

三亚“4·3”“海丰岬港”轮与 “粤南澳渔 36062”轮碰撞事故调查报告

事故调查组

2024年7月3日

简介

一、事故概况。2024年4月3日约0017时，在三亚市崖州中心渔港以西约39海里处，巴拿马籍集装箱船“SITC DANANG”轮（中文名：“海丰岬港”轮）与广东籍渔船“粤南澳渔36062”轮发生碰撞。事故造成“粤南澳渔36062”轮沉没，8名船员死亡，“海丰岬港”轮船尖舱破损进水。事故直接经济损失约980万元。构成较大等级水上交通事故。

二、事故原因。“海丰岬港”轮和“粤南澳渔36062”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。“海丰岬港”轮负主要责任，“粤南澳渔36062”轮负次要责任。“海丰岬港”轮二副是事故直接责任人，“海丰岬港”轮船长对事故负有管理责任。

四、存在的问题。“粤南澳渔36062”轮进出港未报告；南澳县嘉鑫渔业有限公司涉嫌私下转让渔船船网工具指标和挂靠管理渔船；山东海丰航运公司主要管理人员存在兼职行为；南澳县海洋综合执法大队没有发现渔船进出港未报告；三亚市崖州区农业农村局没有发现渔船配员不足、有关船员未持有有效渔业船员证书、进出港未报告。

五、处理建议。“海丰岬港”轮二副和船长的违法行为涉嫌构成犯罪，建议移交司法机关调查处理。“海丰岬港”轮违法行为，建议由三亚海事局依法调查处理。“粤南澳渔36062”轮涉

嫌进出港未报告、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的违法行为，建议由南澳县海洋综合执法大队和三亚市崖州区农业农村局依照权限依法调查处理。南澳县嘉鑫渔业有限公司私下转让渔船船网工具指标和挂靠管理渔船的行为，建议由南澳县海洋综合执法大队调查处理。山东海丰航运公司主要管理人员违规兼职行为，建议由山东海事局调查处理。渔业相关主管部门存在的问题，建议由南澳县农业农村和水务局和三亚市农业农村局依照权限调查处理。

目录

一、事故简况.....	6
二、专业术语.....	6
三、事故调查情况.....	7
(一) 船舶资料。.....	7
(二) 船舶证书情况。.....	9
(三) 船舶相关设备和装置情况。.....	9
(四) 船舶检查及检验情况。.....	9
(五) 船员配备和值班情况。.....	10
(六) 环境因素调查。.....	11
(七) 管理因素调查。.....	12
(八) 现场勘查情况。.....	17
(九) 水下探摸情况。.....	20
四、重要事故要素的认定.....	21
(一) 碰撞位置、时间。.....	21
(二) 碰撞部位和角度。.....	22
(三) 沉没地点。.....	22
(四) “粤南澳渔 36062” 轮状态。.....	23
五、事故经过.....	26
(一) “海丰岷港” 轮。.....	26
(二) “粤南澳渔 36062” 轮。.....	30
六、应急处置和搜救情况.....	31
(一) 船舶处置情况。.....	31
(二) 海上搜救和处置情况。.....	31

七、事故损失情况.....	32
八、 事故原因分析.....	32
(一) 直接原因。	32
(二) 间接原因。	33
九、责任认定.....	34
十、调查发现的其他问题.....	36
(一) “粤南澳渔 36062” 轮。	36
(二) 南澳县嘉鑫渔业有限公司。	36
(三) 山东海丰航运公司主要管理人员存在兼职行为。	36
(四) 南澳县海洋综合执法大队。	36
(五) 三亚市崖州区农业农村局。	37
十一、处理建议.....	37
(一) 刑事移送的建议。	37
(二) 船舶和相关单位的处理建议。	38
(三) 相关管理部门的处理建议。	39
十二、安全管理建议.....	39
附件 1： 事故调查组成员名单.....	42
附件 2： “海丰岬港” 轮船舶证书.....	43
附件 3： “粤南澳渔 36062” 轮船舶证书.....	44
附件 4： “海丰岬港” 轮船舶证书.....	45
附件 5： “粤南澳渔 36062” 轮船员名单.....	46
附件 6： 专家论证意见.....	47

一、事故简况

2024年4月3日约0017时，SITC DANANG SHIPPING COMPANY LIMITED 所属巴拿马籍集装箱船“SITC DANANG”轮（以下统称中文名：“海丰岷港”轮）装载724TEU（13828吨货物）自钦州港开往越南胡志明市途中，在三亚市崖州中心渔港以西约39海里处（概位 $18^{\circ} 13' .59N/108^{\circ} 26' .33E$ ）与南澳县嘉鑫渔业有限公司所属渔船“粤南澳渔36062”轮发生碰撞，事故造成“粤南澳渔36062”轮沉没，8名船员死亡，“海丰岷港”轮船尖舱破损进水，事故直接经济损失约980万元。本起事故构成较大等级水上交通事故。

二、专业术语

AIS: Automatic Identification System 自动识别系统。

ARPA: Automatic Radar Plotting Aid 自动雷达标绘仪。

BNWAS: Bridge Navigational Watch Alarm System 驾驶室航行值班报警系统。

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

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 Identify 水上移动通信业务标识码。

PSC: Port State Control 港口国监督。

TEU: Twenty Feet Equivalent Units 20尺长的集装箱。

VDR: Voyage Data Recorder 船载航行数据记录仪。

VHF: 无线电甚高频。

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，海南海事局于2024年4月3日成立事故调查组，邀请山东海事局、海南海警局、广东省农业农村厅和广东省海洋综合执法总队派员参与调查工作（调查组名单见附件1）。事故调查组通过问询、现场勘查、水下扫测探摸、查询海事管理系统和相关监控视频以及相关证书文书资料等途经，对船员、涉事船舶、相关公司以及相关安全监管部门进行了调查，获得相关证书文书图纸资料、问询笔录、现场勘查记录、CCTV 监控视频、VDR 数据、AIS 系统船舶航迹回放等证据材料。

（一）船舶资料。

1. “海丰岷港”轮（见图1）。

船籍港：巴拿马	MMSI: 353089000
船舶种类：集装箱船	IMO 编号：9241009
总吨：13267	净吨：7391
总长：161.85 米	型宽：25.6 米
型深：12.9 米	满载吃水：9.065 米
载重吨：18078 吨	建造时间：2000 年
主机数量：1 台	主机功率：11440 千瓦
所有人：SITC DANANG SHIPPING COMPANY LIMITED（海丰岷	

港船务有限公司)

管理人: SITC SHIPS MANAGEMENT CO., LTD (山东省海丰船舶管理有限公司)



图 1: “海丰岷港”轮 (现场勘查照片)

2. “粤南澳渔 36062”轮 (见图 2)。

船籍港: 云澳

MMSI: 412474823

船舶种类: 单船围网捕捞船

船体材料: 钢质

总吨: 399

净吨: 139

总长: 52.8 米

船长: 45.97 米

型宽: 7.2 米

型深: 4.1 米

建造时间: 2024 年 1 月

主操舵装置型式: 液压

主机数量: 1 台

主机功率: 330 千瓦

登记所有人: 南澳县嘉鑫渔业有限公司

实际所有人: 蔡某龙、邾某庭、蔡某云



图 2：“粤南澳渔 36062”轮（三亚市农业农村局渔港监控视频截图）

（二）船舶证书情况。

1. “海丰岷港”轮。

该轮持有有效的《船舶国籍证书》《最低安全配员证书》《船舶构造安全证书》等证书（见附件 2）。

2. “粤南澳渔 36062”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》等证书（见附件 3）。

（三）船舶相关设备和装置情况。

1. “海丰岷港”轮。

该轮配备 S 和 X 波段两部 ARPA 雷达。事发时，S 波段雷达设置量程 6 海里（偏心显示、艏向上），X 波段雷达设置量程 3 海里（偏心显示、艏向上）。该轮配备 VDR，并能正常显示船上雷达、ECDIS 和 VHF 等信号。该轮装备 BNWAS 系统（由船长直接管理），操作模式分为“AUTO”（自动）和“MANUAL”（手动），操作说明书标

明“在航期间不得使用AUTO模式”。该轮安装了驾驶室CCTV监控系统。

2. “粤南澳渔 36062”轮。

该渔船配备有VHF、中/高频无线电设备、AIS和雷达各1台。船尾两侧各配置1块网板（尾拖网作业时用于张开渔网网口）。

（四）船舶检查及检验情况。

1. “海丰岷港”轮。

该轮于2020年10月15日在舟山换证检验，各有关检验证书有效期至2025年12月19日。2022年9月24日在深圳完成中间检验，2024年1月23日在钦州完成年度检验签注。

该轮2023年12月23日在越南海防港无缺陷通过PSC检查。

2. “粤南澳渔 36062”轮。

该渔船于2024年1月24日接受江门市海洋综合执法支队检验，取得《国内海洋渔船安全证书》，证书有效期至2029年1月23日，下一次检验日期为2025年1月24日。

（五）船员配备和值班情况。

1. “海丰岷港”轮。

（1）船员配备情况。

本航次“海丰岷港”轮共配备船员20名，满足《最低安全配员证书》要求，船员均持有效适任证书（见附件4）。该轮船长为冷某家，事发时值班驾驶员为二副黄某伟。

船长：冷某家，男，1972年2月出生，持有无限航区3000总吨及以上船舶船长适任证书（山东海事局2022年8月19日签

发，证书编号 AEA111202xxxx91)，具有 11 年远洋船长资历，曾在 9 艘船舶上任职船长。于 2023 年 6 月 11 日至 2023 年 12 月 30 日在山东省海丰船舶管理有限公司管理的“HF WEALTH”轮任职船长，2024 年 3 月 7 日在“海丰岷港”轮任职船长。

二副：黄某伟，男，1988 年 5 月出生，持有无限航区 3000 总吨及以上船舶二副适任证书（山东海事局 2020 年 10 月 22 日签发，证书编号 AEA113202xxxx73）。于 2021 年 6 月 7 日至 2022 年 6 月 25 日在“A HOKEN”轮任职二副，2023 年 10 月 31 日至 2024 年 3 月 6 日在“海丰岷港”轮任职三副，2024 年 3 月 7 日任职“海丰岷港”轮二副。

（2）驾驶台值班情况。

据船长和船员陈述，该轮大副孙某以保障甲板部维修保养工作为由，提出航经海南西部海域时驾驶台仅安排 1 名驾驶员值班的建议，船长同意。

该轮驾驶台 CCTV 监控视频显示，近一个月驾驶台多次出现夜间仅一名驾驶员值班情形。事发时，仅二副一人在驾驶台值班。

2. “粤南澳渔 36062”轮。

（1）船员配备情况。

该渔船本航次共配备 8 名船员（持证情况见附件 5），其中职务船员 3 名（二级船长 1 名、助理船副 1 名、助理管轮 1 名），普通船员 5 名。根据《中华人民共和国渔业船员管理办法》有关规定，该轮配备的职务船员缺少 1 名一级船长，1 名一级船副，1 名二级轮机长，不满足配员要求；普通船员张某峰的证书未在

有效期内。

（2）驾驶台值班情况。

该渔船 8 名船员均在本次事故中遇难，调查组获取的证据无法确认值班情况。

（六）环境因素调查。

1. 气象水文情况。

海南气象信息服务网海洋天气预报，2024 年 2 日夜间到 3 日白天，北部湾海面，本岛西部海面，多云，偏南风 5-6 级，阵风 7-8 级。

据自然资源部南海局《水文气象专报》，4 月 2 日 22 时至 3 日 2 时，事发水域有东南风 5-6 级，浪高 1.2-1.7 米。

据“海丰岷港”轮船员陈述和航海日志记载，4 月 2 日 2400 时，风速仪实测东南风 6 级，能见距离 7 海里。

综上，碰撞事故发生时事发海域东南风 5-6 级，浪高 1.2-1.7 米，能见度良好。

2. 通航环境情况。

“海丰岷港”轮与“粤南澳渔 36062”轮碰撞概位处于海南岛西南部海域，海图水深约 74 米。事发时，在碰撞位置周围 6 海里范围内，除了“海丰岷港”轮右舷艉后两艘船舶外，无其它船舶。（事发海域通航环境见图 3）

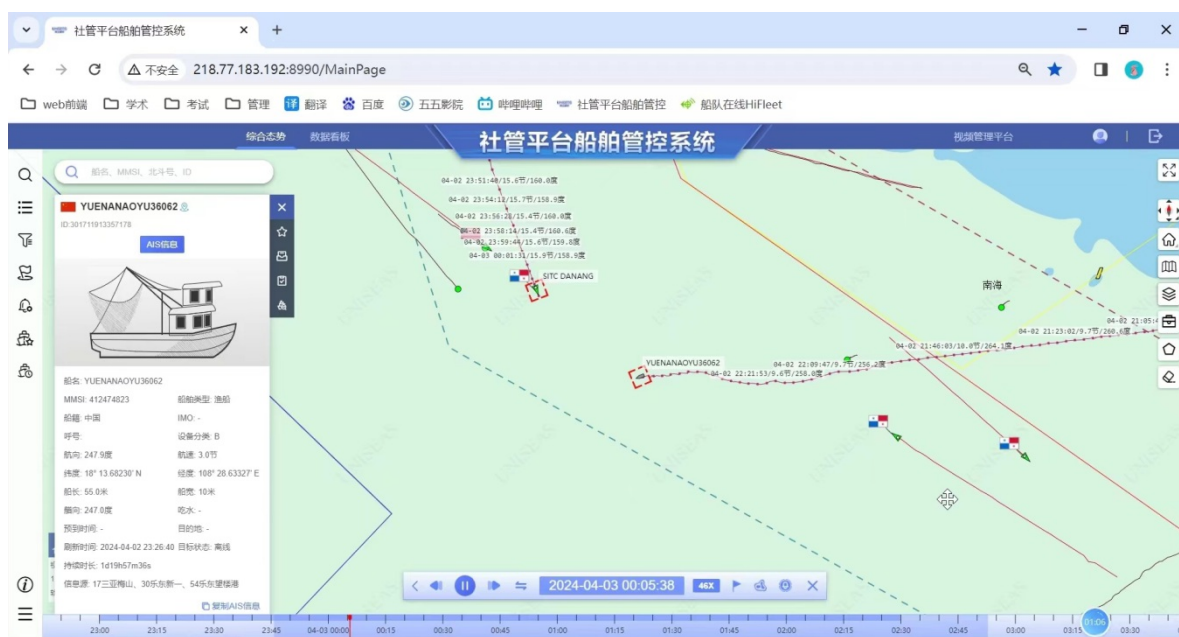


图3：事发海域通航环境示意图（海南省社管平台船舶管理系统截图）

（七）管理因素调查。

1. “海丰岷港”轮。

（1）海丰岷港船务有限公司。

海丰岷港船务有限公司为“海丰岷港”轮船舶所有人，香港特别行政区注册的单船航运公司。2022年9月，该公司与山东省海丰船舶管理有限公司签订《安全与防污染管理协议》，委托“海丰岷港”轮安全与防污染管理。2023年3月，该公司与山东省海丰船舶管理公司、青岛英航国际船舶管理有限公司签订三方协议，青岛英航国际船舶管理有限公司为“海丰岷港”轮提供船员配备服务。

（2）山东省海丰船舶管理有限公司。

山东省海丰船舶管理有限公司（以下简称“山东海丰公司”）成立于2001年9月5日，为外资投资企业法人独资公司。山东省交通运输厅于2023年5月9日对山东海丰公司新增“机务、

海务和安排维修”经营范围的申请事项备案。2023年6月8日开展了山东海丰公司年度核查工作。2023年12月20日对山东海丰公司注册地址变更备案。

2022年7月13日山东海丰公司取得巴拿马政府授权中国船级社签发的临时《符合证明》（适用其他货船），并于2022年11月15日取得正式《符合证明》（有效期至2027年11月14日），《符合证明》年度签注于2023年12月21日完成。该公司共设置总经理、指定人员、海务主管、机务经理（总经理兼职）、机务主管、船员主管等岗位，体系内岸基管理人员6名。上述岸基管理人员同为山东海丰航运公司（管理2艘中国籍国际航行船舶）的管理人员。

目前，山东海丰公司共管理7艘船舶（3艘为香港籍，4艘为巴拿马籍），其中“海丰岬港”轮于2023年3月3日取得日本船级社签发的5年有效期《船舶安全管理证书》。

1) 船员聘任管理情况。

公司《船员聘用管理程序》规定，在所管船舶首次任职的船员应进行评审，核查任职资历、证书情况、语言交流、身体状况等情况；拟聘为船长、大副和轮机长等岗位的人员应在公司接受上岗前职责熟悉培训和考核。经调查，“海丰岬港”轮现任船长、大副、二副、三副等人首次任职评审时间为2023年2月6日（三副）、5月10日（船长）、9月27日（大副和二副），在公司开展的上岗前职责熟悉培训和考核时间为2024年2月29日（船长）、2023年10月8日（轮机长）和12月7日（大副）。

2) 船员培训教育情况。

山东海丰公司建立了培训教育制度，制定了年度培训计划，明确了岸基和船舶培训内容和时间安排。“海丰岷港”轮依据公司年度培训计划于2023年11月30日制定了船舶SMS培训计划，并于2024年1月22日、2月19日、3月19日、3月31日在船上开展了学习培训活动，学习内容为安全管理手册、公约、公司安全管理简报、公司安全提示等。

3) 公司岸基登轮检查情况。

公司岸基登轮检查制度明确每季度对管理的所有船舶登轮检查1次的频次和内容。公司于2023年7月19日、10月30日和2024年1月23日分别在钦州和深圳蛇口对“海丰岷港”轮开展岸基检查。检查发现的问题主要是设备方面的缺陷，未涉及船员值班的问题。

4) 公司对船舶内审情况。

公司按照安全管理体系文件每年对船舶开展1次内部审核。“海丰岷港”轮最近一次内部审核时间为2024年1月23日，内审中发现1项不符合规定情况（磁罗经有气泡）并于1月24日验证关闭。

(3) 海丰国际控股公司（SITC）。

海丰国际控股公司（SITC）是山东海丰公司的母公司，注册在香港特别行政区，旗下还包括上海海丰船舶管理有限公司、山东海丰航运有限公司等管理公司，管理98艘船舶。

据了解，2017年9月14日巴拿马籍“海丰联雅”轮在海南

水域发生 13 个集装箱坠海，2018 年 1 月 23 日香港籍“海丰烟台”轮在琼州海峡与海南渔船碰撞造成 2 人受伤，2021 年 4 月 15 日“海丰川崎”轮在越南水域与一艘越南籍小型货船碰撞造成小货船沉没和一名三副死亡，2024 年 6 月 12 日“海丰烟台”轮在韩国水域与一艘韩国渔船碰撞造成多人失踪。

2. “粤南澳渔 36062”轮。

(1) 南澳县嘉鑫渔业有限公司。

该公司为“粤南澳渔 36062”轮登记所有人，2021 年 3 月 10 日注册于广东省南澳县，由代某斌和丁某挺（未参与管理）共同持股，具有船舶管理的经营资质，现有 3 名职员（法定代表人、安全员、财会员），管理 14 艘渔船。2024 年 1 月 1 日，该公司与蔡某龙签订《渔船产权确认及挂靠经营合同书》。

该公司制定了《生产安全管理制度》（主要针对消防安全）《船舶遇险互救与自救指引》《安全出海防范商渔船碰撞》等相关安全管理制度，未建立安全生产责任制和安全生产培训教育计划，对公司名下船舶的检查频率和检查内容也无制度规定。

该公司按照“一船一档”方式建立了所管渔船档案，保存船舶船员证书复印件、南澳县渔船服从管理承诺书等材料，对返回船籍港渔船开展登轮检查以及培训，通过“嘉鑫渔业安全生产联系微信群”传达主管部门安全警示等信息。据微信显示，“粤南澳渔 36062”轮于 2024 年 3 月 1 日加入到该微信群，公司最近一次发送船舶安全提醒信息时间为 3 月 26 日。

(2) 实际所有人。

蔡某龙和郑某庭（蔡某龙姐夫的侄子）以及蔡某云（蔡某龙堂叔）均为浙江象山县人，是“粤南澳渔 36062”轮实际所有人，各占股三分之一。蔡某云负责渔船监造和联系渔船渔网工具指标，蔡某龙负责与南澳县嘉鑫渔业有限公司签订《渔船产权确认及挂靠经营合同书》以及贷款，郑某庭负责渔船的日常管理、经营。

郑某庭招聘周某宝为“粤南澳渔 36062”轮船长，其他船员由周某宝负责招聘。据蔡某龙陈述，船长周某宝按照日常收支的三分之一计算在船上的工作收入，其与实际所有人共同承担经营风险。

（3）南澳县农业农村和水务局。

南澳县农业农村和水务局为“粤南澳渔 36062”轮船籍港渔业行政主管部门，该局所属的南澳县海洋综合执法大队具体负责渔港渔船安全监管执法工作。2023年4月27日，广东省海洋综合执法总队印发《船籍港靠泊港安全监管工作要点》，明确南澳县海洋综合执法大队负有船籍港所在地和靠泊港所在地监管责任。

“粤南澳渔 36062”轮于2024年2月29日从南澳县云澳中心渔港开往前江码头（非渔港），3月1日返回。据调查，广东省渔船进出港报告系统信息没有该渔船上述时段进出南澳县云澳中心渔港的报告记录，南澳县海洋综合执法大队未发现该渔船进出港未报告情况。

2024年3月3日，南澳县海洋综合执法大队在南澳县云澳中心渔港对“粤南澳渔 36062”轮开展安全检查，未发现安全隐

患。

(4) 三亚市崖州区农业农村局。

三亚市崖州区农业农村局是三亚崖州中心渔港安全管理机构。2024年4月1日，三亚市崖州区农业农村局对“粤南澳渔36062”轮进行了安全环保检查，未发现安全隐患。据调查，3月10日至4月3日期间“粤南澳渔36062”轮共6次进出三亚市崖州中心渔港，其中1次进港未报告、3次出港未报告，2次进港报告提交信息中仅三名持证船员。三亚市崖州区农业农村局未发现该渔船进出港未报告的情况，也没有发现配员不足、有关船员未持有有效渔业船员证书的问题。

(八) 现场勘查情况。

“海丰岷港”轮船首水线以上有大面积刮擦痕迹、变形（水线以上刮擦破损痕迹见图4）。艏柱水线附近有两处钢板撕裂破损和凹陷，9.4米水线附近破损长约40cm、宽约20cm，9.9米水线附近破损长约60cm、宽约20cm。



图 4：“海丰岷港”轮水线以上刮擦破损痕迹（现场勘查照片）

船首右侧水线附近及水线以上有多处刮擦痕迹，水线附近刮擦痕迹长度约7米；水线以上刮擦痕迹长度约13米。（船首右舷刮擦痕迹见图5）



图5：“海丰岷港”轮船首右舷刮擦痕迹（现场勘查照片）

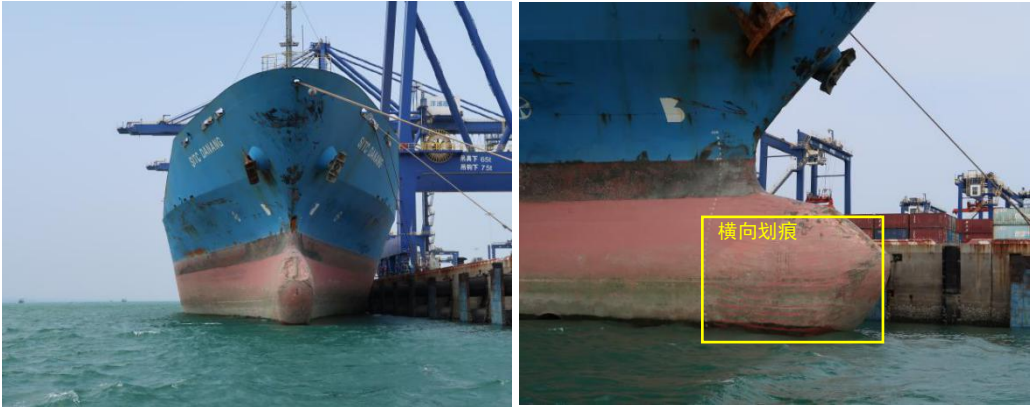


图6：“海丰岷港”轮船球鼻艏受损状况（现场勘查照片）

球鼻艏凹陷，左前端凹陷处至水面存在间隔均匀的黑色划痕。黑色划痕至7米水尺标识处存在摩擦刮痕。球鼻艏水尺标识至球鼻艏前端，水面往上1.2米高度存在横向划痕。球鼻艏右侧水面至顶部存在横向划痕。球鼻艏中部水面往上约2.5米处存在垂向黑色划痕。（球鼻艏受损状况见图6）

（九）水下探摸情况。

渔船沉没位置点为 $18^{\circ} 10' .73N / 108^{\circ} 27' .66E$ （驾驶甲板中间顶部中间位置），现场水深约为 83m，海底地质为泥底。渔船姿态基本正沉，首向为 300 至 310° ，左倾 $4-5^{\circ}$ ，尾倾约为 10° ，渔船右舷尾部埋泥最深约 2-3m，网板未见。

渔船主甲板右舷船尾水密门附近向船尾方向有 $3m \times 2m$ 凹陷变形；驾驶甲板船员 4 人间左舷部位有较大变形，右舷部位有大小约 $1.5m \times 1.5m$ 破口。驾驶甲板右舷 20#肋位舱壁有较大的凹陷变形。（破损示意图见图 7）

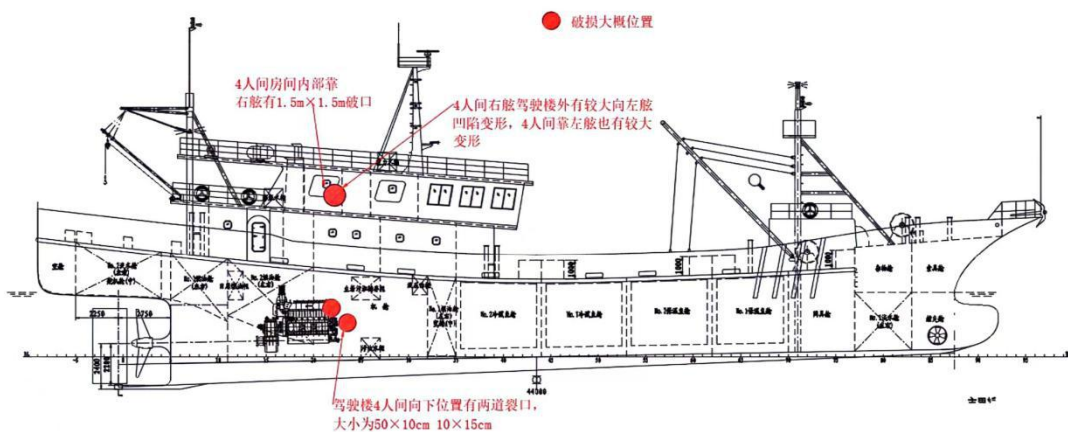


图 7：“粤南澳渔 36062” 轮破损示意图（水下探摸报告截图）

四、重要事故要素的认定

(一) 碰撞位置、时间。

“海丰岷港”轮驾驶台 CCTV 视频回放显示,4月3日约0016时45秒(此为船舶驾驶台 CCTV 系统经校准后时间,CCTV 系统时间比北京时间慢2分51秒),船舶有明显震动,此时船位 $18^{\circ}13' .59N/108^{\circ}26' .33E$ 。

“海丰岷港”轮 VDR 雷达回放显示,“粤南澳渔 36062”轮和“海丰岷港”轮雷达回波于2024年4月3日约0016时在 $18^{\circ}13' .59N/108^{\circ}26' .33E$ 发生重叠。

“海丰岷港”轮 AIS 数据显示(南海航海保障中心提供),4月3日0016时45秒船速15.6节,0016时50秒船速降为14.7节,航向基本保持不变,约0017时船速降为10.1节。

综上,结合“海丰岷港”轮船员询问笔录等证据,“海丰岷港”轮与“粤南澳渔 36062”轮发生碰撞时间为2024年4月3日0016时45秒,位置为 $18^{\circ}13' .59N/108^{\circ}26' .33E$ 。

(二) 碰撞部位和角度。

据“海丰岷港”轮船长和轮机长陈述,碰撞发生后,“粤南澳渔 36062”轮船尾挂在该轮球鼻艏,右舷朝上,船底贴着该轮船首右舷。

水下探摸报告显示,“粤南澳渔 36062”轮主甲板右舷船尾水密门附近向船尾方向有 $3m \times 2m$ 凹陷变形;驾驶楼船员4人间右舷部位有大小约为 $1.5m \times 1.5m$ 破口;渔船左舷驾驶室至船尾有破损及凹陷。

综上,碰撞部位为“粤南澳渔 36062”轮右舷船尾和“海丰岬港”轮船首,碰撞角度接近垂直(碰撞角度见图 8),碰撞致使渔船发生侧翻,左舷驾驶室至船尾部位压在货船球鼻艏上。

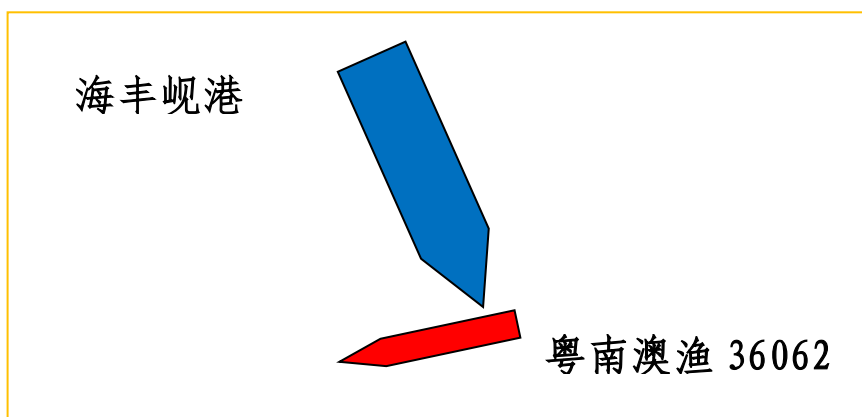


图8: 碰撞角度示意图

(三) 沉没地点。

经水下探摸,“粤南澳渔 36062”轮沉没概位为 $18^{\circ} 10' .73$ N/ $108^{\circ} 27' .66$ E, 距碰撞发生位置东南约 3 海里。

(四) “粤南澳渔36062”轮状态。

调查组通过走访查看、问询并结合 AIS 航迹记录、漂移模型、水下探摸结果,对“粤南澳渔 36062”轮状态进行认定。

1. 尾部拖网渔船正常航行特征。

据“粤南澳渔 36066”轮(与“粤南澳渔 36062”轮同一设计图纸一同开工建造的姊妹船)船长陈述,该类渔船正常航行时,航速一般 7-10 节,最低航速至少约 5 节(主机额定最低转速为 400 转),连接渔网的钢缆全部收卷在船首缆车内并固定,张开拖网网口的网板置于船尾两侧。(船尾网板见图 9)



图 9：渔船船尾网板（三亚市农业农村局渔港监控系统截图）

2. 尾部拖网渔船作业时特征。

据渔船“粤南澳渔 36066”轮、“琼儋渔 19636”轮（与“粤南澳渔 36062”轮同类型渔船）船长和曾在“粤南澳渔 36062”轮工作的船员赵某军陈述，该类型渔船从事拖网捕鱼作业时，船速降至 2-3 节；船首缆车向船尾方向释放钢缆，船尾网板施放下海；放网作业约十几分钟内完成，每次拖网作业约持续 5—6 小时。拖网作业过程中，即使不操舵，船舶航迹向仍能保持较稳定的状态。

3. “粤南澳渔 36062”轮漂移路径（非作业状况下，无动力随风流移动）。

自然资源部南海预报减灾中心模拟事发时的风流等情况，建立了 2024 年 4 月 2 日 2243 时—3 日 0113 时“粤南澳渔 36062”轮漂移模型，渔船在无动力时将向东北方向移动。（漂移路径见图 10）

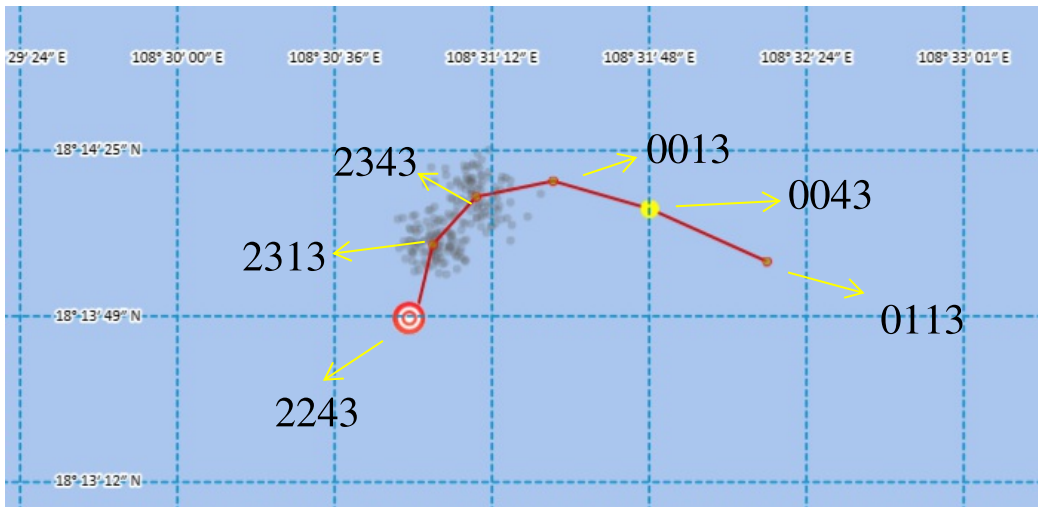


图 10：漂移路径预测图（自然资源部南海预报减灾中心专报）

4. 事发航次“粤南澳渔 36062”轮航速航迹向情况。

AIS 航迹记录显示，事发航次，该轮出港后航速保持 9.5 节左右，约 2227 时开始，船速逐渐下降，约 2241 时降至 3 节左右，此后渔船船速无明显变化，直至碰撞事故发生。自渔船降速至 3 节左右开始至事故发生，其航迹向基本稳定。（航迹见图 11）

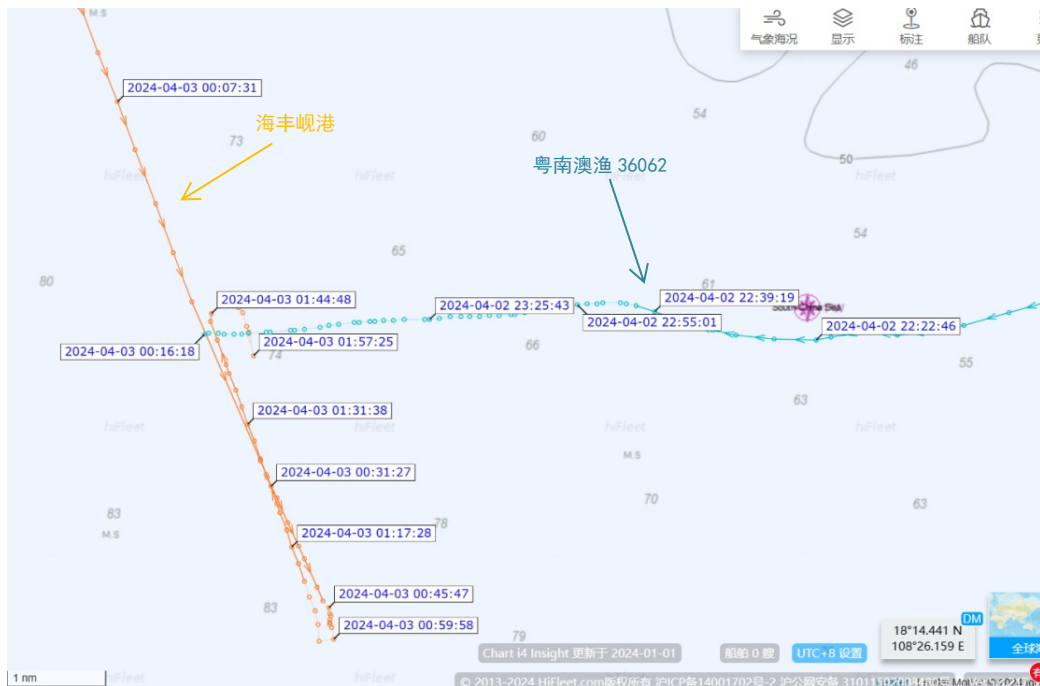


图 11：“粤南澳渔 36062”轮航迹（导助航系统截图）

5. “粤南澳渔 36062” 轮钢缆和网板状态。

水下探摸报告显示，甲板上可见钢缆延伸至船尾，船尾未见网板。

6. “粤南澳渔 36062” 轮上航次作业情况。

查询“粤南澳渔 36062”轮 AIS 历史航迹记录，在上一航次，该轮曾于 3 月 22 日至 4 月 1 日在三亚崖州中心渔港以西约 40 海里至 100 海里附近海域从事捕鱼作业，并于 3 月 22 日在距离三亚崖州中心渔港西南约 33 海里处（位于 4 月 2 日事发航次降速点以东约 1 海里）速度由 10 节左右降至 2-4 节。

综合分析“粤南澳渔 36062”轮事发时航速、钢缆分布和网板状态符合捕鱼作业特征，结合漂移模型、正常航行的最低航速、降速后的航迹向和上航次作业情况，调查组认定事发时“粤南澳渔 36062”轮处于捕鱼作业状态，为《1972 年国际海上避碰规则》第十八条定义的“正在从事捕鱼的船舶”。

五、事故经过

根据船舶导助航系统等 AIS 数据信息、相关人员问询笔录、“粤南澳渔 36062”轮探摸报告、“海丰岬港”轮驾驶室 CCTV 监控视频及 VDR 解析数据等证据材料，整理得出以下事故经过。

（一）“海丰岬港”轮。

4 月 2 日约 0912 时，“海丰岬港”轮离泊广西钦州港，驶往越南胡志明市。离港时，船员 20 人，装载 724TEU 集装箱（货物 13828 吨），艏吃水约 8.6 米、艉吃水约 8.7 米，BNWAS 系统设置为“AUTO”模式。

1317 时，该轮向山东海丰公司发送邮件，告知“因航线调整，申请新的 ENC（电子海图）”。

1552 时，公司向船长发送邮件，告知“4 月到期图及新航线巴淡港图已开通，授权及更新包发二副微信，海南沿岸有信号下载安装更新”。

约 2345 时，三副一人在驾驶台值班，船位 $18^{\circ} 21' .25N/108^{\circ} 23' .34E$ ，航向约 160° ，航速 15.3 节。此时“粤南澳渔 36062”轮位于“海丰岬港”轮真方位 150.9° ，距离 8.8 海里，回波信号已显示在“海丰岬港”轮 S 波段雷达上（雷达回波见图 12）。此时，二副上驾驶台与三副交接班，三副告知“计划航线上通航环境清爽”。

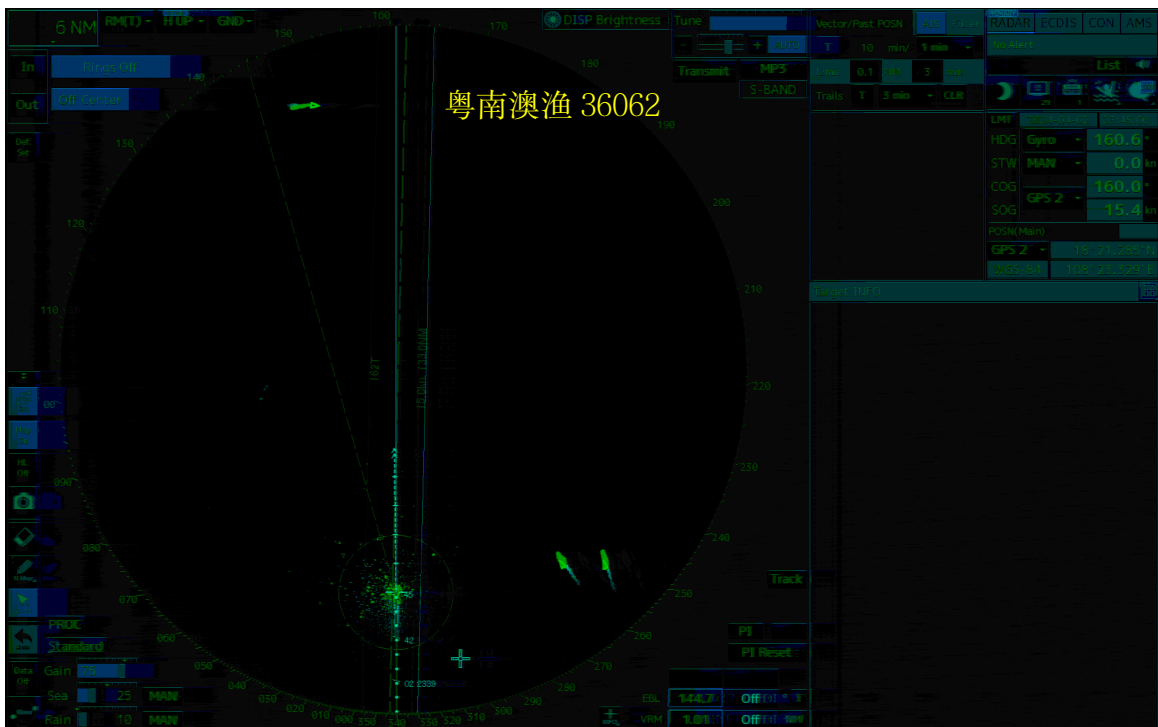


图 12：约 2345 时“海丰岬港”轮 S 波段雷达回波（VDR 截屏）

约 30 秒后，交接结束，三副离开驾驶台。二副一人在驾驶

台值班，签字确认夜航命令，查看雷达和电子海图，未发现异常。

约 2350 时，船位 $18^{\circ} 20' .11N/108^{\circ} 23' .78E$ ，航向约 160° ，航速 15.4 节。此时“粤南澳渔 36062”轮位于“海丰岷港”轮真方位 151.1° ，距离约 7.4 海里。

约 2352 时，二副进入报务室下载、安装电子海图。驾驶台处于无人值班瞭望状态，船舶在自动舵模式下航行。（报务室位置见图 13）



图13：驾驶台报务室位置示意图

2357 时 39 秒，二副走出报务室至驾驶台，并在 S 波段雷达前停留了约 1 秒，约 14 秒后再次回到报务室。此时 S 波段雷达回波显示“粤南澳渔 36062”轮位于“海丰岷港”轮真方位 151.5° ，距离约 5.2 海里。（雷达回波见图 14）

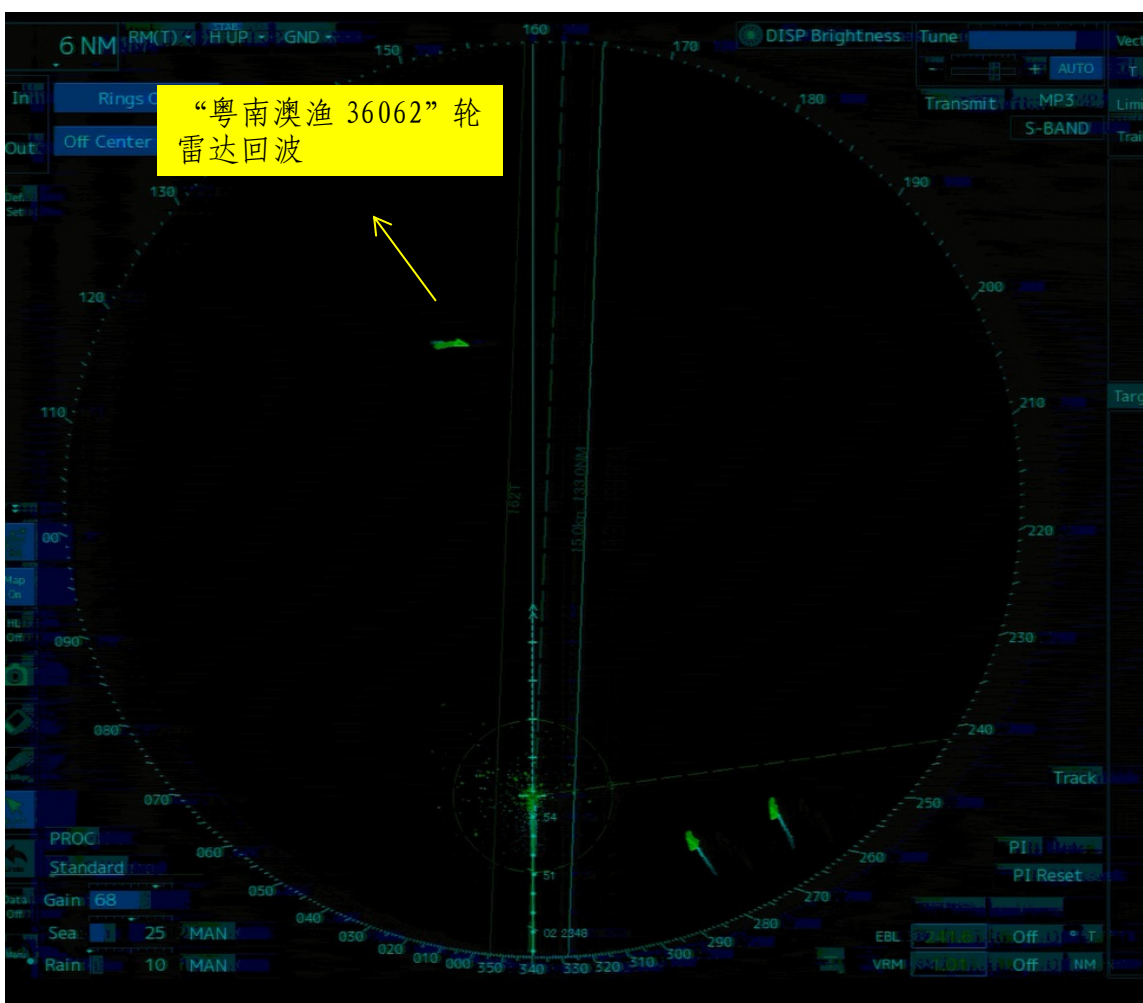


图 14: “海丰岷港”轮 S 波段雷达 2357 时回波 (VDR 截屏)

3 日约 0000 时, 船位 $18^{\circ} 17' .68\text{N}/108^{\circ} 24' .71\text{E}$, 航向 160° , 航速 15.5 节。此时“粤南澳渔 36062”轮位于“海丰岷港”轮真方位 151.3° , 距离约 4.7 海里。

约 0010 时, 船位 $18^{\circ} 15' .22\text{N}/108^{\circ} 25' .68\text{E}$, 航向 160° , 航速 15.5 节。此时“粤南澳渔 36062”轮位于“海丰岷港”轮真方位 151.9° , 距离约 1.9 海里。

约 0015 时, 船位 $18^{\circ} 13' .83\text{N}/108^{\circ} 26' .23\text{E}$, 航向 159.3° , 航速 15.6 节。此时“粤南澳渔 36062”轮位于“海丰岷港”轮真方位 155.4° , 距离约 0.35 海里。

0016 时 45 秒，“海丰岷港”轮与“粤南澳渔 36062”轮发生碰撞。此时，船位 $18^{\circ} 13' .59N/108^{\circ} 26' .33E$ 。自 2 日 2357 时至碰撞发生，二副一直在报务室。

(二)“粤南澳渔 36062”轮。

4 月 2 日约 1840 时，“粤南澳渔 36062”轮驶离三亚崖州中心渔港前往海南西南海域捕鱼作业。离港时，艏吃水约 1.7 米、艉吃水约 3.3 米，船上共 8 人，存油（0#柴油）约 20 吨。

约 1915 时，船位 $18^{\circ} 17' .31N/109^{\circ} 05' .24E$ ，航向 258.3° ，航速 9.6 节。船舶航向航速保持基本稳定。

约 2225 时，船位 $18^{\circ} 13' .45N/108^{\circ} 32' .41E$ ，航向 266.5° ，航速 10.2 节。

约 2240 时，船位 $18^{\circ} 13' .74N/108^{\circ} 31' .06E$ ，航向 269.6° ，航速 4.6 节。

约 2245 时，船位 $18^{\circ} 13' .81N/108^{\circ} 30' .82E$ ，航向 258.5° ，航速 2.8 节。

约 2345 时，船位 $18^{\circ} 13' .61N/108^{\circ} 27' .82E$ ，航向 254.2° ，航速 2.8 节。“海丰岷港”轮位于“粤南澳渔 36062”轮真方位 330.9° ，距离 8.8 海里。。

约 2350 时，船位 $18^{\circ} 13' .58N/108^{\circ} 27' .57E$ ，航向 258.4° ，航速 3.0 节。“海丰岷港”轮位于“粤南澳渔 36062”轮真方位 331.1° ，距离 7.4 海里。

3 日约 0000 时，船位 $18^{\circ} 13' .53N/108^{\circ} 27' .10E$ ，航向 267.8° ，航速 2.7 节。“海丰岷港”轮位于“粤南澳渔 36062”

轮真方位 331.3° ，距离 4.7 海里。

约 0010 时，船位 $18^{\circ} 13' .51N/108^{\circ} 26' .64E$ ，航向 285.8° ，航速 3.0 节。“海丰岷港”轮位于“粤南澳渔 36062”轮真方位 331.9° ，距离 1.9 海里。

约 0015 时，船位 $18^{\circ} 13' .51N/108^{\circ} 26' .38E$ ，航向 276.7° ，航速 2.3 节。“海丰岷港”轮位于“粤南澳渔 36062”轮真方位 335.4° ，距离 0.35 海里。

0016 时 45 秒，“粤南澳渔 36062”轮与“海丰岷港”轮发生碰撞。

六、应急处置和搜救情况

（一）船舶处置情况。

碰撞发生后，“海丰岷港”轮二副从报务室走到驾驶台及右翼，用肉眼、雷达、望远镜查看四周，未发现异常情况。轮机长接到当班二管轮“主机负荷明显增大”的报告后，检查未发现异常，随即向船长报告“主机负荷过高”，并将主机转速由 104 转/分降至 84 转/分。

约 0024 时，船长上驾驶台，未发现异常，随后与轮机长查看船首船尾，并在船首发现“粤南澳渔 36062”轮左侧翻、右舷朝上，其尾部挂在“海丰岷港”轮球鼻艏上，船底紧挨“海丰岷港”轮船首右舷。于是船长返回驾驶台，指挥二副减速停车，并通知大副到船首查看情况。接到大副“在船首未发现渔船”的报告后，船长随即广播通知所有人员前往甲板参与搜救，并调转航向开展海面搜寻。

（二）海上搜救和处置情况。

4月3日约0042时，海南省海上搜救中心接中国海上搜救中心转来的船舶应急无线电示位标(MMSI 412474823)报警信息。经初步核实，报警信号来自位于三亚崖州中心渔港以西水域的“粤南澳渔36062”轮。约0048时，海南省海上搜救中心将报警信息转广东省海上搜救中心和三亚海上搜救分中心进一步核实。约0150时，海南省海上搜救中心接山东海丰公司报警：“海丰岬港”轮与“粤南澳渔36062”轮发生碰撞，渔船沉没，请求救援。

在核实险情后，海南省海上搜救中心立即启动海上搜救应急预案，协调海南海事局、南部战区海军某防救支队、南海救助局、南海航海保障中心、广州打捞局、三亚海警局、琼粤两地渔业部门、中海油海南分公司等各方力量开展搜寻救助工作，共协调派出搜救船艇164艘次、飞机19架次、人员1564人次，累计搜寻面积10013平方海里，海面未发现遇险人员。4月6日，经过扫测，失事渔船沉船位置被确认。自4月7日开始，经过4天打捞作业，沉没渔船内的8具遇难者遗体被全部打捞上岸。

七、事故损失情况

事故造成“粤南澳渔36062”轮沉没，8人死亡；“海丰岬港”轮船首局部破损、艏尖舱进水，球鼻首凹陷变形。事故直接经济损失约980万元（仅用于确定事故等级，不作为索赔依据）。

八、事故原因分析

（一）直接原因。

“粤南澳渔 36062”轮为正在从事捕鱼作业的船舶，“海丰岷港”轮为正常航行的机动船，两船在能见度良好的开阔水域会遇并致有构成碰撞危险时，根据《1972 年国际海上避碰规则》第 18 条关于船舶间责任的相关规定，“海丰岷港”轮应给从事捕鱼的“粤南澳渔 36062”轮让路。“海丰岷港”轮二副黄某伟在值班期间擅离职守，未发现正在从事捕鱼的“粤南澳渔 36062”轮并采取让路行动，以及“粤南澳渔 36062”轮在“海丰岷港”轮未主动采取避让行动时，也未采取任何有助于避碰的行动，是事故发生的直接原因。

（二）间接原因。

1. “海丰岷港”轮。

（1）船长错误设置 BNWAS 系统未触发警报。

事发航次，“海丰岷港”轮船长违反国际海事组织海安会 1474 号通函《BNWAS 系统自动功能导则》的有关规定，错误将 BNWAS 系统设置为“AUTO”模式，导致驾驶台在长达 20 分钟无人值守情况下，未触发警报，失去发现渔船并采取避让行动的时机。

（2）船长未安排水手值班。

事发航次，船长同意大副提出的夜间不安排水手值班的建议，因二副进入报务室后，驾驶台长时间无人值班瞭望，未能发现“粤南澳渔 36062”轮并采取避让措施，导致事故发生。自 2024 年 3 月 7 日冷某家任“海丰岷港”轮船长以来，该轮驾驶台多次出现夜间仅安排一名驾驶员值班的违规行为。

（3）山东海丰公司对船员值班值守监控不到位。

在事发前至少长达半年内，“海丰岬港”轮航行中存在多次夜间无值班水手值班情形。在此期间，山东海丰公司多次对“海丰岬港”开展安全管理体系内审和登轮检查，但未发现该轮夜间未安排值班水手的问题并督促纠正，最终因值班驾驶员擅离职守，驾驶台无人瞭望，导致事故发生。

2. “粤南澳渔 36062”轮。

(1) 未按规定要求配备足额的适任职务船员。

“粤南澳渔 36062”轮本航次缺少一级船长、二级轮机长和一级船副各 1 名，实际配员不满足《中华人民共和国渔业船员管理办法》要求，无法满足海上航行安全、作业值班的要求。

(2) 实际船东安全管理不到位。

实际船东聘用不满足适任要求的周某宝担任船长，招聘船员对任职资格管理不严，导致船上实际配员不足。

(3) 登记所有人安全管理不到位。

南澳县嘉鑫渔业有限公司安全生产规章制度不健全，未建立安全生产责任制，未制订安全生产培训教育计划、生产事故应急预案；安全生产管理能力不足，在审查“粤南澳渔 36062”轮船员证书资料时，未能发现并督促该轮整改配员不足问题。

九、责任认定

本起事故是一起两船互有过失的碰撞事故。

“海丰岬港”轮夜间航行未安排足够的值班瞭望人员，违反《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》第 A-VIII/2 节第

4-1 部分第 16 条¹和公司安全管理体系“驾驶台值班、交接班制度”文件 2.2²的规定规定；BNWAS 系统设置错误未触发警报，违反国际海事组织海安会 1474 号通函《BNWAS 系统自动功能导则》第 4 条³规定；航行值班瞭望未落实，未能发现碰撞危险并履行让路船义务，违反《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》第 A-VIII/2 节第 4-1 部分第 15 条⁴和《1972 年国际海上避碰规则》第 5 条⁵瞭望、第 7 条⁶碰撞危险、第 18 条船舶间的责任第 1 款第 3 项⁷的规定。“海丰岷港”轮对事故负主要责任，值班驾驶员二副是事故直接责任人，船长负管理责任。

“粤南澳渔 36062”轮未配备足够的适任职务船员，违反《中华人民共和国渔业船员管理办法》第十七条⁸的规定；在“海丰岷港”轮未履行让路船义务时，未采取有助于避碰的行动，违背了《1972 年国际海上避碰规则》第 17 条 a (ii) ⁹。“粤南澳渔 36062”轮对事故负次要责任。

十、调查发现的其他问题

（一）“粤南澳渔36062”轮。

2024 年 3 月 1 日以来，“粤南澳渔 36062”轮在进出南澳县

¹ 瞭望人员和舵工的职责是分开的，舵工在操舵时不应视为瞭望人员……。在下列情况下，负责航行值班的高级船员在白天可以是唯一的瞭望人员：……

² 驾驶员航行值班时，每班要至少有一名持有值班证书水手同时值班。

³ 船舶在航行期间，需一直保持 BNWAS 的使用，在航期间不得使用 AUTO 模式。

⁴ 瞭望人员必须全神贯注地保持正规瞭望，不得从事或分派给会影响瞭望的其他工作。

⁵ 每一船舶应在任何时候使用视觉、听觉以及适合当时环境和情况的一切可用手段保持正规瞭望，以便于对局面和碰撞危险做出充分的估计。

⁶ 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。

⁷ 机动船在航时应给下述船舶让路：（3）从事捕鱼的船舶。

⁸ 海洋渔业船舶应当满足本办法规定的职务船员最低配员标准（附件 4）……

⁹ 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条款采取适当行动时，该船即可立即独自采取操纵行动，以避免碰撞。

云澳中心渔港和三亚市崖州中心渔港时，未向渔港监督管理机构报告进出港情况；一名普通船员未持有有效渔业船员证书。

（二）南澳县嘉鑫渔业有限公司。

南澳县嘉鑫渔业有限公司将渔船船网工具指标私下转让“粤南澳渔 36062”轮实际船东蔡某龙等人，并签订《渔船产权确认及挂靠经营合同书》，涉嫌违反《农业部关于进一步加强国内渔船管控、实施海洋渔业资源总量管理的通知》第二条第一项¹⁰的规定，私下转让渔船船网工具指标和违规挂靠管理渔船。

（三）山东海丰航运公司主要管理人员存在兼职行为。

山东海丰航运公司管理人员均为山东海丰公司管理人员。公司海务、机务主管等人员兼职行为违反了《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》第七条¹¹规定。

（四）南澳县海洋综合执法大队。

南澳县海洋综合执法大队在实施渔船船籍港所在地安全监管中，没有发现“粤南澳渔 36062”轮进出南澳县云澳中心渔港未报告的问题。

（五）三亚市崖州区农业农村局。

三亚市崖州区农业农村局在实施渔船靠泊所在地安全监管中，没有发现“粤南澳渔 36062”轮配员不足、有关船员未持有有效渔业船员证书、进出港未报告的问题。

十一、处理建议

¹⁰ ...渔业船网工具指标申请..应在渔船所有人户籍所在地或企业注册地进行...。严禁异地挂靠和异地注册公司从事国内海洋捕捞生产..

¹¹ 航运公司应当具有适任的安全与防污染管理人员，并明确其岗位职责。航运公司的主要安全与防污染管理人员不得在船上兼职或者跨航运公司兼职。

（一）刑事移送的建议。

1. “海丰岬港”轮二副黄某伟在履行航行值班职责时，擅离值班岗位，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第四十二条¹²和《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》第A-VIII/2节第4-1部分第15条规定，导致事故发生，造成重大人员伤亡和财产损失，是事故直接责任人。根据《中华人民共和国刑法》第一百三十三条¹³规定，黄某伟涉嫌构成交通肇事罪，按照《中华人民共和国海上交通安全法》第一百一十六条¹⁴的规定，建议移送司法机关调查处理。

2. “海丰岬港”轮船长冷某家在管理指挥船舶中，同意大副提出夜间航经海南西部水域时驾驶台仅安排1名高级船员值班的意见，其负责直接管理的BNWAS系统设置错误未触发警报，违反了《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》第A-VIII/2节第4部分第10¹⁵条、第4-1部分第16条和国际海事组织海安会1474号通函《BNWAS系统自动功能导则》第4条及《中华人民共和国海上交通安全法》第三十八条¹⁶规定，履行管理和指挥船舶职责不到位，对事故负有管理责任。根据《中华人民共和国刑法》第一百三十四条¹⁷规定，冷某家涉嫌构成重大责任事故罪，

¹² 船员应当按照有关航行、值班的规章制度和操作规程以及船长的指令操纵、管理船舶，保持安全值班，不得擅离职守。船员履行在船值班职责前和值班期间，不得摄入可能影响安全值班的食物、药品或者其他物品。

¹³ 违反交通运输管理法规，因而发生重大事故，致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的，处三年以下有期徒刑或者拘役；交通运输肇事后逃逸或者有其他特别恶劣情节的，处三年以上七年以下有期徒刑；因逃逸致人死亡的，处七年以上有期徒刑。

¹⁴ 违反本法规定，构成违反治安管理行为的，依法给予治安管理处罚；造成人身、财产损害的，依法承担民事责任；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

¹⁵ 各船船长必须确保值班的安排足以保持安全航行值班或货物值班。……

¹⁶ 船长负责管理和指挥船舶。在保障海上生命安全、船舶保安和防治船舶污染方面，船长有权独立作出决定。船长应当采取必要的措施，保护船舶、在船人员、船舶航行文件、货物以及其他财产的安全。船长在其职权范围内发布的命令，船员、乘客及其他在船人员应当执行

¹⁷ 在生产、作业中违反有关安全管理的规定，因而发生重大伤亡事故或者造成其他严重后果的，处三年以下有期

按照《中华人民共和国海上交通安全法》第一百一十六条的规定，建议移送司法机关调查处理。

（二）船舶和相关单位的处理建议。

1. “海丰岷港”轮未保持正规瞭望、未能发现碰撞危险并履行让路船义务，违反《1972年国际海上避碰规则》第5条瞭望、第7条碰撞危险和18条船舶之间的责任等规定，导致事故发生，造成重大人员伤亡和财产损失，依照《中华人民共和国海上交通安全法》第一百零三条第十三项¹⁸规定，建议由三亚海事局对该轮违法行为进一步调查处理。

2. “粤南澳渔36062”轮进出南澳县云澳中心渔港、三亚市崖州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¹⁹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²⁰和《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四十四²¹的规定，建议由南澳县海洋综合执法大队、三亚市崖州区农业农村局依照权限分别对该渔船进出渔港未报告的行为进行调查处理；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的行为涉嫌违反《中华人民共和国

徒刑或者拘役；情节特别恶劣的，处三年以上七年以下有期徒刑

¹⁸ 船舶在海上航行、停泊、作业，有下列情形之一的，由海事管理机构责令改正，对船舶的所有人、经营人或管理人处2万以上20万以下的罚款，对船长、责任船员处2千以上2万以下的罚款，暂扣船员适任证书三个月至十二个月；情节严重的，吊销船长、责任船员的船员适任证书：（十三）其他违反海上航行、停泊、作业规则的行为。

¹⁹ 船长为渔船进出港报告第一责任人，应当在渔船进出渔港前向拟进出渔港的管理部门报告，并对报告的真实性负责。

²⁰ 船舶进出渔港依照规定应当向渔政渔港监督管理机关报告而未报告的，或者在渔港内不服从渔政渔港监督管理机关对水域交通安全秩序管理的，由渔政渔港监督管理机关责令改正，可以并处警告、罚款；情节严重的，扣留或者吊销船长职务证书。

²¹ 渔业船舶的船长违反本办法第二十三条第一项、第二项、第五项、第七项、第十项规定的，由渔政渔港监督管理机构处2000元以上2万元以下罚款；情节严重的，并处暂扣渔业船员证书6个月以上2年以下直至吊销渔业船员证书的处罚。违反第二十三条第三项、第六项规定的，责令改正，并可以处警告、2000元以上2万元以下罚款；情节严重的，并处暂扣渔业船员证书6个月以下，直至吊销渔业船员证书的处罚。违反第二十三条第四项、第八项、第九项、第十一项规定的，由渔政渔港监督管理机构处2000元以上2万元以下罚款。

渔业船员管理办法》第十七条、第二十一条第一项²²规定，根据《中华人民共和国渔港水域交通安全管理条例》二十二条²³和《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四十二²⁴、四十四、四十七条²⁵的规定，建议由三亚市崖州区农业农村局依照权限对该渔船配员不足、有关船员未持有有效渔业船员证书的行为进行调查处理。

3. 山东海丰航运公司主要管理人员违规兼职行为违反《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》第七条规定，建议由山东海事局进行调查处理。

4. 南澳县嘉鑫渔业有限公司私下转让渔船船网工具指标和挂靠管理渔船，涉嫌违反《农业部关于进一步加强国内渔船管控、实施海洋渔业资源总量管理的通知》第二条第一项的规定，建议由南澳县海洋综合执法大队调查处理。

（三）相关管理部门的处理建议。

南澳县海洋综合执法大队和三亚市崖州区农业农村局存在的问题，建议由南澳县农业农村和水务局、三亚市农业农村局依照权限调查处理。

十二、安全管理建议

（一）山东海丰公司应吸取教训，加强船舶安全管理。

山东海丰公司要认真吸取事故教训，开展安全管理体系有效性评价，评估各项安全管理活动有效性，并针对评估发现的问题，以及事故暴露出的船员安全警示教育培训、航行值班、公司岸基

²² 渔业船员在船工作期间，应当符合下列要求：（一）携带有效的渔业船员证书；

²³ 违反本条例规定，未持有船舶证书或者未配齐船员的，由渔政渔港监督管理机关责令改正，可以并处罚款。

²⁴ 渔业船员违反本办法第二十一条第一项规定，责令改正，可以处 2000 元以下罚款。

²⁵ 渔业船舶所有人或经营人有下列行为之一的，由渔政渔港监督管理机构责令改正，处 3 万元以上 15 万元以下罚款：（一）未按规定配齐渔业职务船员，或招用未取得本办法规定证件的人员在渔业船舶上工作的；

检查等方面的问题和不足，切实做好问题整改。针对驾驶台资源管理、航行值班、《1972年国际海上避碰规则》《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约》以及《国际海上人命安全公约》等有关公约培训落实情况等方面，加大检查力度，督促船员严格遵守国际公约和公司管理体系要求，进一步提升船员的安全意识和技能水平，严防类似事故再次发生。

（二）南澳县嘉鑫渔业有限公司应吸取教训，完善制度建设，加强船舶和船员管理。

南澳县嘉鑫渔业有限公司要吸取事故教训，严格落实安全生产主体责任，建立健全安全生产责任制，按照规定足额配备适任船员，强化船舶进出港和航行作业安全管理，督促船舶落实进出港报告制度，加强船员安全警示教育和相关法律法规、《1972年国际海上避碰规则》学习培训，提醒船员遵守《1972年国际海上避碰规则》，确保航行作业安全。

（三）将事故通报船旗国主管机关、船公司注册地海事管理机构和有关船舶检验机构，推动提升公司安全与防污染管理水平。

针对“海丰岷港”轮值班值守违反有关公约规定、山东海丰公司监控不到位等安全管理体系运行问题，建议通报巴拿马海事机构、中国船级社、日本船级社，提出加强该公司和船舶的安全管理体系审核和监管建议。海丰岷港船务有限公司（“海丰岷港”轮所有人）注册所在地为香港特别行政区，建议通报香港海事处关注单船公司管理。

（四）加强国际船舶管理经营（外资）行业监管。

《国务院关于在全国推开“证照分离”改革的通知》（国发〔2018〕35号）取消了国际船舶管理经营（外资）行政审批，交通运输部公告（2018第76号）明确了由地方交通主管部门加强备案管理的具体举措，建议山东省交通运输厅按照安全生产“三管三必须”的原则加强山东海丰公司国际船舶管理经营的事中事后监管。

（五）开展方便旗船管理公司（注册在境内）的海事监管制度研究。

针对山东海丰公司暴露出来的方便旗船管理公司（注册在境内）及所管船舶在安全管理上存在不足等问题，建议交通运输部海事局开展方便旗船管理公司（注册在境内）的海事监管制度研究，推动解决我国主管机关对于此类型公司及其船舶缺乏管理抓手的难题。

附件：（略）