

# 宁德“4·6”无名船舶火灾事故调查报告

## 一、事故简况

2020年4月6日约0410时，一艘无名船舶（原登记船名“中信油1”，以下简称“无”轮）从宁德赛岐空载驶往浙江台州外海途中，在宁德三沙湾东冲口附近水域（概位：26°32′.6N/119°49′.1E）发生火灾，事故造成船舶沉没，船上1人失踪，构成一般等级水上交通事故。

## 二、专业术语和标准用语标示

AIS：船舶自动识别系统；

GPS：卫星定位导航仪；

MMSI：海上移动通信业务标识码。

## 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》、《中华人民共和国安全生产法》和《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》等法律法规规定，宁德海事局成立了事故调查组，依法对本起事故开展调查取证工作。具体情况如下：

### （一）船舶资料

无名船舶在事故中沉没，事故发生后，船员未能提供“无”轮船舶证书资料。有自称是该轮原船东的宁德个体郑某到当地海事机构配合事故调查，根据郑某陈述，该轮原船名为“中信油1”，在船

船登记系统内查到原登记船名“中信油1”轮资料如下：

船名	中信油 1	曾用名	闽平渔 F839
船籍港	锦州	船舶种类	油船
海河船标志	海船	船舶识别号	CN19992876451
总吨	495	载重吨	450 吨
船体材料	钢质	总长	55.4 米
船宽	9.4 米	型深	4.2 米
满载吃水	3.62 米	航区	沿海
主机类型	内燃机	主机功率	493.0 千瓦
船舶制造厂/ 建造日期	江西省湖口县造船厂/1999 年 10 月 30 日		
船舶所有人/ 地址	锦州益海船舶有限公司/锦州市凌河区紫明街 10-13 号		



图 1：“无”轮火灾现场照片

## (二) 船舶状况

## 1. 船舶登记和检验情况

经查船舶登记系统，“中信油 1”轮于 2018 年 12 月 13 日因船舶买卖在锦州海事局注销所有权和国籍登记，无其他证据证明该轮所有权在注销之后进行了重新登记。

原船名“中信油 1”轮《海上船舶检验证书簿》及相关证书由辽宁省船舶检验局锦州检验处于 2017 年 9 月 25 日签发，其中《船舶适航证书》有效期至 2018 年 8 月 14 日止，2018 年 8 月 14 日之后，该轮处于脱检状态。

## 2. 设备工作状况

根据船员陈述，结合原船舶检验证书簿记载，“无”轮原配备驾控主机和舵机各 1 部，驾驶台配备 AIS、导航雷达、GPS 等航行设备和甚高频、中/高频无线电电话等设备。事发期间，岸基 AIS 系统未接收到该轮信号。

原船舶检验证书簿显示，该轮消防设备有 CO<sub>2</sub> 固定灭火系统（保护处所为机舱、泵舱）、水灭火系统以及干粉和 CO<sub>2</sub> 手提灭火器 11 只。

## 3. 船舶航次情况

根据船员陈述，该轮本航次于 2020 年 4 月 6 日在宁德赛岐港甘棠附近水域空载开航，拟驶往 28° 30' N/122° 20' E 水域处，位于浙江台州东面海域。

## 4. 船舶改装情况

根据郑某提供的《船舶买卖合同》和其本人陈述，该轮在注

销船舶登记后经多次转卖，郑某从他人手中购得该轮后又进行转卖，根据与买方的约定，郑某在交船前将该轮货油舱内纵舱壁等钢板割除，重做货舱舱口并加装泡沫隔热舱盖，主甲板加装一个吊机底座。该轮在福建建力造船有限公司住厂期间，买方安排施工人员在货舱壁喷涂泡沫等隔热材料，加装冷冻机，并在主甲板加装了一部吊机，疑似拟将“无”轮改建为冷藏船使用。



图 2：“无”轮住厂改建照片

### （三）人员情况

该轮无有效《船舶最低安全配员证书》。本航次实际在船 4 人（详见附件），均未持有海船船员证书。主要船员情况如下：

何某，事故发生时，在驾驶台负责驾驶值班。

孟某，事故发生时，在机舱负责轮机值班。

赵某，在事故中失踪。

### （四）环境因素

## 1. 气象海况

根据福建省海洋预报台气象资料及船员陈述，事发海域天气阴有小雨、东北风3级、无浪，能见度良好。

三沙湾属规则半日潮港，涨、落潮流较急，涨潮流向东北、流速约2.8节，落潮流向偏南、流速约3.8节。事发海域潮汐参照帮门潮汐站资料，潮时约推迟约10分钟。经查《潮汐表》，4月6日帮门潮汐预报0305时为最低潮、潮高118cm，1002时为最高潮、潮高842cm，事发时该水域处于涨潮期，流向东北。

## 2. 事故水域通航环境

事发水域位于三沙湾口（东冲口）进港航道东冲水道附近水域，海图水深50~62m，沙石底质，其东侧有成片水产品养殖区。



图3：事故水域示意图

### (五) 管理因素

2019年11月28日，原船东郑某与王某签订《船舶买卖合同》将该轮卖给王某，合同约定交船前船舶改建项目及交船前后

的风险、责任、债权债务划分，双方未签定船舶交接证明书等交船文件。据郑某陈述，买方实际另有他人，通过王某、王某等中间代理人或电话方式与其联系买卖事宜。

事故发生后，该轮买方授权委托福建正联（宁德）律师事务所处理事故赔偿事宜，《授权委托书》显示，徐某自称是“中信油 1” 现船东。

截至本报告完成之日，调查组无法联系到徐某、王某、王某等人。

由于“无”轮已注销船舶登记，并经多次转卖，无证据表明相关船舶买卖方对该轮进行过规范的船舶安全管理。

#### **四、重要事故要素认定**

##### **（一）船舶火灾情况**

根据当事船员陈述，2020年4月6日约0410时，该轮宁德港出港航经三沙湾东冲口附近水域时，主机柴油高压油管破裂，柴油泄漏喷溅至主机排气管起火燃烧，引发机舱火灾，事发概位为 26°32'.6N/119°49'.1E。

##### **（二）船舶沉没情况**

根据搜救现场信息，船舶沉没时间为2020年4月7日约2030时。根据福建鑫海水域工程有限公司《“中信油 1 号”沉船侧扫声呐扫测技术报告》，沉船概位 26°33'.348N/119°49'.945E，船首向 174°，沉船正座海床上，沉船位置水深约 52.7 m。

#### **五、事故经过**

根据当事船员询问笔录等调查材料，分析推定事故经过如下：

2020年4月6日约0130时，“无”轮空载从宁德赛岐港甘棠附近水域开航，雇佣当地一名船员协助引领出港，计划北上驶往浙江台州东面海域。

约0330时，该轮航行青山岛附近水域，受雇佣引领船舶出港的当地船员离船，由何某负责驾驶船舶。该轮进出港均未按规定进行报告。

约0410时，该轮航行至三沙湾东冲口附近水域（概位 $26^{\circ}32'.6N/119^{\circ}49'.1E$ ），机舱值班人员孟某发现主机柴油高压油管破裂，柴油泄漏喷溅至主机排气管引发机舱着火。随后孟某、赵某和赵某等3人利用手提灭火器灭火，由于多个手提灭火器失效，未能扑灭初起火灾，火势失控蔓延。

约0420时，火势蔓延至生活区，何某、孟某和赵某等3人撤离至船艙避险，赵某失踪。

约0530时，何某等3人撤离至附近赶来救援的一艘收海带的农用船上。

约0630时，何某等3人转移至赶到现场的海警船艇，何某回船下锚后，海警将何某等3人安置在霞浦县北壁乡。

2020年4月7日约2030时，无名船舶沉没。

## 六、应急处置和搜救情况

### （一）船舶自救情况

无名船舶机舱着火后，船员使用船上的手提灭火器试图扑灭

火灾，但未能扑灭，火势失控蔓延至生活区。随后，船员从生活区撤离至船艙避险并通过电话向“119”、“110”报警求援。

## （二）搜救情况

2020年4月6日0555时，宁德市海上搜救中心接霞浦县海警转报无名船舶火灾事故后，立即协调海警船舶并调派“海巡08303”、“海巡08313”开展现场指挥、搜寻及警戒；协调“祥和拖6”、“祥和拖8”消防拖轮赴现场灭火；调派清污船“港通达1”做好现场清污应急；福建省海上搜救中心协调东海救助局“东海救111”轮抵现场灭火和救助并在事发水域保持守护。4月7日约2030时，无名船舶沉没，船上1人失踪。



图4：“无”轮搜救现场

## 七、事故损失情况

本起事故造成无名船舶沉没，船上1人失踪，构成一般等级

水上交通事故。

## 八、事故原因分析

由于无名船舶沉没（未打捞），调查组无法对船舶火灾现场进行勘验。根据当事船员询问笔录、水上交通事故报告书等调查材料，综合分析事故原因如下：

### （一）直接原因。

**“无”轮主机高压油管破裂，是导致火灾事故的直接原因。**

据船上人员陈述，该轮航行过程中，主机高压油管破裂，燃油泄漏喷溅到主机排气管上引起燃烧，船上人员使用多个手提灭火器进行灭火，但由于灭火器失效，未能扑灭初起火灾，导致火势蔓延失控。

“无”轮是老旧船舶，状况较差，2018年8月起处于脱检状态，该轮买卖双方<sup>在转卖过程中对货舱和甲板实施改建，未对船舶进行全面修理，开航前未经相关检验部门检验，不具备适航条件。</sup>

### （二）间接原因

**船员不适任，船舶实际控制人不履行安全管理责任，是导致事故的间接原因。**

该船所有工作人员均未经过专业培训、未持有相应的船员适任证书，缺乏船舶消防专业技能和应急知识。

购买该轮的船舶实际控制人无视船舶安全，不履行安全管理

责任，在船舶不适航、船员不适任情况下，安排该轮航行于沿海水域，为事故的发生埋下隐患。

## **九、责任认定**

### **（一）不安全行为分析**

“无”轮在沿海水域航行时，未持有船舶检验部门签发的有效技术证书，未持有船舶国籍证书或船舶登记证书，未配备适任船员，以及在船工作人员未持有海船船员适任证书、未经过相应专业技术训练等行为，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第四条、第五条、第六条、第七条和第十条的规定。

### **（二）责任判定**

本起事故为单方责任事故，“无”轮负全部责任。

## **十、调查中发现的其它违法行为**

“无”轮本航次船舶进出港未报告等行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第十二条的规定。

## **十一、事故责任人和责任单位处理建议**

### **（一）司法移送建议**

何某、孟某、赵某、赵某等 4 人未持有相应的船员适任证书、未经过相应专业技术训练，擅自驾驶操纵船舶，其行为涉嫌无证驾驶机动车，造成一般等级海上交通事故，涉嫌构成交通肇事罪；该轮相关船舶买卖方作为船舶实际控制人，擅自改建船舶，在未取得有效技术证书、未持有船舶国籍证书情况下，安排船舶

航行于沿海水域，且为船舶配备不适任船员，造成一般等级海上交通事故，对本起事故负有管理责任，其行为涉嫌构成重大责任事故罪。建议将本起事故调查情况移送司法机关做进一步调查处理。

## **（二）其他处理建议**

建议对“无”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）建议船舶买卖双方应当规范船舶交易经营行为，参照船舶交易合同示范文本签订书面合同，按《船舶交易管理规定》要求在船舶交易服务机构进行船舶交易，并向船舶登记机关办理船舶所有权登记或注销手续；船舶修造应按照《福建海事局船舶修造水上安全与防污染管理办法（试行）》要求，向船舶检验机构申请相应的船舶检验，取得船舶检验部门签发的有效技术证书，保证船舶和船上有关航行安全的重要设备良好工况。

（二）此次事故暴露出该轮买卖双方无视安全和国家法律法规，擅自改建船舶，雇佣无证人员驾驶操纵船舶违法航行，对海上安全和环境造成严重威胁。建议福安市政府组织有关部门采取措施，严厉打击船舶违规改建、违法航行行为，有效防范和遏制类似事故的发生。

编制单位：宁德海事局

编制单位地址：福建省宁德市蕉城区蕉城南路 121 号

联系方式：0593-2925619

编制时间：2020 年 7 月 28 日