

湛江“10·10”E轮与X船碰撞事故调查报告

一、事故简况

2024年10月10日约0450时，B公司所属的E轮从镇江开往钦州途中，在徐闻外罗水道11#灯浮附近水域与乡镇渔船X船发生碰撞。事故造成X船倾覆，船上1名渔民落水死亡，直接经济损失约9万元，构成一般等级水上交通事故。

二、专业术语

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

DOC: Document of Compliance 符合证明

MMSI: Maritime Mobile Service Identity 水上移动业务标识码

VHF: Very High Frequency 甚高频

三、事故调查取证情况

依据《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》等有关法律法规，湛江海事局成立事故调查组（详见附件1）对该事故进行调查。事故调查组通过询问调查事故船舶相关船员、公司岸基管理人员、在事发水域附近作业和参与救助的渔民、乡镇船舶属地政府等相关部门及村委会人员，现场勘查事故船舶、查询相关海事管理系统等途径，获

得了相关证书文书复印件、询问笔录、现场勘查记录、AIS 船舶轨迹回放等证据材料。

(一) 船舶基本情况

1. E 轮

船名	E 轮	MMSI	-
船籍港	盐城	船体材料	钢制
总吨	499	净吨	279
总长	54.6 米	型宽	9.0 米
型深	3.9 米	满载吃水	3.3 米
参考载货量	950 吨	空载吃水	0.829 米
主机功率	216 千瓦	船舶种类	一般干货船
主机数量	1 个	建造时间	2020 年
机舱自动化	驾驶室遥控主机	改建时间	-
AIS 型号/数量	YZXL-2500B-15 (1 台)	船载电子海图系统	-
航区	沿海	雷达型号/数量	KR-1268-H (1 台)
VHF 型号/数量	FT-805 (1 台)		
所有人/经营人/管理人	B 公司、林某某		
地址	-		



图 1：E 轮照片

2. X 船

船名	X 船
船舶建造时间	-
总长	9.9 米
型宽	2.23 米
型深	-
主机功率	26 千瓦
作业方式	捕捞

船体材质	玻璃钢
船舶所有人	韩江某
地址	-



图 2: X 船 (备案照片)

(二) 船舶证书情况

1. E 轮《船舶国籍证书》由盐城海事局签发，证书有效期自 2020 年 5 月 13 日至 2025 年 5 月 12 日；《船舶最低安全配员证书》由盐城海事局签发，证书有效期自 2020 年 5 月 14 日至 2025 年 5 月 12 日；该轮于 2020 年 4 月 26 日完成建造检验，《海上船舶检验证书簿》由江苏省船舶检验局盐城检验局签发，有效期至 2025 年 4 月 23 日。事发时，船舶相关证书齐全有效。

2. X 船为乡镇船舶。该船原属于湛江市涉渔“三无”船舶处

理意见》（湛农通〔2021〕146号）所指的涉渔“三无”船舶，后经核查登记纳入乡镇船舶管理，2021年10月X船取得湛江市徐闻县Y镇发放的《乡镇船舶安全管理证书》，有效期2021年10月30日至2025年12月31日。

（三）船舶载货和吃水情况

1. E 轮

该轮事故航次从江苏镇江驶往广西钦州，实载货物320吨，离港时，艏吃水1.1米，艉吃水2.1米。

2. X 船

事发时，船上装有两桶柴油和95张渔网，吃水约0.4米。

（四）船舶设备情况

1. E 轮

该轮主机、辅机、雷达、AIS、VHF、号笛等相关设备设施正常可用。

2. X 船

该船为自建船舶，船体为玻璃钢结构仅主甲板1层甲板，甲板面上有1台挂机（发动机）、1个滚筒。

（五）船舶配员及值班人员情况

1. E 轮

《船舶最低安全配员证书》核定该轮应配备船长、三副、轮机员各1人，值班水手2人，1名专职或2名兼职通用操作员，该船如连续航行时间超过24小时，需增加二副1人；如连续航

行时间不超过 4 小时，可减免三副、值班水手各一人。事发时该轮实际在船人员 6 人，船员配备和持证满足最低配员要求。事发时驾驶台值班人员及持证情况如下：

船长江某某，男，持有台州海事局 2023 年 03 月 17 日签发的沿海航区未满 500 总吨等级船长适任证书，证书编号为 BHG1312023****，有效期至 2027 年 6 月 18 日。事发时在驾驶台指挥。

水手蔡某某，男，持有台州海事局 2016 年 12 月 8 日签发的沿海航区未满 500 总吨等级值班水手适任证书，证书编号为 BHG1352016****，有效期至 2040 年 12 月 12 日。事发时在驾驶台操舵。

2. X 船

根据《湛江市涉渔“三无”船舶处理意见》/附件 1《湛江市乡镇船舶的最低安全配备指导标准》/四、船员配备要求规定，乡镇船舶船上作业人员不超过 2 人，均应取得渔业普通船员证书，其中至少 1 人应取得机驾长或以上等级的职务船员证书。事故发生时船上有韩某光、韩虎某、韩江某父子 3 人，仅韩江某 1 人持有广东省渔政总队徐闻大队签发的普通渔业船员证书，其余 2 人未持有任何渔业船员证书，船员配备和持证不满足《湛江市乡镇船舶的最低安全配备指导标准》¹的规定要求。

¹ 《湛江市乡镇船舶的最低安全配备指导标准》/四、船员配备要求规定，乡镇船舶船上作业人员不超过 2 人，均应取得渔业普通船员证书，其中至少 1 人应取得机驾长或以上等级的职务船员证书。

韩某光，男，68岁，身份证号码：4408251956*****，未持有渔业船员相关证书。

韩虎某，男，42岁，身份证号码：4408251982*****，未持有渔业船员相关证书。

韩江某，男，40岁，身份证号码：4408251984*****，持有广东省渔政总队徐闻大队签发的普通渔业船员证书，有效期至2027年1月16日，事发时在船头放渔网，事故中落水死亡。

（六）现场勘查情况

1. E轮

现场勘验时发现，在E轮的球鼻艏左侧存在多处新鲜擦痕，擦痕集中在距水面以上约1—1.5米处，有2处擦碰痕迹较深、油漆明显脱落，其中最大一处擦痕在距水线1米处，面积约0.5m²。如（图3）所示。



图 3: E 轮新鲜擦痕

2. X 船

(1) 现场勘查发现该船甲板以上设施、物品基本丢失；船尾右有明显破损缺口，该破损位于船尾右侧距船底以上约 1 米处，破损尺寸约 $0.5\text{m} \times 0.2\text{m} \times 0.3\text{m}$ 。如（图 4）所示。

(2) 现场勘查结合询问，船上原有的船艏滚筒、立柱缺失，船尾遮阳棚、主机缺失；同时经韩虎某及村里人确认，事后捞起的一段（约 105 米）流刺网（图 7），为 X 船所有。



图 4：X 船勘查情况

（七）X 船作业方式

该船是从事流刺网捕鱼作业的船舶，流刺网通过船艏滚筒进行放置，一般需要 2 人才能进行正常布放：一人将从转动的船艏滚筒上将网送入水中；一人在滚筒后理网，防止滚筒转动带网时渔网绞缠。在放网作业的同时，渔船会保持慢速前进。

事发前 X 船正在外罗水道 11# 标北面约 0.45 海里处布放流刺网作业。

（八）气象及通航环境情况

1. 气象条件

根据海南省气象服务中心 2024 年 10 月 10 日 05 时天气预报、船员陈述及查询《2024 潮汐表》，事发时天气海况：阵雨，能见度良好，东北风 5 级，阵风 6-7 级，浪高 1.2-2.0 米，落潮，缓流 0.38m/s，潮高 1.35 米，流向 046°。

2. 通航环境

湛江外罗门水道自北进口 1#灯浮至拖刀排灯浮，全长 28.7 海里，设灯浮 18 具，其中 7 处为对标，有 6 处大转弯，外罗门水道流急、流向多变，潮汐属于不正规半日潮性质，大潮升 2.8 米，平均潮面 1.6 米，底质为沙石底。该水道是湛江至海口、北部湾 500 总吨及以下船舶的推荐航线，也是广州至海口、北部湾中小船舶的首选航线。

事故水域位于湛江外罗水道 9#、11#灯浮之间，该水域经常有渔船从事捕鱼作业，通航环境较复杂。事发时该水域渔船较多，没有其他商船航行。

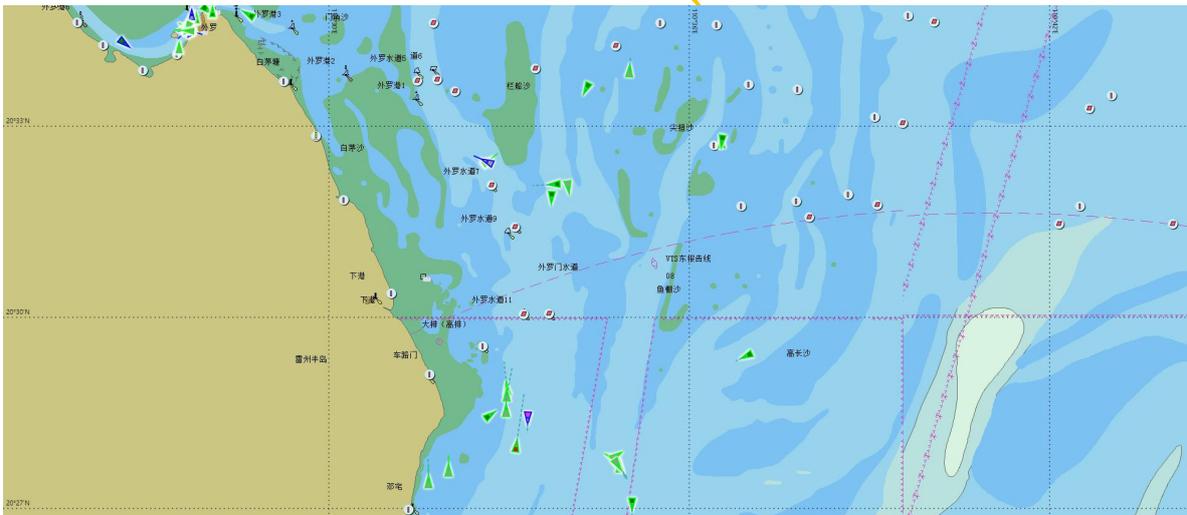


图 5：事发水域通航环境

(九) E 轮船舶安检情况

该轮最近一次船旗国监督检查由佛山海事局于 2024 年 2 月 29 日在石湾港实施，共查出 5 项缺陷。上述缺陷已按规定纠正，与本次事故无直接关联。

(十) E 轮管理情况

B 公司成立于 2015 年 2 月,2018 年 11 月建立安全管理体系,2018 年 11 月 18 日取得覆盖“散货船”“其他货船”DOC(编号为:15B***)。该公司现管理船舶 43 艘,体系内船舶 17 艘,非体系船舶 26 艘。E 轮为 B 公司和林某某共同所有,其中公司占股 51%,林某某占 49%,未纳入公司体系管理,该公司对于非体系船舶的日常管理项目为所有开航前检查和船舶动态监控。公司对非体系船舶采取一年两次登轮检查,最近一次对 E 轮登轮检查时间是 2024 年 4 月份,总经理陈某、机务主管、海务主管一同登船检查,主要查看设备维护保养状态、应急训练、演习还有安全培训的记录情况。日常管理公司通过船舶管理群里发送气象信息、航海通告以及安全注意事项等。

(十一) X 船管理情况

X 船为乡镇船舶。该船原属于湛江市涉渔“三无”船舶处理意见》(湛农通〔2021〕146 号)所指的涉渔“三无”船舶,后经核查登记纳入乡镇船舶管理,2021 年 10 月 X 船取得湛江市徐闻县 Y 镇发放的《乡镇船舶安全管理证书》,有效期 2021 年 10 月 30 日至 2025 年 12 月 31 日。纳入乡镇船舶管理后,实行县、镇、村三级安全生产监管,徐闻县人民政府负责指导各镇建立乡镇船舶安全管理责任制;Y 镇政府负责乡镇船舶行政管理,建立乡镇船舶安全生产台账和档案;G 村村委会负责 X 船的日常安全管理,督促船舶所有人落实安全生产主体责任,2021 年 10

月 30 日，X 船所有人韩江某同 G 村村委会签订《乡镇船舶所有人安全生产承诺书》承诺：确保船舶适航、不超抗风力等级²航行、保证船上人员穿着救生衣。

四、重要事实认定

（一）碰撞时间认定

1. 根据 E 轮提交的《水上交通事故报告书》：事故发生时间为：2024 年 10 月 10 日约 0450 时。

2. 根据 X 船，韩某光提交的《水上交通事故报告书》：事故发生时间为：2024 年 10 月 10 日约 0445 时。

3. 根据 E 轮船长江某某、值班水手蔡某某描述，碰撞发生前 E 轮采取减速、停车、倒车及向右转舵的避让措施；查看该轮 AIS 轨迹回放显示，0448 时航速为 8.7 节，0449 时航速减至 5.8 节，0450 时船舶轨迹开始向右漂。结合该船航速和 AIS 轨迹变化，碰撞应该发生在 E 轮右转舵的操作前后。

综上，推定碰撞时间：2024 年 10 月 10 日约 0450 时。

（二）碰撞地点认定

1. 根据 X 船韩虎某描述，0440 时，船舶到达外罗水道 8#标附近水域，开始往南方向放网作业，速度大概 4-5 节。

2. 根据事发水域作业的 J 船主杨某某等人陈述，事发前 X 船正在外罗水道 11#标北面约 0.45 海里处放网作业。

3. 根据 E 轮值班水手蔡某某在电子海图上指认，碰撞船位

² 《湛江市涉渔“三无”船舶处理意见》/附件 1《湛江市乡镇船舶的最低安全配备指导标准》/

三、参照小型渔业船舶的标准，船舶应在距岸或底护地（陆地）10 海里以内、风力不超过 4 级的条件下作业，应实行跟班作业，严禁单船出海。

为：20° 30.758'N/110° 33.285'E。

4.根据监管指挥系统回放显示，E轮 0450 时船位为：20° 30.70' N/110° 33.30' E。该位置与值班水手蔡某某在电子海图上指认事发位置基本一致。

综上：认定碰撞地点（概位）：20° 30.70' N/110° 33.30' E。

（三）碰撞部位及角度

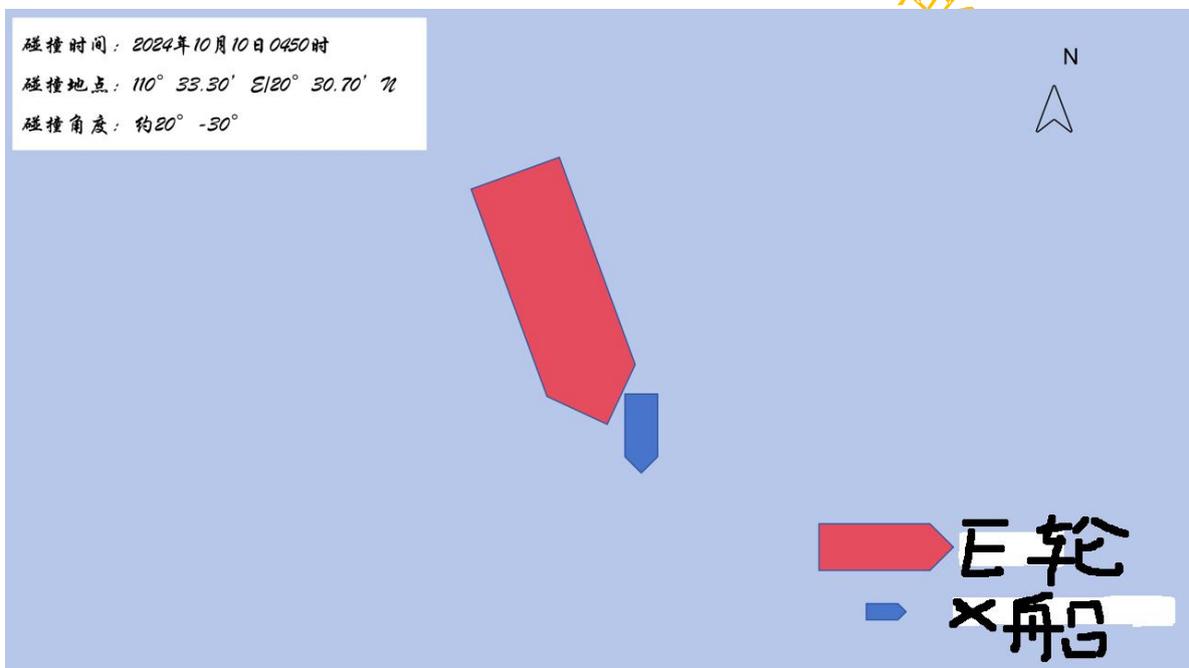


图 6：碰撞示意图

1. 经现场勘查，E轮在球鼻艏左舷处，有一束朝船尾方向延伸的新刮痕，其中最大一处擦痕在球鼻艏左舷距水线1米处，面积0.5 m²；X船船尾右舷破损最为严重，有明显撞击痕迹。

2. 根据E轮船长描述，船首左舷与X船船尾发生碰撞；据X船船上人员韩虎某描述，X船船尾与E轮船艏发生碰撞。

3. 经查看 E 轮 AIS 轨迹回放显示,0450 时,该轮航向 160° , 船艏向约 158° ; 据韩某光、韩虎某及事发水域作业的杨某某等描述, 事发前 X 船一直保持南向航行放网作业。

综上, E 轮与 X 船的碰撞部位: E 轮的左艏部与 X 船的右艉部, 碰撞角度约 20-30° 。

(四) X 船状态认定

1.X 船放网作业认定

据 X 船韩某光、韩虎某陈述, 事故发生时, 该船韩某光在船尾开船, 韩虎某在船中理网, 韩江某正在船头放渔网。

据事发水域作业的 J 船主杨某某等人陈述, 事发前 X 船在放网作业。

据 E 轮值班水手蔡某某陈述, 事发前约 10 分钟开始看到 X 船, 根据他的判断该船应该是在捕鱼。

现场搜救时, 在 X 船附近发现该船渔网, 并将其打捞。

综上认定: 事发时 X 船正在进行放网作业, 属于《1972 年国际海上避碰规则》第十八条中“从事捕鱼的船舶”。



图 7：事发时 X 船所放渔网

2. X 船事发号灯认定

调查人员在 Y 镇调取了 X 船事发前和登记时照片，发现该船船中配有工作灯一盏、船尾立柱配有船灯（白灯）一盏。在 X 船打捞出水后，经现场勘查，发现船尾白灯已缺失，仅存工作灯的塑料线管。

据韩某光、韩虎某陈述，事发时 X 船船中有开工作灯，船尾还挂有 1 个白色闪光灯。据在事故现场的 J 船主杨某某陈述，事发前 X 船有开工作灯，在将韩某光和韩虎某从水里救起时，看到 X 船倾覆后还有白灯在闪。

根据 E 轮水手陈述，能看到 X 船有很亮的白光，但看不到舷

灯和信号灯灯光显示。

综上认定：事发时，X 船未显示《1972 年国际海上避碰规则》要求的“从事捕鱼的船舶”的号灯。

五、事故经过

经综合分析事故调查取得的证据，事故经过整理如下：

（一）E 轮

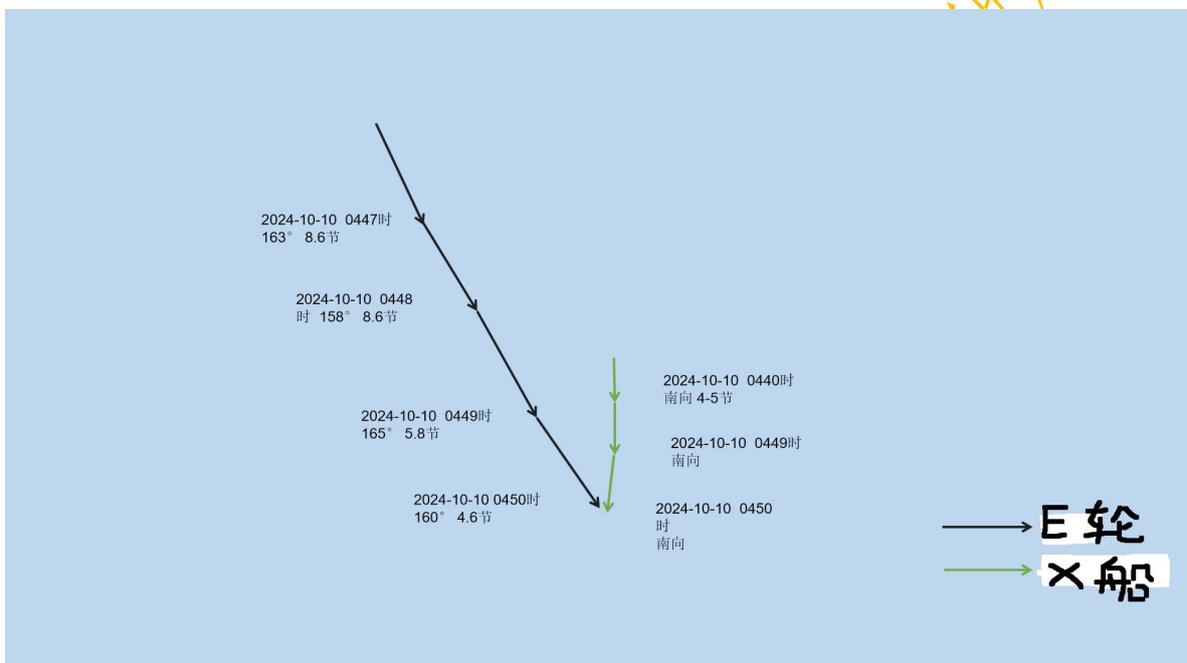


图 8：碰撞轨迹示意图

2024 年 10 月 2 日 1255 时，E 轮装载 320 吨输变电设备从江苏镇江启航计划驶往广西钦州，艏吃水 1.1 米，艉吃水 2.1 米。

10 月 4 日 1855 时，E 轮航行至浙江台州抛锚休整，补充伙食。

10 月 5 日 0920 时，继续开航。

10 月 9 日 1434 时，E 轮抵达阳江港，靠泊加油船为船舶补

充燃料油，1600 时继续开航。

10 月 10 日 0327 时，E 轮航行至外罗水道北进口。

0348 时，航经外罗水道 1#标，航速 7.5 节，航向 246° 。

0400 时，船长江某某、水手蔡某某上驾驶台接班。

0404 时，船舶航经外罗水道 3#标，船位 $20^{\circ} 36.65' N/110^{\circ} 31.87' E$ ，航速 7.2 节，航向 234° 。

0425 时，船舶航经外罗水道 5#标，船位 $20^{\circ} 33.77' N/110^{\circ} 31.65' E$ ，航速 8.7 节，航向 176° 。

0440 时，船舶航经外罗水道 7#标，船位 $20^{\circ} 32.08' N/110^{\circ} 32.75' E$ ，航速 8.2 节，航向 161° ，船长江某某、水手蔡某某通过肉眼看到左舷约 15° 的前方有一同向渔船（后经证实该船即为 X 船），此时两船相距约 1 海里，两船均继续保速保向。

0445 时，航经外罗水道 9#标，船位 $20^{\circ} 31.37' N/110^{\circ} 33.05' E$ ，航速 8.4 节，航向 163° 。此时渔船位于本船左前方，两船相距约 1000 米。船长判断两船同向行驶，不会有碰撞危险。未对本船航向航速作出调整。

0446 时，船位 $20^{\circ} 31.22' N/110^{\circ} 33.10' E$ ，航速 8.6 节，航向 160° 。

0447 时，船位 $20^{\circ} 31.00' N/110^{\circ} 33.18' E$ ，航速 8.6 节，航向 163° ，船长下令向左 5° 调整航向避让渔船。

0448 时，船位 $20^{\circ} 30.95' N/110^{\circ} 33.20' E$ ，航速 8.6 节，航向 158° 。渔船位于本船左前方 30 度方位、两船相距约 750

米。船长令向右 5° 调整航向并降低船速避让渔船。

0449 时，船位 20° 30.76' N/110° 33.28' E, 航速 5.8 节，航向 165°，渔船位于本船船头左舷、两船相距不足 100 米，船长下令右满舵并停车紧急避让，随即渔船进入本船视觉盲区。

0450 时，船位 20° 30.70' N/110° 33.30' E, 航速 4.6 节，航向 160°、船艏向 158°，与 X 船发生碰撞。

(二) X 船

2024 年 10 月 10 日 0400 时，该船从徐闻 Y 镇 G 村码头开往外罗水域，船上有韩某光、韩虎某、韩江某，由韩某光负责操纵船舶。船上装有两桶柴油和 95 张渔网，吃水约 0.4 米。

0440 时，船舶到达外罗水道 8# 标附近水域，开始往南方向放网作业，速度大概 4-5 节，船上三人分工分别是韩某光船尾操纵船舶、韩虎某船中解网、韩江某船首放网。此时两船相距约 1500 米左右。

0447 时，两船相距 700 米左右，船上三人均未发现外罗水道南下 E 轮。

0449 时，该船位于 E 轮左舷船首部，距离不足 100 米，继续向南行驶。

0450 时，船上人员发现有黑影朝本船开来。随即，E 轮船首与 X 船船尾发生碰撞。X 船倾覆、船上人员落水。

六、应急处置和搜救情况

碰撞事故发生后，船长安排值班水手呼叫全员起床查看情况

并组织搜救，随后打开甲板灯、驾驶台前方探照灯。

0500 时，船上大副向公司报告船舶与渔船发生碰撞，公司要求船舶立即展开搜救。

0510 时，在事发水域附近的 J 船救起 2 名落水者（韩某光、韩虎某），未发现另一落水者（韩江某）。随即 J 船向 110 报警。

2024 年 10 月 10 日 0510 时，湛江海上搜救中心接 110 转渔民（13414855232）报：Y 镇对开水域既外罗水道 8 号浮附近，一艘商船（E 轮）与一艘渔船（X 船）发生碰撞，发现渔船倾覆，船上共 3 人，2 人被救起，1 人失踪。

接报后，湛江海上搜救中心立即启动应急预案，将险情上报相关领导和部门，采取以下措施：一是与报警人联系核实险情；二是将险情通报湛江海事局徐闻海事处、湛江海警局、湛江渔政，并协调海事、海警、渔政派出搜救力量前往事发海域进行搜救；三是要求 E 轮和附近 7 艘运输船在事发海域就近开展搜救；四是将险情通报徐闻县人民政府要求组织地方力量前往救助；五是將险情上报省搜救中心，请求派遣专业救助船舶、飞机前往事发海域附近进行搜寻。

2024 年 10 月 10—12 日，共计派出海上搜救船舶 12 艘次，出动直升机 1 驾次，飞行时间 4 小时，12 日下午，在龙塘水域发现失踪人员韩江某遗体，搜救结束，关闭预案。

七、事故损失情况

事故造成 X 船倾覆，船上 1 人死亡，直接经济损失约 9 万元。

八、事故原因分析

本起事故是在航机动船与从事捕鱼的船在能见度良好水域发生的碰撞事故，适用于《1972年国际海上避碰规则》第十八条³。根据船舶间的责任：E轮应当给X船让路。

（一）事故原因

1.E轮疏忽瞭望、未采用安全航速航行、作为让路船未能及时大幅度采取避碰行动；以及X船未保持正规瞭望、作为直航船在对方没有避让的情况下未采取任何有效的避让行动，是事故发生的直接原因。

2.X船在放网作业时未显示相应号灯，对他船及时和正确判断本船势态造成不利影响，是事故发生的间接原因。

（二）双方过失

1.E轮过失

（1）E轮疏忽瞭望，未对渔船动态和两船的碰撞危险作出正确判断。在碰撞前10分钟才发现船首左前方的X船，发现后也未保持连续系统观测，对渔船放网情况估计不足，该轮没有使用适合当时环境和情况的一切可用手段保持正规的瞭望，对当时局面和碰撞危险作出正确的判断，违反《1972年国际海上避碰

³ 机动船在航时应给下述船舶让路：

（1）失去控制的船舶；（2）操纵能力受到限制的船舶；（3）从事捕鱼的船舶；（4）帆船。

规则》第五条⁴、第七条⁵的规定。

(2) E 轮航行于通航环境复杂、渔船密集且流速较大的外罗水道内，未采用安全航速航行，以至于两船持续靠近时，来不及采取适当而有效的避碰行动，在适合当时环境和情况的距离以内把船停住，违反《1972 年国际海上避碰规则》第六条⁶的规定。

(3) E 轮未能及时大幅度采取避碰行动，以致未能在安全距离驶过。约 0445 时在 X 船持续靠近两船存在碰撞危险且该轮已经判断对方为渔船的情况下，船长未采取任何避让措施以至双方继续靠近，直至事发前 1 分钟两船相距几十米才采取停车减速等措施，此时碰撞已不可避免，违反《1972 年国际海上避碰规则》第八条⁷、第十六条⁸、第十八条⁸的规定。

2.X 船过失

⁴ 《1972 年国际海上避碰规则》第五条 每一船舶应经常用视觉、听觉以及适合当时环境和情况下一切有效的手段保持正规的了望，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

⁵ 《1972 年国际海上避碰规则》第七条 每一船舶应用适合当时环境和情况的一切有效手段断定是否存在碰撞危险，如有任何怀疑，则应认为存在这种危险。

⁶ 《1972 年国际海上避碰规则》第六条 每一船舶在任何时候应用安全航速行驶，以便能采取适当而有效的避碰行动，并能在适合当时环境和情况的距离以内把船停住。

⁷ 《1972 年国际海上避碰规则》第八条 为避免碰撞所采取的任何行动，如当时环境许可，应是积极地，并应及早地进行和注意运用良好的船艺。

⁸ 《1972 年国际海上避碰规则》第十六条 让路船的行动，须给他船让路的船舶，应尽可能及早采取大幅度的行动，宽裕地让清他船。

(1) 未保持正规瞭望，未能采取有效的避让行动。事发前 X 船一直忙于放网作业，直至事故发生该船都未发现 E 轮，也未采取任何避让行动，违反《1972 年国际海上避碰规则》第五条、第八条、第十七条⁹的规定。

(2) X 船在放网作业时，未显示相应号灯，对他船及时和正确判断本船势态造成不利影响，违反《1972 年国际海上避碰规则》第二十六条¹⁰的规定。

九、责任认定

经调查，本起碰撞事故是 E 轮和 X 船互有过失、违反《1972 年国际海上避碰规则》相关规定所导致的一起责任事故。其中，E 轮疏忽瞭望、未采用安全航速航行，作为让路船未能及时大幅度采取避碰行动是事故发生的主要原因，负事故主要责任，船长江某某为事故主要责任人；X 船未保持正规瞭望、作为直航船在对方没有避让的情况下未采取任何有效的避让行动，负事故次要责任，驾驶人员韩某光为事故次要责任人。

十、事故调查中发现的问题

(一) X 船舶不适航。该船存在超抗风力等级作业，违反《湛

⁹ 《1972 年国际海上避碰规则》第十七条 直航船的行动 (1) 两船中的一船应给另一船让路时，另一船应保持航向和航速。(2) 然而，当保持航向和航速的船一经发觉规定的让路船显然没有遵照本规则各条采取适当行动时，该船即可独自采取操纵行动，以避免碰撞。

¹⁰ 《1972 年国际海上避碰规则》第二十六条 从事捕鱼的船舶，不论在航还是锚泊，只应显示本条规定的号灯和号型。

江市涉渔“三无”船舶处理意见》抗风力等级不超过4级限制的相关规定。

(二) X船配员不符合要求。事故航次船上共有3人，只有韩江某1人持有渔业船员相关证书，船员配备违反《湛江市涉渔“三无”船舶处理意见》“乡镇船舶船上作业人员不超过2人，均应取得渔业普通船员证书，其中至少1人应取得机驾长或以上等级的职务船员证书”的规定。

(三) X船上人员作业时均未穿着救生衣。三名落水者作业时均未穿着救生衣，增加了落水人员溺亡的可能性，违反《湛江市涉渔“三无”船舶处理意见》关于船上人员在临水作业时穿着救生衣的规定¹¹。

十一、处理建议

(一) E轮船长江某某在航行值班期间，违反《1972年国际海上避碰规则》相关规定导致船舶发生碰撞事故，造成1人死亡，对本起水上交通事故发生负有主要责任，根据《中华人民共和国刑法》第一百三十三条规定，涉嫌交通肇事罪，建议移送司法机关处理。

(二) X船配员不符合要求、临水作业时未穿着救生衣等违反《湛江市涉渔“三无”船舶处理意见》相关规定的行为，建议将上述情况通报属地政府。

(三) X船舶超抗风力等级出海作业，且船舶未按照《1972

¹¹ 《湛江市涉渔“三无”船舶处理意见》/三、工作职责/(十五)乡镇船舶所有人 2.保证船上人员在临水作业时穿着救生衣。

年国际海上避碰规则》要求在作业时显示相应号灯号型，建议将上述情况通报渔业部门，加强渔船及乡镇涉渔船舶管理。

十二、安全管理建议

此次事故暴露出乡镇船舶在习惯航路捕捞作业时，疏于瞭望、对碰撞危险认识严重不足，商船船员疏忽瞭望、航经渔船密集区未保持戒备状态、对商渔碰撞危险认识严重不足等问题，为更好地吸取事故教训，防止类似事故的再次发生，现提出安全管理建议如下：

（一）建议属地政府加强乡镇船舶日常安全生产管理，督促船舶所有人及船上人员严格遵守海上交通安全及渔业捕捞相关法律法规及政策规定，依法依规从事渔业生产活动，确保出海作业船舶按规定配备船员及船员持证有效、保持航行值班避碰和定位设备正常开启，从事捕捞活动按规定显示信号。

（二）建议属地政府加强对乡镇船舶船员的安全教育和从业技能培训，向辖区渔民通报商渔船碰撞事故教训，督促渔船航行作业活动保持无线电通讯值守，加强与商船沟通联系，提高从业人员安全意识和航海技能。

（三）建议 B 公司切实履行安全与防污染管理主体责任，将事故将本次事故通报给公司所属各船舶，汲取事故教训。根据事故原因采取有效的整改措施，尤其加强船员值班管理，对船长及驾驶员开展《1972 年国际海上避碰规则》《中华人民共和国海船船员值班规则》等法律法规的安全教育培训；督促船员航行值

班加强瞭望、谨慎驾驶，积极落实防范商渔船碰撞各项措施，严防类似事故再次发生。

十三、附件

此报告仅用于促进安全生产，不作其他用途