

肇庆“12·1”T船与G船碰撞事故调查报告

一、事故简况

2024年12月1日约0509时，T船装载2100吨碎石从梧州紫金村开往广州南沙过程中，下行途经西江德庆西湾水域时，与正在横越的G船发生碰撞，造成G船翻沉，船上2人落水，1人获救，1人死亡，直接经济损失约1万元，未造成水域污染。

二、专业术语和标准用语

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

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

VHF: Very High Frequency 甚高频无线电台。

三、事故调查情况

事故发生后，肇庆海事局依据《中华人民共和国内河安全管理条例》《内河交通事故调查处理规定》等成立事故调查组（调查组名单见附件）开展调查。调查组通过对肇事船舶船员、事发前后过往船舶值班船员等进行询问，调取事发附近水域相关CCTV视频、AIS轨迹等相关信息，勘查嫌疑船舶等途径，共获得以下证据资料：

1) 询问笔录23份；2) 勘验笔录4份；3) 船舶证书资料5份；4) 船员证书资料8份；5) 事故报告书1份；6) 其他证据。

（一）船舶概况

1. T船

船名	T	船籍港	藤县
----	---	-----	----

船舶经营人	藤县金海船务有限公司	船舶所有人	广西藤县天平镇思中村：黄某某
种类	散货船	船舶材料	钢质
总吨	998	功率	400 千瓦
船长	61.66 米	型宽	12.8 米
型深	3.95 米	航区	内河 A 级
参考载重吨	A 级：1941 吨 B 级：2102 吨	建造年月	2021 年 11 月

表 1：T 船



图 1：T 船照片

2. G 船

船名	G	船籍港	德庆
航区	广东省内陆水域	船舶所有人	布某某
种类	渔船	船舶材料	木质
总吨	3.2	主机功率	7.30 千瓦
船长	6.17 米	型宽	1.38 米
型深	0.96 米	建造年月	2002 年 2 月

表 2：G 船



图 2：G 船正横照片

（二）船舶检验

T 船在事故前于 2024 年 10 月 23 日在藤县进行了中间检验，内河船舶安全与环保证书有效期至 2027 年 11 月 16 日。船舶国籍、

登记等相关证书齐全有效。

G 船事故前最近一次检验是 2023 年 12 月 17 日在德庆进行的年度检验。内陆渔业船舶证书有效期至 2028 年 2 月 23 日。

（三）安全检查情况

T 船事故前最近一次船舶安全检查于 2024 年 3 月 19 日在佛山由佛山南海海事处进行，经检查发现 3 项一般性缺陷，并于 2024 年 3 月 19 日经佛山南海海事处复查均合格。

（四）船舶有关设备状况

事故发生时，T 船的车、舵等航行设备工况正常；该船未竖立后桅杆，未按规定显示航行信号灯，不满足《中华人民共和国内河避碰规则》有关号灯显示规定。

事故发生时，处于航行状态的 G 船在船尾位置仅显示闪光灯，未显示红、白、绿三色灯，不满足《中华人民共和国内河避碰规则》有关船舶长度小于 12 米的机动船号灯显示规定。

（五）货物装载情况

T 船事发航次装载碎石 2100 吨，装载正常。

G 船为渔船，船上有少量渔获。

（六）在船人员情况

1. T 船

该船《内河船舶最低安全配员证书》要求最低配备二类船长 1 人、二类驾驶员 1 人、二类轮机员 1 人，共 3 人。特殊要求说明：(船长和甲板部)连续航行作业时间超过 16 小时，须增加驾驶员 1

人；(船长和甲板部)连续航行作业时间不超过 10 小时或定线航行航程不超过 100 公里的船舶可减免驾驶员 1 人。该船本航次实际配备有二类船长 1 人，二类驾驶员 2 人，二类轮机员 1 人，共 4 人，该船本航次从梧州出发到事故发生时连续航行时间约 7 小时，船舶配员符合最低安全配员要求。

魏某某，女，持有梧州海事局 2022 年 10 月 8 日签发的《内河船舶船员适任证书》，有效期至 2027 年 10 月 8 日，职务资格为二类船长，适用于西江梧州至思贤滘等航线。2024 年 4 月 20 日到 T 船任船长，事发时在驾驶台操纵船舶。

黄某某，男，持有梧州海事局 2024 年 8 月 5 日签发的《内河船舶船员适任证书》，有效期至 2025 年 5 月 21 日，职务资格为一类二副，适用于西江梧州至思贤滘等航线。2022 年 2 月 10 日到 T 船任驾驶员，事发时在生活区休息。

韦某某，女，持有梧州海事局 2022 年 9 月 30 日签发的《内河船舶船员适任证书》，有效期至 2027 年 9 月 30 日，职务资格为一类三副，适用于西江梧州至思贤滘等航线。2023 年 2 月 20 日到 T 船任驾驶员，事发时在生活区休息。

黄某杰，男，持有梧州海事局 2024 年 8 月 5 日签发的《内河船舶船员适任证书》，有效期至 2029 年 8 月 5 日，职务资格为一类轮机员，适用所有内河船舶。2022 年 2 月 10 日到 T 船任轮机员，事发时在生活区休息。

2.G 船

该船的《内陆渔业船舶证书》由德庆县农业农村局签发，有效期自 2023 年 2 月 24 日起至 2028 年 2 月 23 日，核定乘员 2 人。G 船事发时实际船上有 2 人，为布某某和李某某。

布某某，男，持有德庆县农业农村局签发的《内陆渔业职务船员证书》，有效期 2022 年 7 月 8 日至 2027 年 7 月 7 日，适用船舶：无独立机舱的内陆渔业船舶，职务：机驾长。事发时，在船头整理渔网及渔获。

李某某，女，持有德庆县农业农村局签发《内陆渔业普通船员证书》，有效期 2022 年 7 月 8 日至 2027 年 7 月 7 日，可在内陆渔业船舶上从事普通船员工作。事发时，在驾驶渔船。

（七）船舶所有权归属及安全管理情况

1. T 船

T 船的《船舶所有权登记证书》显示，该船为黄某某全部所有，取得所有权日期为 2021 年 12 月 31 日。

根据 T 船《船舶营业运输证》等资料显示，船舶经营人为藤县金海船务有限公司。该公司于 2010 年 6 月 12 日成立，持有《营业执照》和《中华人民共和国国内水路运输经营许可证》，主营珠江水系内河省际普通货船运输和旅客运输，经营期限自 2024 年 5 月 15 日至 2029 年 5 月 14 日。该公司共管理船舶 125 艘。

藤县金海船务有限公司为非体系公司，制定有《航运公司安全管理与防污染制度》，总经理黄某金是公司安全生产第一责任人，全面负责公司的安全与防污染管理；副经理唐某某协助主要

负责人贯彻执行安全运输方针政策和法律法规等，主管公司安全生产及行政管理事务；海务经理陈某前负责执行公司安全与环境保护方针，全权负责海务方面的管理工作。

黄某某与藤县金海船务有限公司签订《光船租赁合同》，约定船舶 T 船光租给藤县金海船务有限公司经营，船舶所有权为黄某某所有；光租期限由 2022 年 1 月 8 日起至 2027 年 1 月 7 日，藤县金海船务有限公司每月向黄某某支付 1000 元整。

经调查，T 船的货物营运、日常管理、船舶维修、船员招聘、管理教育、人员培训、应急演练等均由船舶所有人黄某某负责。公司在经营方面主要以公司名义协助黄某某办理船舶生产所需相关证件等事宜，相关费用由黄某某负责，经营收益归黄某某所有。

藤县金海船务有限公司未落实 T 船日常管理、船员招聘、培训等工作，没有按照公司安全与防污染制度中的要求对该船进行安全与防污染工作进行有效监控，未保持船岸之间的有效联系。该公司未实际参与该船的货物营运，实际营运收益由船舶所有人黄某某负责。

2. G 船

G 船舶所有人为布某某，《内陆渔业船舶证书》有效期至 2028 年 2 月 23 日。该船已取得渔业船舶所有权并办理国籍登记、获得生产作业许可，准许其航行作业，作业类型为：刺网、笼壶。作业场所：广东省内陆水域。

该渔船的日常管理和使用均由布某某负责。

（八）事故水域通航环境情况

事发水域位于西江干流西湾水厂附近河段，河面宽度约 680 米。事发附近水域上行船舶习惯航法为沿左岸上行，下行船沿河道中间主流下行。事发时，T 船正在从 Y 船左舷追越该船，T 船左舷约 130 米有一艘上行船“粤惠州货 3678”船，云浮郁南方向靠岸边有几艘锚泊船及渔船。G 船捕捞作业完成，正在西江西湾对开水域从靠云浮郁南（右，以下简称“郁南”）岸一侧往肇庆德庆（左，以下简称德庆）岸横越航道行驶。



图 3：事发时通航环境

（九）天气和水文情况

根据肇庆市专业气象台提供气象资料显示，事发时，德庆德城自来水厂气象观测站录得极大风速分别为 0.7 米/秒（1 级，04 时），1.2 米/秒（1 级，05 时），1.2 米/秒（1 级，06 时），期

间无降水；录得最小能见度为 8956 米。

根据广东省水文局肇庆水文分局的水文信息，2024 年 12 月 1 日 0455 时水位为 1.21 米，0510 时水位为 1.23 米，0520 时水位为 1.23 米。

根据 T 船当班船长魏某某陈述，当时天气良好，能见度良好，水流平缓。

根据 G 船机驾长布某某陈述，当时无雾，水流较缓，没有刮风。

综上，事发时，事发水域能见度良好，无风至微风、水流平缓。

四、重要因素认定

（一）碰撞事实的认定

1. 当事人陈述

根据 T 船当班船长魏某某陈述：“……快完成追越时，我看见从我船船首右舷有一盏白色的灯打横走我船左边，当时距离非常近……不知道是什么……”。

根据被追越船 Y 船当班船长黄某林陈述：“……T 船在我左舷追越，我船左前方有 1 艘渔船，渔船离我船头 100 多米，正在从我船左舷向德庆岸方向横越，渔船显示红绿闪光灯，然后 T 船用探照灯照他右舷水面，照到了渔船，然后渔船继续横越 T 船船头……”。

2. 现场勘验比对

事故调查人员事发后在高要禄步水域对 T 船进行船体勘验：该船左舷距离水面 0.3-1.8 米范围内有多处明显新刮痕及连续擦痕，与 G 船船体及船篷高度基本一致。



图 4：T 船现场勘验

经现场勘验，渔船左舷及船篷有不同程度的被撞痕迹，部分地方有附带浅蓝色的外来油漆，与 T 船新鲜划痕处油漆颜色一致。

3. 油漆样品化验分析

经中华人民共和国烟台海事局烟台溢油应急技术中心进行油漆样品分析比对，检查结论为：G 船左舷木条、铁杆上的外来蓝色、红色油漆均与 T 船新鲜划痕处油漆种类相同。

4. CCTV 分析

根据云浮海事局提供事发附近水域视频（与北京时间一致）显示，约 0509 时，一艘开启闪光灯的船舶，先后横越 Y 船和 T 船船首，在横越 T 船船首时，船舶及闪光灯消失。

综上，T 船和 G 船发生了碰撞，碰撞后，G 船翻沉。

（二）碰撞时间及地点

1. CCTV 分析

根据事发附近水域视频（与北京时间一致）显示，2024 年 12 月 1 日，G 船分别在 0509 时 28 秒和 48 秒横越 Y 船和 T 船船首，在横越 T 船船首时，船舶及闪光灯消失。水域位置为西湾水域。

2. 现场勘查

根据渔民布某某指认事发水域，经执法人员勘查后得出坐标为：111° 45′ 5″ E，23° 8′ 23″ N。该坐标与 T 船 AIS 轨迹相符。

综上，事发时间为 2024 年 12 月 1 日 0509 时，地点为德庆西湾水域，经纬度为：111° 45′ 5″ E，23° 8′ 23″ N。

（三）碰撞的态势

1. 船员陈述

根据 T 船当班船长魏某某陈述：“大约在 5 点左右，我船经过西湾水域……快完成追越时，我看见从我船船首右舷有一盏白色的灯打横走我船左边，当时距离非常近……不知道是什么……”。

根据目击船舶 Y 船当班船长黄某林陈述：“……T 船在我左舷追越，我船左前方有 1 艘渔船，渔船离我船头 100 多米，正在从我船左舷向德庆岸方向横越，渔船显示红绿闪光灯，然后 T 船用探照灯照他右舷水面，照到了渔船，然后渔船继续横越 T 船船头……”。

根据 G 船渔民布某某陈述：“我的船一直挂前进档的，可以打着火”，“……（我船）波箱杆处于前进状态，一着机船就动起来了，然后船就被撞了。”，“船头是朝德庆，船尾朝云浮。”

2. CCTV 分析

根据 CCTV 及船员陈述分析，G 船从收网结束至碰撞的时间为：05 时 09 分 16 秒至 05 时 09 分 38 秒，航行距离约 45 米，航行速度约为 7.4 公里/小时 \approx 4 节。

综上，G 船事发前在航行状态，渔船由偏郁南方向的河道一侧朝向德庆岸方向，速度约 4 节，先横越了 Y 船，后与 T 船船首发生碰撞。

（三）事发时 G 船号灯显示情况

1. 渔船船员陈述

根据 G 船渔民布某某陈述：“船尾两盏是闪灯，高低各 1 盏，船头 1 盏灯是一直亮的。”“……船篷头的白色红灯罩的工作灯……”。根据“D”船渔民李某标陈述：“他（布某某）船上船尾离水面 3 米多高的地方显示红绿黄三色闪光灯，船尾离水面 2 米左右的地方显示红绿两色闪光灯。”



图 5：G 船船尾位置高低各一盏闪光灯

2. CCTV 分析

根据云浮海事局提供事发附近水域视频显示，2024 年 12 月 1 日，G 船从西江西湾对开水域靠郁南岸一侧往德庆岸行驶期间，该船显示闪光灯，闪光间隔时间不规则，未显示其他灯光。

综上，G 船航行时只显示船尾位置竖杆的红绿黄闪光灯、红绿闪光灯，未按规定显示 12 米以下在航机动船的号灯或代替号灯。

（四）T 船存在肇事逃逸行为

1. 船长魏某某隐瞒事实真相、陈述前后矛盾，且无合理解释

当班船长魏某某 2024 年 12 月 1 日 1334 时的询问笔录陈述：“我船大约 0500 时经过德庆西湾水域，从左舷追越 Y”。对于 T 船在追越 Y 船时，在 AIS 上显示有大幅度减速的询问，魏某某拒绝回答，且无合理解释。

2024年12月1日1727时的询问笔录陈述：“12月1日约0500时我在追越一艘平板船，在快追越完成时我看见从我船船首右舷有一盏白色的灯打横走我船左边，当时距离非常近，被我追越的船在我船右舷约20米距离。”

2024年12月2日1045时的询问笔录陈述“我在西湾水厂附近水域追越清远货平板船……我看到船首右前方有一个黑影，速度较快，从我船首右舷前方10米左右打横一下过去了……黑影大约1米多高。”

2. T船其他船员询问笔录陈述

该船船东黄某某2024年12月1日1558时的询问笔录陈述：“12月1日约0500时我船减速，我就起床了解情况，当时的驾驶员也就是船长告诉我刚才船头横越了一艘渔船，不知道有没有撞到。”

该船船东黄某某2024年12月2日1405时的询问笔录陈述“我看到船长减速打探照灯向右舷，船长说看到一个黑影往我船过来，从右边船头过左边船头，怀疑碰到了，然后船长叫轮机员和她放附属艇检查一下周围情况。

该船轮机员黄某杰2024年12月1日1631时的询问笔录陈述：“当时慢车了我就上驾驶台了，船长说碰到了什么东西，叫我放附属艇下去看一下”

3. 事发现场其他船舶值班船员陈述

Y船当班驾驶员黄某林2024年12月1日1405时询问笔录陈

述：“藤县某某船在我左舷追越，我船左前方有1艘渔船，渔船离我船头100多米，正在从我船左舷向德庆岸方向横越，渔船显示红绿闪光灯，然后藤县某某船用探照灯照右舷水面，照到了渔船，然后渔船继续横越藤县某某船船头，我船和藤县某某船横向距离30至40米，接着藤县某某船往右打了一点舵，减了速，有人在船尾放附属艇。”

4. 专家组意见

经专家讨论分析认定：T当班船长魏某某使用探照灯时应当可以看到G船，后续采取的减速、转向、放附属艇等措施也印证T船当班船长知道自己船极可能碰撞了G船。

综上，T船船长魏某某应当知道本船碰撞了G船，但抱有侥幸心理企图隐瞒事实真相，事发后在未组织认真搜救的情况下继续驾驶船舶离开事发水域，直至在离事发水域约60公里的禄步水域被海事部门通知停船接受调查，属于肇事逃逸行为。

五、事故经过

根据相关人员的询问笔录、事故报告书、CCTV视频记录、AIS轨迹记录等有关资料分析，事故经过大致如下：

（一）T船

T船2024年11月30日约2210时装载碎石2100吨从梧州开往广州，由驾驶员黄某某驾驶船舶。

12月1日约0100时，该船下行至封开西江大桥附近水域，韦某某与黄某某完成值班驾驶交接班。韦某某值班时段为0100

-0400 时。黄某某回房间休息，韦某某 1 人在驾驶台航行值班。

约 0400 时，T 船到达德庆回龙水域，船长魏某某与韦某某完成值班驾驶交接班。魏某某值班时段为 0400 -0700 时。韦某某回房间休息，魏某某 1 人在驾驶台航行值班。

约 0450 时，T 船下行经过猪乸嘴对开水域，航速为 4.8 节，航向 104° ，Y 船在 T 船右前方约 210 米。

约 0455 时，T 船下行经过企岭灯标上游约 400 米水域，航速为 4.9 节，航向 115° ，Y 船在 T 船右前方约 200 米。

约 0500 时，T 船经过上迭村对开水域，航速为 4.8 节，航向 122° ，当时，Y 船在 T 船右前方约 100 米，航速为 4.6 节。T 船船长加车，从 780 转提到 850 转，航速从 4.8 节加速至 5.6 节，计划在西湾水域从 Y 船左舷追越该船。

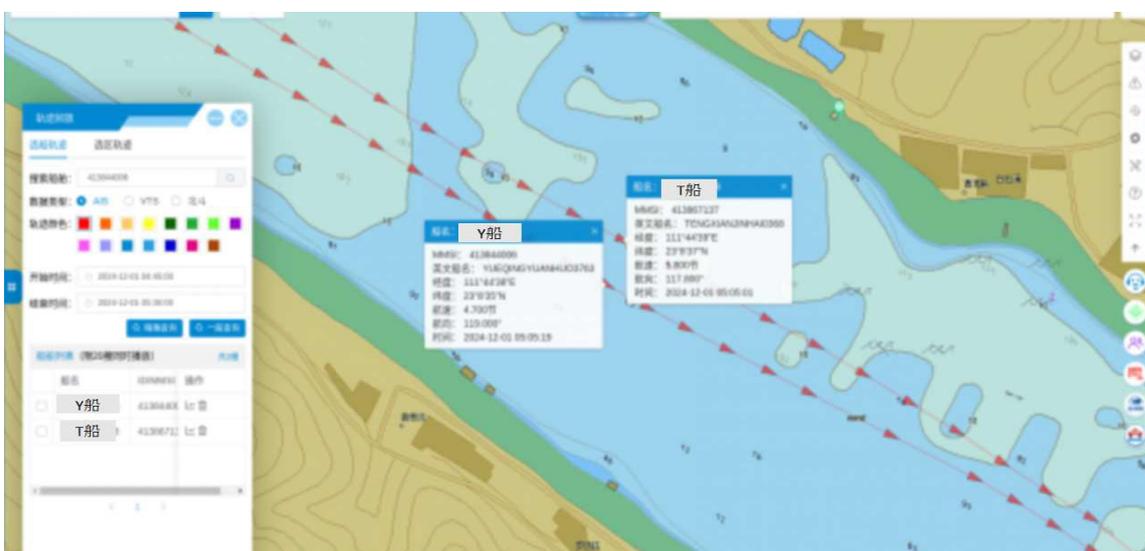


图 6：事发前后 T 船与 Y 船 AIS 轨迹

约 0505 时，T 船下行经过德庆取水口对开水域，航速 5.8 节，航向 118° ，T 船与 Y 船并行，两船相距约 20 米。

约 0509 时，航速 5.6 节，航向 124°，T 船在 Y 船左前方约 170 米。此时，当班船长魏某某突然发现在本船船首右侧约 10 米处有一艘渔船正在快速地从右往左横越本船船首。船长魏某某马上减速，随后开启探照灯照射，向右打舵避让，避让不及最终碰撞了渔船。

随后黄某某和黄某杰立即上驾驶台，在魏某某的提醒下，黄某杰出去船头查看情况，未发现异常情况。

约 0516 时，航速 2.2 节，魏某某和魏某某到船尾放附属艇，黄某杰独自驾驶附属艇在船尾水域搜寻一圈后，未有发现异常情况。

约 0531 时，该船在未开展积极有效搜寻的情况下收回附属艇，继续下行，并在事故水域下游约 60 公里的禄步水域被海事部门通知停船接受调查。

（二）G 船

11 月 30 日约 1500 时，G 船在西江西湾水域放刺网。

12 月 1 日约 0412 时，G 船从德庆江边出发，到西湾附近水域进行收刺网捕捞作业，附近有“D”船捕捞作业。G 船收网时，船头朝郁南方向，沿江中间收，布某某在船头收网，李某某在船尾划桨协助收网。

约 0509 时，G 船收完网，渔船在江中偏云浮一侧，渔船船头随水流影响朝向德庆，李某某启动主机，操作船舶往德庆方向驾驶。约 20 秒后，G 船横越 Y 船船首。约 50 秒后，G 船在横越 T 船

船首时，渔船左舷船中位置与 T 船船首左舷发生碰撞。

六、事故救援情况

渔船翻沉后，布某某和李某某落水。布某某落水后趴在翻扣的渔船上，李某某落水失踪。据布某某陈述，碰撞发生后，翻扣渔船漂了约 10 分钟后，与不明上行船擦碰后沉没。布某某抓到救生衣，游到德庆岸边获救。

12 月 1 日约 0555 时，肇庆市水上搜救分中心接报并立即启动 IV 响应，组织相关力量开展搜救工作。

12 月 1 日约 1700 时，沉没渔船 G 船被打捞上岸。

12 月 4 日约 0941 时，失踪人员李某某遗体打捞上岸，公安部门认定为溺亡，经家属确认后火化。

七、事故损害情况

（一）G 船沉没，船上 1 人溺水死亡。死亡人员为李某某；渔船船尾及船篷变形，主机进水，渔网鱼货及船上物品等丢失，直接经济损失为 1 万元。

（二）T 船船首左舷有刮痕，无其他直接经济损失。

八、事故原因分析

根据对船员、目击者的询问、AIS、以及 CCTV 等相关证据资料，并基于上述对事故的分析 and 认定，综合分析事故原因如下：

（一）“G ” 船

1. 违规横越商船船首

事发前，G 船捕鱼作业结束后，从西江西湾对开水域靠郁南岸一侧横越下行船习惯航路航行返回德庆岸，因此作为横越船，在横越前未注意航道情况和周围环境，未主动避让顺航道行驶的 T 船，是事故发生的原因之一。该行为违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第十二条第一款¹和《广东省渔港和渔业船舶管理条例》第三十四条第一款²的规定。

2. 未保持正规了望

事发水域能见度良好，G 船在捕鱼作业完成后开始航行时，船上人员李某某、布某某没有随时注意周围环境和来船动态，未及时发现及判断 T 船的动态情况，该船未充分利用一切有效手段进行了望，未能及时对当时局面和碰撞危险作出充分估计，该行为违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第六条³和《中华人民共和国渔业船员管理办法》第二十二条第二款⁴和《广东省渔港和渔业船舶管理条例》第三十四条第一款的规定。

3. 李某某未持有适任资格证书擅自驾驶船舶

G 船上人员李某某，持有《内陆渔业普通船员证书》，没有参加相关专业的驾驶技能培训，未取得《内陆渔业职务船员证书》，缺乏相关专业技能和意识，事发时擅自驾驶渔船，是事故发生的原

1 《中华人民共和国内河避碰规则》第十二条第一款：横越船都必须避让顺航道或河道行驶的船，并不得在顺航道行驶的船前方突然和强行横越。

2 《广东省渔港和渔业船舶管理条例》第三十四条第一款：渔业船舶船员在渔业船舶航行、作业和停泊过程中应当严格遵守避碰规则、安全操作规程和值班守则；临水作业时，应当穿着救生衣。

3 《中华人民共和国内河避碰规则》第六条：船舶应当随时用视觉、听觉以及一切有效手段保持正规的了望，随时注意周围环境和来船动态，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

4 《中华人民共和国渔业船员管理办法》第二十二条第二款：渔业船员在船舶航行、作业、锚泊时应当按规定值班。值班船员应当履行以下职责（二）按照有关的船舶避碰规则以及航行、作业环境要求保持值班瞭望，并及时采取预防船舶碰撞和污染的相应措施。

因之一。该行为违反了《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四条第一款⁵和《广东省渔港和渔业船舶管理条例》第三十三条第一款⁶的规定。

4. 事发时李某某未穿着救生衣

根据渔船 G 船上人员布某某陈述救生衣总数与搜寻发现的救生衣总数比对一致，李某某遗体打捞上岸时未穿着救生衣，可判断事发时李某某驾驶渔船航行时未穿着救生衣。李某某死亡原因为溺水死亡，事发时李某某未穿救生衣是导致事故损失扩大的原因之一。该行为违反了《广东省渔港和渔业船舶管理条例》第三十四条第一款⁷的规定和《肇庆市水上交通安全管理规定》第十条第三款⁸的规定。

(二) T 船

1. 未保持正规了望

事发水域能见度良好，该船当班船长魏某某在追越 Y 船时，没有随时注意周围环境和来船动态，未及时发现 G 的动态情况，在渔船在本船船首右侧较近的距离才发现，虽然采取了往右打舵，减速等避让措施，但碰撞已经不能避免，该船未充分利用一切有效手段进行了望，未能及时对当时局面和碰撞危险作出充分估计，该行为违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第六条⁹和《中华

5 《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四条第一款：渔业船员实行持证上岗制度。渔业船员应当按照本办法的规定接受培训，经考试或考核合格、取得相应的渔业船员证书后，方可在渔业船舶上工作。

6 《广东省渔港和渔业船舶管理条例》三十三条第一款：船长、轮机长等渔业船舶职务船员应当取得相应的职务船员证书。渔业船舶普通船员应当按照国家规定取得相应的专业训练合格证或基础训练合格证后，方可上岗作业。

7 《广东省渔港和渔业船舶管理条例》第三十四条第一款：渔业船舶船员在渔业船舶航行、作业和停泊过程中应当严格遵守避碰规则、安全操作规程和值班守则；临水作业时，应当穿着救生衣。

8 《肇庆市水上交通安全管理规定》第十条第三款：渔业船舶航行、临水作业时，船上人员应当穿着救生衣。

9 《中华人民共和国内河避碰规则》第六条：船舶应当随时用视觉、听觉以及一切有效手段保持正规的了望，随时注

《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》第十九条¹⁰的规定。

九、事故责任认定

综合上述原因分析，T船与G船在本事故中互有过失。G船违规横越商船船首、未保持正规了望、李某某未持有适任资格证书擅自驾驶船舶，以及T船未保持正规了望，共同导致了事故的发生。事发时李某某驾驶渔船航行时未穿着救生衣，是导致事故损失扩大的原因之一。

根据事故发生原因和过错责任综合分析，G船负主要责任，G船驾驶人员李某某为主要责任人，T船负次要责任，T船当班船长魏某某为次要责任人。

十、调查发现的问题

（一）G船

1. 事发前捕捞作业妨碍他船航行

事发前，G船通过在下行船习惯航路上放刺网进行捕捞作业，从靠德庆岸一侧以摇桨的船速一直缓慢地放到靠郁南岸一侧，在放网过程中横越商船上下行的习惯航路，作业结束后，在下行船习惯航路上逗留，再启动发动机从靠郁南岸一侧航行横越习惯航路回到德庆岸一侧，作业时或航行时横越习惯航路都存在较大的安全风险。

2. 事发时未按规定显示号灯

意周围环境和来船动态，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

10 《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》第十九条：驾驶值班船员应当充分利用视觉、听觉及其他一切有效手段始终保持正规了望，同时在规定的频道上守听甚高频电话（VHF），必要时做好记录，掌握来往船舶动态和周围环境情况，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

事故发生前，渔船从西江西湾对开水域靠郁南岸一侧往德庆岸行驶横越时，渔船在船尾位置显示红绿黄三色和红绿两色闪光灯，闪光间隔不规则，未按规定显示红光、白光、绿光的航行灯或红、白、绿光三色灯，该行为违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第三十八条第一款¹¹和《广东省渔港和渔业船舶管理条例》第三十四条第一款¹²的规定。

（二）藤县金海船务有限公司和T船

1. 藤县金海船务有限公司涉嫌非法转让水路运输经营资格

T船实际所有人黄某某，通过签订《光船租赁合同》，将船舶租赁给藤县金海船务有限公司，并将该公司登记为船舶经营人，取得船舶营运相关证书和资质。藤县金海船务有限公司实际将船舶交由实际控制人黄某某经营，该船的日常经营权和收益均由黄某某所有，藤县金海船务有限公司涉嫌非法转让水路运输经营资格，违反了《国内水路运输管理规定》第二十一条¹³的规定。

2. 事发时未按规定显示号灯

事发时，T船未按规定竖立后桅杆，未按规定显示后桅航行信号灯，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第二十九条第一款¹⁴的规定。

3. 未按规定进行追越

11 《中华人民共和国内河避碰规则》第三十八条第一款：渔船不捕鱼时，显示为一般船舶规定的信号。

12 《广东省渔港和渔业船舶管理条例》第三十四条第一款：渔业船舶船员在渔业船舶航行、作业、和停泊过程中应当严格遵守避碰规则、安全操作规程和值班守则；临水作业时，应当穿着救生衣。

13 《国内水路运输管理规定》第二十一条：水路运输经营者不得出租、出借水路运输经营许可证件，或者以其他形式非法转让水路运输经营资格。

14 《中华人民共和国内河避碰规则》第二十九条第一款：除本章另有规定外，机动船单船在航时，应当显示白光桅灯一盏、红、绿光舷灯各一盏，白光尾灯一盏。船舶长度为50米以上的机动船，还应当在后桅显示另一盏白光灯；

事发前，T 追越 Y 船前未鸣放追越声号，也未使用 VHF 进行沟通，在未经 Y 船同意擅自采取追越行动，违反了《中华人民共和国内河避碰规则》第十一条第（二）项¹⁵的规定。

4. 存在肇事逃逸的行为

事发后，T 船船长魏某某企图隐瞒事实真相，未报告海事部门，应当知道本船碰撞了 G 船并继续驾驶离开事发水域，直至在离事发水域约 60 公里的禄步水域被海事部门通知接受调查，属于肇事逃逸行为，违反了《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第四十六条第二款¹⁶和《中华人民共和国船员条例》第十八条第八款¹⁷的规定。

十一、安全管理和处理建议

（一）安全管理建议

1. 建议藤县金海船务有限公司严格遵守《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国内河交通安全管理条例》《国内水路运输管理条例》等相关法律法规，全面落实安全管理主体责任，杜绝船舶非法转让水路运输经营资格行为，加强对所属船舶的安全管理，实时掌握船舶载货、人员调整等动态情况，保持船岸联系。制定年度船员培训和考核计划，加强对公司所属船舶船员的安全培训教育并对培训效果进行考核，提升船员的安全驾驶技能，

15 《中华人民共和国内河避碰规则》第十一条第二项：一机动船正从另一机动船正横后大于 22.5 度的某一方向赶上、超过该船，可能构成碰撞危险时，应当认定为追越，并应当遵守下列规定：（二）在可以追越的航道中，追越船必须按规定鸣放声号，并取得前船同意后，方可以追越。

16 《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第四十六条第二款：船舶、浮动设施发生碰撞等事故，任何一方应当在不危及自身安全的情况下，积极救助遇险的他方，不得逃逸。

17 《中华人民共和国船员条例》第十八条第八款：船舶发生事故，危及船上人员和财产安全时，应当组织船员和船上其他人员尽力施救。

进一步熟知西江渔船航行作业的习惯；组织所属船舶船员对《中华人民共和国内河避碰规则》《广东海事局辖区船舶安全航行规定》等相关法规和规范性文件的学习，提升船员安全意识、责任意识和风险意识。

2. 建议德庆县农业农村局组织辖区渔船船员加强《中华人民共和国内河避碰规则》《广东省渔业船舶安全生产管理办法》等相关法律法规的学习，提升安全意识，航行作业时不得阻碍其他船舶航行，横越时，让清所有顺航道航行船舶；夜间航行、锚泊、作业时按规定显示渔船号灯；航行、锚泊、作业时保持有效了望，并配备、穿戴有效救生设备。

（二）处理建议

1. 建议G船无证船员驾驶船舶、航行时未按规定显示号灯、违规横越商船船首、在习惯航路内捕鱼、船员未按规定穿救生衣等相关问题由属地农业农村部门调查处理。鉴于李某某在事故中死亡，建议免于其责任追究。

2. T船事发航次存在未保持正规了望、未按规定进行追越、肇事逃逸、未按规定显示号灯等违法行为，建议海事部门依法进行行政处罚。

3. 藤县金海船务有限公司存在涉嫌非法转让水路运输经营资格的行为，违反了《国内水路运输管理规定》第二十一条的规定，建议通报属地交通部门依法进行调查处理。