

广东汕头“1.17”“万**”轮与“东****” 船碰撞事故调查报告

1.17 事故调查组

2024 年 4 月 9 日

简介

2024年1月17日1209时左右，平潭综合试验区万***有限公司所有的“万**”轮装载17192.2吨钢材从广州开往江阴途中，在南澳岛东侧12海里处（概位：23°29.5'N/117°21.8'E）挂到林**所有的正在进行双拖网（底拖虾）作业的乡镇自用船“东****”船的拖绳，拖翻该船，事故造成“东****”船翻沉，船上1人落水死亡，直接经济损失约20万元，构成一般等级的水上交通事故。

接报后，汕头海事局立即成立事故调查组展开事故调查，调查组通过现场勘查，询问当事船员、救助林**的“东西***”船船主及与“东****”船配合底拖虾的船“东西冬**”船船主，调取“万**”轮AIS数据资料，同时对“万**”轮、翻沉的“东****”船进行现场勘验，共获得询问笔录7份，现场勘查记录1份，水上交通事故报告书1份，船舶及船员相关证书等资料若干份。

“万**”未运用良好船艺宽裕地让清他船、“东****”船未显示拖网号型、“东****”船疏忽瞭望、未采取最有助于避碰的行动是事故发生的原因。“万**”轮和“东****”船的过失程度基本相当，“万**”轮和“东****”船负对等责任，“万**”轮大副陈**和“东****”船船主林**是事故的责任人。

目 录

一、事故概况与调查取证情况.....	5
二、专业术语和标准用语.....	5
三、事故船舶、船员、船舶管理公司概况.....	6
（一）“东****”船.....	6
1. 船舶概况.....	6
2. 船员概况.....	7
（二）“万**”轮.....	8
1. 船舶概况.....	8
2. 船舶检验情况.....	9
3. 船舶安检情况.....	9
4. 船舶配员情况.....	9
5. 船舶管理公司概况.....	10
四、重要事故因素认定.....	6
（一）天气、海况.....	11
（二）事故水域通航环境情况.....	11
（三）碰撞基本事实分析认定.....	12
五、事故经过.....	13
六、事故救助情况.....	11
七、事故损失情况.....	11
八、事故原因分析及责任认定.....	11
（一）事故原因分析.....	11
（二）责任认定.....	11
九、调查中发现的问题.....	17
十、安全管理建议和处理建议.....	18
（一）安全管理建议.....	18

(二) 处理建议.....	18
十一、附件.....	18

一、事故概况与调查取证情况

（一）事故概况

2024年1月17日1209时左右，平潭综合试验区****有限公司所有的“万**”轮装载17192.2吨钢材从广州开往江阴途中，在南澳岛东侧12海里处（概位：23°29.5' N/117°21.8' E）挂到林**所有的正在进行双拖网（底拖虾）作业的乡镇自用船“东****”船的拖绳，拖翻该船，事故造成“东****”船翻沉，船上1人落水死亡，直接经济损失约20万元，构成一般等级的水上交通事故。

（二）事故调查取证情况

接报后，汕头海事局立即成立事故调查组展开事故调查，调查组通过现场勘查，询问当事船员、救助林**的“东西***”船主及与“东****”船配合拖网作业的“东西冬**”船船主，调取“万**”轮AIS数据资料，同时对翻沉的“东****”船进行现场勘验，共获得询问笔录6份，现场勘查记录1份，水上交通事故报告书1份，船舶及船员相关证书等资料若干份。

二、专业术语和标准用语

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

GPS: GLOBAL POSITIONING SYSTEM 全球定位系统;

GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System

全球海上遇险与安全系统；

SMC: SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE 安全管理证书。

VHF: Very High Frequency 甚高频通信系统；

三、事故船舶、船员、船舶管理公司概况

(一) “东**” 船**

1.船舶概况

船名“东****”，木材质，总长 7.2 米，型宽 2.2 米，主机功率 22 匹（约 16 千瓦），自造船舶，船上有 GPS，无 AIS、雷达、VHF 等航行设备。该船为漳州市东山县西埔镇冬古村林**所有，在冬古村民委员会登记并签订《冬古村渔业生产船舶及其辅助船舶安全生产目标管理责任书》《承诺书》，受冬古村民委员会管理，根据承诺书要求，该船仅作养殖使用，不得从事捕捞作业。事故发生时，该船正在与“东西冬**”船配合底拖虾，未显示拖网作业号型。



图 1: “东****” 船翻扣



图 2: 与“东****” 船相同船型船舶

2. 船员概况

事故发生时，该船有船主林**1 名船员。

林**，男，1992 年 11 月 14 日出生，福建省东山县人，身份证号：35062619921114****，事故中死亡。

(二) “万**” 轮

1. 船舶概况

船名	万**			船籍港	平潭
船舶种类	散货船	船体材料	钢质	货舱数	4
总吨	10902	净吨	6105	参考载货量	17323 吨
总长 (米)	149.93	型宽 (米)	21.60	型深 (米)	11.65
主机	内燃机	功率	2970.0KW	航区	近海
船舶建造厂/建成年份	浙江临海 浙江**造船有限公司/2009 年 7 月 13 日				
船舶所有人	平潭综合实验区****有限公司				
船舶所有人地址	福建省平潭县北厝镇天山北路****				
船舶经营人	平潭综合实验区****有限责任公司				
船舶经营人地址	平潭县潭城镇城东居委会****				

表 1: “万**” 轮船舶概况



图 3: “万**”轮

2.船舶检验情况

“万**”轮最近一次检验由中国船级社福州分社于 2023 年 9 月 22 日在连江对该船进行换证检验。该船国内航行海船安全与环保证书有效期至 2028 年 10 月 06 日止，经查该船船舶检验有关证书齐全有效。

3.船舶安检情况

“万**”轮最近一次船舶安全检查于 2023 年 8 月 24 日在宁德港由赛岐海事处开展，共查出安全缺陷 6 项。经调查，6 项缺陷与事故发生无直接因果关系。

4.船舶配员情况

该轮本航次配备船长 1 人、大副 1 人、二副 1 人、三副 1 人、轮机长 1 人，大管轮 1 人，机工 2 人，水手长 1 人，值班水手 3 人，大厨 1 人，船长、二副兼职 GMDSS 通用操作员，船员持证情况和船舶配员符合最低安全配员证书要求。事故发生时，大副陈**与值班水手翁**在驾驶台。

大副陈**，男，1968 年 10 月 20 日出生，持有平潭海事局 2021 年 1 月 21 日签发的沿海航区 3000 总吨以上船舶的船长适任证书，适任证书编号为：BJH1112021*****，有效期至 2026 年 1 月 21 日。

值班水手翁**，男，1994 年 6 月 29 日出生，持有平潭海事局 2023 年 7 月 27 日签发的无限航区 500 总吨及以上的

船舶值班水手适任证书，证书编号为：BJH1452023*****，有效期至 2059 年 6 月 29 日。

5.船舶管理公司概况

(1) 公司概况

该轮船舶管理公司为平潭综合实验区****有限责任公司，该公司成立于 2021 年 6 月 9 日，系私营企业，从事水路普通货物运输、国内船舶管理业务，公司设置总经理、指定人员、海务部、机务部、综合人事部等职能部门共 10 人。2021 年 6 月 16 日建立安全管理体系，6 月 29 日取得平潭海事局签发的临时符合证明，11 月 16 日取得平潭海事局签发的有效期至 2026 年 11 月 15 日的符合证明，适用船舶种类为散货船和其他货船，共管理船舶 21 艘，其中自有船舶 1 艘，代管船舶 20 艘。“万**”轮为代管船舶，于 2021 年 10 月 8 日取得临时安全管理证书，纳入平潭综合实验区****有限责任公司管理，2022 年 2 月 24 日取得 SMC，有效期至 2027 年 2 月 23 日。

(2) 事故发生后公司应急响应情况

事故发生后，平潭综合实验区****有限责任公司指导船员向海事报告，要求船员对落水人员施救，配合海事机构调查，安排公司海务到现场进行善后处理工作。

四、重要事故因素认定

(一) 天气、海况

1. 汕头气象台发布的海洋天气预报：17 日 08 时到 18 日

08 时，汕头附近海面多云到阴天转晴到多云，东到东北风 5-6 级，能见度 14-25 千米。

2. “东西冬**” 船主称：事发当时东北风 4-5 级，晴，能见度良好。

3. “万**” 轮船员称：事发当时为晴天，东北风 6 级；能见度良好。

综上，事故发生时的天气情况为晴、东北风 5-6 级，能见度良好。

（二）事故水域通航环境情况

事故发生水域为南澳岛东侧 12 海里附近水域，该水域是南澳县与东山县交界水域，常年有大量渔船在此作业，作业期间无固定走向。同时，该水域又是国内沿海南北航线中小型船舶的习惯航路，船舶交通流量较大，事发时附近水域渔船较多。

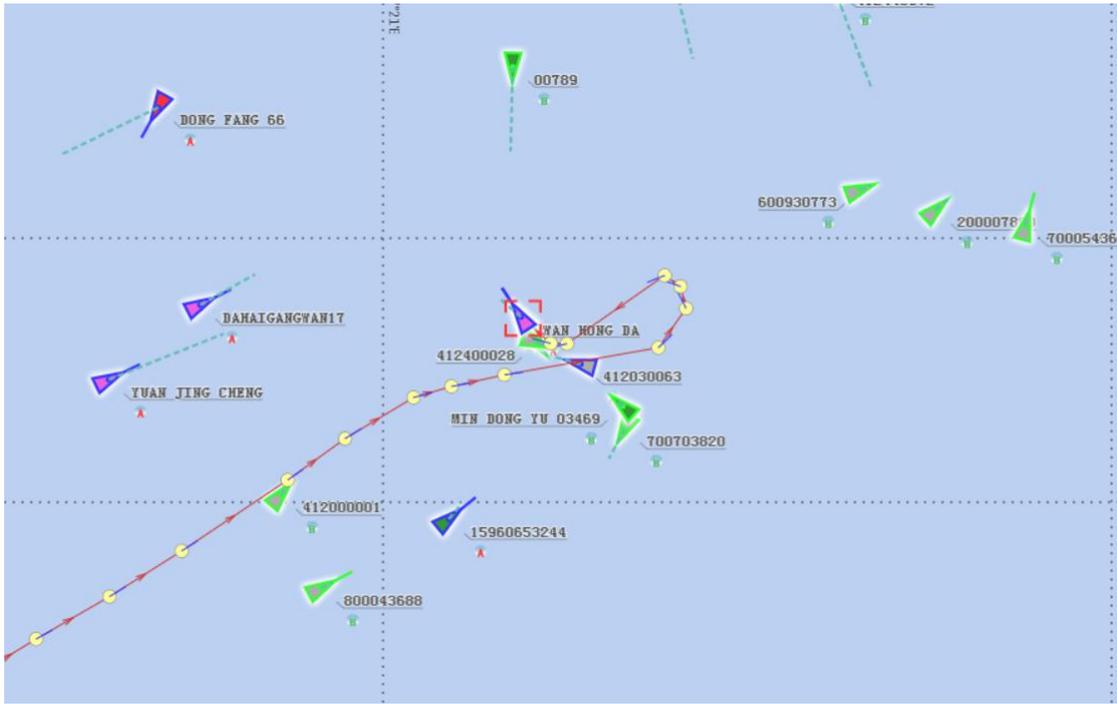


图 4：事故水域通航情况

（三）碰撞基本事实分析认定

碰撞时间和地点：时间 2024 年 1 月 17 日 1209 时，地点 $23^{\circ} 29.5' N/117^{\circ} 21.8' E$ 。

（1）“万**”轮提交的《水上交通事故报告书》记录：碰撞时间为 1210 时，地点经纬度为 $23^{\circ} 29.9' N/117^{\circ} 21.7' E$ 。

（2）“万**”轮大副陈**宝泉陈述：该船航速 9.6 节，航向 063° ，距小渔船约 1 海里时右转过其船尾，航向转至 $070-080^{\circ}$ ，手操舵把定，看小渔船从该轮船首通过后，到驾驶台外观察渔船情况，发现渔船翻扣后，立即空车。

（3）回放“万**”轮 AIS 数据，1205 时 12 秒“万**”船开始转向，航向 065° ，航速 9.4 节。1209 时 03 秒该轮有明显转向和降速，航向 081° ，航速 8.8 节。

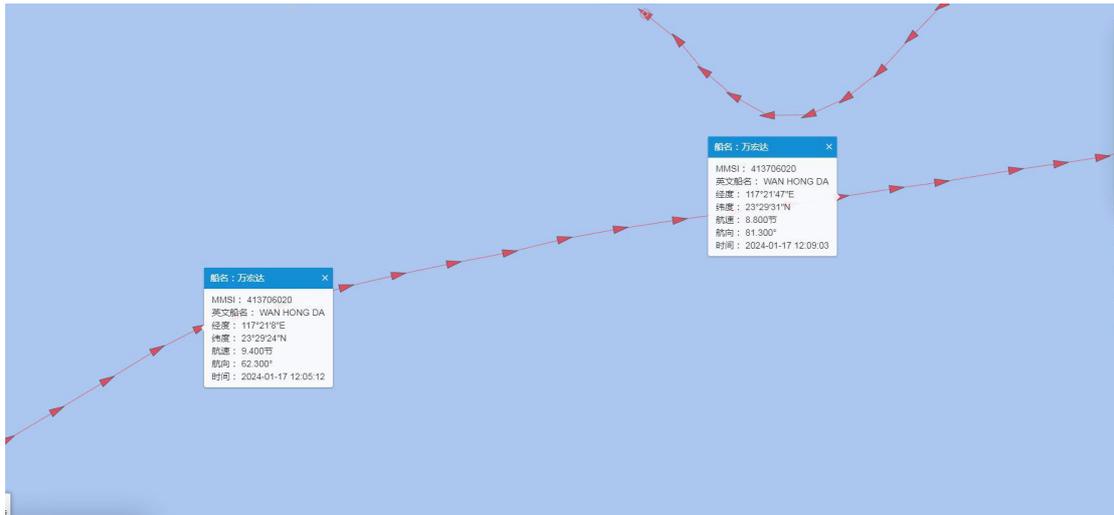


图 5: “万**”轮碰撞前后轨迹截图

综上，该轮发现渔船翻扣采取空车措施，航速也相应下降，故认定碰撞时间为 2024 年 1 月 17 日 1209 时，1209 时的船位 $23^{\circ} 29.5' N/117^{\circ} 21.8' E$ 为碰撞地点。

五、事故经过

(一) “万**”轮

“万**”轮于 1 月 16 日 0205 时从广州装载 17192.2 吨钢材开往江阴，17 日中午该轮航行于南澳岛东侧水域，能见度良好，水面渔船较少。驾驶台值班人员为大副陈**、值班水手翁**，驾驶台助航设备均正常工作。

1150 时，“万**”轮航向 065° ，航速 9.4 节，值班大副从雷达上观察到右前方 $15^{\circ}/3.5$ 海里处有几艘同类型的小船（其中最靠近“万**”轮的船为“东****”船）往西北方向航行，航向约 320° ，航速约 3 节；

1205 时，“万**”轮发现船舶存在碰撞危险，大副使用 VHF CH16 呼叫“东****”船，同时鸣汽笛提醒，但未收到

回复，随后采用手操舵右舵10改走航向080°避让渔船，此时小渔船在“万**”轮右前16°/0.9海里处；

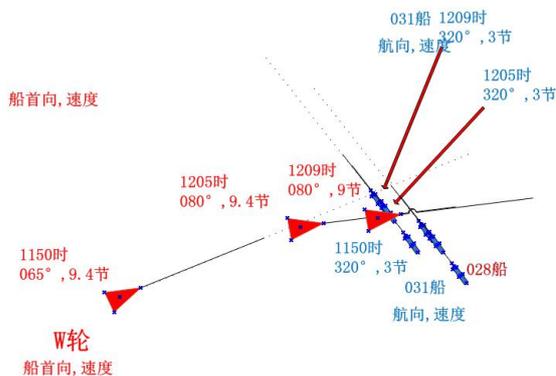
1209时，“万**”轮从“东****”船船尾约100米通过，挂到该船拖网绳子并将该船拖翻，值班大副到驾驶台左翼观察该渔船，发现渔船翻扣在水面，立即停车。

(二) “东****”船

1月17日0740时左右，“东****”船与“东西冬**”船从福建东山冬古港出发，前往海上进行双拖作业，“东西冬**”船定位导航仪正常开启，“东****”船的定位导航仪出港前已损坏，每船都只有1人。

1150时，“东****”船航向约320°，航速3节，与“东西冬**”船结对双拖作业，拖网长度约400米（网高1米），拖缆（涤纶绳，直径2厘米）长280x2米，两船相距约600米；

1205时至1209时，“东****”船继续保向保速，“万**”轮从“东****”船船尾通过后，“东西冬**”船发现“东****”船翻扣，解网前往救助。



1150时，“万宏达”轮航向065°，航速9.4节，值班大副从雷达上观察到右前方15°/3.5海里处有几艘同类型的小渔船（其中最靠近“万宏达”轮的船为“东西冬（养）031”船）往西北方向航行，渔船航向约320°，航速约3节，此时“东西冬（养）031”船与“东西冬（养）028”船在进行底拖虾双拖作业。

1205时，“万宏达”轮发现船舶存在碰撞危险，就使用VHF CH16呼叫小渔船（“东西冬（养）031”船），同时鸣汽笛提醒，但未收到小渔船回复，就采用手操舵右舵10°改走航向080°避让渔船，经调查，此时小渔船在“万宏达”轮右前16°/0.9海里处；

1209时，“万宏达”轮从“东西冬（养）031”船车尾约100米通过挂到该船拖网绳子并将该船拖翻，值班大副到驾驶台左翼观察该渔船，发现渔船翻扣在水面，就立即停车。

图 6: “万**”轮与“东****”船碰撞示意图

六、事故救助情况

1月17日1209时发生碰撞后，“东西***”船发现翻扣船后立即前往救援，将穿着救生衣的林**打捞上船后，发现无生命体征，开始进行心肺复苏，“万**”轮立即驶回“东西***”船旁边，船长、轮机长登上该船协助进行心肺复苏救助无果，随后“东西***”船将林**送往岸上，“万**”轮向汕头海事局报告事故情况。

七、事故损失情况

事故造成“东****”船翻沉，1人死亡，直接经济损失约20万元，构成一般等级的水上交通事故。

八、事故原因分析及责任判定

（一）事故原因分析

事发前能见度良好，“万**”轮航向065°，为在航机动船，“东****”船在进行底拖虾作业，属于从事捕鱼作业船但未按规定显示号型，位于“万**”轮右前方，适用《1972年国际海上避碰规则》及其修正案（以下简称《规则》）第二节“船舶在互见中的行动规则”的规定，按照第十五条的规定，“万**”轮为让路船，“东****”船为直航船。

1. “万**”轮未运用良好船艺宽裕地让清他船。

“万**”轮在1150时至1205时观察到右前方的“东****”船时，未考虑到“东****”船是拖网船，采取从“东

****”船和“东西冬**”船之间靠近“东****”船一侧穿越，未宽裕地让清他船，导致挂住“东****”船的拖绳进而拖翻“东****”船，违反了《规则》第八条、第十六条的规定。

2. “东****”船未显示拖网号型。

“东****”船为养殖辅助船，无拖网作业渔船的外观特征，且在拖网作业过程中未显示拖网号型，他船难以通过瞭望发现该船为拖网作业渔船并采取宽裕的避让措施让清渔网，违反了《规则》第二十六条的相关规定。

3. “东****”船疏忽瞭望、未采取最有助于避碰的行动。

“东****”船没有保持正规瞭望，事故发生前未发现“万**”轮，以致未采取最有助于避碰的行动，违反了《规则》第五条、第十七条的规定。

（二）责任认定

“万**”未运用良好船艺宽裕地让清他船、“东****”船未显示拖网号型、“东****”船疏忽瞭望、未采取最有助于避碰的行动是事故发生的原因。“万**”轮和“东****”船的过失程度基本相当，“万**”轮和“东****”船负对等责任，“万**”轮大副陈**和“东****”船船主林**是事故的责任人。

九、调查中发现的问题

1. “东****”船主林**违反《冬古村渔业生产船舶及其辅助船舶安全生产目标管理责任书》《承诺书》不得从事捕

捞作业的规定，违规从事捕捞（底拖虾）作业。

2. 冬古村民委员会对登记船舶的管理工作存在漏洞，对其所管理的“东****”船等船舶从事捕捞作业行为未能及时制止和处理。

十、安全管理建议和处理建议

（一）安全管理建议

本事故是一起双方互有责任的水上交通事故，为吸取事故教训，防止类似事故的再次发生，特提出安全管理建议如下：

1. 建议西埔镇人民政府督促冬古村民委员会落实登记乡镇船舶的管理责任，冬古村民委员会督促登记的乡镇船舶所有人按承诺要求不得从事捕捞作业。

2. 建议平潭综合实验区****有限责任公司加强对所属船舶船员的任职培训，加强防范商渔船碰撞安全教育，督促船员熟悉《1972年国际海上避碰规则》，加强瞭望，主动及早采取避让措施，防范商渔船碰撞风险。

（二）处理建议

1. “万**”轮违反《规则》第八条和第十六条的规定，建议依法对该轮进行行政处罚。

2. 林**违反《规则》第五条、第十七条的规定和《冬古村渔业生产船舶及其辅助船舶安全生产目标管理责任书》《承诺书》的规定，违规从事捕捞（底拖虾）作业，鉴于林

**已在事故中死亡，建议免于追究其责任。

十一、附件

1. “万**” 轮船员名单
2. “东****” 乡镇自用船人员名单

附件 1

“万**” 船员名单

序号	姓名	职务	适任证书 (含 GMDSS)	专业培训合格证
1	游*	船长	BJH1112023***** (含 GMDSS)	PJH2023*****
2	陈**	大副	BJH1112021*****	PJH2023*****
3	崔**	二副	BDA1432022***** (含 GMDSS)	PDA2023*****
4	王*	三副	BJH1442022*****	PJH2023*****
5	陈**	水手长	BLF1462016*****	PJH2023*****
6	翁**	值班水手	BJH1452023*****	PJB2022*****
7	于**	值班水手	BFA1452018*****	PJH2023*****
8	高*	值班水手	BDA1452023*****	PJB2022*****
9	游**	轮机长	BJH2212021*****	PJH2023*****
10	林**	大管轮	BJB2122023*****	PJA2023*****
11	李**	机工	AUA2452022*****	PJA2022*****
12	翟**	机工	AEC2462016*****	PJH2023*****
13	阮**	大厨	BJA0012019*****	PJA2019*****

附件 2

“东**” 乡镇自用船人员名单**

序号	姓名	职务	证书名称及号码	备注
1	林**	驾驶员	35062619921114****	死亡