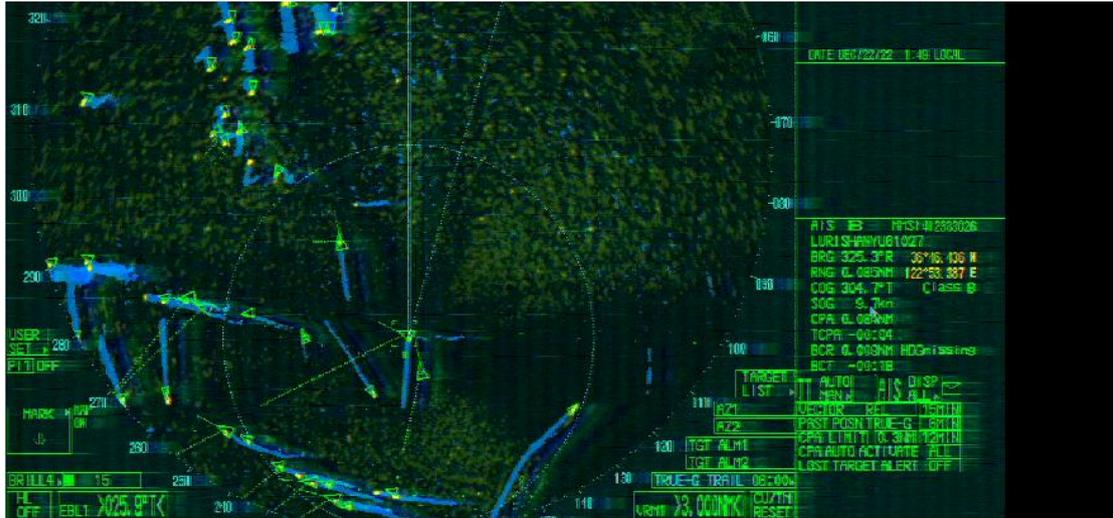


图 7 12 月 22 日 0150 时“金旺岭”轮雷达截屏

2. 回放“金旺岭”轮 CCTV 录像，22 日 0153 时许，船长到驾驶室询问二副情况，二副回复：“渔船让我船头顶了。”

3. 渔船船籍港主管机关提供“鲁日山渔 61027”轮 AIS 数据显示：22 日 0151 时，“鲁日山渔 61027”轮速度降为 1 节以下。

2022-12-22 01:11:08	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 45.2627	东经:122° 00.5136[新]	[开机]	未定义	9.5节	274.2°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:14:02	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 45.3417	东经:122° 59.9350[新]	[开机]	未定义	9.9节	268°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:17:04	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 45.4412	东经:122° 59.3801[新]	[开机]	未定义	9.7节	282.9°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:20:01	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 45.5511	东经:122° 58.8324[新]	[开机]	未定义	9.7节	289.8°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:23:01	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 45.6370	东经:122° 58.2729[新]	[开机]	未定义	9.7节	270.1°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:26:02	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 45.7252	东经:122° 57.7163[新]	[开机]	未定义	9.6节	286.4°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:29:57	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 45.8939	东经:122° 57.0232[新]	[开机]	未定义	9.9节	283.7°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:30:42	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 45.8568	东经:122° 56.8693[新]	[开机]	未定义	9.8节	260.3°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:31:39	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 45.9059	东经:122° 56.6960[新]	[开机]	未定义	9.9节	297.7°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:34:37	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.0287	东经:122° 56.1349[新]	[开机]	未定义	9.4节	274.3°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:37:37	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.1367	东经:122° 55.5865[新]	[开机]	未定义	8.9节	278.3°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:40:44	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.1809	东经:122° 55.0052[新]	[开机]	未定义	9.3节	273.6°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:42:36	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.2590	东经:122° 54.6457[新]	[开机]	未定义	9.3节	282.5°		AIS	412333026	山东荣成铁楮山(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:43:36	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.2128	东经:122° 54.4574[新]	[开机]	未定义	9.8节	248.8°		AIS	412333026	山东荣成铁楮山(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:45:35	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.2728	东经:122° 54.0932[新]	[开机]	未定义	8.5节	306.9°		AIS	412333026	山东荣成铁楮山(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:46:39	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.2926	东经:122° 53.9068[新]	[开机]	未定义	9.7节	271.2°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:51:29	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.4035	东经:122° 53.3952[新]	[开机]	未定义	1.1节	211.7°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:52:08	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.3934	东经:122° 53.3905[新]	[开机]	未定义	.5节	289.6°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:53:14	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.3817	东经:122° 53.3874[新]	[开机]	未定义	.1节	181.4°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:55:14	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.3583	东经:122° 53.3902[新]	[开机]	未定义	.6节	182.1°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 01:59:38	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.3278	东经:122° 53.4212[新]	[关机]	未定义	1.1节	151.4°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 02:02:25	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.3005	东经:122° 53.4596[新]	[关机]	未定义	0节	134.2°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 02:12:30	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.2110	东经:122° 53.5447[新]	[关机]	未定义	1.8节	164.2°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 02:17:01	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.1770	东经:122° 53.5952[新]	[关机]	未定义	.5节	126.5°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村
2022-12-22 02:22:27	鲁日山渔61027	张峰	报位	北纬:36° 46.1360	东经:122° 53.6430[新]	[关机]	未定义	.8节	62°		AIS	412333026	山东基站W(AIS)	卧龙山街道大陈家村

图 8 “鲁日山渔 61027”轮 AIS 信号数据

4. 对“金旺岭”轮的船体勘验发现，“金旺岭”轮球鼻艏前端水线以上部分存在明显新近划痕。



图9 “金旺岭”轮球鼻艏勘验情况

5. “金旺岭”轮值班驾驶员、值班水手及船长等人对碰撞事实均无异议，对事故过程的陈述与电子证据基本相符。

6. “鲁日山渔 61027”轮《水下探摸报告》显示：“鲁日山渔 61027”轮沉船位于 $36^{\circ}46'.1N/122^{\circ}53'.8E$ ，沉船为正态（基本正坐海底的状态），左倾 10° ，左舷船体外板以及左舷舷墙和驾驶楼左侧碰撞痕迹明显。

7. “金旺岭”轮《水下检查报告》记载：（1）该轮球鼻艏左舷水面往下 50mm 有明显划伤。长度约 2000mm，有断续金属露出。（2）球鼻艏左舷 U 型板以上水面一米以下

有多处划痕，长度约 300mm，宽度约 20mm，未露出金属。

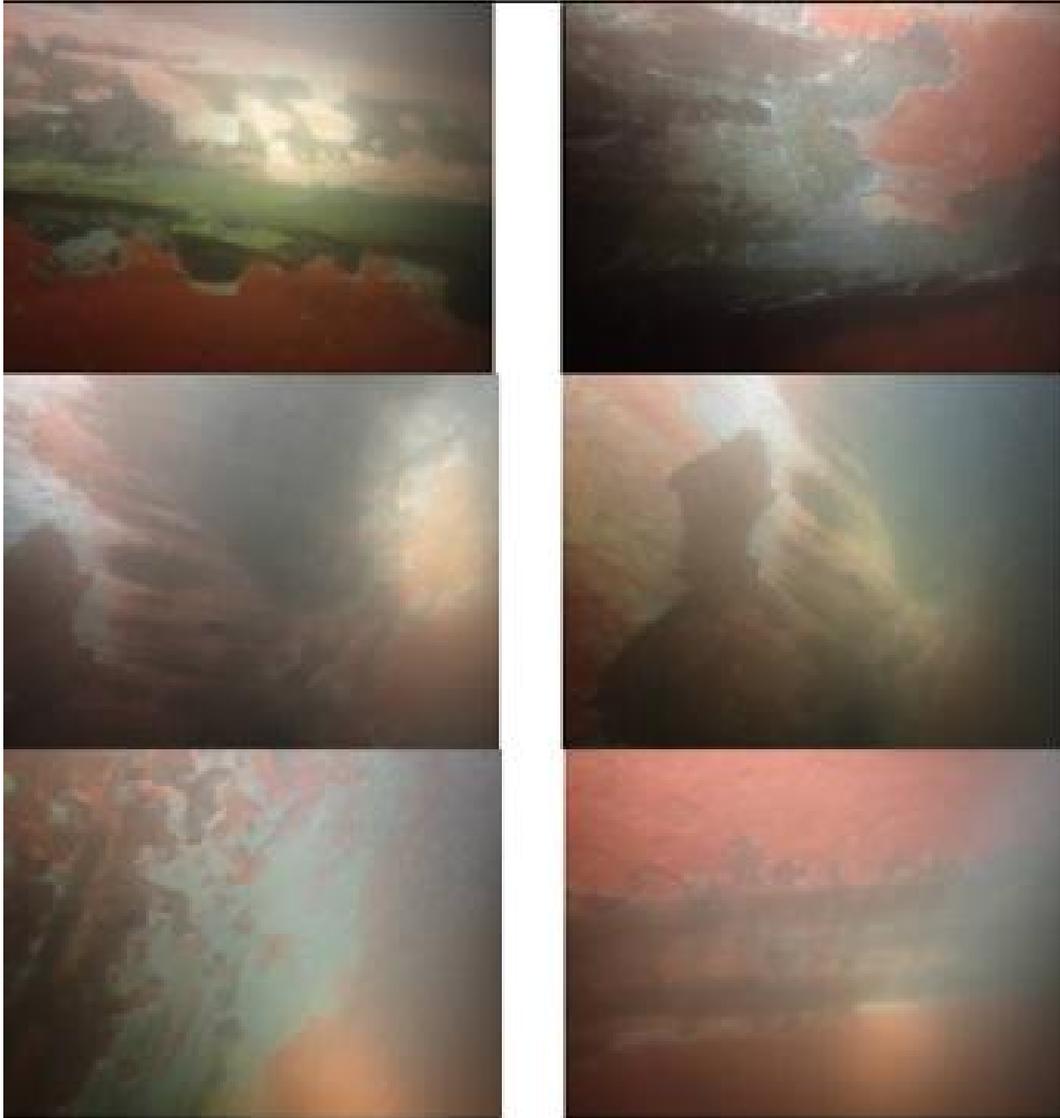


图 10 “金旺岭”轮水下探摸录像截图

综上，“金旺岭”轮与“鲁日山渔 61027”轮碰撞事实成立。

（二）碰撞发生时间。

1. “金旺岭”轮 CCTV 录像显示：0152 时（CCTV 时间为世界时，显示时间快约 2 分钟），镜头显示船体明显晃动，二副发出惊呼，之后，二副命令水手打电话叫船长。因此判断此时发生碰撞。



图 11 CCTV 录像截图

2.回放“金旺岭”轮 VDR 回放显示：两船曾于 12 月 22 日 0150 时，相互驶近至雷达物标基本重合。

综上，认定碰撞发生时间为 2022 年 12 月 22 日 0150 时。

（三）碰撞发生地点。

12 月 22 日 0150 时，“金旺岭”轮船位 $36^{\circ}46'.4N/122^{\circ}53'.4E$ ，船首向 013.7° 。

综合考虑“鲁日山渔 61027”轮船位、船长、船首向、以及 AIS 天线安装位置等因素，本报告认定碰撞地点为： $36^{\circ}46'.5N/122^{\circ}53'.4E$ 。

（四）碰撞态势。

1.碰撞发生时，“金旺岭”轮船首向为 013.7° ，“鲁日山渔 61027”轮船首向约为 270° 。

2.对“金旺岭”轮的船体勘验发现，“金旺岭”轮球鼻艏前端水线上部分存在明显新近划痕。“金旺岭”轮船体水

下探摸发现，“金旺岭”轮球鼻艏左舷水面附近有明显划伤。

3. “鲁日山渔 61027”轮水下探摸发现，该船左舷船体外板以及左舷舷墙和驾驶楼左侧碰撞痕迹明显。

综上，本报告认定“金旺岭”轮船首与“鲁日山渔 61027”轮左舷中后部发生碰撞，碰撞角度约为 76° 。

（五）“金旺岭”轮无肇事逃逸行为。

经核查“金旺岭”轮 VDR 和 CCTV 等电子证据，并综合分析现有证据，认定“金旺岭”轮在碰撞发生后无肇事逃逸行为。

五、事故经过

本事故经过是基于“金旺岭”轮 VDR 记录数据、船员陈述以及北海航保中心 AIS 回放数据、“鲁日山渔 61027”轮北斗数据等证据综合分析得出。

（一）“金旺岭”轮。

2022 年 12 月 21 日 0700 时，“金旺岭”轮由山东日照岚山港开航，空载驶往天津港。

12 月 21 日 2300 时，“金旺岭”轮位于石岛以南 30 海里，船位 $36^{\circ}23'.6N/122^{\circ}31'.3E$ ，船长签署夜航命令簿，值班驾驶员均已签字。

12 月 21 日 2350 时，二副完成生活区防火及安全巡视后到达驾驶台。约 2352 时，二副与三副完成交接，三副离开驾驶台。二副与值班水手在驾驶台值班。此时该轮航向 043° ，航速 10.5 节，使用自动舵航行，两台雷达开启，左

舷 S 波段雷达设置 12 海里量程，右舷 X 波段雷达设置 12 海里，两台雷达偏心显示，艏向上相对运动模式，电子海图、VHF 和 AIS 等设备运行正常。

12 月 22 日 0032 时，“金旺岭”轮船位 $36^{\circ}35'.2N/122^{\circ}45'.6E$ ，航向 030° ，航速 10 节，该轮进入通航密集区。

0126 时，“金旺岭”轮船位 $36^{\circ}42'.7N/122^{\circ}51'.8E$ ，航向 022.3° ，航速 10.5 节。二副通过雷达初次发现“鲁日山渔 61027”轮，此时，两船距离 5.63 海里，“鲁日山渔 61027”轮位于“金旺岭”轮右前方，方位 057.5° ，DCPA 为 0.5 海里，TCPA 为 22.8 分钟，“鲁日山渔 61027”轮船首向不稳定，两船存在碰撞危险。

0136 时，“金旺岭”轮船位 $36^{\circ}44'.2N/122^{\circ}52'.6E$ ，航向 025° ，航速 10.5 节。此时，两船距离 3.22 海里，DCPA 为 0.12 海里，TCPA 为 13.1 分钟。

0137 时，“金旺岭”轮二副目测发现右侧 1 海里处有大量的闪光不明物体，以为是漂浮渔网，随即使用自动舵向左转向至 010° 。此时，“鲁日山渔 61027”轮位于“金旺岭”轮右舷 3 海里处，方位 050° 。

0143 时，“金旺岭”轮船位 $36^{\circ}45'.3N/122^{\circ}53'.1E$ ，航迹向 013° ，航速 10 节。两船距离 1.3 海里，DCPA 为 0.4 海里，TCPA 为 8.5 分钟。二副发现“鲁日山渔 61027”轮 AIS 航向呈现大角度左转态势。

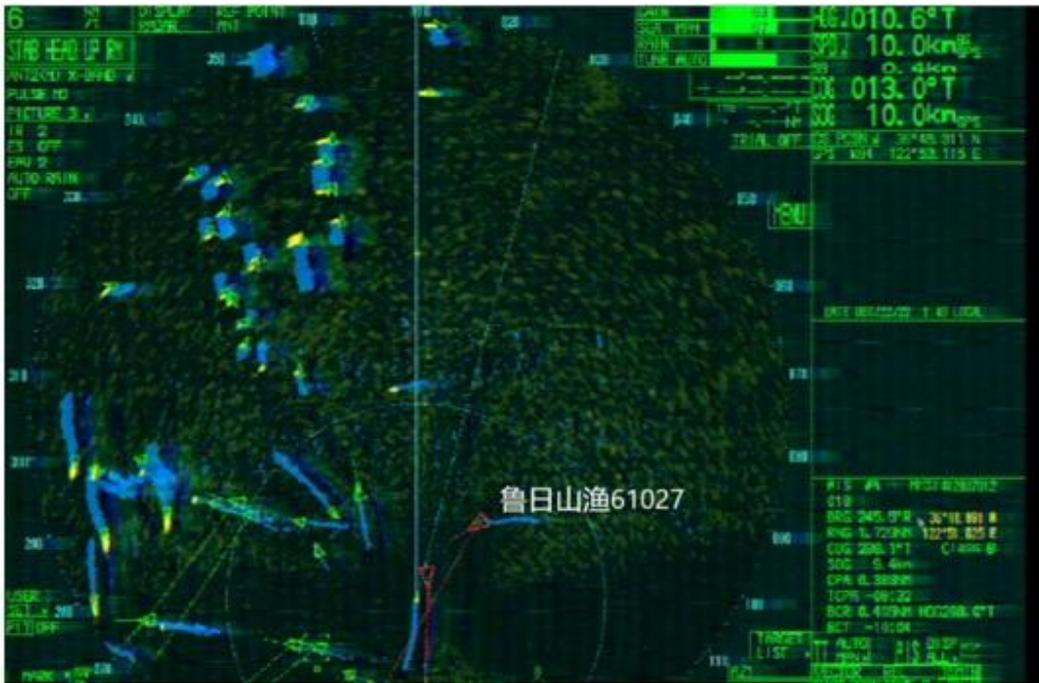


图 12 0143 时“金旺岭”轮 VDR 回放雷达截图

0145 时，“金旺岭”轮船位 $36^{\circ}45'.7N/122^{\circ}53'.2E$ ，航迹向 014.7° ，航速 10 节，两船距离 0.9 海里。二副发现“鲁日山渔 61027”轮 AIS 航向呈现大角度右转态势。

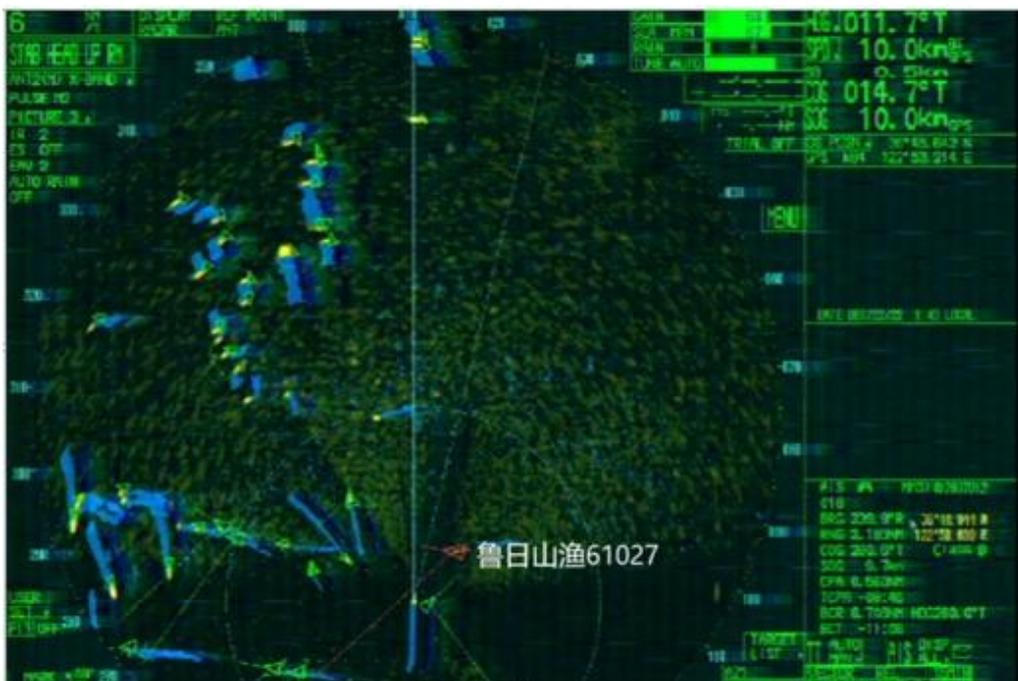


图 13 0145 时“金旺岭”轮 VDR 回放雷达截图

0146 时，“金旺岭”轮船位 $36^{\circ}45'.8N/122^{\circ}53'.3E$ ，航

迹向 015.2° ，航速 9.8 节。此时，两船距离 0.8 海里，DCPA 为 0.2 海里，TCPA 为 4.3 分钟。

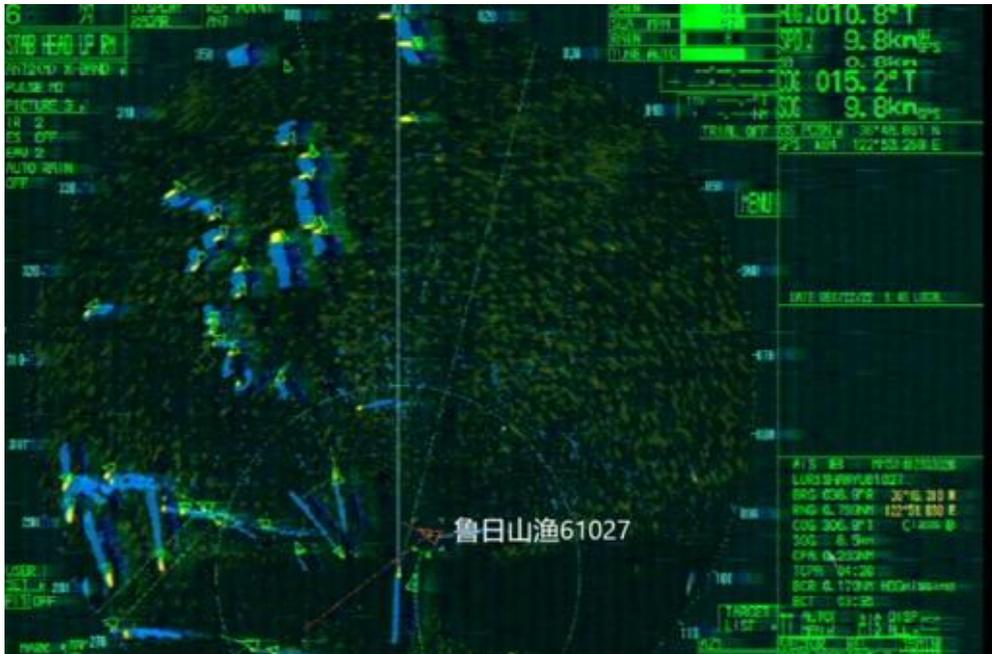


图 14 0146 时“金旺岭”轮 VDR 回放雷达截图

0147 时，“金旺岭”轮船位 $36^{\circ}46'.0N/122^{\circ}53'.3E$ ，航迹向 012.5° ，航速 9.9 节。此时，两船距离 0.47 海里，DCPA 为 0.06 海里，TCPA 为 2 分钟。二副将主机转速从 112 转降为 110 转。

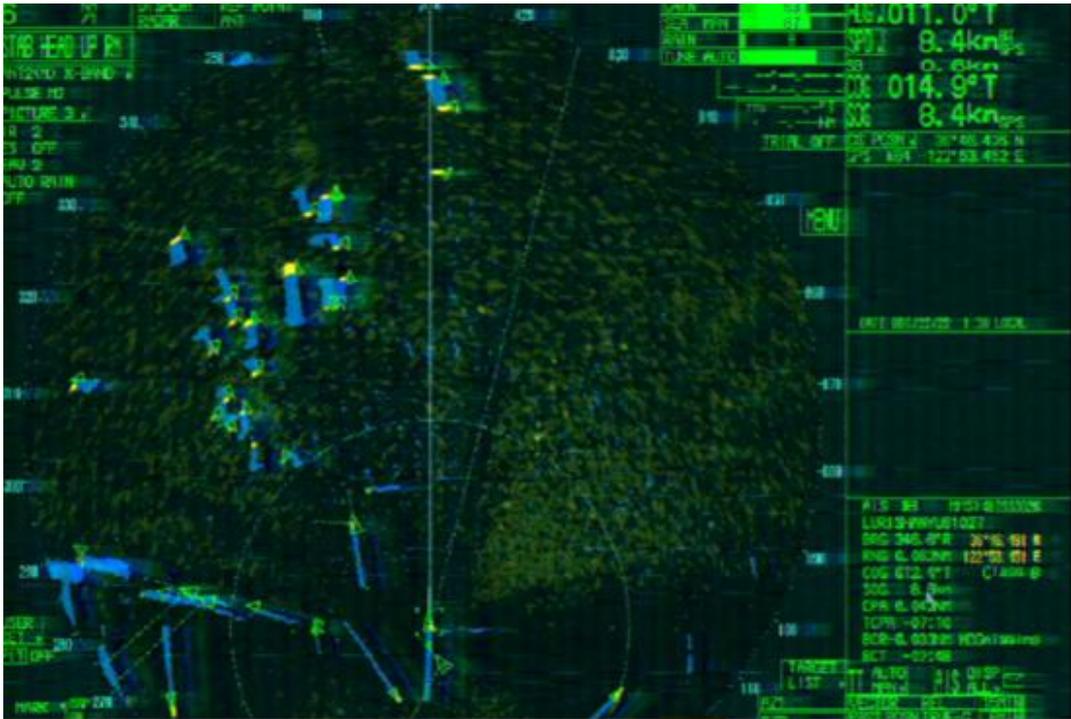


图 16 0150 时“金旺岭”轮 VDR 回放雷达截图

0152 时，船长上驾驶台，采取了停车、转向等行动。呼叫“鲁日山渔 61027”轮，无应答。船长随即安排大副到船头检查本船受损情况，派人观察瞭望事故渔船，随后，操纵船舶返回事发现场周围。

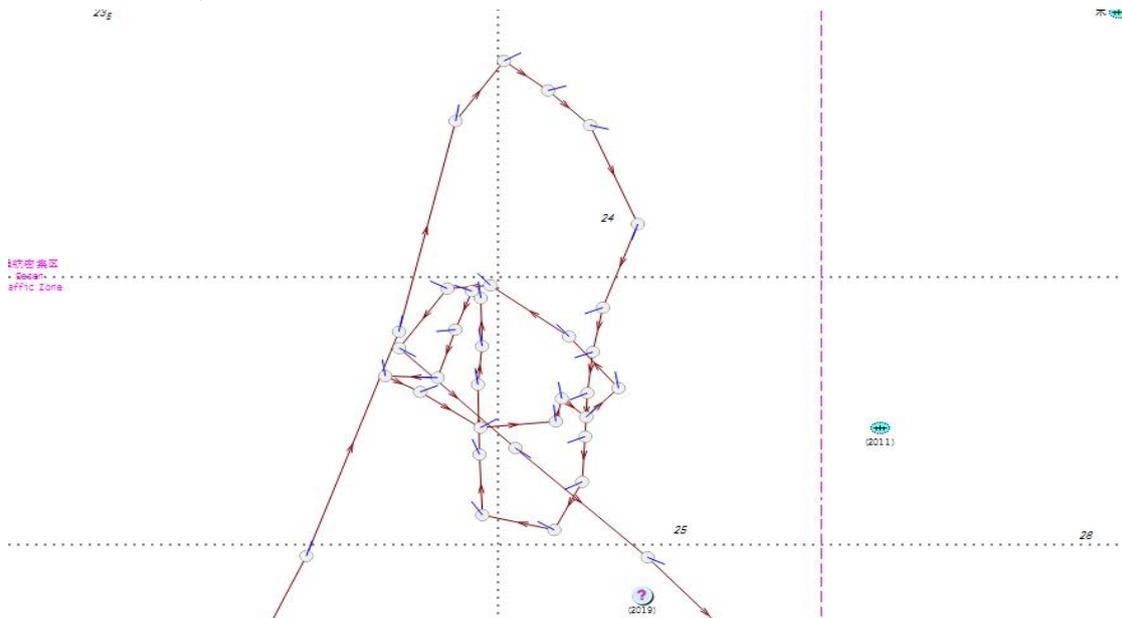


图 17 事发前后“金旺岭”轮 AIS 轨迹回放截图

(二) “鲁日山渔 61027” 轮。

12 月 18 日 2300 时许，“鲁日山渔 61027” 轮由荣成大鱼岛码头出发前往黄海海域 82 渔区作业，本航次主要使用笼壶捕捞海螺和寄居蟹。

12 月 21 日夜间，“鲁日山渔 61027” 轮由 82 渔区返航，计划 22 日早上抵达荣成大鱼岛码头卸货并补给。

12 月 22 日 0126 时，“鲁日山渔 61027” 轮船位 $36^{\circ}45'.7N/122^{\circ}57'.7E$ ，航向 286° ，航速 9.6 节。此时，“金旺岭” 轮位于“鲁日山渔 61027” 轮左前方，距离 5.63 海里。

“鲁日山渔 61027” 轮航向不稳定，AIS 数据显示，在此后直至碰撞发生过程中，其航向在 248° 到 307° 之间变化。

12 月 22 日 0136 时，“鲁日山渔 61027” 轮船位 $36^{\circ}46'.1N/122^{\circ}55'.8E$ ，航向 275° ，航速 9.1 节。

0143 时，“鲁日山渔 61027” 轮船位 $36^{\circ}46'.2N/122^{\circ}54'.5E$ ，航向 298° ，航速 9.4 节。

0145 时，“鲁日山渔 61027” 轮船位 $36^{\circ}46'.3N/122^{\circ}54'.1E$ ，航向 307° ，航速 8.5 节。

0146 时，“鲁日山渔 61027” 轮船位 $36^{\circ}46'.3N/122^{\circ}53'.9E$ ，航向 271° ，航速 9.7 节。

0147 时，“鲁日山渔 61027” 轮船位 $36^{\circ}46'.3N/122^{\circ}53'.8E$ ，航向 282° ，航速 9.7 节。

0148 时，“鲁日山渔 61027” 轮船位 $36^{\circ}46'.3N/122^{\circ}53'.6E$ ，航向 287° ，航速 10.5 节。

0149 时，“鲁日山渔 61027” 轮船位

36°46'.4N/122°53'.4E，航向 305°，航速 9.7 节。

0150 时，两船发生碰撞。

0209 时，“鲁日山渔 61027”轮北斗信号消失。

0223 时，“鲁日山渔 61027”轮 AIS 信号丢失。

（三）两船相遇局面分析。

事故发生在能见度良好的开阔水域，涉事船舶均为在航机动船。0136 时，两船距离 3.22 海里，“鲁日山渔 61027”轮位于“金旺岭”轮右前方，DCPA 为 0.12 海里，TCPA 为 13.1 分钟。两船存在碰撞危险。根据《1972 年国际海上避碰规则》（以下简称《避碰规则》），“金旺岭”轮为让路船，“鲁日山渔 61027”轮为直航船。

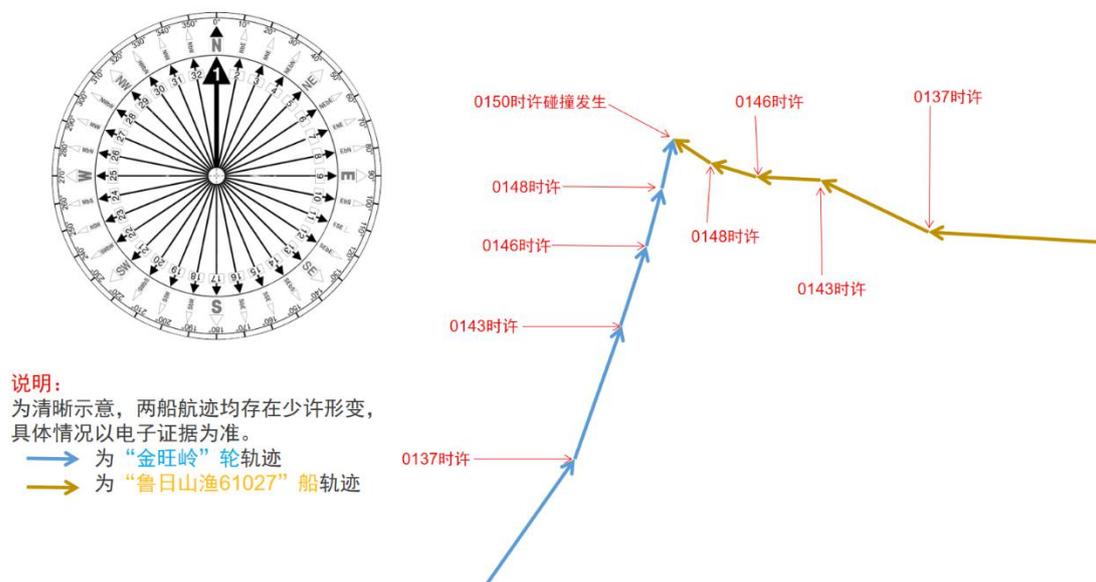


图 18 会遇态势图

0146 时，两船距离 0.8 海里，DCPA 为 0.2 海里，TCPA 为 4.3 分钟，两船已进入紧迫局面。“金旺岭”轮未采取大幅的转向或减速措施，“鲁日山渔 61027”轮在风浪作用下，未能保持航向稳定。

0148 时，两船距离 0.3 海里，DCPA 为 0.07 海里，TCPA 为 1.3 分钟，两船已进入紧迫危险。“金旺岭”未果断采取大幅度的避让措施，“鲁日山渔 61027”轮也未采取有助于避碰的行动，导致局面进一步恶化。

0150 时，两船碰撞。

六、应急处置和搜救情况

接到“鲁日山渔 61027”轮失联信息后，山东省、威海市海上搜救中心立即启动应急响应，核实渔船信息，组织协调附近渔船、北海救助局调派专业救助船、事发地附近商船前往搜寻。搜救现场由专业救助船“北海救 116”轮担任现场指挥船，累计投入专业救助船 4 艘次、救助直升机 1 架次、公务船 3 艘次、港口拖轮 2 艘次、商船 353 艘次、渔船 120 艘次现场救助力量。开展岸线巡查 100 余公里，海上搜寻覆盖面积 480 余平方海里。经全力搜救，发现 5 具遇难者遗体。

2023 年 1 月 5 日，根据现场搜救情况，经评估，威海市海上搜救中心于当日 0900 时终止大规模海上搜救，转为常态化搜救。

2023 年 1 月 25 日，威海市海上搜救中心组织烟台打捞局对事故水域进行扫测并对水下沉船进行探摸，未发现其他遇难者。

七、事故损失情况

事故导致“鲁日山渔 61027”轮沉没、5 人死亡、6 人失踪，“金旺岭”轮球鼻艏两侧水上水下存在多处划痕。事故直接经济损失约 250 万元。

八、事故原因分析

本起事故中，两艘涉事船舶均为在航机动船，事发水域能见度良好，适用《避碰规则》第一章、第二章第一节、第二节规定。

（一）直接原因。

1. “金旺岭”轮作为交叉相遇局面下的让路船，未能按照《避碰规则》要求尽可能及早地采取大幅度的行动，宽裕地让清“鲁日山渔 61027”轮。

2. “鲁日山渔 61027”轮作为交叉相遇局面的直航船，在碰撞发生前 10 分钟内航向多次大幅度变化，未履行保向保速义务。

3. 两船形成紧迫危险后，“金旺岭”轮多次使用 VHF 试图联系“鲁日山渔 61027”轮，“鲁日山渔 61027”轮一直未应答，导致双方无法了解彼此意图。

4. “金旺岭”轮采取的避让措施幅度过小，“鲁日山渔 61027”轮未采取有助于避碰的行动。

综上，两船在能见度良好的天气条件下，未对当时的局面做出充分的判断并及早采取有效的避让措施是碰撞事故发生的直接原因。

“鲁日山渔 61027”轮超过《国内海洋渔船安全证书》核定乘员数量配备船员，是造成事故损失扩大的直接原因。

（二）间接原因。

“鲁日山渔 61027”轮未按照规定要求配备足额的适任职务船员，是造成事故的间接原因。

九、责任认定

在两船形成碰撞危险后，“金旺岭”轮作为交叉相遇局面下的让路船未能按照《避碰规则》及早地对“鲁日山渔61027”轮进行避让。在两船相互驶近，形成紧迫局面以及紧迫危险过程中，两船均未考虑当时的环境，积极主动采取最有助于避免碰撞的措施。

综上，本起事故是一起双方互有责任的重大水上交通事故。“金旺岭”轮作为让路船未及早采取避让行动，致使构成紧迫局面，其过失程度大于“鲁日山渔61027”轮，应承担本起事故的主要责任；“鲁日山渔61027”轮应承担次要责任。

十、调查发现的问题

（一）船舶存在的问题。

1. “金旺岭”轮。

（1）“金旺岭”轮在两船相距至少3海里时就发现了“鲁日山渔61027”轮，并在碰撞发生前对“鲁日山渔61027”轮雷达信号进行了捕捉跟踪，但对渔船在风浪中航行特点缺乏应有的认识，且过分依赖雷达设备，未对两船之间的态势和碰撞危险作出准确判断，其行为违反了《避碰规则》第七条⁴的规定。

4 《1972年国际海上避碰规则》第七条碰撞危险

1. 每一船舶应用适合当时环境和情况的一切有效手段断定是否存在碰撞危险，如有任何怀疑，则应认为存在这种危险。

2. 如装有雷达设备并可使用的話，则应正确予以使用，包括远距离扫描，以便获得碰撞危险的早期警报，并对探测到的物标进行雷达标绘或与其相当的系统观察。

3. 不应当根据不充分的资料，特别是不充分的雷达观测资料作出推断。

4. 在断定是否存在碰撞危险时，考虑的因素中应包括下列各点：（1）如果来船的罗经

(2) “金旺岭”轮在航经水域渔船众多的情况下,未能根据《避碰规则》要求使用适合当时环境和情况的安全航速,其行为违反了《避碰规则》第六条⁵的规定。

(3) 作为交叉相遇局面的让路船,未及早地采取大幅度的行动,宽裕地让清“鲁日山渔 61027”轮,致使两船构成紧迫局面。其行为违反了《避碰规则》第八条第 4 款⁶和第十六条⁷的规定。

(4) 当两船相互接近,构成紧迫局面后,“金旺岭”轮仍未采取积极的大幅度的转向措施,采取的减速措施不当,不足以避免碰撞。其行为违反了《避碰规则》第八条第 1、2 和 5 款⁸的规定。

2. “鲁日山渔 61027”轮。

(1) “鲁日山渔 61027”轮作为交叉相遇局面下的直航船,未能按照《避碰规则》要求保持航向和航速,其行为违反了《避碰规则》第十七条⁹的规定。

方位没有明显的变化,则应认为存在这种危险:(2)即使有明显的方位变化,有时也可能存在这种危险,特别是在驶近一艘很大的船舶或拖带船组时,或是在近距离驶近他船时。

5 《1972 年国际海上避碰规则》第六条安全航速每一船舶在任何时候均应用安全航速行驶,以便能采取适当而有效的避碰行动,并能在适合当时环境和情况的距离以内把船停住。

6 《1972 年国际海上避碰规则》第八条避免碰撞的行动 4.为避免与他船碰撞而采取的行动,应能导致在安全的距离驶过,应细心查核避让行动的有效性,直到最后驶过让清他船为止。

7 《1972 年国际海上避碰规则》第十六条让路船的行动须给他船让路的船舶,应尽可能及早采取大幅度的行动,宽裕地让清他船。

8 《1972 年国际海上避碰规则》第八条避免碰撞的行动

1.为避免碰撞所采取的任何行动,如当时环境许可,应是积极地,并应及早地进行和注意运用良好的船艺。

2.为避免碰撞而作的航向和(或)航速的任何变动,如当时环境许可,应大得足以使他船用视觉或雷达观察时容易察觉到;应避免对航向和(或)航速作一连串的小变动。

5.如须避免碰撞或须留有更多时间来估计局面,船舶应当减速或者停止或倒转推进器把船停住。

9 《1972 年国际海上避碰规则》第十七条直航船的行动

(2) “鲁日山渔 61027”轮未按照配员要求配备足额适任船员，其行为违反了《中华人民共和国安全生产法》第二十条¹⁰、《中华人民共和国渔业船员管理办法》第十七条¹¹的觊。在船人数超过其《国内海洋渔船安全证书》中核定乘员人数，其行为违反了《中华人民共和国渔业船员管理办法》第二十一条第 8 款¹²的规定。

(3) “鲁日山渔 61027”轮未回应“金旺岭”轮在 VHF16 频道的多次呼叫，未保持正规了望，其行为违反了《避碰规则》第五条¹³的规定。

(二) 相关企业和个人存在的问题。

1. 张峰。

(1) 作为“鲁日山渔 61027”轮船舶所有人，未为该轮配备足够的合格适任船员，其行为违反了《中华人民共和国

1.(1)两船中的一船应给另一船让路时，另一船应保持航向和航速。(2)然而，当保持航向和航速的船一经发觉规定的让路船显然没有遵照本规则各条采取适当行动时，该船即可独自采取操纵行动，以避免碰撞。

2.当规定保持航向和航速的船，发觉本船不论由于何种原因逼近到单凭让路船的行动不能避免碰撞时，也应采取最有助于避碰的行动。

3.在交叉相遇局面下，机动船按照本条 1 款(2)项采取行动以避免与另一艘机动船碰撞时，如当时环境许可，不应对在本船左舷的船采取向左转向。

4.本条并不解除让路船的让路义务。

10《中华人民共和国安全生产法》第二十条 生产经营单位应当具备本法 and 有关法律、行政法规和国家标准或者行业标准规定的安全生产条件；不具备安全生产条件的，不得从事生产经营活动。

11《中华人民共和国渔业船员管理办法》第十七条 海洋渔业船舶应当满足本办法规定的职务船员最低配员标准（附件 4）。内陆渔业船舶船员最低配员标准由各省级人民政府渔业主管部门根据本地情况制定，报农业农村部备案。

12《中华人民共和国渔业船员管理办法》第二十一条 8.不得利用渔业船舶私载、超载人员和货物，不得携带违禁物品。

13《1972 年国际海上避碰规则》第五条了望

每一船舶应经常使用视觉、听觉以及适合当时环境和情况下一切有效手段保持正规了望，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

安全生产法》第二十条、《中华人民共和国渔业船员管理办法》第十七条的规定；为“鲁日山渔 61027”轮配备的船员人数超过该船《国内海洋渔船安全证书》核定乘员数量，造成事故损失扩大，其行为违反了《中华人民共和国渔业船员管理办法》第二十一条第 8 款的规定。

(2) 2022 年 12 月 18 日，船舶出港前，隐瞒渔船实际在船人员情况，在渔港通 APP 进行虚假申报，其行为违反了《山东省规范渔业船舶捕捞规定》第三条第 2 款¹⁴的规定。

2. 荣成市大鱼岛码头。

2022 年 12 月 18 日，“鲁日山渔 61027”轮出港前港口工作人员对该轮进行了出港前检查，根据“鲁日山渔 61027”轮提交的出海人员名单对在船人员进行了核对，船上乘员 11 人（与事发时在船人员一致，但与船舶所有人张峰在渔港通 APP 上申报的人员不符），并填写了纸质检查表，但工作人员未按规定要求进行严格细致的检查，未发现“鲁日山渔 61027”轮配员不足和乘员超额的情况，也未将检查情况录入山东省渔船进出港登记系统，导致“鲁日山渔 61027”轮配员存在的问题未被监管部门及时发现，违反了《山东省规范海洋渔业船舶捕捞规定》第三条第 1 款¹⁵的规定。

3. 日照山海天市场管理有限公司。

14 《山东省规范渔业船舶捕捞规定》第三条第 2 款 海洋渔业船舶进出渔业港口应当向县级以上人民政府渔业主管部门报告进出港时间、作业场所、航次计划、适航状态、船员配备、渔具以及鱼获物等情况，并服从调度和监督管理。

15 《山东省规范海洋渔业船舶捕捞规定》第三条第 1 款 渔业港口应当建立海洋渔业船舶进出港登记制度，核验进港渔业船舶身份，检查出港渔业船舶安全设备以及船员配备等情况，不得为违法渔业船舶提供港口服务。

2022年9月1日，“鲁日山渔61027”轮离港时，该公司未按照规定对“鲁日山渔61027”轮进行出港检查，其行为违反了《日照市依港管船实施办法》第十条¹⁶、日照市《依港管船有关规定和惩戒措施》规定第一条¹⁷的规定。

4. WALLEM SHIP MANAGEMENT LIMITED.

作为“金旺岭”轮的船舶管理人，船员岗前培训针对性不强，未将中国沿海渔船航行作业特点及避让措施等内容作为驾驶员培训重点。对“金旺岭”轮初次任职二副的履职能力监控不到位，未及时发现和纠正其过分依赖雷达、不熟悉渔船航行特点等问题。

5. 中远海运特种运输股份有限公司。

该公司过分依赖管理公司，对租用船舶的安全管理工作不重视，对管理公司和船舶监督不力，对值班驾驶员的职业技能和安全意识的教育培训未尽尽职尽责，落实安全生产“三管三必须”要求不到位。

（三）相关管理部门存在的问题。

1. 荣成市海洋发展局海洋与渔业执法大队二中队。

负责具体实施辖区渔船、渔港的监督管理工作。对荣成

16《日照市依港管船实施办法》第十条 实施港内渔船安全检查制度。渔港管理机构对在港和出港渔船开展安全检查,应对6类渔船重点检查:未办理进出港报告渔船;主机功率110KW以上渔船;“异地挂靠”渔船;老旧渔船;养殖渔船;海洋牧场从事海钓渔船。对检查发现船员配备不齐或不适用,安全、消防、通讯、救生等设备不全或无效及装载违规渔具,非法载客、载运违禁物品等违规渔船,应做好登记督促整改,并将相关情况及时报告区、管委海洋渔业执法机构,对违规渔船依法禁止其离港并给予相应行政处罚。

17《依港管船有关规定和惩戒措施》第一条 渔港所有人和经营人是渔港管理主体,必须建立渔船进出港登记制度,核验进港渔船身份,检查出港渔船安全设备以及船员配备等情况,做到出港必查、进港抽查。对6类渔船重点检查:未办理进出港报告渔船;主机功率110KW以上渔船;“异地挂靠”渔船;老旧渔船;养殖渔船;海洋牧场从事海钓渔船。发现涉嫌违法违规渔船、涉渔“三无”船舶,必须禁止出港并第一时间向区级渔业执法机构报告。

市大鱼岛码头监督管理不到位，未及时发现并纠正其落实渔船进出港检查中存在的问题。

2. 日照市山海天度假区海洋发展局。

负责辖区渔港和渔船安全监督管理工作。执法人员未及时发现并纠正渔港对渔船进出港检查履职不到位的情况。

3. 日照市山海天度假区卧龙山街道办事处。

负责辖区渔港、渔船日常监管，配合区海洋发展局对本地渔船船主和渔船船长进行商渔船警示教育培训。2022年8月，该办事处组织渔业船员安全生产知识教育培训时，未对“鲁日山渔 61027”轮船长开展培训。

十一、处理建议

（一）建议追究刑事责任人员。

1. 史昌乐，“金旺岭”轮二副，违反《避碰规则》第六条、第七条、第八条、第十六条和《中华人民共和国海上交通安全法》第三十五条第2款¹⁸的规定，造成重大人员伤亡事故和经济损失，在本起事故中负有直接责任，涉嫌违反《中华人民共和国刑法》第一百三十三条¹⁹的规定，建议威海海事局予以行政处罚并移送司法机关调查处理。

2. 张峰，“鲁日山渔 61027”轮所有人及管理人，违反《中华人民共和国安全生产法》第二十条、《中华人民共和国渔业船员管理办法》第十七条、第二十一条以及《山东省规范

18《中华人民共和国海上交通安全法》第三十五条第2款 船舶航行、停泊、作业时，应当遵守相关航行规则……。

19《中华人民共和国刑法》第一百三十三条 违反交通运输法规，因而发生重大事故，致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的，处三年以下有期徒刑或者拘役；交通运输肇事后逃逸或者有其他特别恶劣情节的，处三年以上七年以下有期徒刑。

渔业船舶捕捞规定》第三条第2款的规定，因而发生重大伤亡事故，涉嫌违反《中华人民共和国刑法》第一百三十五条²⁰的规定，建议移送司法机关调查处理。

（二）对事故相关单位和人员的处理建议。

1. “金旺岭”轮。

邢文旺，“金旺岭”轮船长，因“金旺岭”轮违反《避碰规则》第六条、第七条、第八条、第十六条以及《中华人民共和国海上交通安全法》第三十五条第2款的规定，建议威海海事局依据依法对该轮船长予以行政处罚。

2. “鲁日山渔 61027”轮。

郑士龙，“鲁日山渔 61027”轮船长，违反《中华人民共和国渔业船员管理办法》第十七条、第二十一条、《避碰规则》第五条、第十七条以及《中华人民共和国海上交通安全法》第三十五条第2款的规定，因其在事故中失踪，建议免于追究其责任。

3. 荣成市大鱼岛码头，未严格按照《山东省规范海洋渔业船舶捕捞规定》履行管理职责，未发现“鲁日山渔 61027”轮配员不足和人数超员的情况，未将检查情况录入山东省渔船进出港登记系统，导致“鲁日山渔 61027”轮配员存在的问题未被监管部门及时发现，违反《山东省规范海洋渔业船舶捕捞规定》第三条第1款的规定，建议荣成市人民政府依法依规对该渔业港口及其责任人员予以处理。

20《中华人民共和国刑法》第一百三十五条 安全生产设施或者安全生产条件不符合国家规定，因而发生重大伤亡事故或者造成其他严重后果的，对直接负责的主管人员和其他直接责任人员，处三年以下有期徒刑或者拘役；情节特别恶劣的，处三年以上七年以下有期徒刑。

4. 日照山海天市场管理有限公司，未按照规定对“鲁日山渔 61027”轮进行出港检查，违反《日照市依港管船实施办法》第十条、日照市《依港管船有关规定和惩戒措施》规定第一条的规定，建议日照市山海天度假区管委会依法依规对该公司及其责任人员予以处理。

5. WALLEM SHIP MANAGEMENT LIMITED，作为“金旺岭”轮的船舶管理人，其所管理船舶未遵守相关航行规则，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第三十五条第 2 款的规定，建议威海海事局依法对该公司予以行政处罚；建议将该公司对船员岗前培训和在船培训以及监控不到位的情况通报“金旺岭”轮主管机关香港海事处，由香港海事处对其予以附加审核。

6. 中远海运特种运输股份有限公司，对管理公司和船舶监督不力，落实安全生产“三管三必须”要求不到位，建议中国远洋海运集团有限公司对该公司及相关责任人员予以处理。

（三）对相关管理部门及人员的处理建议。

建议荣成市人民政府对荣成市海洋发展局海洋与渔业执法大队二中队及其相关责任人员依法依规予以处理；建议日照市山海天度假区管委会对日照市山海天度假区海洋发展局及其相关责任人员、日照市山海天度假区卧龙山街道办事处及其相关责任人员依法依规予以处理。

十二、安全管理建议

（一）建议 WALLEM SHIP MANAGEMENT LIMITED

加强对所管理船舶的船员岗前培训、驾驶台资源管理及避碰规则方面的培训力度，特别是强化中国沿海渔船作业方式以及商渔船防碰撞方面的相关知识，进一步提升船员的技能水平与安全意识，严防类似事故再次发生。

（二）建议荣成市海洋发展局和日照市山海天度假区海洋发展局加强渔港的监督管理。明确渔船船籍港和靠泊港的安全监管责任，建立共管机制，提升渔港监督管理信息化，强化监管执法力量，整合执法力量驻港监管，严格落实依港管船相关规定，加强渔船进出港检查力度和信息共享水平，确保渔业船舶人员适任，船舶适航。

（三）建议荣成市海洋发展局和日照市山海天度假区海洋发展局加强渔船编组生产和“定时点验”管理，严防渔船单船出海作业；加强信息化手段，提高编队船舶信息共享，提高预防预警能力；逐步推广保温救生服等救生设备配备，提升渔船自救互救能力；深入开展水上安全宣传教育活动，向渔民宣传预防、避险、避灾、自救互救等常识。提高渔业安全应急处置能力，确保预警信息传递和突发事件处置及时有效，最大程度地减少突发事件造成的人员伤亡和损失。

（四）建议日照市山海天度假区海洋发展局督促渔船所有人切实履行安全生产主体责任，加强渔业船员安全意识教育和技能培训，强化船舶避碰、设备操作、安全生产作业培训。督促渔船所有人为所属渔船配备足额适任的船员，督促渔船船员严格遵守《避碰规则》相关要求，及时采取正确的避让措施，防止类似事故再次发生。

（五）建议中远海运特种运输股份有限公司按照《商务部安全监管总局外交部发展改革委国资委关于进一步加强境外中资企业安全生产监督管理工作的通知》要求，加强对其境外企业（境外独资、控股企业或派出单位）的安全生产监督管理，落实安全生产责任制，完善安全生产管理制度，加强从业人员安全教育和安全培训，完善事故应急救援预案及演练，严防安全生产事故的发生。