

八所 “12·2” “MSC CHERYL 3” 轮与 “琼临渔 11639” 轮碰撞事故调查报告

事故调查组

2025 年 2 月

简介

一、 事故概况。2024 年 12 月 2 日约 2253 时，在海南八所港正西方向约 26 海里处，利比里亚籍集装箱船“MSC CHERYL 3”轮与中国籍渔船“琼临渔 11639”轮发生碰撞。

“MSC CHERYL 3”轮肇事逃逸。事故造成“琼临渔 11639”轮沉没，2 人受伤，事故直接经济损失约 956 万元人民币，构成一般等级水上交通事故。

二、 事故原因。“MSC CHERYL 3”轮和“琼临渔 11639”轮会遇存在碰撞危险时，均未采取避碰行动，是导致碰撞事故的直接原因。

三、 责任认定。“MSC CHERYL 3”轮作为让路船在本起事故中负主要责任，四副 RAUTHAN XXXX 是事故直接责任人；“琼临渔 11639”轮作为直航船在本起事故中负次要责任，驾驶员黄某是事故责任人。

四、 存在问题。“MSC CHERYL 3”轮涉嫌肇事逃逸；“琼临渔 11639”轮配员不足、有关船员未持有有效渔业船员证书、出港未报告。

五、 处理建议。“MSC CHERYL 3”轮肇事逃逸等违法违规行为，建议由八所海事局依法调查处理。“琼临渔 11639”轮涉嫌出港未报告、未按规定配足职务船员和有关船员未持有有效渔业船员证书等违法违规行为，建议由临高县综合行政执法局和东方市综合行政执法局依照权限依法调查处理。

目录

一、事故简况和调查情况.....	4
二、专业术语和标准用语标示.....	4
三、事故调查情况.....	5
(一) 船舶资料.....	5
(二) 船舶证书情况.....	7
(三) 船舶相关设备和装置情况.....	8
(四) 船舶检查及检验情况.....	9
(五) 船员配备和值班情况.....	9
(六) 环境因素调查.....	12
(七) 管理因素调查。.....	13
(八) 现场勘查情况.....	14
四、重要事故要素的认定.....	15
(一) 碰撞位置、时间.....	15
(二) 两船会遇局面.....	16
(三) 碰撞部位和角度.....	18
(四) “MSC CHERYL 3” 轮肇事逃逸.....	19
五、事故经过.....	20
(一) “MSC CHERYL 3 ” 轮.....	20
(二) “琼临渔 11639” 轮.....	22
六、应急处置和搜救情况.....	24
七、事故损失情况.....	24
八、事故原因分析.....	24

(一) “MSC CHERYL 3” 轮的过失.....	25
(二) “琼临渔 11639” 轮的过失.....	25
九、事故责任认定.....	26
十、调查发现的其它问题.....	26
(一) “MSC CHERYL 3” 轮.....	26
(二) “琼临渔 11639” 轮.....	26
十一、处理建议.....	27
(一) “MSC CHERYL 3” 轮的处理建议.....	27
(二) “琼临渔 11639” 轮的处理建议.....	27
十二、 安全管理建议.....	28

一、事故概况

2024 年 12 月 2 日约 2253 时，PATRINA OCEANWAY LTD 所属利比里亚籍集装箱船“MSC CHERYL 3”轮空载自钦州港开往上海途中，在海南八所港正西方向约 26 海里附近水域（概位：19° 05.863′ N/108° 10.115′ E）与王某军所有的中国籍渔船“琼临渔 11639”轮发生碰撞。“MSC CHERYL 3”轮肇事逃逸。事故造成“琼临渔 11639”轮沉没，2 名船员受伤，未发现水域环境污染，直接经济损失约 956 万元人民币，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: Automatic Identification System, 船舶自动识别系统，由岸基设施和船载设备共同组成。

BV: Bureau Veritas, 法国船级社。

CPA: Closest Point of Approach, 最近会遇距离。

DNV: Det Norske Veritas, 挪威船级社。

ECDIS: Electronic Chart Display and Information System
电子海图显示与信息系统。

IMO: International Maritime Organization, 国际海事组织。

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

PSC: Port State Control, 港口国监督检查。

SVDR: Simplified Voyage Data Recorder, 简易船载航行数据记录仪。

TCPA: Time to the Closest Point of Approach, 最近

会遇时间。

VHF: Very High Frequency, 甚高频。

VDR: Voyage Data Recorder, 船载航行数据记录仪。

三、事故调查情况

事故发生后, 根据《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》等法律法规规定, 八所海事局于 2024 年 12 月 3 日成立事故调查组对事故开展调查。根据调查情况, 海南海事局于 12 月 4 日成立事故调查组提级对事故开展调查, 并函请省农业农村厅、海洋厅, 中国海警局直属第四局参与事故调查。事故调查组通过问询、现场勘查、查询海事信息管理系统、查阅相关监控视频以及相关证书文书资料等途径, 对涉事船舶和船员进行调查, 并咨询相关行业主管部门, 获得了相关证书文书资料、问询笔录、现场勘查记录、VDR 数据、AIS 数据、北斗系统船舶航迹回放视频、照片、油漆鉴定报告等证据材料。

(一) 船舶资料

1. “MSC CHERYL 3” 轮

船名: MSC CHERYL 3	呼号: D5ES9
国籍: 利比里亚	MMSI: 636016775
IMO 编号: 9194866	总长: 207.4 米
型宽: 29.8 米	型深: 16.4 米
载重吨: 33694 吨	建造时间: 1999 年
总吨: 25630	功率: 19810 千瓦
净吨: 12733	船舶种类: 集装箱船
所有人: PATRINA OCEANWAY LTD	

管理人：MSC SHIPMANAGEMENT LTD



图 1：“MSC CHERYL 3”轮（现场勘查照片）

2.“琼临渔 11639”轮

船名：琼临渔 11639	建造时间：2023 年
国籍：中国	船籍港：临高
渔船编码：4690242023040001	总长：27.2 米
型宽：5.3 米	型深：2.2 米
船体材质：玻璃钢	核定航区：沿海航区
总吨：91	功率：144KW
净吨：31	船舶种类：流刺网渔船
船舶所有人：王某军	



图 2: “琼临渔 11639”轮（登记照片）

（二）船舶证书情况

1. “MSC CHERYL 3” 轮

该轮持有《船舶国籍证书》《最低安全配员证书》《船舶构造安全证书》等 18 份证书，齐全有效。

证书名称	发证单位	签发日期	有效期	年检日期
船舶构造安全证书	BV	24.11.2024	31.01.2025	/
船舶设备安全证书	BV	24.11.2024	31.01.2025	/
船舶无线电安全证书	BV	24.11.2024	31.01.2025	/
船舶防油污证书	BV	24.11.2024	31.01.2025	/
载重线证书	BV	24.11.2024	31.01.2025	/
符合证明	DNV	19.05.2022	22.05.2027	14.08.2024
安全管理证书	BV	10.12.2023	25.12.2028	/

国际船舶保安证书	BV	10.12.2023	25.12.2028	/
最低安全配员证书	利比里亚	01.02.2023	长期	/
吨位证书	BV	25.02.2015	长期	/

表 2：船舶证书

2. “琼临渔 11639” 轮

该渔船持有有效的《渔业船舶国籍证书》《渔业捕捞许可证》《国内海洋渔船安全证书》《渔业船舶所有权登记证书》。

（三）船舶相关设备和装置情况

1. “MSC CHERYL 3” 轮

该轮配备有 3 台雷达、SVDR 和 ECDIS、AIS。其中，一台 X 波段雷达和一台 S 波段雷达布置在驾驶台右侧，一台 X 波段雷达布置在驾驶台中部位置。SVDR 能正常记录驾驶台右侧的 X 波段雷达及 AIS、航向和音频等信息。ECDIS 具备航行轨迹回放功能。

事发时，船舶 AIS 工作正常，号灯显示正常，驾驶台右侧的 S 波段雷达和驾驶台中部的 X 波段雷达工作正常，接入 SVDR 的 X 波段雷达（驾驶台右侧）处于待机状态。核查 ECDIS 回放，12 月 2 日约 2248 时开始显示“琼临渔 11639”轮的 AIS（MMSI 码为 413866639）信号和随船的网位仪 AIS 信号；22 时 53 分 20 秒时“琼临渔 11639”轮 AIS 信号与本船 AIS 信号重叠；22 时 53 分 38 秒时“琼临渔 11639”轮 AIS 信号消失。

2. “琼临渔 11639” 轮

该渔船配备有磁罗经一台，中/高频无线电设备一台，甚高频无线电设备一台，船用无线电话一部，AIS 两台，北斗定位系统一台以及符合要求的号灯。

经核查，该渔船号灯显示正常，值班驾驶员黄某不会使用本船的 VHF 和 AIS 设备。该渔船《国内海洋渔船安全证书》显示，船上应配备 AIS 一台，该轮实际配备两台 AIS，其中一台为自行加装且无船检检验合格证明，两台 AIS 的 MMSI 码分别为 412522499 和 413866639，该轮实际使用加装的 AIS 导航设备的 MMSI 码设置为 413866639。

（四）船舶检查及检验情况

1. “MSC CHERYL 3” 轮

经核查，该轮于 2024 年 11 月 24 日在新加坡换发船舶检验证书，各有关检验证书有效期至 2025 年 1 月 31 日。

该轮最近一次 PSC 检查于 2024 年 6 月 7 日在越南海防港开展，无缺陷通过。

2. “琼临渔 11639” 轮

经核查，该渔船于 2024 年 4 月 2 日由临高县农业农村局在调楼进行年度检验，2024 年 8 月 14 日完成检验，有效期至 2025 年 5 月 6 日，检验结果为合格。

（五）船员配备和值班情况

1. “MSC CHERYL 3” 轮

（1）船员配备情况

该轮总共有 24 名船员，其中 3 名俄罗斯籍，11 名印度籍，2 名菲律宾籍，7 名斯里兰卡籍，1 名巴基斯坦籍，均为男性。船舶配员、船员持证情况符合该轮《最低安全配员证

书》要求。该轮驾驶员配备大副、二副、四副（按其管理公司要求，首次担任三副的驾驶员在该轮任职期间，其职位名称称为“四副”）各 1 人，驾驶台航行值班分工为：四副值班时段为 0800-1200 时、2000-2400 时，大副值班时段为 0400-0800 时、1600- 2000 时，二副值班时段为 0000-0400 时、1200-1600 时。

船长，KLIMENKO XXXX，男，俄罗斯籍，出生日期：1972 年 XX 月 XX 日，证书有效期：2026 年 7 月 7 日。事发时在房间休息。

四副，RAUTHAN XXXX，男，印度籍，出生日期：1998 年 XX 月 XX 日，证书有效期：2027 年 6 月 12 日。事发时在驾驶台值班。

水手，WIDYAPATHI XXXX，男，斯里兰卡籍，出生日期：1989 年 XX 月 XX 日，证书有效期：2025 年 3 月 9 日。事发时在驾驶台负责瞭望。

（2）驾驶台值班情况

据船长、四副、值班水手陈述，12 月 2 日 2000-2400 时，该轮四副和值班水手 WIDYAPATHI XXXX 共同值班，值班人员不存在饮酒、使用药物的情况。事发时，值班驾驶员在驾驶台中间位置雷达前查看船舶周边海域状况，目视及雷达观测均未发现本船周围有任何船舶或者物标，值班水手在船舶驾驶台左舷瞭望，只发现左舷很远处有两三盏零星灯光，未察觉右前方出现的“琼临渔 11639”轮。

2.“琼临渔 11639”轮

（1）船员配备情况

该渔船上共有 9 名人员。事发时相关船员情况如下：

王某军，男，出生日期：1981 年 XX 月 XX 日，为船舶所有人及渔船船长，持有渔业船舶一级船长证书，签发机构：海南省农业农村厅，证书有效期：自 2020 年 7 月 2 日至 2025 年 7 月 1 日。事发时在机舱巡检。

黄某，男，出生日期：1992 年 XX 月 XX 日，任船长职务，持有渔业船舶一级船长证书，签发机构：海南省农业农村厅，证书有效期：自 2021 年 5 月 21 日至 2026 年 5 月 20 日。事发时在驾驶台值班。

王某，男，出生日期：1979 年 XX 月 XX 日，持有渔业船舶助理管轮证书，签发机构：临高县农业农村局，证书有效期：自 2024 年 2 月 4 日至 2029 年 2 月 3 日。事发时在船舱休息。

王某恩，男，出生日期：1977 年 XX 月 XX 日，持有渔业船舶机驾长（适用船舶长度 $L < 12$ 米或主机总功率 < 50 千瓦渔业船舶）证书，签发机构：临高县农业农村局，证书有效期：自 2024 年 4 月 12 日至 2029 年 4 月 11 日。事发时在船舱休息。

其余五人分别为：邱某加、方某弟、黎某鱼、陈某、王某勇，均未持有渔业船员证书。

根据《中华人民共和国渔业船员管理办法》要求，该轮船长 23.8 米，应配备三级船长 1 名、助理船副 1 名、三级轮机长 1 名。该轮不满足最低配备标准，缺少一名三级轮机长。

（2）驾驶台值班情况

根据船长王某军、黄某的询问笔录，渔船航行时采取 2 小时轮班、每班 2 人的值班模式，两个值班人员均在驾驶台值班，其中一人兼顾巡视机舱。2 日 2200-2400 时，王某军和黄某值班，王某军兼顾机舱巡查。事发时，王某军在机舱开展巡检工作，黄某一人在驾驶台值守，其他人员在休息室休息。碰撞前没有人察觉到左前方的“MSC CHERYL 3”轮。

（六）环境因素调查

1. 气象水文情况

根据自然资源部南海局《水文气象专报》，12 月 2 日 22 时至 3 日 2 时，事发水域东北风 5 级，阵风 6 级，浪高 1.2-1.7 米。

根据“MSC CHERYL 3”轮航海日志记载和船长问询笔录，2 日 2300 时，能见度良好，东南风 4 级，浪高 0.5 米。

综上，2 日夜间，22 时至 23 时，能见度良好，事发水域东南风 4 级，浪高 0.5 米。

2. 通航环境情况

“MSC CHERYL 3”轮与“琼临渔 11639”轮在海南八所港正西方向约 26 海里处发生碰撞，水深约 39 米。根据“MSC CHERYL 3”轮船长问询笔录以及 ECDIS 显示（见图 3），事发水域船舶流量较少。



图 3: 事发时段“MSC CHERYL 3”轮周边通航环境

(七) 管理因素调查

1. “MSC CHERYL 3”轮

该轮所有人为 PATRINA OCEANWAY LTD, 注册地址: 利比里亚蒙罗维亚。船舶管理人为 MSC SHIPMANAGEMENT LIMITED, 地址: 8 SPYROU KYPRIANOU AVENUE LIMASSOL CY-3070 CYPRUS, 该公司持有 DNV 于 2022 年 5 月 19 日签发的《符合证明》, 覆盖“其他货船”船种, 有效期至 2027 年 5 月 22 日, 最近一次年度签注日期为 2024 年 08 月 14 日。该轮持有 BV 于 2023 年 12 月 10 日签发的《安全管理证书》, 有效期至 2028 年 12 月 25 日。

2. “琼临渔 11639” 轮

船舶所有人为王某军，所有人地址：海南省临高县调楼镇碇楼村北三路 76 号。该船于 2023 年 1 月 30 日在临高康海造船有限公司建造，2023 年 4 月 28 日建造完毕。2023 年 5 月 7 日，临高县农业农村局签发了船舶检验证书。该船持有渔业捕捞许可证、渔业船舶国籍证书、渔业船舶所有权登记证书、船舶检验证书，证书齐全有效。

（八）现场勘查情况

12 月 4 日上午，调查组对 “MSC CHERYL 3” 轮进行勘查发现：右舷侧推器上有约 6 米的新的长条状擦碰刮痕，并存有较为明显的外来白色油漆痕迹（见图 4），刮痕上残存有外来疑似玻璃纤维材质碎末；球鼻艏正前方有较为明显的外来蓝色油漆痕迹（见图 5）；对比“MSC CHERYL 3”轮钦州离港时视频，右舷侧推器上未发现明显刮痕（见图 6）。



图 4：“MSC CHERYL 3”轮右舷侧推器上方



图 5: “MSC CHERYL 3”轮球鼻艏



图 6: “MSC CHERYL 3”轮钦州离港时视频截图

四、重要事故要素的认定

(一) 碰撞位置、时间

“MSC CHERYL 3”轮驾驶台 ECDIS 回放显示，12 月 2

日 22 时 53 分 20 秒(ECDIS 系统显示时间与北京时间一致), “琼临渔 11639”轮 AIS 信号与本船 AIS 信号重叠。此时“MSC CHERYL 3”轮船位 $19^{\circ}05.960' \text{ N}/108^{\circ}10.122' \text{ E}$, “琼临渔 11639”轮船位 $19^{\circ}05.863' \text{ N}/108^{\circ}10.115' \text{ E}$ 。“琼临渔 11639”轮船员陈述碰撞发生时间是在 2 日约 2250 时, “MSC CHERYL 3”轮当班驾驶员陈述碰撞发生时间是 2 日 2240 时至 2250 时之间, 船体突然发生震动。

综上, 考虑“琼临渔 11639”轮船船尺度小, 碰撞位置距渔船 AIS 天线更近。因此, 认定“MSC CHERYL 3”轮与“琼临渔 11639”轮发生碰撞时间为 2024 年 12 月 2 日 2253 时, 碰撞位置为渔船当时船位 $19^{\circ}05.863' \text{ N}/108^{\circ}10.115' \text{ E}$ 。

(二) 两船会遇局面

根据询问笔录及 AIS 轨迹、北斗轨迹显示, 事发时, 渔船未从事捕鱼作业, 两轮均属于在开阔水域、能见度良好情况下互见的在航机动船舶。事发前, “MSC CHERYL 3”轮航速保持 11.6 节左右, 航向维持在 191° 左右, “琼临渔 11639”轮航速保持在 7-8 节, 航向维持在 74° 左右(航迹见图 7)。2235 时, “MSC CHERYL 3”轮航向 191° , “琼临渔 11639”轮位于“MSC CHERYL 3”轮真方位 213.0° , 距离 5.3 海里处, 航向 060° , 两轮形成大角度交叉会遇局面, 两船交叉相遇(会遇态势见图 8), “琼临渔 11639”轮位于“MSC CHERYL 3”轮右前方, “MSC CHERYL 3”轮为让路船, “琼临渔 11639”轮为直航船。

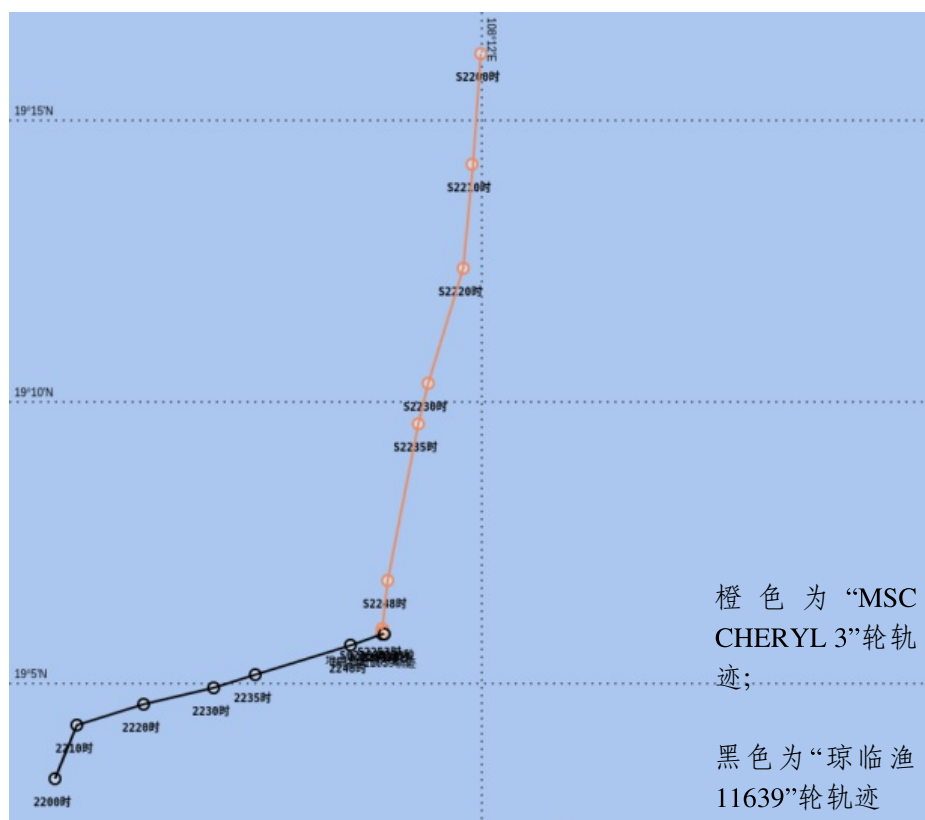


图 7： 两船航行 AIS 轨迹图示意图

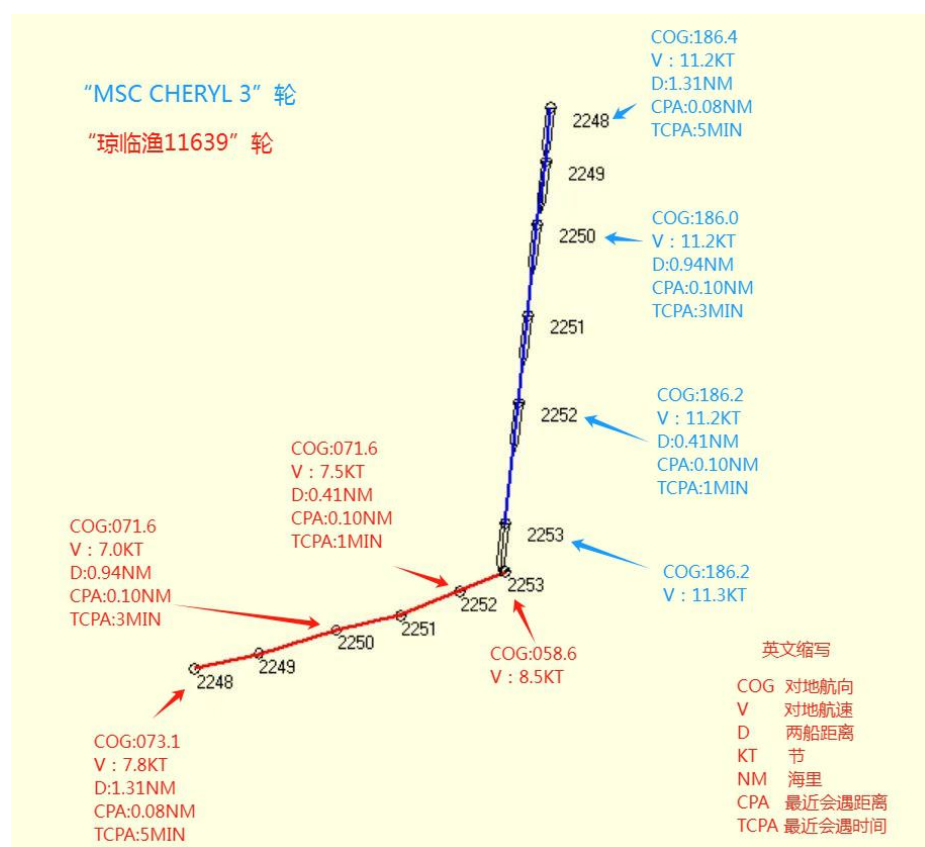


图 8： 两船会遇态势图

（三）碰撞部位和角度

据“琼临渔 11639”轮船员陈述，“琼临渔 11639”轮左舷船舦靠近储藏冰室处受到撞击，船头位置先下沉，十分钟左右渔船完全沉没。现场勘验报告显示，“MSC CHERYL 3”轮球鼻舦正前方有一条明显的外来蓝色油漆，右舷侧推器上有约 6 米的新的长条状擦碰刮痕并夹杂少许玻璃纤维。“MSC CHERYL 3”轮驾驶台 ECDIS 回放显示 12 月 2 日 22 时 53 分 20 秒时“MSC CHERYL 3”轮舦向 185.0°，“琼临渔 11639”轮舦向 058.0°。

综上，调查组认定碰撞部位为“琼临渔 11639”轮左舷船舦和“MSC CHERYL 3”轮船首，碰撞角度约 117°（见图 9），碰撞致使渔船船舱进水。

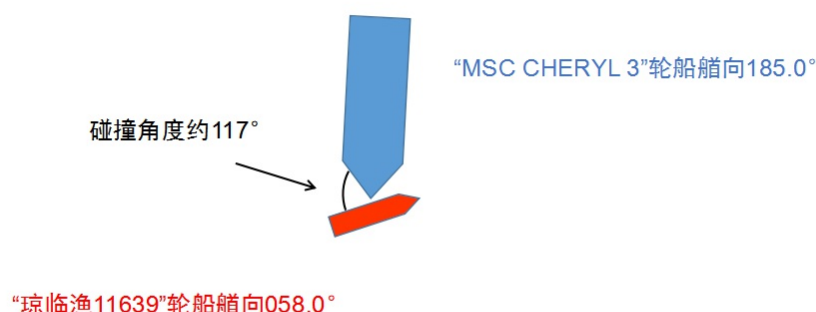


图 9：碰撞角度和部位示意图

（四）“MSC CHERYL 3”轮肇事逃逸

1. 现场勘查情况

“MSC CHERYL 3”轮球鼻舦正前方存有外来蓝色油漆痕迹，右舷侧推器上方存有外来白色油漆刮痕。

2. 轨迹回放情况

查“MSC CHERYL 3”轮 ECDIS 回放轨迹,12 月 2 日 22 时 53 分 20 秒,“琼临渔 11639”轮 AIS 信号与本船 AIS 信号重叠。之后,“MSC CHERYL 3”轮航向、航速没有任何变化,驶离事发水域。

3. 油漆鉴定情况

根据烟台海事局烟台溢油应急技术中心出具的“MSC CHERYL 3”轮外来油漆样品鉴定结果显示,样品中混有非本船的蓝色油漆和粉末状结晶物质。

该结果中的蓝色油漆与“琼临渔 11639”轮的船壳油漆颜色(见图 2)一致,粉末状结晶物质与渔船船体玻璃钢材质一致,证实两船有过接触。

4. 船员问询笔录情况

据“MSC CHERYL 3”轮船长,当班驾驶员、水手和轮机员陈述,约 2250 时前后,值班人员和船长均有感觉到有异常震动,且在当班驾驶员四副拿起电话准备通知船长的同时,船长已经感受到异常震动并上到驾驶台了解情况,和四副、值班水手分别用望远镜观察左右船舷两侧水域。未发现海面异常后,考虑到船舶吃水差达 5.3 米,船长还安排四副到机舱查看情况。

综合上述情况,船长及值班人员已经知道或感受到本船与其他物体发生触碰引发异常震动,随后在夜间仅凭望远镜观察海面有关情况,没有停车减速用探照灯搜索海面便排除了与他船碰撞的可能,未向主管机关报告,保持航向航速驶离事发水域,存在一定侥幸心理。所幸 9 名落水渔民被救及

时，未造成人员死亡失踪。

调查组认定，“MSC CHERYL 3”轮明知或应该知道已发生水上交通事故，为逃避法律责任，而擅自驶离事发现场，构成肇事逃逸。

五、事故经过

本起事故的经过根据当事船员陈述、事故现场勘查、渔船北斗轨迹、ECDIS 数据结合船方递交的事故报告书，综合整理得出：

（一）“MSC CHERYL 3”轮

2024 年 12 月 2 日 1100 时，该轮卸货完毕后离钦州港，计划开往上海，艏吃水 2.80 米，艉吃水：8.10 米。船长考虑到琼州海峡通航环境复杂，选择沿着海南岛西部水域南下，绕海南岛南部驶往上海。

2 日 2200 时，该轮位于 $19^{\circ}16.189' \text{ N}$ ， $108^{\circ}11.992' \text{ E}$ （距离八所港西北方向约 27 海里），航向 183° ，航速 11.9 节，附近海面能见度良好，东南风 4 级，浪高 0.5 米，四副和一名水手在驾驶台值班。此时距离“琼临渔 11639”轮 14.7 海里。

2210 时，该轮位于 $19^{\circ}14.220' \text{ N}$ ， $108^{\circ}11.820' \text{ E}$ ，航向 183° ，航速 11.9 节。此时距离“琼临渔 11639”轮 12 海里。

2220 时，四副在驾驶室右侧瞭望，值班水手在左侧瞭望，船位 $19^{\circ}12.360' \text{ N}$ ， $108^{\circ}11.640' \text{ E}$ ，航向 196° ，航速 11.9 节。此时距离“琼临渔 11639”轮 9.7 海里。

2230 时，该轮位于 $19^{\circ}10.320' \text{ N}$ ， $108^{\circ}10.980' \text{ E}$ ，航向 198° ，航速 11.9 节。此时距离“琼临渔 11639”轮 6.7 海里。

2235 时，该轮位于 $19^{\circ}09.600' \text{ N}$ ， $108^{\circ}10.800' \text{ E}$ ，航向 191° ，航速 12 节。此时距离“琼临渔 11639”轮 5.3 海里。

2248 时，该轮 ECDIS 屏幕开始闪烁 AIS 报警信号，该报警显示 MMSI 为 413866639 的 AIS 信号（“琼临渔 11639”轮）和随船的网位仪 AIS 信号接近本船，值班人员通过目视及雷达均未发现周围有碍航物，认定 ECDIS 显示的该 AIS 报警信号为误报警。此时，“琼临渔 11639”轮位于该轮真方位 209.7° ，距离 1.31 海里，CPA 为 0.08 海里，TCPA 为 5min。此时该轮船位 $19^{\circ}06.820' \text{ N}$ ， $108^{\circ}10.220' \text{ E}$ ，航向 186.4° ，航速 11.2 节。

2249 时，该轮位于 $19^{\circ}06.713' \text{ N}$ ， $108^{\circ}10.207' \text{ E}$ ，航向 186.5° ，航速 11.2 节。此时距离“琼临渔 11639”轮 1.18 海里。

2250 时，该轮位于 $19^{\circ}06.582' \text{ N}$ ， $108^{\circ}10.192' \text{ E}$ ，航向 186.0° ，航速 11.2 节。此时“琼临渔 11639”轮位于该轮真方位 206.5° ，距离 0.94 海里，CPA 为 0.10 海里，TCPA 为 3min。

2251 时，该轮位于 $19^{\circ}06.394' \text{ N}$ ， $108^{\circ}10.171' \text{ E}$ ，航向 185.6° ，航速 11.2 节。此时距离“琼临渔 11639”轮 0.67 海里，该轮仍然保向保速，未采取任何避碰行动。

2252 时，该轮位于 $19^{\circ}06.206' \text{ N}$ ， $108^{\circ}10.149' \text{ E}$ ，航向 186.2° ，航速 11.2 节。此时“琼临渔 11639”轮位于该轮真方位 197.4° ，距离 0.41 海里，CPA 为 0.10 海里，TCPA 为 1min。

2253 时，该轮与“琼临渔 11639”轮发生碰撞，船体异常

震动。此时，船位 $19^{\circ}05.960' \text{ N}/108^{\circ}10.122' \text{ E}$ ，航向 186.2° ，航速 11.3 节。53 分 38 秒，渔船 AIS 信号消失。四副、值班水手感受到异常震动后，分别到两舷查看未发现异常。随即四副拿起电话准备通知船长，此时船长已感受到异常震动并上到驾驶台，向四副了解情况的同时通过望远镜观察右舷水域，在水面未发现异常后，即安排四副到机舱探查情况。约 10-15 分钟后，四副返回驾驶室向船长报告未发现异常情况。自 2 日 2248 时至四副机舱巡查结束，该轮一直保向保速，最后离开事发水域。

（二）“琼临渔 11639”轮

该轮于 11 月 27 日下午从八所中心渔港出发，前往北部湾捕鱼，船上载有燃油约 5 吨，离港时未向渔港监督管理机构报告出港情况。12 月 2 日 1800 时左右该轮启程返回八所，返回时船上载有燃油 3 吨左右。

2 日 2200 时，该轮位于 $19^{\circ}03.959' \text{ N}$ ， $108^{\circ}03.300' \text{ E}$ ，航向 068° ，航速 7.0 节。

2210 时，该轮位于 $19^{\circ}04.260' \text{ N}$ ， $108^{\circ}04.379' \text{ E}$ ，航向 070° ，航速 7.2 节。

2220 时，该轮位于 $19^{\circ}04.620' \text{ N}$ ， $108^{\circ}05.639' \text{ E}$ ，航向 078° ，航速 7.6 节。

2230 时，该轮位于 $19^{\circ}04.920' \text{ N}$ ， $108^{\circ}06.959' \text{ E}$ ，航向 074° ，航速 7.4 节。

2235 时，该轮位于 $19^{\circ}05.159' \text{ N}$ ， $108^{\circ}07.740' \text{ E}$ ，航向 060° ，航速 7.8 节。船舶航向航速保持基本稳定。

2248 时，该轮位于 $19^{\circ}05.682' \text{ N}$ ， $108^{\circ}09.533' \text{ E}$ ，航

向 073.1°，航速 7.8 节。此时“MSC CHERYL 3”轮位于该轮真方位 029.7°，距离 1.31 海里，CPA 为 0.08 海里，TCPA 为 5min。

2249 时，该轮位于 19°05.689' N，108°09.577' E，航向 079.4°，航速 7.8 节。

2250 时，该轮位于 19°05.744' N，108°09.750' E，航向 071.6°，航速 8.0 节。此时“MSC CHERYL 3”轮位于该轮真方位 026.5°，距离 0.94 海里，CPA 为 0.10 海里，TCPA 为 3min。

2251 时，该轮位于 19°05.774' N，108°09.894' E，航向 075.8°，航速 7.3 节。

2252 时，该轮位于 19°05.822' N，108°10.021' E，航向 071.6°，航速 7.5 节。此时“MSC CHERYL 3”轮位于该轮真方位 017.4°，距离 0.41 海里，CPA 为 0.10 海里，TCPA 为 1min。

2253 时，与“MSC CHERYL 3”轮发生碰撞，船位 19°05.863' N/108°10.115' E，航向 058.6°，航速 8.5 节。碰撞时，船长王某军在机舱巡检，驾驶员黄某在驾驶室值班。碰撞产生的冲击力导致全船断电，且位于驾驶室內的黄某陷入短暂的昏迷状态，醒来后从驾驶室爬至一楼，和其他船员跳海逃生。发生碰撞后约 10 分钟，渔船完全沉没。

六、应急处置和搜救情况

12 月 2 日 2253 时，“MSC CHERYL 3”轮与“琼临渔 11639”轮发生碰撞后，“琼临渔 11639”轮破损进水下沉，所有 9 名船员跳到海中，抱团抓住从船舱里漂浮出来的泡沫板、

渔具等待救援。

12月3日0705时，八所海上搜救分中心接到险情转警后，立即启动应急响应，协调“海巡11402”轮前往事发水域搜救并担任现场指挥船。同时，协调八所港港作拖船“八港拖八”轮，海上平台工作船“中油海261”轮，中信海直商用直升机，南海救助局所属救助直升机、2艘快速救助船、4名潜水员前往搜寻救助。

0854时，“中油海261”轮发现9名落水人员。1030时，“中油海261”轮将9名落水人员安全转移上岸，其中黄某、王某军等受伤人员被送医院治疗，黄某因多处骨折进入重症监护病房救治。

约1130时，经排查确认“MSC CHERYL 3”轮为肇事嫌疑船舶后，电话、邮件通知正在三亚水域航行的该轮驶往三亚港接受调查，同时三亚海警局派出海警船进行拦截。1700时，“MSC CHERYL 3”轮跟随海警船抵达三亚港接受调查。

随后，八所海事局组织广州海事测绘中心、海南海东青勘测设计咨询有限公司携带专业设备对事发附近海域进行沉船扫测，并协调溢油应急力量开展海上溢油监测，截止事故报告完成时暂未发现“琼临渔11639”轮或其船舶残骸。

七、事故损失情况

事故造成“琼临渔11639”轮沉没，2人受伤，船上仍有存油约3吨，暂未发现水域环境污染，直接经济损失约956万元（仅供确定事故等级，不作为民事赔偿依据）。

八、事故原因分析

在能见度良好的开阔水域，“MSC CHERYL 3”轮与“琼临

渔 11639”轮大角度交叉会遇局，“MSC CHERYL 3”轮为让路船，“琼临渔 11639”轮为直航船。两船疏忽瞭望，未发现对方船舶从而未对当时局面和碰撞危险做出充分估计，未采取避让措施，导致碰撞事故发生。

（一）“MSC CHERYL 3”轮的过失

1. 疏忽瞭望。当班船员未谨慎驾驶船舶，未使用视觉、听觉以及适合当时环境和情况下一切有效手段保持正规的瞭望，未发现本船右前方的“琼临渔 11639”轮，未能对业已存在的碰撞危险作出充分估计，违反《1972 年国际海上避碰规则》（以下简称《避碰规则》）第五条关于瞭望和第七条关于避免碰撞危险的规定。

2. 未履行让路船义务。2 日 2235 时至碰撞事故发生，“琼临渔 11639”轮位于“MSC CHERYL 3”轮右前方，“MSC CHERYL 3”轮作为让路船，因疏忽瞭望始终未发现右前方的渔船，在两船致有构成碰撞危险、形成紧迫局面、陷入紧迫危险，直到碰撞事故发生，也未履行让路船义务采取任何避让行动，违反《避碰规则》第十六条关于让路船的规定的规定。

（二）“琼临渔 11639”轮的过失

当班船员未使用视觉、听觉以及适合当时环境和情况下一切有效手段保持正规的瞭望，且“琼临渔 11639”轮作为直航船，在与“MSC CHERYL 3”轮陷入紧迫危险时，未履行直航船义务采取最有助于避碰的行动，违反《避碰规则》第五条、第十七条的规定。

九、事故责任认定

调查组认定，本次事故是一起双方互有过失的责任事故。“MSC CHERYL 3”轮未履行让路船义务采取避让行动导致碰撞事故发生，负事故主要责任，四副 RAUTHAN XXXX 是事故直接责任人；“琼临渔 11639”轮未履行直航船义务采取最有助于避碰的行动，负事故次要责任，驾驶员黄某是事故责任人。

十、调查发现的其它问题

（一）“MSC CHERYL 3”轮

“MSC CHERYL 3”轮发生海上交通事故后不报告且逃逸。

（二）琼临渔 11639”轮

11 月 27 日驶离八所中心渔港时未向东方市农业农村局报告出港情况；职务船员配备缺少 1 名三级轮机长；5 名普通船员未持有有效渔业船员证书。

十一、处理建议

（一）“MSC CHERYL 3”轮的处理建议

1. “MSC CHERYL 3”轮发生海上交通事故后不报告、肇事逃逸，涉嫌违反《中华人民共和国海上交通安全法》第七十三、八十条规定，根据《中华人民共和国海上交通安全法》第一百一十、一百一十一条的规定，建议由八所海事局对船舶所有人、船长和四副进行调查处理，并按程序将事故相关情况通报船籍港主管机关。

2. 驾驶员四副 RAUTHAN XXXX 疏忽瞭望，未采取避让行动避让“琼临渔 11639”轮，导致 2 人受伤和渔船沉没重大财产损失事故发生，违反《避碰规则》第五、七、十六条

有关规定，是事故直接责任人。根据《中华人民共和国海上交通安全法》第九十九条，建议由八所海事局对船长、四副进行调查处理。

（二）“琼临渔 11639”轮的处理建议

1. “琼临渔 11639”轮未按规定配备职务船员、有关船员未持有有效渔业船员证书，相关责任人的行为涉嫌违反《中华人民共和国渔业船员管理办法》第十七条，二十一条第一项，二十三条第一、二项和第三十、三十四条有关规定，根据《中华人民共和国渔港水域交通安全管理条例》第二十二條和《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四十二、四十四、四十七條的规定，建议由临高县综合行政执法局依照权限对该渔船配员不足、普通船员未持有有效渔业船员证书的行为进行调查处理。

2. 对“琼临渔 11639”轮出八所中心渔港未报告的行为涉嫌违反农业农村部《关于施行渔船进出渔港报告制度的通告》第三条规定，根据《中华人民共和国渔港水域交通安全管理条例》第二十条和《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四十四条的规定，建议由东方市综合行政执法局对该渔船出港未报告的行为进行调查处理。

3. 驾驶员黄某未保持正规瞭望、未采取最有助于避碰的行动，违反《避碰规则》第五、十七條和《中华人民共和国渔业船员管理办法》第二十二條的有关规定，负事故次要责任。根据《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四十三條规定，建议由临高县综合行政执法局对其违规行为进行调查处理。

十二、安全管理建议

（一）建议 MSC SHIPMANAGEMENT LIMITED 充分调查分析本次事故的原因，将事故调查情况通报公司其他船舶。加强对所管理船舶的船员职业道德教育及《1972 年国际海上避碰规则》学习，着力提升船员值班值守、保持正规瞭望、判断来船动态及碰撞危险并采取正确避让措施的能力；在中国沿岸水域航行须落实《中国沿海防范商渔船碰撞事故指引（2023 版）》有关要求，谨慎驾驶，避免发生商渔船碰撞事故。

（二）建议东方市综合行政执法局、临高县综合行政执法局加强渔船、渔港的监督管理，强化渔业船舶职务船员配备不足、普通船员无证上岗、进出港未报告、违规使用航行设备等突出问题整治。东方市农业农村局、临高县农业农村局定期开展防范商渔船碰撞警示教育和渔船无线电设备操作培训，确保渔业船舶人员适任，船舶适航。

（三）调查发现，渔船 AIS 设备 MMSI 码设置混乱，易造成海上通信和避碰协调安全问题，威胁海上航行安全。建议省海洋和渔业监察总队牵头开展海南省渔船 MMSI 码混乱突出问题整治，保障商渔船海上通信和航行安全。