

马祖列岛“8·27”“海福 168”轮 自沉事故调查报告

一、事故简况

2022 年 8 月 27 日 0124 时许,江苏德荣航运有限公司所属“海福 168”轮在马祖列岛水域涉嫌参与违法盗采运海砂活动,在过驳装载海砂后驶往舟山途中,于马祖列岛东犬岛西南方约 3 海里处倾覆沉没(沉船概位: $25^{\circ}54'.58\text{N}/119^{\circ}55'.10\text{E}$),船上 11 人全部落水,其中 1 人获救、9 人死亡、1 人失踪。

二、专业术语和标准用语标示

AIS: 船舶自动识别系统

MMSI: 水上移动业务识别码

GPS: 全球定位系统

VHF: 甚高频无线电电话

VTs: 船舶交通服务系统

NSM: 中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则

SMC: 安全管理证书

GM: 船舶初稳性高度

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》等有关法律法规的规定，福建海事局于8月28日成立了事故调查组，对本起事故有关当事人和客观证据进行调查取证。交通运输部海事局于9月26日印发《关于对马祖列岛水域“8·27”“海福168”轮自沉事故查处进行挂牌督办的通知》，决定对本起事故查处进行挂牌督办。

福建省委、省政府高度重视，根据相关省领导关于“要求查明事故原因，深挖利益链条，坚决依法打击违法犯罪行为”的批示，福州市人民政府于8月30日做出决定，由福州海警局负责，福州海事局、连江县公安局等积极配合，对“海福168”轮案件开展全面调查。该轮实际控制人庄*好、陈*、陈*师等人因涉嫌非法采矿罪被福州海警局依法刑事拘留，2022年11月18日，福州市连江县人民检察院对犯罪嫌疑人庄*好、陈*、陈*师作出批准逮捕决定。2023年3月16日，福州市连江县人民法院受理后公开开庭审理本案，作出一审判决，陈*师犯非法采矿罪，判处有期徒刑二年四个月，并处罚金人民币50000元；庄*好犯非法采矿罪，判处有期徒刑三年六个月，并处罚金人民币200000元；陈*犯非法采矿罪，判处有期徒刑三年六个月，并处罚金人民币200000元，因其在缓刑考验期内犯新罪，应当撤销缓刑，执行原判罚二年，罚金30000元，数罪并罚，合并执行有期徒刑五年，并处罚金人民币230000元。并继续追缴庄*好、陈*等人的违法所得。

目前该案仍在审理中。截至本报告完成之日，庄*好、陈*、陈*师等人虽已签字捺印认罪认罚，但仍部分未如实供述自己的违法犯罪行为。

经调查，“海福 168”轮主要情况如下：

（一）船舶资料

船名	海福 168	船籍港	扬州
船舶类型	自卸砂船	船体材料	钢质
船舶识别号	CN20156393751	总吨	6602
净吨	3697	总长	140.20 米
型宽	19.8 米	型深	8.5 米
参考载货量	8936 吨	航区	沿海
主机功率	2648 千瓦	船检机构	扬州市交通运输局
货舱数量	4	货舱舱盖式	钢质箱形加帆布风雨密
建造厂家 / 完工日期	南京宁江船业有限公司 /2016 年 1 月 29 日		
船舶所有人 /地址	江苏德荣航运有限公司等二人/仪征市经济开发区滨江中路**号		
船 舶 照 片 (摘自船检系统)			

表 1：“海福 168”轮船舶资料

（二）船舶状况

1. 登记情况

“海福 168”轮于 2018 年 11 月 29 日由原船籍港南京转到扬州登记，登记船舶所有人为江苏德荣航运有限公司等二人（共有情况：江苏德荣航运有限公司占 51%、陈*斌占 49%。据周*惯称，江苏德荣航运有限公司实际未出资，该轮所有权 100%归陈*斌所有）。2019 年 11 月 18 日，该轮在扬州海事局办理了变更登记，船舶共有情况变更为江苏德荣航运有限公司占 51%、陈*师（福建连江人）占 49%。事故发生时，该轮船舶登记证书在有效期内。

2. 检验情况

该轮原持有的船舶检验证书由扬州市船舶检验局签发，2021 年 3 月 9 日扬州市船舶检验局发出《关于撤销部分自卸砂船船舶检验证书的函》，撤销“海福 168”轮等 28 艘因存在“船图不一致”问题船舶的检验证书。

查阅该轮《海上船舶检验证书簿》以及完工图纸，该轮为自卸砂船，沿海航区，货舱的数量为 4 个，货舱盖类型为钢质箱型舱盖加帆布风雨密，无吸砂设备。2021 年 5 月 13 日该轮上福建福安南方船厂船台进行“恢复舱盖和拆除吸砂设备、超高舱口围板”等项目修理。

2021 年 5 月 27 日，扬州市交通运输局验船师在福建福安南方船厂现场确认“海福 168”轮“船图一致”后，该局于 6 月 23 日

受理“海福 168”轮换证检验申请，并于 6 月 27 日签发了《国内航行海船安全与环保证书》，证书有效期至 2026 年 1 月 29 日，准予航行沿海航区，下一次年度检验时间为 2022 年 1 月 29 日前后三个月，但该轮未进行年度检验，事故发生时，《国内航行海船安全与环保证书》已失效。

3. 安检情况

2021 年 5 月 7 日，宁德赛岐海事处执法人员在日常巡查中发现停泊在宁德福安南方船厂附近滩涂水域的“海福 168”轮”存在重大改建情形，随即对该轮实施安检并滞留该轮，滞留缺陷分别为“货舱口及其它舱口货舱口加高不符合法规要求”、“未按照检验证书要求配备钢质风雨密舱盖”、“船体右舷加装吸砂管道对船舶稳性有影响”。该轮于 5 月 13 日至 6 月 24 日上福建福安南方船厂船台修船，出厂后锚泊在船厂前沿水域。2021 年 7 月 3 日，宁德赛岐海事处执法人员对其进行复查，安检缺陷均已整改。本起事故发生后，沉船探摸时亦未发现该轮带有吸砂设备。



图 1：“海福 168”轮福安船厂出厂视频截图

4.设备情况

该轮《国内航行海船安全与环保设备记录》载明，该轮配有1部雷达（型号 MDC-2910P）、1部 AIS（型号 FT-8800，内置 GPS，MMSI 为 4133367360）、1部测深仪（型号 DS207）、1部海图仪器（型号 HM-2617）、1部 VHF（型号 FT-805）、1部中高频（型号 FT-808）、1部奈伏泰斯接收机（FT-7600）等主要航行和无线电设备；救生设备供总人数 10 人用，配有救生衣 25 件、船艏抛投式救生筏（定员 6 人）1 只、抛投式自扶正救生筏（定员 15 人）2 只、救生圈 10 个（其中带救生浮索救生圈 2 个、带自亮灯 2 个、带自亮灯及烟雾信号 3 个）。

经调查，该轮未保持本船 AIS 信号正常显示。该轮 AIS 信号最后显示时间为 2022 年 8 月 26 日 1440 时，船位在定海湾外海水域（26°15.54'N/119°44.28'E）、船速为 0 节。

5.船舶进出港报告和航次情况

该轮长期查无船舶进出港报告记录，最近一次进出港报告为 2020 年 6 月 24 日申请进宁德港的进港报告，经调查，该次进港报告为虚报船舶进出港信息，该轮实际并未进出所申报水域。

本航次该轮于 2022 年 8 月 13 日自舟山市虾峙镇冷坑附近临时码头（卸砂点）启航，驶往福州连江外海锚泊，26 日约 1508 时起锚续航驶往马祖列岛东犬岛附近水域由 2 艘未知船名号的采砂船（在查）向其过驳装载所盗采的海砂，27 日约 0056 时完成过驳，计划驶往舟山卸载。

（三）人员情况

该轮《船舶最低安全配员证书》要求至少配备船长、大副、二副、三副、轮机长、大管轮各 1 名，值班水手 3 名，值班机工 2 名，1 名专职或 2 名兼职 GMDSS 通用操作员。事故航次该轮共有 11 人在船（见附件 1），其中仅 1 人持有内河一类大副，2 人持有内河普通船员证书，其余人员均未持有海船船员适任证书，该轮船员配备情况不满足船舶最低安全配员证书要求。相关人员情况如下：

庄*雄，男，福建连江人，未持有海船船员适任证书，事故中死亡。据江*称，庄*雄是船上负责人，船上人员招聘、联系装砂、维修管理等事务都由其负责。

王*强，男，广西梧州人，持有内河一类大副船员适任证书，事故中死亡。据江*称，王*强是该轮“船长”，事故发生时王*强在驾驶船舶。

江*，男，福建连江人，未持有海船船员适任证书，在本起事故中落水获救。据其本人称，其由庄*雄招聘到“海福 168”轮工作，在船上做杂工，主要负责对船舶设备进行简单维修和带解缆等杂务工作。

（四）环境因素

1. 气象海况

根据福州市气象局、福建省海洋与渔业局提供气象资料，27 日，西南风转东北风 3~4 级，阵风 5~6 级；天气小雨转多云，

气温 27~34℃；能见度 10~12 千米。

2.通航环境

事发水域位于马祖列岛海域，该海域由南竿岛、北竿岛、高登岛、亮岛、大丘岛、小丘岛、东犬岛、西犬岛等 36 个岛屿、礁屿组成。其中东、西犬岛海域与福州长乐外海相邻，处在台湾海峡东北端口。船舶沉没位置位于马祖列岛东犬岛西南约 3 海里处，海图水深约 16 米。

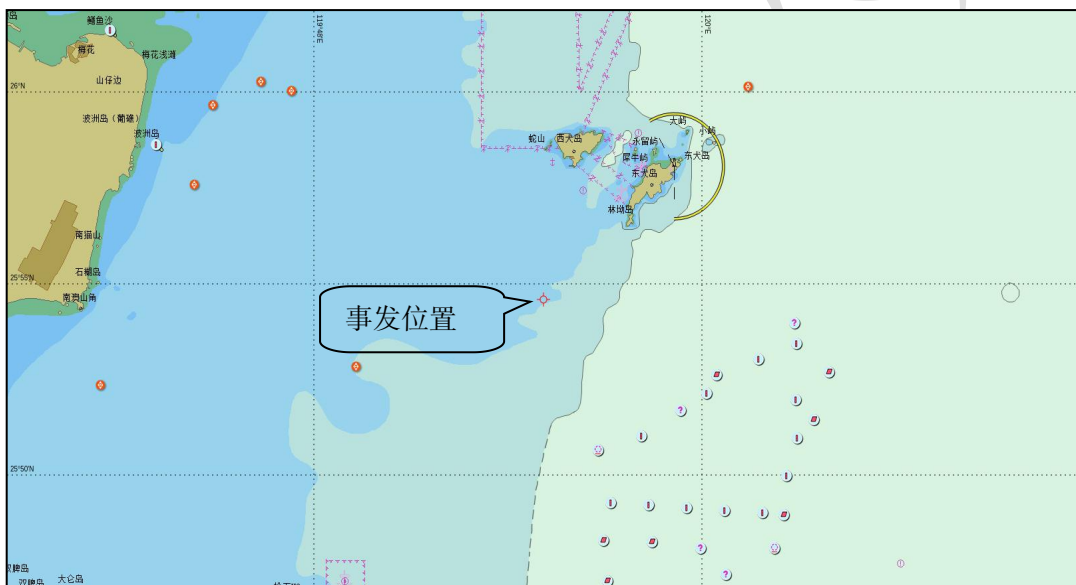


图 2：事发位置示意图

（五）管理因素

1.公司管理情况

江苏德荣航运有限公司成立于 2015 年 7 月 23 日，注册资本 1000 万元。原法人代表于*春，经营范围为国内沿海及长江中下游普通货物运输、船舶管理咨询、船舶代理、普通货物运输代理等。2022 年 4 月 25 日，公司法人变更为周*惯（江苏淮安人），

岸基管理人员仅有周*惯和一名文员。截至目前，登记公司名下共有 10 艘船舶，均为自卸砂船，其中登记公司自有 3 艘（包括“海福 168”轮），7 艘为光船租赁船舶。该公司日常主要帮忙申请船舶检验、相关证书的收集办理、对上级下达的一些文件要求进行传达等，船舶的日常维护保养、物料供应、日常营运、人员配备和管理都是由实际船东负责。公司未对登记名下的船舶实施管理，但有向船舶收取部分服务费。

该公司原持有扬州市运输管理处签发的《国内水路运输经营许可证》，2022 年 2 月 9 日，该公司以“自有运力不达标，以及公司经营方向有所调整”为由申请注销了《国内水路运输经营许可证》。据周*惯陈述，主动申请注销国内水路运输经营许可的原因是“公司名下船舶都不是自有船，都是自卸砂船，大部分船检证书都撤销了，船舶不适航了，管理风险太大了。”

2.船舶管理情况

“海福 168”轮未取得《船舶营业运输证》，不具备水路运输经营资质。江苏德荣航运有限公司未运行航运公司安全与防污染管理体系，曾委托九江市九州船务有限公司对“海福 168”轮实施 NSM 管理，该轮于 2019 年 8 月 19 日取得九江海事局签发的临时 SMC 证书，2020 年 5 月 18 日证书有效期满后该轮退出九江市九州船务有限公司 NSM 体系，此后未再持有有效的 SMC 证书。

事故发生后，江苏德荣航运有限公司与陈*师向调查组提供

了双方共同签署的《船舶安全与挂靠经营协议书》，该协议约定内容包括：自 2019 年 11 月 6 日起，陈*师将“海福 168”轮挂在江苏德荣航运有限公司名下，挂靠期限五年；管理费为每年六万元；江苏德荣航运有限公司只是挂靠方，负责协助办理挂靠经营手续，为“海福 168”轮代办船舶保险费、各类有效证书的年审、检验工作，船舶实际生产运营管理人为陈*师。

经调查，2019 年 11 月，庄*好、陈*等二十余名福建连江籍居民为从事海上违法盗采运砂活动，以总价 3890 万元人民币从陈*斌（浙江温岭人）处购得该轮，并以陈*师（福建连江人）名义出面与陈*斌及江苏德荣航运有限公司签订《船舶买卖合同》

《船舶安全与挂靠经营协议书》，并办理登记手续。陈*师实际未出资购船，未参与“海福 168”轮经营管理，不掌握事发航次该轮货物积载和船员配备等情况，该轮由庄*好、陈*、庄*雄等实际船东控制和日常管理。

3.船舶实际所有人和控制人违法经营管理情况

据海警机构提供的侦查信息，“海福 168”轮主要在闽浙沿海的外海海域航行或锚泊，俟机从事运输盗采海砂违法活动。庄*好、陈*等人以 1.2 万元人民币的月薪报酬雇佣陈*师担任“海福 168”轮登记船东，负责对外处理船舶事宜。陈*师曾有偷渡、打架、吸毒等犯罪前科，本起事故发生后，陈*、庄*好、陈*师等人商定由陈*师顶包并承担所有犯罪责任，若因此被法院判处有期徒刑，由股东对陈*师进行经济补偿。

2022 年 7 月份，庄*好通过薛*（身份不明，在查）得知廖*清（福建连江人）的联系方式后，使用电话联系廖*清，告知其有盗采海砂可以出售，廖*清决定向庄*好收购盗采海砂。廖*清从事海砂销售活动，于 2021 年 11 月在舟山普陀区虾峙镇承包一个临时卸砂点销售海砂（对外谎称“机制砂”）。

2022 年 8 月中旬，庄*好联系廖*清，指令“海福 168”轮在廖*清经营的虾峙镇临时卸砂点（122°14'15"E，29°46'52"N）卸载过一次盗采海砂。8 月 26 日左右，庄*好和廖*清再次商讨第 2 次购买盗采海砂事宜，本次海砂交易前，廖*清向庄*好提供的农业银行账户转账预付了 20 万元定金，庄*好在收到购砂定金后，指令“海福 168”船于 8 月 27 日将盗采海砂运输到浙江舟山虾峙码头。

（六）其他调查情况

1. 沉船探摸情况

根据福建鑫海水域工程有限公司提供的《“海福 168”难船探摸报告》，有关情况如下：

船名：海福 168；

测寻时间：2022 年 08 月 27 日-2022 年 08 月 28 日；

难船位置：25°54'.580N/119°55'.105E；

难船状态：难船倒扣海面，输送带倒插海底，难船随潮流缓慢漂移，左舷中部气泡冒出，未发现明显破口；

溢油情况：现场未发现溢油情况。

2.违法采砂船舶情况

事故航次共有两艘不知船名的采砂船在现场海域盗采海砂，为“海福 168”轮过驳供砂。海警机构对这两艘船舶及相关涉案人员的刑事侦查工作仍在进行中。

四、重要事故因素

（一）“海福 168”轮雷达回波分析认定

由于“海福 168”轮在事故发生期间未显示 AIS 信号，无法确切获取该轮动态信息。调查组通过回放分析福州 VTS 的雷达回波记录，锁定该轮疑似雷达物标。

据获救船员江*陈述，“海福 168”轮于 2022 年 8 月 26 日夜间开始装砂作业，先后有 2 艘无名采砂船为其过驳供砂，27 日凌晨 1 点多过驳装砂结束并解缆，十几分钟后，船体开始向左倾斜，随后船舶迅速翻扣。

经比对分析，26 日 1838 时至 27 日 0056 时先后有两个雷达物标靠离该轮疑似雷达物标。27 日 0114 时，该轮疑似雷达物标开始移动并逐渐加速，0124 时大幅向右转向，航速急速减小，随后雷达回波信号减弱、位置基本稳定在沉船实际位置处。相关雷达物标动态基本与获救船员陈述的经过相符。

综上，推定该轮疑似雷达物标即为“海福 168”轮的实际雷达物标；该雷达回波信号在当日 0124 时出现大幅向右转向，航速急速减小，随后雷达回波信号信号减弱，判断此时该轮翻扣沉没，推定沉没时间为 2022 年 8 月 27 日约 0124 时。

（二）船舶沉没位置

事发后，经福建鑫海水域工程有限公司水下探摸，沉船探摸位置为 $25^{\circ}54'.580\text{N}/119^{\circ}55'.105\text{E}$ 。2022 年 8 月 27 日 0124 时，该轮雷达回波减弱（船舶翻扣沉没）时位置为 $25^{\circ}54'.5\text{N}/119^{\circ}55'.0\text{E}$ ，与沉船探摸位置接近，认定该轮沉没位置为 $25^{\circ}54'.58\text{N}/119^{\circ}55'.10\text{E}$ 。

（三）货物积载情况

由于该轮翻扣后所载海砂倾倒入海，无法精确核算该轮事故航次海砂装载量。据获救船员江*陈述，该轮以往过驳装载海砂完成后本船干舷高度约 80cm，本航次载货量比以前要多些，完货后未平舱，未关闭货舱舱盖，海砂装载呈堆状，中间高、两侧低，四个货舱中间的砂堆都超出舱口 1 米以上，两侧距离舱口不到半米，听到其他人在对讲机中向船长报告称船舶干舷高度为 60cm。

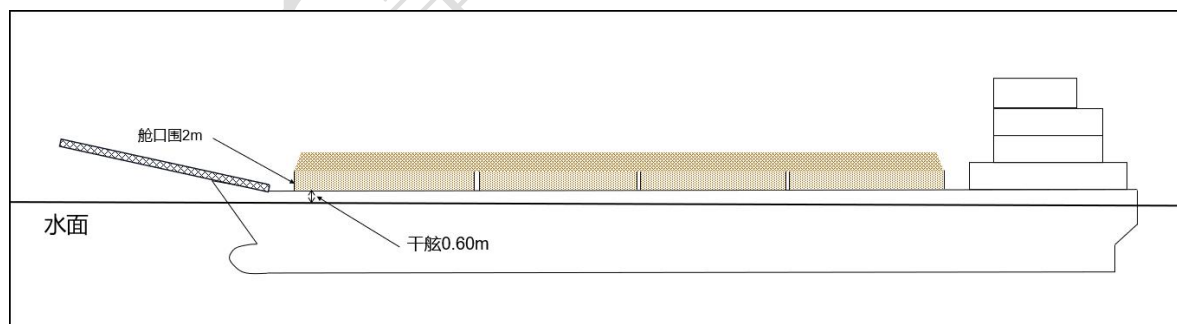


图 3：“海福 168”轮装载情况示意图

调查组根据获救船员江*关于船舶装载情况的陈述，估算该轮事故航次载砂量如下：

1.该轮计算型深 8.516 米，按照干舷高度为 60cm 计算，事

故航次载砂后船舶吃水约 7.916 米。查该轮《完工装载手册》“静水力表”，吃水 7.916 米时对应的船舶排水量约为 16970 吨，超出该轮满载排水量（13033 吨）约 3947 吨。

2.该轮货舱容积 6648m^3 ，按照海砂堆高超出货口围板上沿约 1 米、两侧距离舱口 0.5 米计算，该轮事故航次装载海砂约 9116m^3 ，海砂密度 1.5t/m^3 ，事故航次装载海砂约 13573 吨，即使该轮船员及行李、全部油水备品重量不计入，载砂后排水量将达到 17302 吨，超出该轮满载排水量（13033 吨）约 4269 吨。

综上，调查组推定该轮事故航次所积载海砂存在超载情况。

（四）船舶稳性情况

根据该轮海砂积载情况，调查组委托福建船政交通职业学院组织专家对该轮进行了稳性估算，估算结果表明该轮在事故航次装载海砂之后的初稳性高度 GM 值已经不满足船舶《完工装载手册》和国家船舶检验法规所规定的安全要求。

五、事故经过

2022 年 8 月 13 日，“海福 168”轮自舟山市虾峙镇冷坑附近临时码头（卸砂点）启航，船舶关闭 AIS。当日约 2134 时该轮开启 AIS，显示航向 219° ，航速 7.9 节，船位在温州外海。

8 月 14 日约 0705 时，该轮关闭 AIS，关闭前显示航向 218° ，航速 8 节，位于宁德霞浦外海。当日约 1528 时，该轮开启 AIS 随即关闭，显示航速 0，位于马祖列岛东引岛附近海域。

8 月 17 日 0312 时，该轮开启 AIS，显示航速 0，船位在福州

连江外海的定海湾附近海域。自 8 月 17 日至 8 月 26 日，该轮 AIS 持续显示在该海域锚泊。

8 月 26 日约 1440 时，该轮关闭 AIS。

约 1508 时，该轮开始起锚航行，驶往马祖列岛东犬岛附近水域。

约 1820 时，该轮驶抵马祖列岛东犬岛附近水域抛锚，锚位 $25^{\circ}54'.6N/119^{\circ}53'.9E$ 。

约 1838 时，第一艘不知船名采砂船抵靠“海福 168”轮右舷通过输送带向其过驳海砂，过驳吹砂顺序由前到后，装货期间使用水泵持续进行排水。

2021 时，采砂船解缆离开。

2352 时，第二艘不知船名采砂船抵靠“海福 168”轮右舷通过输送带向其过驳海砂，过驳吹砂顺序仍为由前到后。

27 日 0056 时，过驳装砂结束，采砂船解缆离开。

约 0114 时，“海福 168”轮起锚，往东北方向航行，计划开往舟山虾峙岛，船舶由王*强驾驶。

约 0123 时，该轮船位 $25^{\circ}54'.5N/119^{\circ}54'.8E$ ，航迹向 055° ，航速 7.6 节，开始向右转向。

约 0124 时，该轮船位 $25^{\circ}54'.5N/119^{\circ}54'.9E$ ，航迹向由 055° 转到 112° ，航速由 7.6 节迅速下降至 1.3 节，船体迅速向左大幅度倾斜直至翻扣。



图 4：“海福 168” 轮轨迹示意图



图 5：翻扣漂浮海面照片

在生活区二层右舷卫生间的江*发现船体向左迅速倾斜时，立即往高处跑，抓住右舷栏杆跳到海里。

江*落水后浮出水面，爬到一块漂浮在水面的泡沫板上，约 0555 时被附近过往的一艘无名渔船救起。

0753 时，江*借用渔船船员电话向福州海上搜救中心报警。

六、应急处置和搜救情况

2022 年 8 月 27 日 0753 时，福州海上搜救中心接报：“海福 168”轮 0200 时在白犬列岛西南方向约 3.5 海里水域（概位：25°54.500'N，119°55'E，台控水域）发生船舶翻扣险情，据报船上有 11 名船员。

福州海上搜救中心立即启动搜救应急预案并上报福建省海上搜救中心，协调海事、海警、海洋与渔业等公务力量开展海域搜寻，协调台北中华搜救协会派出马祖岛搜救力量到达现场搜寻，协调专业救助飞机开展空域搜寻，协调探摸公司前往现场探摸救助，连江县、长乐区政府、平潭综合实验区管委会组织开展沿岸及滩涂搜寻。搜救行动共计调派大型公务船艇 38 艘次、专业救助直升机 12 架次、专业搜救船舶 2 艘次、台北中华搜救协会船艇 9 艘次、沿岸各乡镇出动船艇 215 艘次、过往商船及渔船 132 艘次，调遣潜水人员 30 人，组织下潜探摸次数 20 组次共计 40 人次，现场参与搜救人员约 600 多人次。

当日 0919 时，福州海上搜救中心接长乐公安局指挥中心通报称：“海福 168”船上包括“报警人”共 10 人。由于获救人员江*（报警人）无法说清船上人员数量和具体身份，当地政府一时难以核实“海福 168”轮船上人员的准确情况。

9 月 1 日，受 11 号超强台风“轩岚诺”天气影响，经专家评估决定中止海上大规模搜救行动。

9月9日1200时，现场搜救力量共搜寻发现遇难者遗体6具。经评估，福州海上搜救中心决定终止大规模海上搜救行动，继续播发航行警告，提醒过往商船协助搜寻，并协调地方政府对事发水域附近岸线、岛礁、滩涂、渔排养殖区域进行搜寻。

截至本报告完成之日，共搜救发现遇难者遗体9具，经海警机构侦查核实，该轮仍有1人失踪（详见附件1）。

七、事故损失情况

本起事故造成“海福168”轮倾覆，船上9人死亡，1人失踪，未发现造成水域污染。截止目前，该轮尚未打捞扶正，事故直接经济损失暂无法确切调查估算。

八、事故原因分析

（一）直接原因

该轮参与海上盗采运海砂犯罪活动，雇佣不适任和无证人员驾驶船舶，在船员不适任、船舶不适航、货物不适载的情况下冒险航行，由于船舶超载，该轮在大角度转向时引发船体迅速向左倾斜直至翻扣，是事故发生的直接原因。

1. 货物不适载。该轮通过海上过驳的不安全方式装载含水海砂，装载结束后未进行平舱作业即开航，货舱内海砂积载不均匀，砂堆呈斜坡状堆放且船舶处于超载状态，造成船舶实际干舷小于该船核定最小干舷，据估算，该轮船舶实际稳性、甲板浸水角与货舱进水角度均小于最低法定安全要求。该轮在大角度转向过程中造成船舶产生初始横倾，引发货物移位，致使船体向左横倾迅

速加剧，当横倾产生的倾侧力矩大于船舶复原力矩时，船舶翻扣。

2. 船员不适任。该轮船上人员无一满足船舶配员要求，未配备适任船舶驾驶人员，全船人员仅有 1 人持有内河一类大副、2 人持有内河普通船员证书，不具备驾驶船舶海上安全航行、作业和应急处置的专业技能和资质要求。

3. 船舶不适航。该轮《国内航行海船安全与环保证书》因未及时实施年度检验而超期失效，无法确保船舶处于适航技术状态。该轮本航次为了超载装砂，货舱内海砂实际堆高超出货口围板上沿约 1 米，导致无法关闭货舱舱盖，船舶处于不适航状态。

（二）间接原因

该轮实际控制人违法经营管理船舶参与海上盗采运海砂犯罪活动，所属航运公司未有效履行安全管理责任，存在重大安全隐患，是事故发生的间接原因。

1. 船舶实际控制人庄*好、陈*、庄*雄等人为牟取非法利益，自集资购置船舶之日起就蓄意违法经营管理船舶，用以参与海上盗采运海砂犯罪活动，涉嫌指令船上人员违法关闭船舶 AIS 信号和瞒报船舶动态信息，长期逃避监管，无视安全管理要求，组织和雇佣无船员适任资格人员上船从事非法活动，存在重大安全隐患。

2. 江苏德荣航运有限公司作为该轮登记所有人，未有效履行对该轮的守法营运、安全与防污染管理企业主体责任，不掌握船舶配员情况、船舶动态及装货情况，对该轮经营管理和安全管理

处于失控状态，存在重大安全隐患。

九、责任认定

本起船舶自沉事故是运输船舶参与有组织海上盗采运海砂犯罪活动过程中发生的责任事故，“海福 168”轮负事故全部责任，该轮实际控制人庄*好、陈*、庄*雄等人以及当事船舶驾驶人员王*强是事故的主要责任人。

周*惯，江苏德荣航运有限公司法人代表，未落实对该轮的安全与防污染管理责任，对本起事故负有重要安全管理责任。

十、调查发现的问题

1.该轮实际控制人庄*好、陈*、庄*雄等人指令船舶参与海上盗采运海砂犯罪活动，涉嫌违反国家矿产资源、海洋环境保护、海域管理等相关法律。

2.该轮实际控制人庄*好、陈*、庄*雄等人为该轮招用未取得相应有效船员证件的人员上船工作，违反《中华人民共和国船员条例》第二十三条规定。

3.该轮实际控制人庄*好、陈*、庄*雄等人不具备水路运输经营资质条件，使用未持有有效《船舶营业运输证》、未配备合格船员的该轮经营水路运输业务，且未保证船舶处于适航状态，违反《国内水路运输管理条例》第十七条和第十八条的规定。

4.该轮 11 名在船人员均未持有与其船上职责相适应的职务证书，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第十三条规定。

5.该轮未按标准定额配备足以保证船舶安全的合格的船员，

违反《中华人民共和国海上交通安全法》第三十三条和《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》第十六条规定。

6.该轮本航次在船人员 11 名，超过船舶检验机构核定的该轮救生设备定员（10 人）标准，违反了《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》第九条规定。

7.该轮本航次未确保船员适任、船舶适航，冒险开航，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第三十四条规定。

8.该轮海上过驳装载海砂，未安全积载，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第六十一条规定。

9.该轮未按规定向海事管理机构报告船舶航次计划、适航状态、船员配备和载货等情况，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第四十六条规定。

10.该轮未按照规定保持船舶自动识别系统处于正常工作状态，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第三十六条规定。

11.该轮未持有有效《船舶安全管理证书》《国内航行海船安全与环保证书》，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第九条规定。

12.江苏德荣航运有限公司未履行对该轮的安全与防污染管理责任，未对该轮安全营运实施有效监控，未保持船岸之间的有效联系并确保该轮船员配备满足最低安全配员要求，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、第八条规定。

13.江苏德荣航运有限公司在办理“海福 168”轮船舶所有权登记时隐瞒船舶出资真实情况、弄虚作假，违反《中华人民共和国船舶登记条例》第十三条规定。

十一、处理建议

1.本起事故发生后，福州海警局已对事故相关责任人进行刑事立案侦查，建议福州海事局将事故调查相关情况进一步向福州海警局移送，追究主要责任人的刑事责任。

2.建议福州海事局对“海福 168”轮及其所属江苏德荣航运有限公司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。

3.建议扬州海事局对江苏德荣航运有限公司在本起事故中经调查发现的涉嫌违反《中华人民共和国船舶登记条例》的行为依法调查处理。

十二、安全管理建议

1.建议江苏德荣航运有限公司应严格遵守国内水路运输和水上交通安全等相关法律法规规定，切实履行起所属船舶的安全生产主体责任，采取有效措施整改“挂而不管”“挂而管不了”的问题，保障船舶适航、船员适任，杜绝船舶参与海上盗采运海砂等违法活动，防止类似事故再次发生。

2.建议扬州海事局加强船籍港船舶综合管理，针对辖区航运公司、登记船舶存在的长期脱管问题，采取针对性管理措施，督促船舶所有人落实安全主体责任，保障船舶适航、船员适任，航

行安全。

3.建议福州海事局持续保持对辖区海上违法盗采运砂船舶的整治力度，针对辖区海上违法采运砂活动的新动向，实行远程电子巡查和现场执法联动，在海警机构的牵头组织下，协同海洋渔业部门、公安机关对闽江口、长乐外海等重点管控海域开展专项执法行动，重拳打击海上违法采运砂船舶及其背后的犯罪团伙。