

# 上海“10·31”“CAPE BRILLIANCE”轮与 “苏启渔 05108”轮碰撞事故调查报告

事故调查组

2023 年 9 月

# 目 录

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| 一、事故简况 .....                       | 4  |
| 二、专业术语和标准用语 .....                  | 4  |
| 三、事故调查取证情况 .....                   | 4  |
| (一) 船舶概况 .....                     | 5  |
| (二) 船舶检验及证书情况 .....                | 7  |
| (三) 船员情况 .....                     | 9  |
| (四) 经营管理情况 .....                   | 12 |
| (五) 船舶载货情况 .....                   | 16 |
| (六) 安全管理情况 .....                   | 17 |
| (七) 事故水域通航环境情况 .....               | 18 |
| 四、重要事实认定 .....                     | 19 |
| (一) 碰撞时间和地点 .....                  | 19 |
| (二) 碰撞部位和角度 .....                  | 20 |
| (三) “苏启渔 05108”轮航行状态 .....         | 21 |
| (四) 会遇局面 .....                     | 22 |
| (五) “苏启渔 05108”轮北斗船位数据 .....       | 23 |
| (六) “苏启渔 05108”轮 AIS 配备使用情况 .....  | 23 |
| (七) “CAPE BRILLIANCE”轮视觉盲区 .....   | 24 |
| (八) “CAPE BRILLIANCE”轮雷达设置情况 ..... | 24 |

|                              |    |
|------------------------------|----|
| 五、事故经过 .....                 | 25 |
| (一) “CAPE BRILLIANCE”轮 ..... | 25 |
| (二) “苏启渔 05108”轮 .....       | 34 |
| 六、应急处置和救助情况 .....            | 39 |
| 七、事故损失情况 .....               | 40 |
| 八、事故原因分析 .....               | 40 |
| 九、责任认定 .....                 | 43 |
| 十、调查发现的问题 .....              | 45 |
| (一) 船舶存在的问题 .....            | 45 |
| (二) 相关单位和人员存在的问题 .....       | 46 |
| (三) 相关管理部门存在的问题 .....        | 48 |
| 十一、处理建议 .....                | 48 |
| (一) 建议追究刑事责任的人员 .....        | 48 |
| (二) 相关企业和人员的处理建议 .....       | 49 |
| (三) 相关管理部门的处理建议 .....        | 51 |
| 十二、安全管理建议 .....              | 51 |

# 上海“10·31”“CAPE BRILLIANCE”轮与 “苏启渔 05108”轮碰撞事故调查报告

## 一、事故简况

2022 年 10 月 31 日 1808 时许，新加坡籍散货船“CAPE BRILLIANCE”轮由江苏太仓港空载驶往澳大利亚途中，在东海水域（概位：30°51′.40N/123°08′.35E）与江苏大洋港籍渔船“苏启渔 05108”轮发生碰撞。事故导致“苏启渔 05108”轮沉没、14 人落水，其中 3 人获救、11 人失踪，构成重大等级水上交通事故。

## 二、专业术语和标准用语

1.AIS：船舶自动识别系统（Automatic Identification System）

2.VHF：甚高频无线电话（Very High Frequency）

3.VDR：船载航行数据记录仪（Voyage Data Recorder）

4.GPS：全球定位系统（Global Positioning System）

5.CPA：最小会遇距离（Closest Point of Approach）

6.TCPA：最小会遇时间（Time to Closest Point of Approach）

7.PSC：港口国监督检查（Port State Control）

## 三、事故调查取证情况

事故发生后，中华人民共和国海事局成立了上海“10·31”“CAPE BRILLIANCE”轮与“苏启渔 05108”轮碰撞事故调查组，依法依规开展事故调查工作。调查人员调取了事故时段该水域的船舶 AIS 数据；询问了“CAPE BRILLIANCE”轮当事船员，提取了该轮事故时段的 VDR 数据、驾驶室 CCTV 数据和电子海图数据，收集了该轮船舶、船员和公司的有关资料信息，并对该轮开展了船体勘验，对该轮管理公司裕民（厦门）国际船舶管理有限公司进行了调查；询问了“苏启渔 05108”轮获救船员，收集了该轮船舶、船员的资料信息以及北斗动态数据，前往江苏省吕四渔港实地勘察了与该轮同类型的渔船，走访了启东市安顺渔业合作社，询问了合作社相关管理人员；此外，调查人员还调取了事故现场附近船舶“宏凯”轮的 VDR 数据，调查共获得询问笔录 20 份、电子证据 6 份、书证 66 份。现已还原了事故经过，查明了事故原因。

#### （一）船舶概况。

##### 1.“CAPE BRILLIANCE”轮

|                 |                |
|-----------------|----------------|
| 船舶种类：散货船        | 船舶呼号：9V2905    |
| 船籍港：新加坡         | IMO 编号：9704104 |
| 移动识别码：563205000 | 总吨：99212       |
| 净吨：60611        | 总长：294.08 米    |
| 型宽：47.50 米      | 型深：24.70 米     |
| 夏季吃水：18.023 米   |                |

主机型号：MAN B&W 6G TOME-C9.2

主机功率：16000 千瓦

安放龙骨日期：2015 年 12 月 1 日

建造地点：上海外高桥船厂

船舶所有人/经营人：U-MING MARINE TRANSPORT  
(SINGAPORE) PRIVATE LIMITED（裕民航运（新加坡）  
私人有限公司）

管理人：U-MING MARINE（XIAMEN）INTERNATI  
ONAL SHIP MANAGEMENT CO., LTD.（裕民（厦门）  
国际船舶管理有限公司）



图 1 “CAPE BRILLIANCE”轮全船照

## 2.“苏启渔 05108”轮。

船舶类型：张网渔船

船体：钢质

船籍港：大洋港

移动识别码：412364757

总吨：227.0

净吨：78.0

总长：42 米

船长：36.54 米

型宽：7.0 米

型深：3.2 米

核定干舷：0.558 米

主机型号：X6170ZC315-1

主机功率：232.0 千瓦

建成日期：2017 年 9 月 9 日

建造地点：江苏启东市大洋港造船有限公司

船舶所有人：卢友生

渔业合作社：启东市安顺渔业服务专业合作社



图 2 “苏启渔 05108”轮全船照

## （二）船舶检验及证书情况。

### 1.“CAPE BRILLIANCE”轮。

该轮主要船舶证书情况见下表，均在有效期内。

表 1 “CAPE BRILLIANCE”轮主要船舶证书列表

| 证书名称 | 签发机关     | 签发时间       | 有效期 |
|------|----------|------------|-----|
| 国籍证书 | 新加坡海事港口局 | 2016/12/26 |     |

|           |            |            |          |
|-----------|------------|------------|----------|
| 船级证书      | 法国船级社      | 2021/12/13 | 2027/1/9 |
| 符合证明      | 美国船级社(新加坡) | 2021/4/22  | 2026/6/5 |
| 安全管理证书    | 美国船级社(新加坡) | 2022/5/15  | 2027/6/4 |
| 最低安全配员证书  | 新加坡海事港口局   | 2016/12/26 |          |
| 国际吨位证书    | 法国船级社      | 2016/3/8   |          |
| 货船设备安全证书  | 法国船级社      | 2021/12/13 | 2027/1/9 |
| 货船安全构造证书  |            | 2021/12/13 | 2027/1/9 |
| 货船无线电安全证书 |            | 2021/12/13 | 2027/1/9 |
| 国际载重线证书   |            | 2021/12/13 | 2027/1/9 |
| 国际防止油污证书  |            | 2021/12/13 | 2027/1/9 |

## 2.“苏启渔 05108”轮。

该轮主要船舶证书情况见下表，均在有效期内。

表2 “苏启渔 05108”轮主要船舶证书列表

| 证书名称           | 签发机关        | 签发时间      | 有效期      |
|----------------|-------------|-----------|----------|
| 渔业船舶<br>国籍证书   | 江苏渔港监督局吕四分局 | 2022/9/6  | 2027/9/4 |
| 渔业捕捞许可证        | 南通市农业农村局    | 2022/3/3  | 2027/3/2 |
| 国内海洋渔船<br>安全证书 | 江苏渔船检验局吕四分局 | 2022/2/23 | 2026/9/8 |

“苏启渔 05108”轮的《渔业捕捞许可证》由南通市农业农村局于2022年3月3日签发，持证人员为船舶所有人卢友生，证书编号：（苏通）船捕（2022）HY-200033号，核定航区为近海航区，作业类型为张网，作业方式为单锚，作业场所为C2渔区（江苏省C2类），作业时限为2022年3月3日至2027年3月2日[非禁（休）渔期]，渔具数量10（每口不少于0.5吨网具属件下舱），主要捕捞品种不限。



《国内海洋渔船安全证书》由江苏渔船检验局吕四分局于2022年2月23日签发，有效期至2026年9月8日。

### （三）船员情况。

#### 1.“CAPE BRILLIANCE”轮。

本航次“CAPE BRILLIANCE”轮配员23人，均为中国籍船员。船舶配员、船员持证情况符合该轮《船舶最低安全配员证书》的要求。事故发生时，三副刘延灵在驾驶室指挥操纵船舶，水手刘江阳在驾驶室协助瞭望和操舵。

船长：黄辉智，男，1980年4月28日出生，2013年取得船长适任证书，现持福建海事局于2022年8月30日签发的无限航区3000总吨及以上船长适任证书，有效期至2027年8月30日。黄辉智自2003年入职裕民（厦门）国际船舶管理有限公司，于2014年8月16日开始任职船长，2022年3月16日在江阴上“CAPE BRILLIANCE”轮任职船长，船长资历5年4个月。事故发生时，黄辉智在房间休息。

大副：胡乃强，男，1989年10月10日出生，持福建海事局于2021年9月28日签发的无限航区3000总吨及以上大副适任证书，有效期至2026年9月28日。胡乃强自2013年入职裕民（厦门）国际船舶管理有限公司，2022年6月2日在京唐港上“CAPE BRILLIANCE”轮，首次任职大副。按照驾驶室值班表，大副值班时间为0400~0800时、1600~2000时。事故发生前，胡乃强由三副刘延灵替换前往餐厅用

餐。事故发生时胡乃强不在驾驶室值班。

三副：刘延灵，男，1990年5月10日出生，持福建海事局于2021年9月26日签发的无限航区500总吨及以上二副适任证书，有效期至2026年9月26日。刘延灵于2012年2月通过山东海事局GMDSS通用操作员适任考试，2013年2月通过山东海事局甲类一等三副适任考试，2014年4月通过天津海事局无限航区过渡期适任考试，2016年1月取得天津海事局签发的3000总吨及以上船舶三副适任证书，2021年9月取得福建海事局签发的500总吨及以上船舶二副适任证书。2019年7月起任职三副，本船为其第4艘任职三副的远洋航线船舶。刘延灵自2021年5月入职裕民（厦门）国际船舶管理有限公司，7月1日任职“ASIAN PRIDE”轮三副；2022年6月2日，被该公司继续聘用为三副，在京唐港上“CAPE BRILLIANCE”轮任职，至事发合计三副海上资历22个月。“ASIAN PRIDE”轮与“CAPE BRILLIANCE”轮为裕民（厦门）国际船舶管理有限公司管理的船舶，刘延灵任职期间表现无差评和不良记录。事故发生时，刘延灵在驾驶室指挥操纵船舶。

水手：杨新瑞，男，1995年3月9日出生，持厦门海事局于2022年3月30日签发的值班水手适任证书。杨新瑞自2020年开始任职水手，2022年9月20日在连云港上“CAPE BRILLIANCE”轮任水手职务，协助大副航行值班。事故发

生前，杨新瑞由三副班水手刘江阳替换前往餐厅用餐。事故发生时杨新瑞不在驾驶室值班。

水手：刘江阳，男，1974年11月14日出生，持福建海事局于2015年5月19日签发的值班水手适任证书。刘江阳自2010年开始任职水手，2022年9月20日在连云港上“CAPE BRILLIANCE”轮任水手职务，协助三副航行值班。事故发生时，刘江阳在驾驶室协助瞭望和操舵。

见习三副：戴振翔，男，2000年7月13日出生，持厦门海事局于2021年9月26日签发的值班水手适任证书，以及福建海事局于2022年10月18日签发的无限航区500总吨及以上三副适任证书，有效期至2027年10月18日。戴振翔于2022年6月2日在京唐港上“CAPE BRILLIANCE”轮任职水手，10月8日转任见习三副跟随大副见习。事故发生前，戴振翔跟随大副一同前往餐厅用餐。事故发生时，戴振翔不在驾驶室值班。

## 2.“苏启渔 05108”轮。

“苏启渔 05108”轮证书核定最大乘员15人。事故航次该轮船上实际共有14人，其中有2名职务船员，分别是二级船长俞兆平、助理管轮翁帅帅（实际任职普通船员）、刘春雨等11名海洋渔业普通船员及1名无证人员刘进涛；缺少3名职务船员，分别是1名二级船副、1名助理船副和1名三级轮机长，该轮配员不满足《中华人民共和国渔业船员管理

办法》的规定。事故发生时船长俞兆平负责操纵船舶。

船长：俞兆平，男，持舟山渔港监督处于 2018 年 9 月 27 日签发的船长小于 45 米渔船二级船长适任证书，有效期至 2023 年 9 月 26 日。俞兆平在事故中获救。

助理管轮：翁帅帅，男，持江苏渔港监督局吕四分局于 2022 年 8 月 8 日签发的渔业船舶助理管轮适任证书，有效期至 2027 年 8 月 7 日。翁帅帅在事故中失踪。

普通船员：刘春雨，男，持象山渔港监督于 2020 年 8 月 26 日签发的海洋渔业普通船员证书，有效期至 2025 年 8 月 25 日。刘春雨在事故中获救。

普通船员：孟晓东，男，持象山渔港监督于 2022 年 3 月 10 日签发的海洋渔业普通船员证书，有效期至 2027 年 3 月 9 日。孟晓东在事故中获救。

#### （四）经营管理情况。

##### 1.“CAPE BRILLIANCE”轮。

###### （1）船舶所有人、经营人。

“CAPE BRILLIANCE”轮船舶所有人、经营人为 U-MING MARINE TRANSPORT (SINGAPORE) PRIVATE LIMITED（裕民航运（新加坡）私人有限公司），注册在新加坡，注册地址：5 LITTLE ROAD #08-01 CEMTEX INDUSTRIAL BUILDING SINGAPORE 536973。

###### （2）管理公司。

“CAPE BRILLIANCE”轮船船管理公司为 U-MING MARINE (XIAMEN) INTERNATIONAL SHIP MANAGEMENT CO., LTD. (裕民 (厦门) 国际船舶管理有限公司)，统一社会信用代码 913502005812552543，类型为法人商事主体有限责任公司 (台港澳法人独资)，公司成立于 2011 年 9 月 19 日，注册资本 100 万美元，注册地位于厦门市思明区厦禾路 189 号银行中心 2601-03、12-16 室，法定代表人为王书吉。公司经营范围包括：从事国际船舶管理业务和船舶服务信息咨询。目前该公司管理 18 艘船舶，均为无限航区，其中新加坡籍 14 艘、利比里亚籍 3 艘、中国香港籍 1 艘。

该公司岸基管理人员岗位设置和人数如下：总经理 1 名、岸上指定人员 (DPA) 1 名、海技部 (驻埠船长) 4 名、工务部 (工程师) 5 名、物料配件管理员 3 名、船员部 7 名 (其中负责船员招募和培训的驻埠船长、轮机长各 1 名)、新船监造 5 名、管理部 3 名。

该公司持有美国船级社于 2021 年 4 月 22 日签发的《符合证明》，证书编号：433085-4740679-006，覆盖“散货船”船种，有效期至 2026 年 6 月 5 日。

该公司船员以自行培养为主，社会招聘为辅，高级船员的回流率保持在 85% 以上。本航次“CAPE BRILLIANCE”轮上船长、大副、二副、大管轮、三管轮等均为该公司自航海院校招募，从实习生培养至现有职务；三副刘延灵是公司从

社会上直接招聘的船员；其他船员也是相对稳定在该公司船队服务的船员为主。

该公司对于派遣上船的船员，均按照 ISO9000 质量管理体系的要求进行上船前培训。本航次“CAPE BRILLIANCE”轮船上 23 名船员分 3 批上船，分别是：2022 年 3 月上船有 3 名，2022 年 6 月上船有 10 名，2022 年 9 月上船有 10 名。其中 2022 年 6 月上船的 10 名船员，因为厦门疫情的影响，安排船员在上船港口（京唐港）进行了视频培训。船上按照公司规定，每 3 个月对船长及驾驶员进行避碰规则训练。三副刘延灵上船后的培训记录显示，船上按照体系文件要求对其进行了包括避碰规则、电子海图在内的各类培训。

该公司建立了船员晋升制度，实行船、岸双重评估，对符合晋升条件的船员，先由船上主管对相应职务进行晋升评估，再由公司主管人员进行第二次评估，两次评估通过才会予以提职；对于不符合提职条件的将延缓提升。三副在“ASI AN PRIDE”轮上被评价为“继续积累三副经验”。

船员每年接受年中、年底和下船 3 次考核，考核结果均记载到公司船员管理系统。船长、轮机长、大副、大管轮离船后的考核，由船东和管理公司会议评审。

管理公司岸基人员于 2022 年 4 月 23 日在北仑港对该轮进行了登轮检查，涉及船舶维护保养、人员操作性评估、船上文件管理等情况，未发现涉及航行安全的问题。

## 2.“苏启渔 05108”轮。

### （1）所有人和承租人。

“苏启渔 05108”轮渔业船舶所有权登记证书登记所有人为卢友生，所占股份 100%。卢友生于 2017 年 9 月 20 日取得“苏启渔 05108”轮所有权，所有权证书编号为（苏）船登（权）（2022）HY-200160 号，地址为启东市吕四港镇鹤城北路 630-1 号。

2020 年 7 月 30 日，船舶所有人卢友生与船长俞兆平签订了“苏启渔 05108”轮的船舶租赁合同，租期为 5 年。合同约定租赁期间的船舶安全生产由俞兆平负责，经营生产期间产生的一切债务、盈亏及风险均由俞兆平自行承担，船上雇员也由俞兆平自行雇佣。

### （2）安顺渔业服务专业合作社。

“苏启渔 05108”轮所属的渔业合作社为启东市安顺渔业服务专业合作社。该渔船合作社注册成立于 2018 年 1 月 17 日，类型为农民专业合作社，法定代表人汤金妙，统一社会信用代码为 93320681MA1UXBUA9H（1/1），地址为启东市吕四仙渔小镇中岛路，业务范围为本社成员从事渔业服务提供技术指导及技术信息咨询服务。合作社现管理渔船 180 艘，主要为张网、刺网、桁拖及渔业辅助船，专职工作人员 14 名，海洋捕捞从业人员 2238 名。合作社的经营是以社长负责制，采取定人联船的管理模式。全社分成 10 个片区，有

10 名船管员，每名负责 18 艘渔船的服务与管理，另设副社长 1 名，档案管理员 1 名及暂借渔业渔港局工作人员 1 名。

该合作社制定了突发事件应急预案，成立了应急小组，实行应急救助值班人员 24 小时值班制度，应急领导小组成员保持 24 小时通讯畅通。

该合作社制定了年度培训计划，组织开展了渔船船员培训，涉及渔船操作技能、换证、组织能力、安全知识和上级管理部门各项政策要求等方面，并且定期开展各类涉及渔业安全生产的宣传。

安顺渔业服务专业合作社在 2022 年度对“苏启渔 05108”轮实施了 4 次安全检查，最近一次安全检查（开渔前检查）于 2022 年 9 月 13 日在大洋港实施，检查内容包括：船舶登记证书、捕捞许可证、职务船员证书等，未发现违法违规行为。

#### （五）船舶载货情况。

##### 1.“CAPE BRILLIANCE”轮。

2022 年 10 月 31 日 0618 时，“CAPE BRILLIANCE”轮从江苏太仓空载开航，目的港澳大澳大利亚。太仓开航时船舶艏吃水 7.48 米、舢吃水 7.60 米、艉吃水 7.72 米；船舶燃油：1236.8 吨、柴油：150.6 吨；压舱水：50545 吨。10 月 31 日 1312 时，引航员离船后，船舶调整吃水：艏吃水 7.09 米、舢吃水 8.14 米、艉吃水 9.17 米。



## 2.“苏启渔 05108”轮。

2022 年 10 月 19 日约 1800 时，“苏启渔 05108”轮从浙江舟山沈家门中心渔港 4 号码头开航；10 月 20 日，到达 1591 渔区捕鱼。据获救船长陈述，10 月 31 日约 0200 时，捕鱼结束，正在返回舟山途中，船上载有渔获物约 3600 箱。

## （六）安全管理情况。

### 1.“CAPE BRILLIANCE”轮。

该轮最近一次 PSC 检查于 2022 年 8 月 15 日在天津实施，无缺陷通过。

厦门港口管理局于 2022 年 11 月 30 日对管理公司开展了国际海运及辅助业监管半年度检查，未发现违法违规行为。

### 2.“苏启渔 05108”轮。

吕四港镇政府于 2022 年 6 月 27 日联合江苏渔港监督局、启东市农业农村局、消防等部门以及各渔业合作社开展了渔船救生、消防、弃船等类型的应急演练。

启东市农业农村局根据《江苏渔港监督局关于进一步加强海洋渔船进出港常态化执法检查工作的通知》的要求，于 2022 年 9 月 13 日在大洋港对“苏启渔 05108”轮实施了本年度开捕渔船船舶适航、船员适任专项安全检查，未发现违法违规行为。

## （七）事故水域通航环境情况。

### 1.气象、海况。

根据上海海洋中心气象台于 2022 年 10 月 31 日 1100 时发布的海洋气象信息：上海市和浙江北部沿海海面，多云到阴局部有阵雨。东北风 6 级阵风 7~8 级，明天上午转 7 级阵风 8~9 级。结合两船相关船员的陈述、附近船舶“宏凯”轮的《航海日志》相关记录，本起事故发生水域气象、海况概况如下：

天 气：阴天

能见距离：5 海里以上

风 向：东北风

风 力：6 级

海 浪：浪高约 1~1.5 米，浪向东北

日落时间：2022 年 10 月 31 日 1700 时

### 2.事故水域通航环境。

事故发生地点位于长江口灯船以东约 34 海里处，在我国领海基线外约 5 海里，属于我国领海水域，海图水深约 54 米。该水域是大型海船南北向航行的习惯航路，也是东海传统渔场。

在事发水域方圆约 10 海里范围内存在大量渔业生产使用的 AIS“网位仪”。“网位仪”的布设密度大、范围广，与部分商船习惯航路重叠。

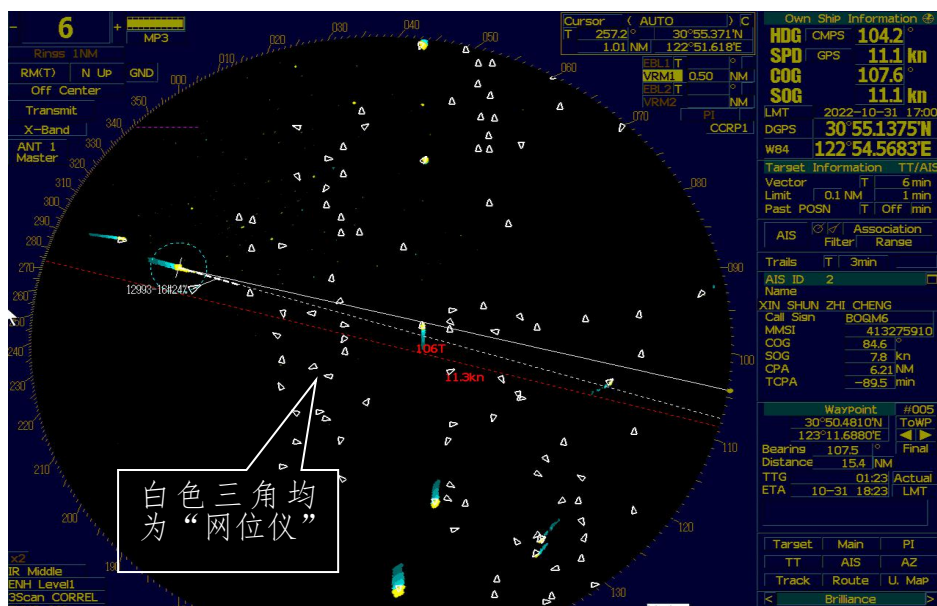


图 3 事故水域通航环境及“网位仪”情况

#### 四、重要事实认定

##### (一) 碰撞时间和地点。

“CAPE BRILLIANCE”轮 VDR 数据显示，2022 年 10 月 31 日 18 时 08 分 16 秒，“CAPE BRILLIANCE”轮与“苏启渔 05108”轮两船的雷达回波基本重合，且“CAPE BRILLIANCE”轮航速发生明显的变化（航速由约 11.3 节降至约 10.0 节）。经校对，该轮 VDR 时间与标准北京时间一致，结合当事船员陈述的碰撞时间与上述时间基本吻合，认定碰撞发生时间：2022 年 10 月 31 日 18 时 08 分 16 秒，碰撞时概位：30°51′.40N/123°08′.35E。

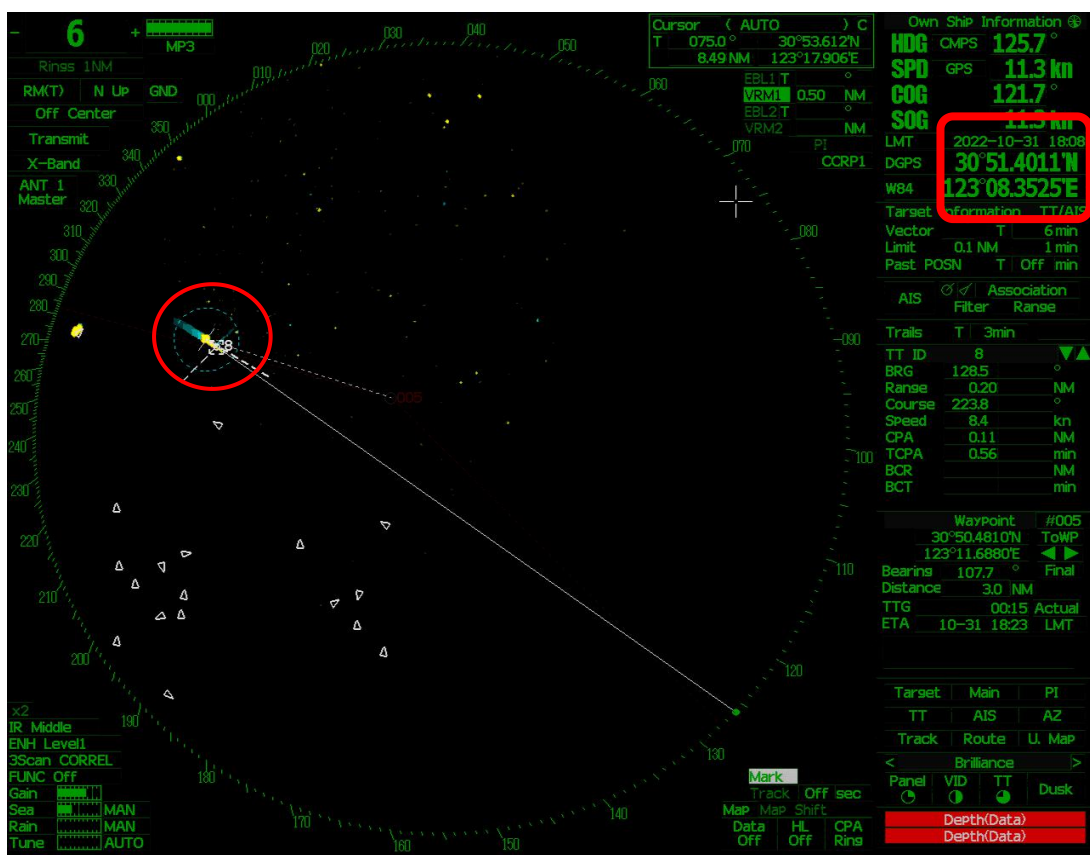


图 4 10月31日1808时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像

## （二）碰撞部位和角度。

根据事故发生前“CAPE BRILLIANCE”轮与“苏启渔 05108”轮的动态，结合两船当事船员陈述和现场勘验，认定“CAPE BRILLIANCE”轮船首右侧与“苏启渔 05108”轮右舷驾驶室后部发生碰撞。碰撞发生时，“CAPE BRILLIANCE”轮航向约 126°，“苏启渔 05108”轮航向约 224°，两船碰撞角度约 82°（取锐角）。

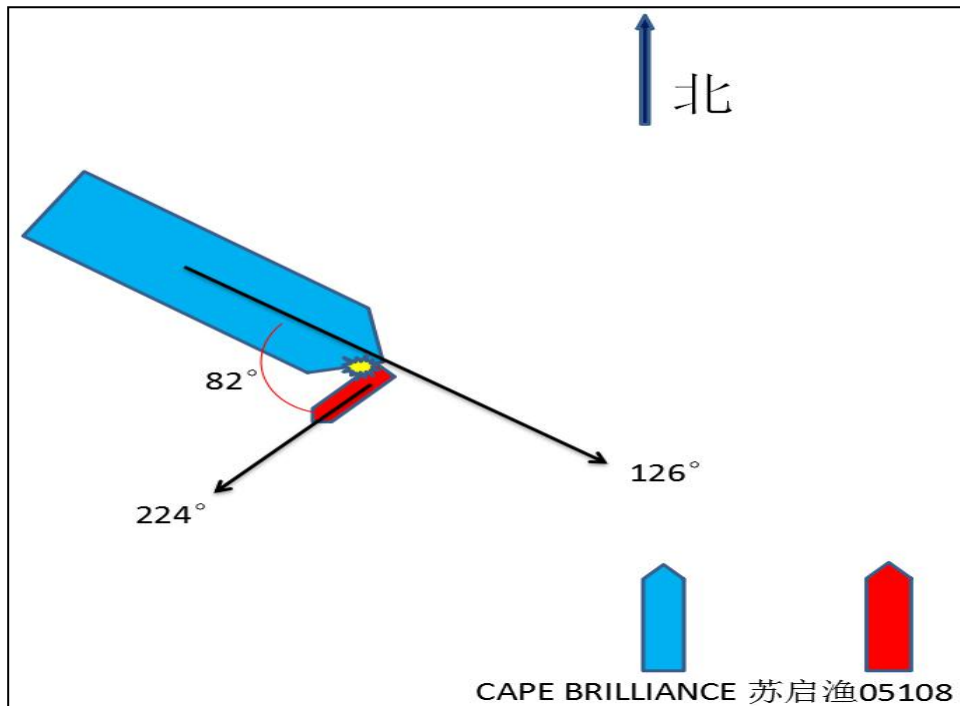


图5 碰撞角度示意图

### （三）“苏启渔 05108”轮航行状态。

事故发生前，“苏启渔 05108”轮已结束捕鱼作业，正在回港途中，航速约 9 节，手操舵航行，航行灯开启。

“CAPE BRILLIANCE”轮 VDR 显示：约 1753 时，两船相距约 4.3 海里，“苏启渔 05108”轮航向约 233°；约 1758 时，两船相距约 3 海里，“苏启渔 05108”轮航向约 230°；约 1805 时，两船相距约 1 海里，“苏启渔 05108”轮航向约 227°；约 1808 时，两船相距约 300 米，“苏启渔 05108”轮航向约 224°。

据“苏启渔 05108”轮船长俞兆平陈述：我听到有人叫，“有船”“有船”，我赶紧趴在窗户观察，看到右前方 40~50 度约 20 米处一条大船，我赶紧加车左满舵，然后马上发生碰撞。撞在右侧生活区位置。从看到对方船到碰撞发生仅几秒钟。

综上，“苏启渔05108”轮自1753时至事故发生前，航向向左偏转约 $10^{\circ}$ 。结合当时该轮航行值班情况，“苏启渔05108”轮在碰撞前仅几秒钟才发现来船，其航向的偏左情况为非主动避让行动。

#### （四）会遇局面。

本起事故是两艘互见中的在航机动船在能见度良好的开阔水域发生的碰撞事故。

约 1747 时，“CAPE BRILLIANCE”轮航向约  $102^{\circ}$ ，航速约 11.0 节，船位  $30^{\circ}52'.8\text{N}/123^{\circ}04'.1\text{E}$ 。“苏启渔 05108”轮位于“CAPE BRILLIANCE”轮左前方，航向约  $228^{\circ}$ ，航速约 8.2 节。此时，两船相距约 6 海里，CPA 约 0.2 海里，TCPA 约 21 分钟。

约 1753 时，“CAPE BRILLIANCE”轮航向约  $104^{\circ}$ ，航速约 11 节；“苏启渔 05108”轮位于“CAPE BRILLIANCE”轮左前方，航向约  $233^{\circ}$ ，航速约 7.7 节，两船相距约 4.3 海里，CPA 约 0.2 海里，TCPA 约 15 分钟。此时，“CAPE BRILLIANCE”轮通过视觉看到“苏启渔 05108”轮的白色号灯（桅灯）。

综上，约 1753 时，两船航向交叉，存在碰撞危险，业已形成交叉相遇局面。按照《1972 年国际海上避碰规则》的有关规定，“CAPE BRILLIANCE”轮为直航船，“苏启渔 05108”轮为让路船。

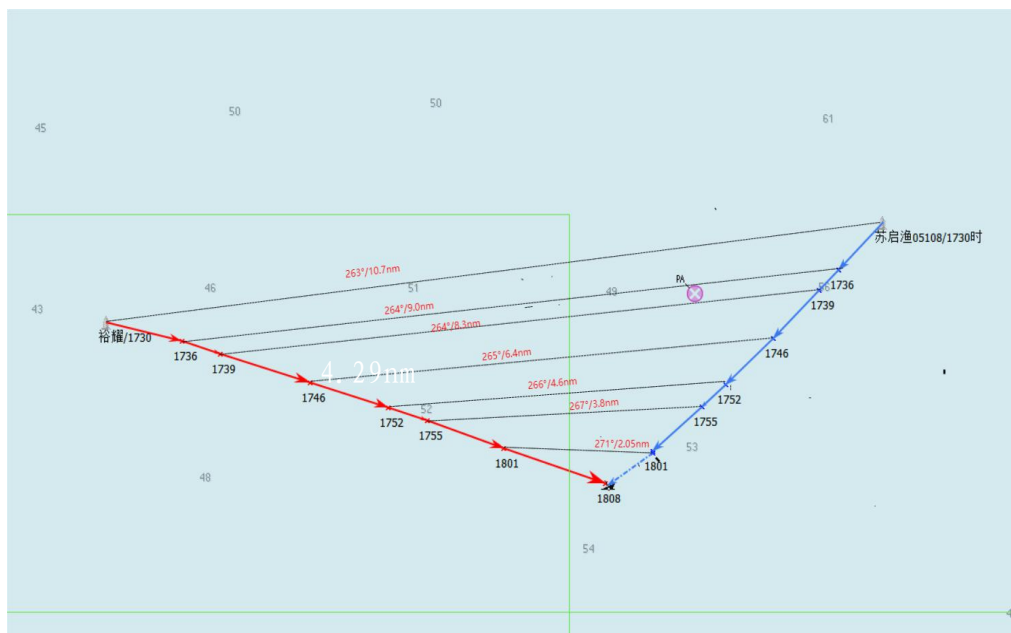


图 6 事故经过示意图

#### （五）“苏启渔 05108”轮北斗船位数据。

“苏启渔 05108”轮安装了“北斗星通”导航系统。调查组调取了该轮 2022 年 10 月 31 日 0000 时至事发时段的北斗船位数据，船位数据最长间隔为 24 分钟，最短间隔为 3 分钟，最后的船位数据显示时间为 1801 时，航向约  $228^{\circ}$ ，航速约 9.5 节，船位  $30^{\circ}52'.03\text{N}/123^{\circ}09'.34\text{E}$ 。

#### （六）“苏启渔 05108”轮 AIS 配备使用情况。

据“苏启渔 05108”轮船长俞兆平陈述，该轮驾驶室安装 1 套原厂配备的 AIS 设备，处于开启状态。自行购置 2 套 AIS 设备，其中 1 套为两年前购置，船名显示“辽养渔 XXX”，安装在卧室里，航行时处于开启状态，抵港后关闭；另 1 套备用。

据“CAPE BRILLIANCE”轮值班船员陈述，事故发生前，在电子海图和雷达上均未发现“苏启渔 05108”轮的 AIS 信号，仅在雷达上发现“苏启渔 05108”轮回波。

“CAPE BRILLIANCE”轮和事发水域附近的“宏凯”轮 VDR 数据显示，事故发生前“苏启渔 05108”轮的 AIS 信号未在电子海图或雷达上显示，而附近其他船舶和“网位仪”的 AIS 信号可正常显示。

#### （七）“CAPE BRILLIANCE”轮视觉盲区。

事故发生时，“CAPE BRILLIANCE”轮船艏吃水7.09米、舢吃水8.14米、艉吃水9.17米，吃水差约2.0米，平均吃水约8米，驾驶室距船首距离约260米。对照驾驶室盲区表，此时，该轮的盲区为486米。2022年10月31日约1807时，“CAPE BRILLIANCE”轮雷达显示两船距离约0.3海里（天线位置间距），根据两船相对位置，两船实际相距仅约300米；此时，“苏启渔 05108”轮由左至右即将进入“CAPE BRILLIANCE”轮驾驶室视觉盲区。

#### （八）“CAPE BRILLIANCE”轮雷达设置情况。

“CAPE BRILLIANCE”轮VDR数据显示，该轮驾驶室共有2台雷达，左侧X波段雷达量程设置在6海里，危险报警设置：CPA0.1海里，TCPA1分钟；右侧S波段量程6海里和3海里切换使用，危险报警设置：CPA0.3海里，TCPA12分钟；两台雷达均为北向上偏心显示。



## 五、事故经过

本事故经过是根据“CAPE BRILLIANCE”轮 AIS 数据、VDR 数据、驾驶室 CCTV 监控回放、“苏启渔 05108”轮北斗卫星定位数据以及事故双方相关当事人的陈述综合分析得出。

### （一）“CAPE BRILLIANCE”轮。

2022 年 10 月 31 日约 0618 时，该轮从太仓港空载开航，目的港为澳大利亚。

约 1014 时，该轮航经圆圆沙灯船从南槽航道出口。

约 1312 时，该轮航经南槽 S9 灯浮，上海港引航员离船。

约 1430 时，该轮航经南槽 S2 灯浮，船长下驾驶室，定速航行。

约 1508 时，该轮航经长江口南槽灯船出口。

约 1548 时，该轮航经吴淞 VTS 东报告线出口，航向约 100°，航速约 10.3 节。

约 1738 时，该轮船位 30°53′.3N/123°02′.2E，航向约 103°，航速约 11 节，大副、见习三副和当班水手共 3 人在驾驶室。此时，“苏启渔 05108”轮回波首次出现在该轮的 X 波段雷达屏幕上，位于本船左前方，无 AIS 信息，两船相距 6 海里以上。

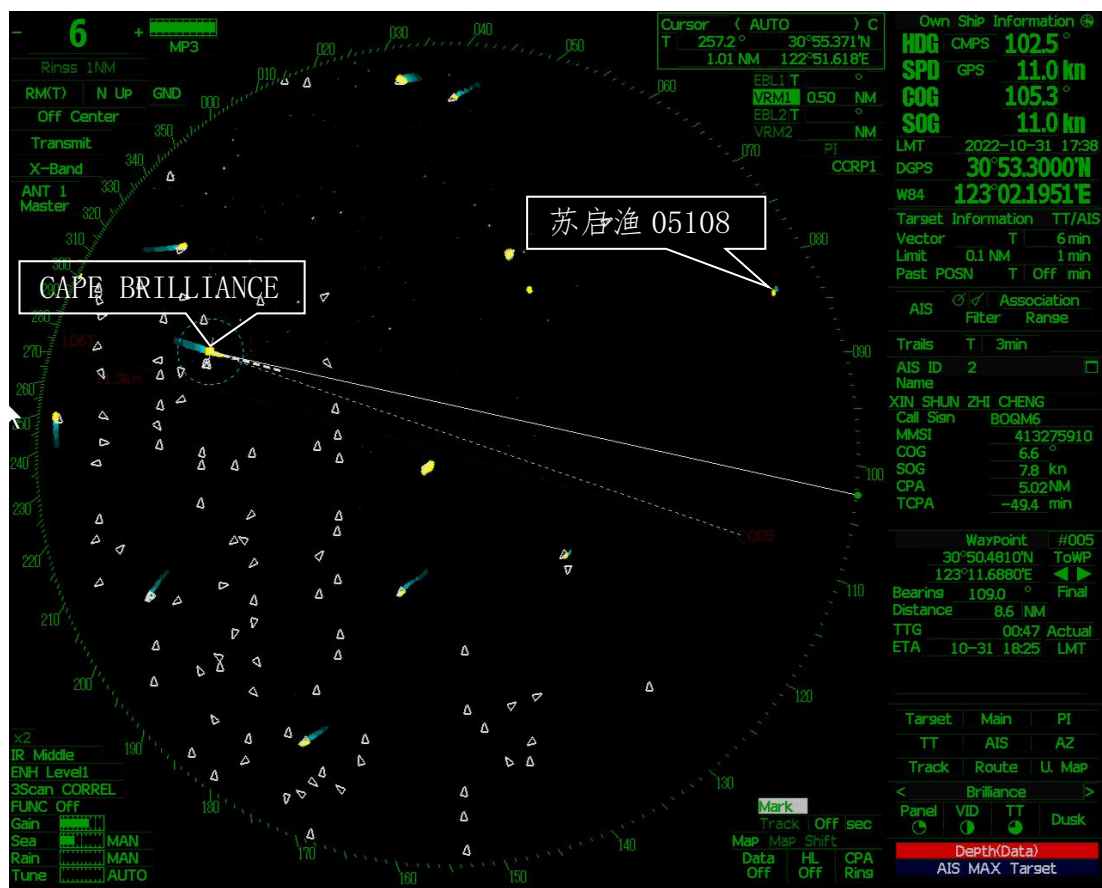


图 7 10 月 31 日 1738 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像

约 1747 时,该轮船位 30°52'.8N/123°04'.1E,航向约 102°,航速约 11.0 节。“苏启渔 05108”轮位于本船左前方,航向约 228°,航速约 8.2 节。此时,两船相距约 6 海里,CPA 约 0.2 海里, TCPA 约 21 分钟。

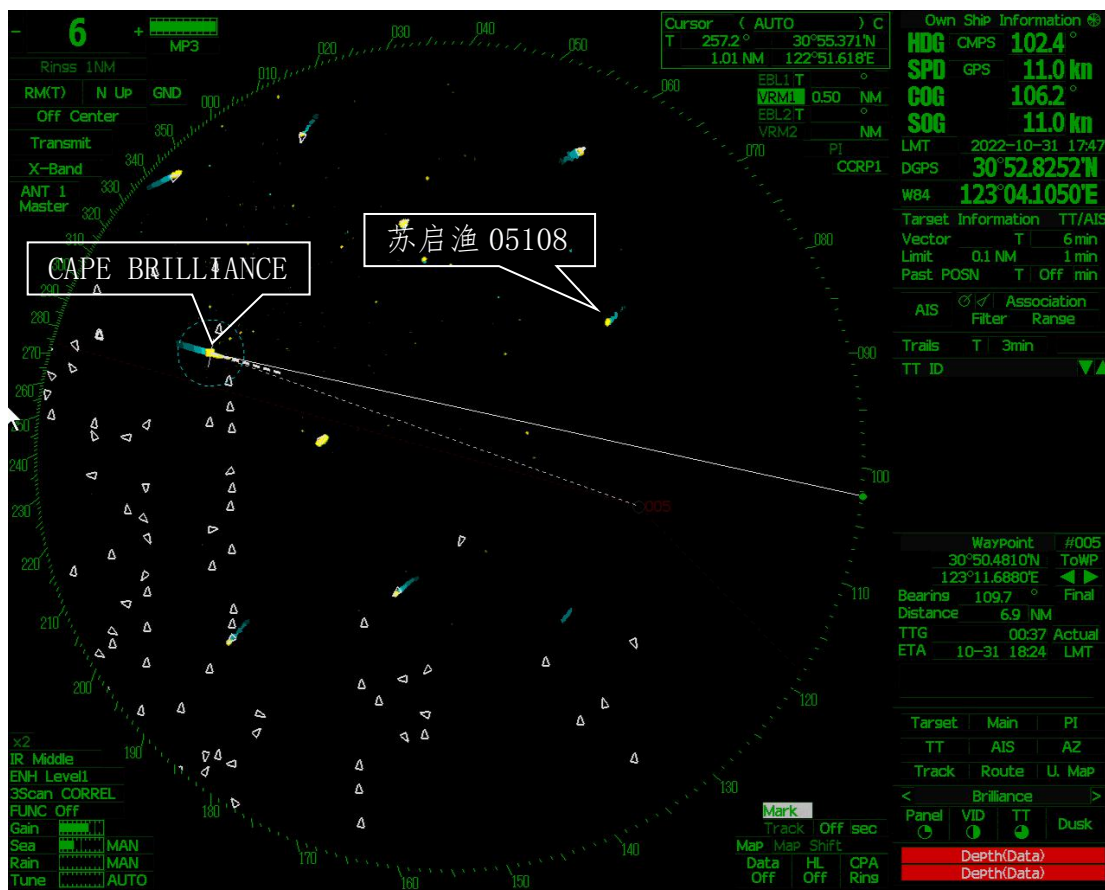


图 8 10 月 31 日 1747 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像

约 1749 时，三副班水手刘江阳上驾驶室替班，当班水手杨新瑞离驾驶室用餐。

约 1753 时，该轮船位  $30^{\circ}52'.5N/123^{\circ}05'.2E$ ，航向约  $104^{\circ}$ ，航速约 10.9 节。此时，“苏启渔 05108”轮航向约  $233^{\circ}$ ，航速约 7.7 节，两船相距约 4.3 海里，CPA 约 0.2 海里，TCPA 约 15 分钟，本船通过视觉看到“苏启渔 05108”轮的白色号灯（桅灯），双方业已形成交叉相遇局面。见习三副在 X 波段雷达上对“苏启渔 05108”轮的雷达回波进行捕捉标绘。三副上驾驶室接替大副吃饭，期间，大副用手指左前方，告知三副在本船左前方有来船，并在雷达屏幕上指了一下物标，无其他交接内容。

约 1753 时 30 秒，大副和见习三副离开驾驶室。

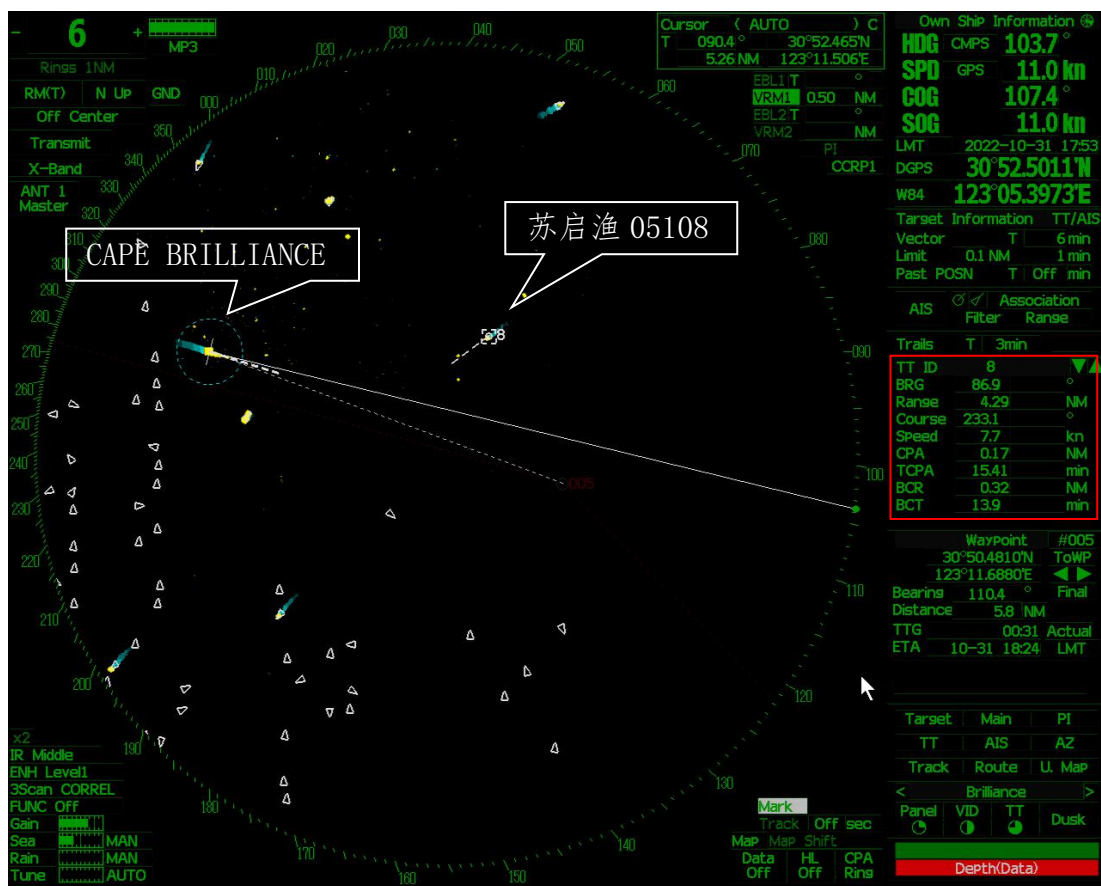


图 9 10 月 31 日 1753 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像

约 1758 时，该轮船位  $30^{\circ}52'.3\text{N}/123^{\circ}06'.3\text{E}$ ，航向约  $104^{\circ}$ ，航速约 11.1 节，三副使用自动舵向右调整航向  $10^{\circ}$ 。此时，“苏启渔 05108”轮航向向左偏转至约  $230^{\circ}$ ，航速约 8.8 节，两船相距约 3 海里，CPA 约 0.3 海里，TCPA 约 10 分钟。

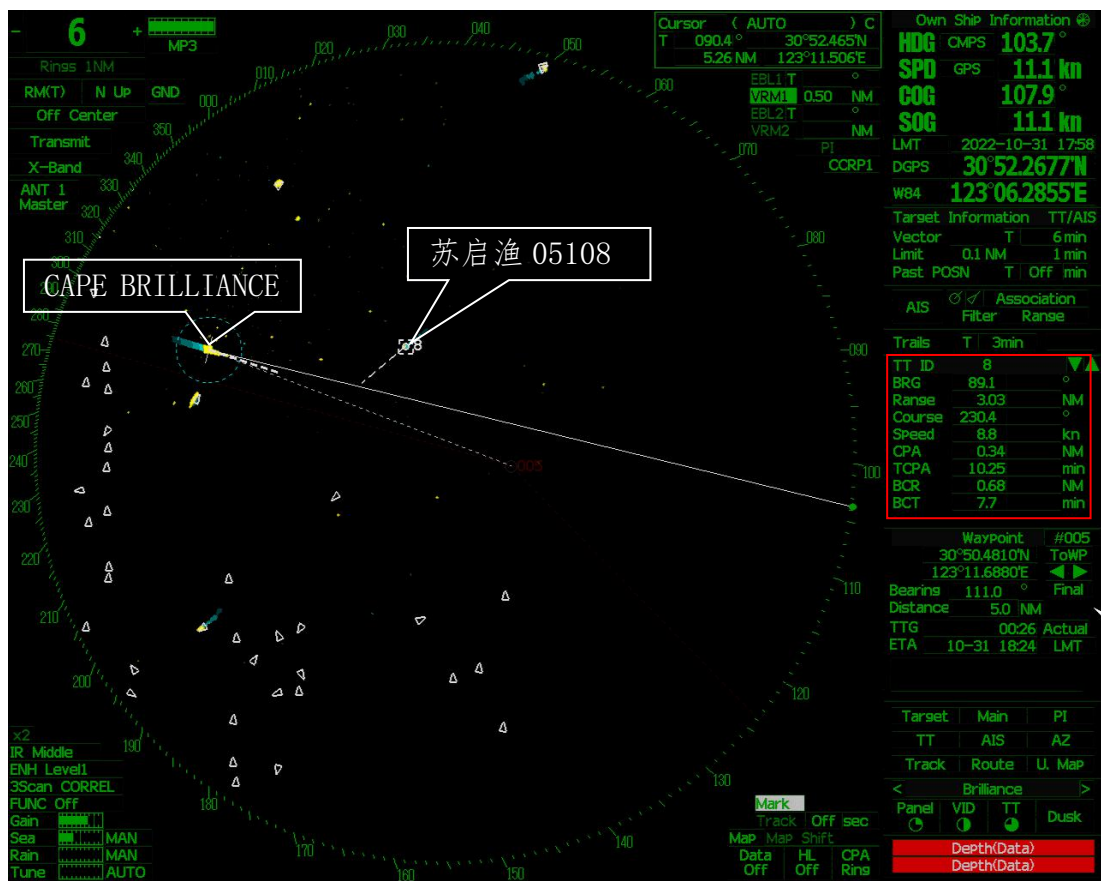


图 10 10 月 31 日 1758 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像

约 1803 时,该轮船位 30°51'.9N/123°07'.4E,航向约 112°,航速约 11 节,三副再次使用自动舵向右调整航向。此时,“苏启渔 05108”轮航向约 230°,航速约 8.5 节,两船相距约 1.5 海里,两船 CPA 减小至约 0.2 海里, TCPA 约 5 分钟。

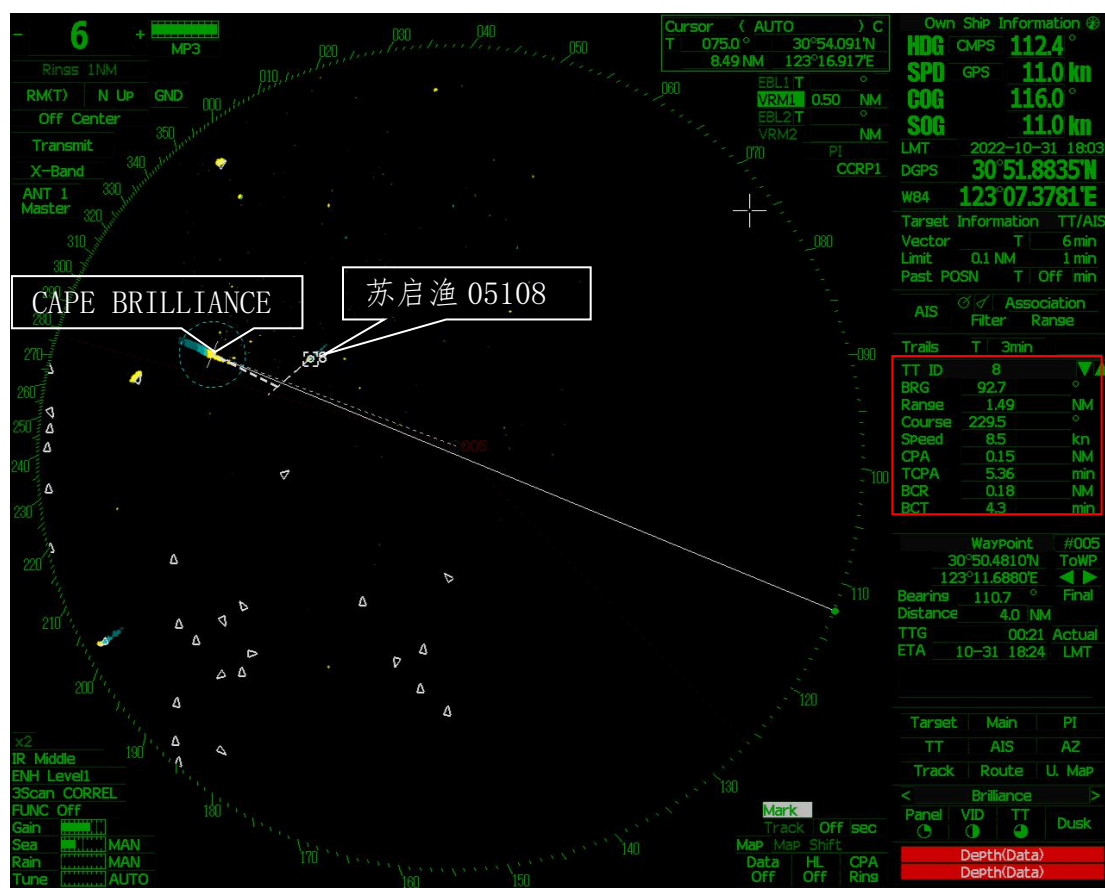


图 11 10 月 31 日 1803 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像

约 1805 时，该轮船位  $31^{\circ}51'.7\text{N}/123^{\circ}07'.7\text{E}$ ，航向右转至约  $118^{\circ}$ ，航速约 11.0 节。此时，渔船航向向左偏转至约  $227^{\circ}$ ，航速约 8.4 节，两船相距约 1 海里，CPA 约 0.2 海里，TCPA 约 3.8 分钟。



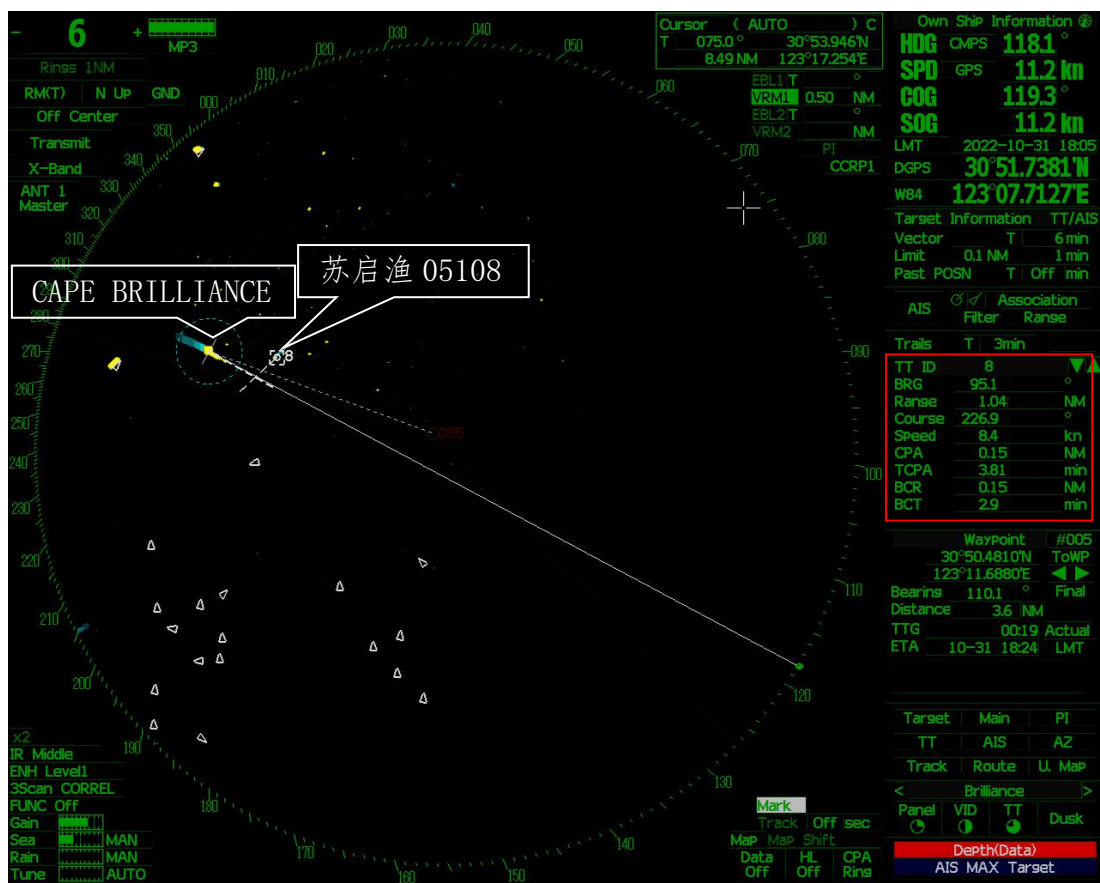


图 12 10 月 31 日 1805 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像

约 1807 时，该轮船位 30°51′.6N/123°08′.0E，航向约 119°，航速约 11 节，三副再次使用自动舵向右调整航向。此时，“苏启渔 05108”轮航向向左偏转至约 224°，航速约 8.1 节，两船相距约不到 0.6 海里，CPA 约 0.1 海里，TCPA 约 2 分钟。

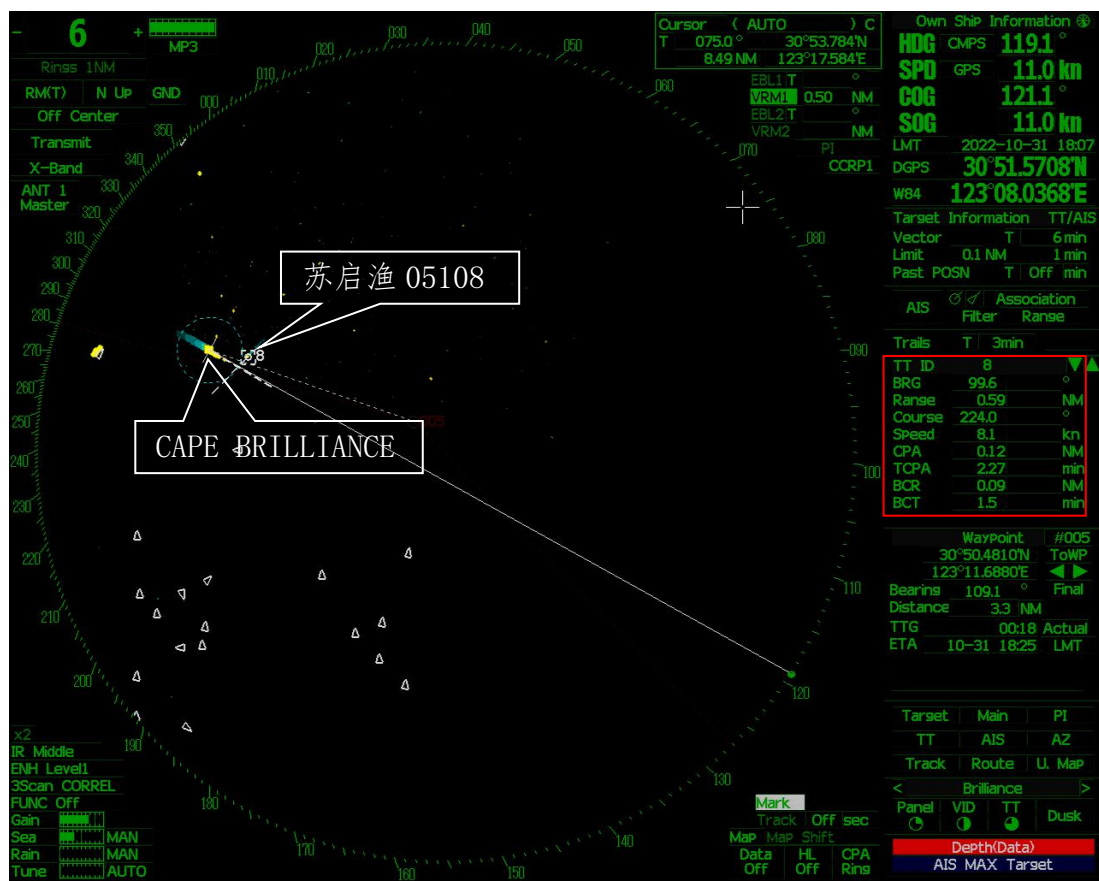


图 13 10 月 31 日 1807 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像

约 1807 时 50 秒，两船相距约 0.3 海里，“苏启渔 05108”轮即将由左向右进入本船视觉盲区，三副下令水手将自动舵转换为手操舵，下达舵令右舵 10 接着右舵 20，意图右转进行紧急避让，同时使用激光笔照射“苏启渔 05108”轮驾驶室，对其进行警示。此时，“苏启渔 05108”轮航向约 224°，航速约 8.1 节。



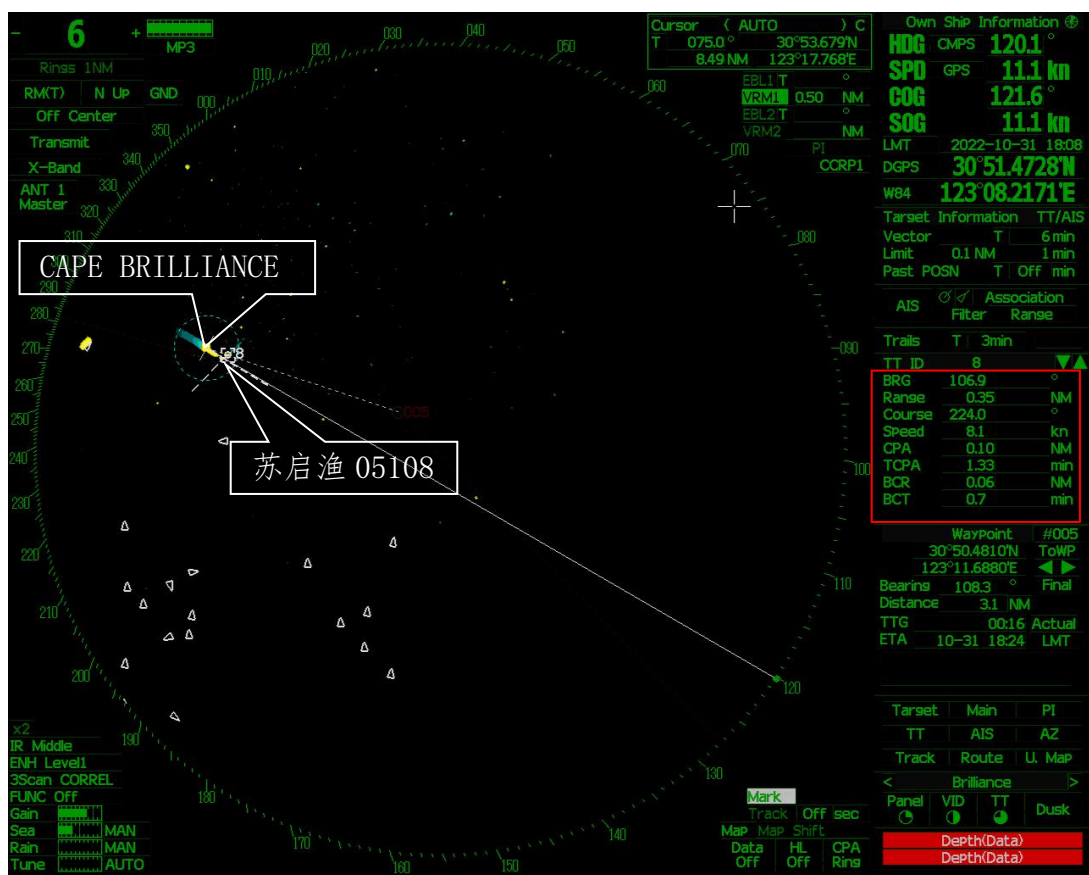


图 14 10 月 31 日 1808 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像（一）

约 1808 时 16 秒,该轮在右转过程中船首右侧与“苏启渔 05108”轮驾驶室右后部位船体发生碰撞。碰撞发生时, 船位 30°51'.40N/123°08'.35E, 航向约 126°, 航速约 11.3 节。碰撞发生后, 三副下令正舵, 电话通知船长上驾驶室。“苏启渔 05108”轮受撞击后船体发生翻扣。

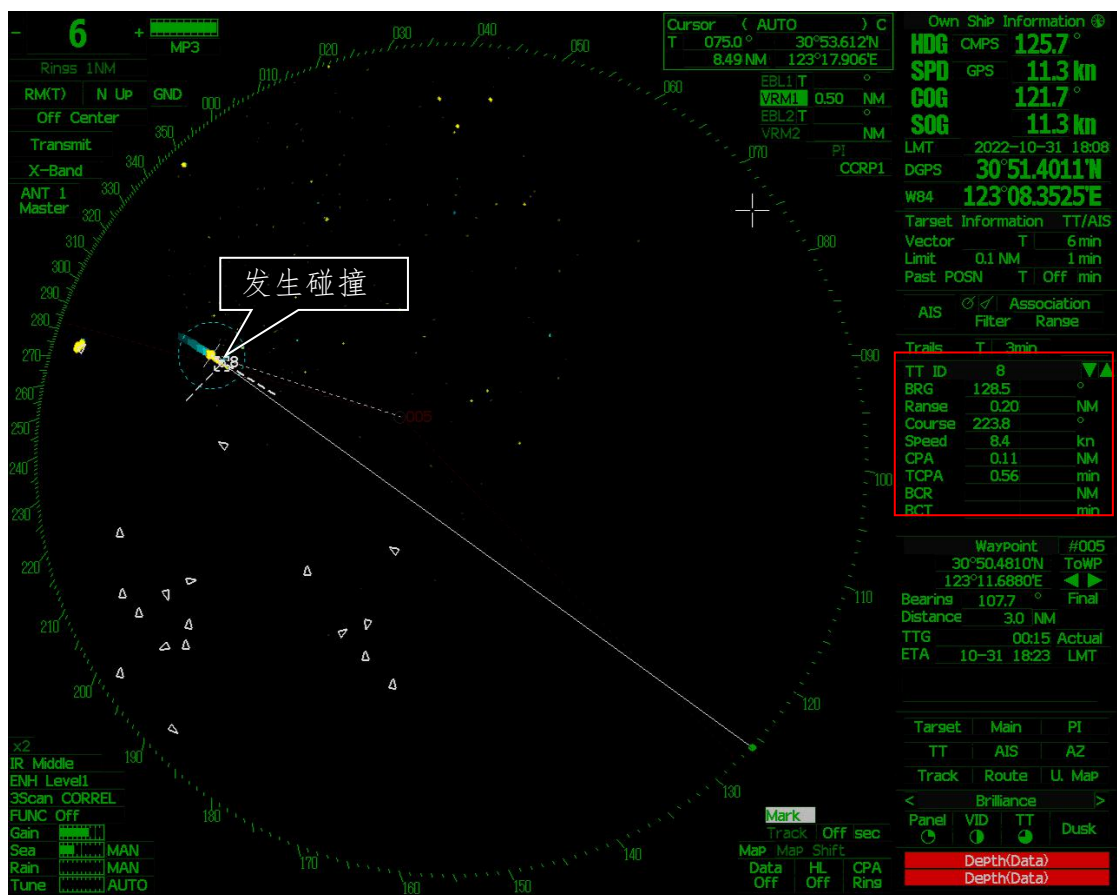


图 15 10 月 31 日 1808 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像（二）

约 1810 时，该轮船长上驾驶室，通知机舱紧急备车，全船广播船舶发生碰撞，船长操纵船舶返回事发水域开展搜救行动。

## （二）“苏启渔 05108”轮。

2022 年 9 月 16 日，该轮从江苏大洋港出海捕鱼，直至事故发生未返回江苏大洋港。

10 月 19 日约 1800 时，该轮从舟山沈家门中心渔港 4 号码头开出，开往长江口 1591 渔区捕鱼作业，同行共 9 艘渔船编队，往返全程由船长俞兆平 1 人操纵船舶。

10 月 31 日约 0200 时，该轮捕鱼结束，开始返航回舟山沈家门。该轮驾驶室有雷达 1 台，量程设置在 3 海里；VHF

设备 1 台，设置在 16 频道；2 台 AIS 设备开启，但他船无法收到其信号。

约 1700 时，该轮船位  $30^{\circ}57'.8\text{N}/123^{\circ}16'.2\text{E}$ ，航向约  $228^{\circ}$ ，航速约 8.0 节，船长俞兆平在驾驶室操舵。此时，船上已可以接收到手机信号，陆续有船员上驾驶室打电话。

约 1747 时，该轮船位  $30^{\circ}53'.2\text{N}/123^{\circ}11'.2\text{E}$ ，航向约  $228^{\circ}$ ，航速约 8.2 节。此时，两船相距约 6 海里，CPA 约 0.2 海里，TCPA 约 21 分钟。

约 1753 时，该轮船位  $30^{\circ}52'.8\text{N}/123^{\circ}10'.5\text{E}$ ，航向约  $233^{\circ}$ ，航速约 7.7 节。此时，两船相距约 4.3 海里，CPA 约 0.2 海里，TCPA 约 15 分钟，两船业已形成交叉相遇局面。

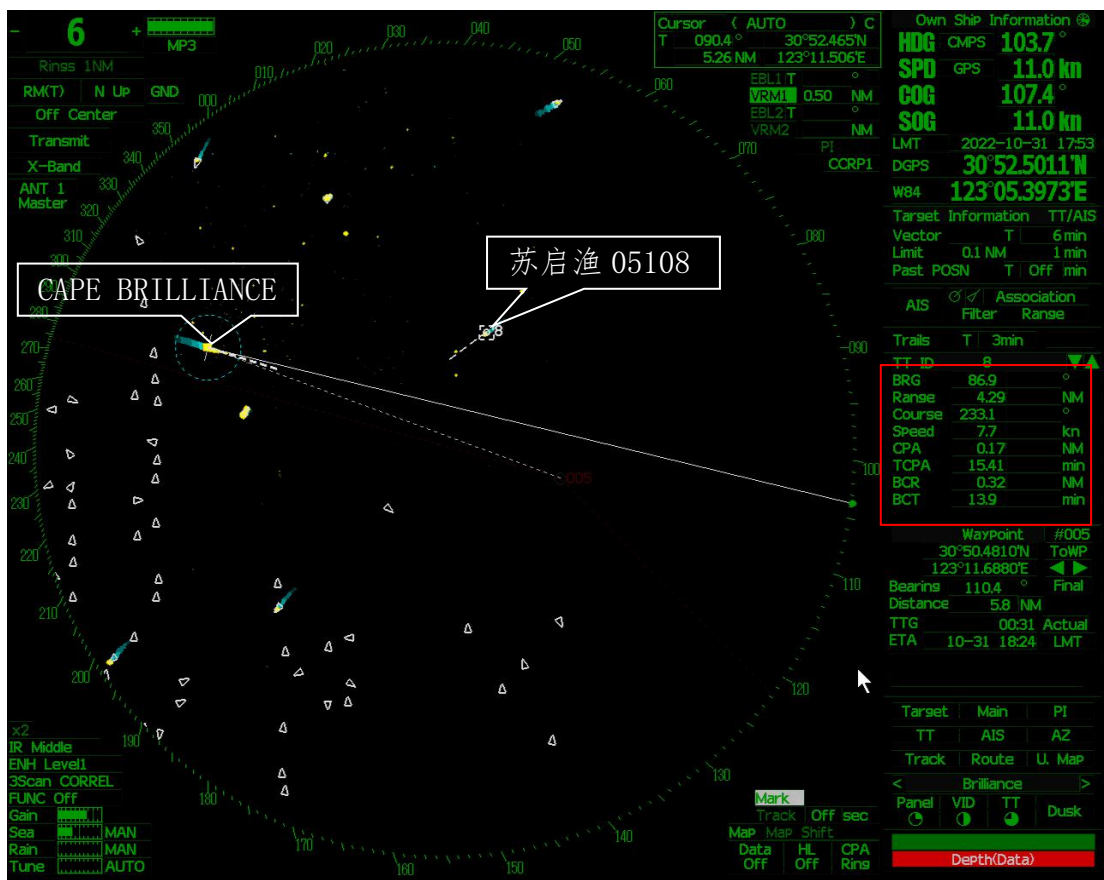


图 16 10 月 31 日 1753 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像

约 1758 时,该轮船位  $30^{\circ}52'.0\text{N}/123^{\circ}09'.3\text{E}$ ,航向约  $230^{\circ}$ ,  
航速约 8.8 节,两船相距约 3 海里,CPA 约 0.3 海里,TCPA  
约 10 分钟。

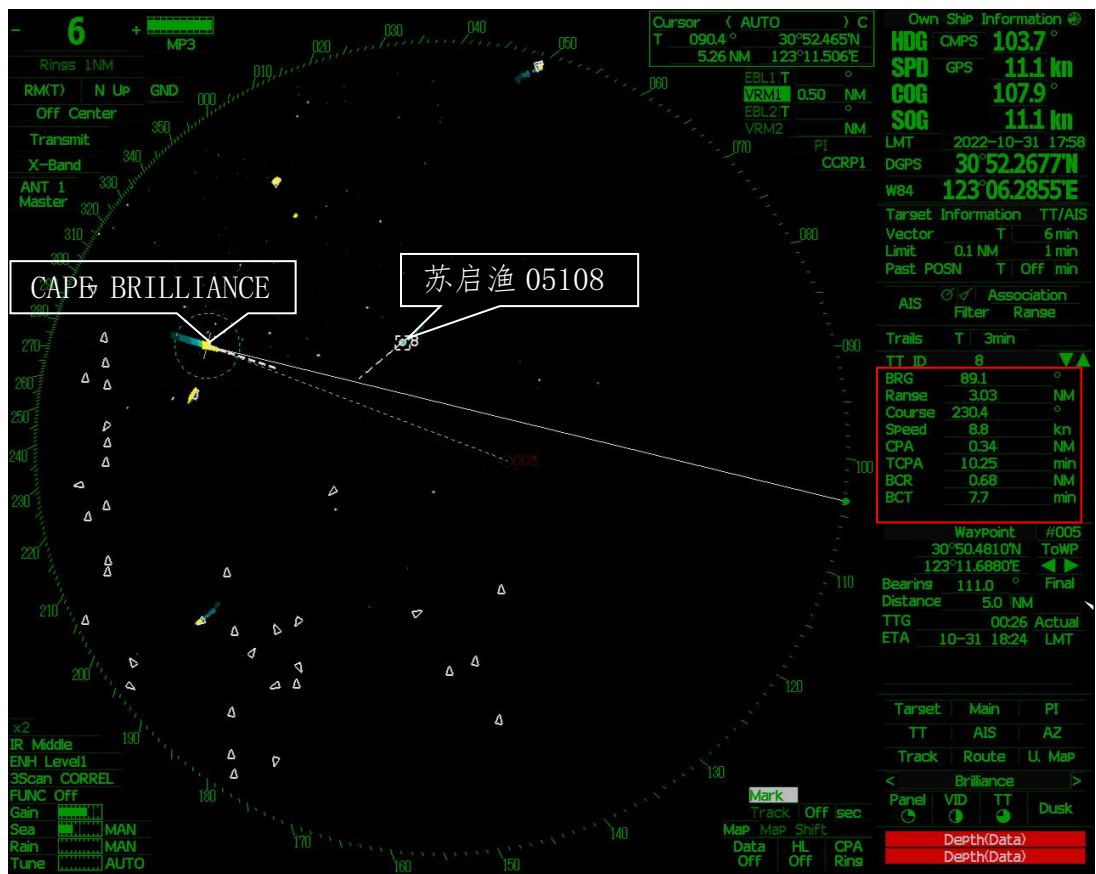


图 17 10 月 31 日 1758 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像

约 1805 时,该轮船位  $31^{\circ}51'.7\text{N}/123^{\circ}07'.7\text{E}$ ,航向约  $227^{\circ}$ ,  
航速约 8.4 节。此时,两船相距约 1 海里,CPA 约 0.2 海里,  
TCPA 约 3.8 分钟。

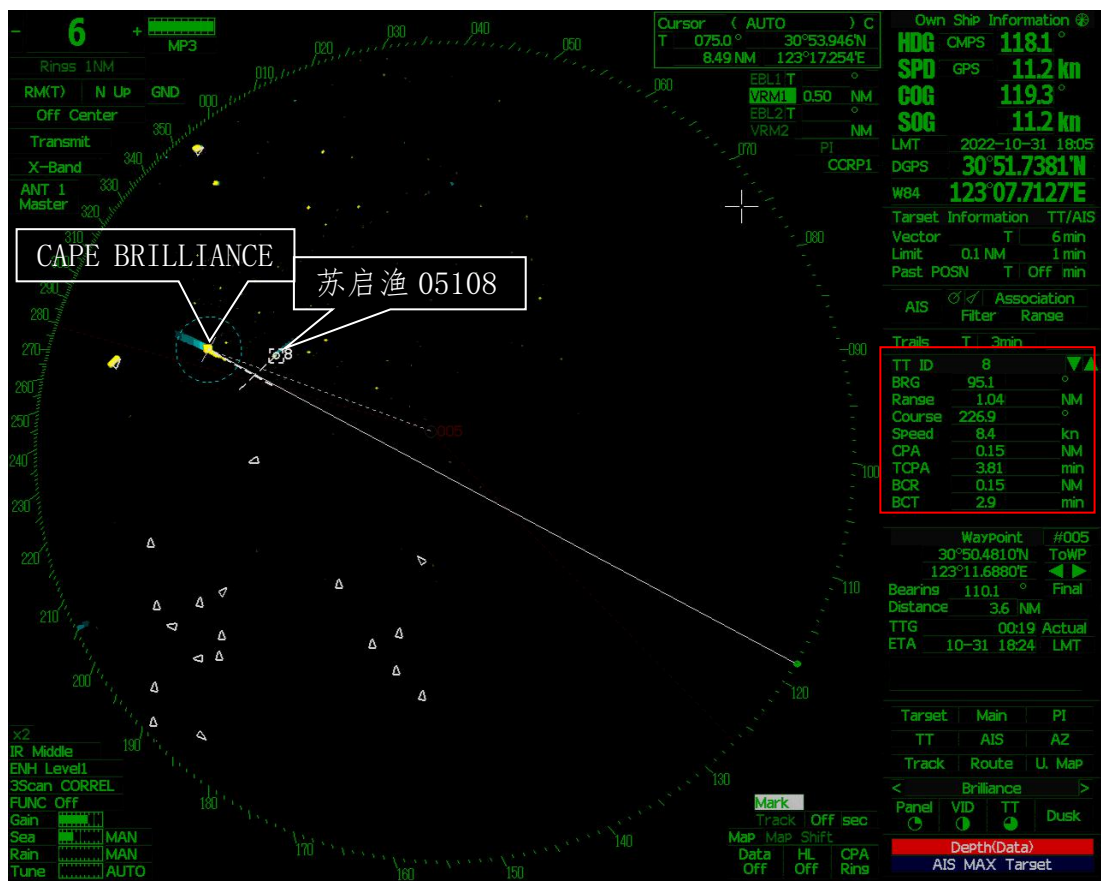


图 18 10 月 31 日 1805 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像

约 1808 时，该轮船位 30°51'.41N/123°08'.36E，航向约 224°，航速约 8.1 节，两船相距约 300 米。船长俞兆平在驾驶室内操纵船舶，4 名非值班船员在驾驶室内闲聊、打电话。此时，在驾驶室前方主甲板上打电话的船员孟晓东发现本船右侧有 1 艘货船（“CAPE BRILLIANCE”轮）朝本船近距离驶来，大声呼叫“货船撞船了”。听到船员孟晓东呼叫声后，船长发现本船右侧近距离驶来的“CAPE BRILLIANCE”轮以及对方驾驶室照射过来的激光灯信号，立即使用左满舵紧急避让。



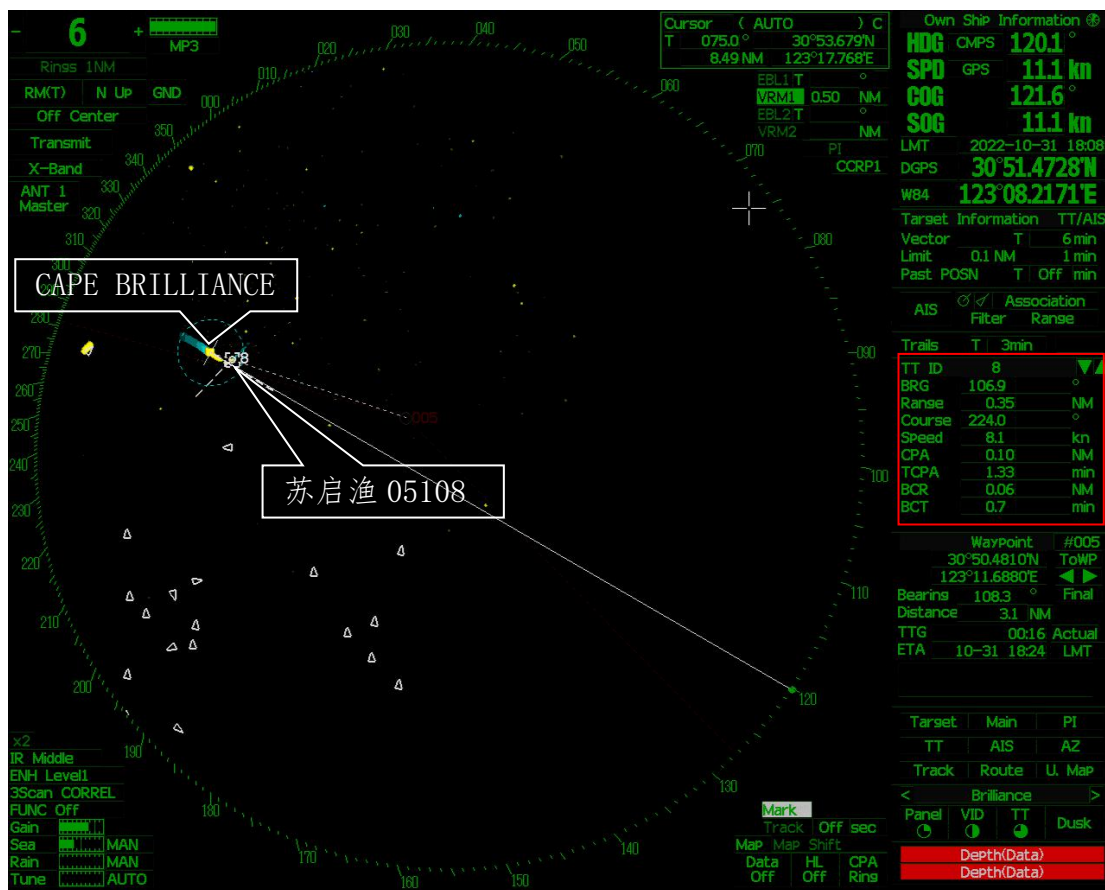


图 19 10 月 31 日 1808 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像  
 约 1808 时 16 秒，该轮驾驶室右后部位船体与“CAPE BRILLIANCE”轮船首右侧发生碰撞，船舶随即翻扣，船上 14 人全部落水。碰撞时，该轮船位 30°51′.40N/123°08′.35E，航向约 224°，航速约 8.4 节。

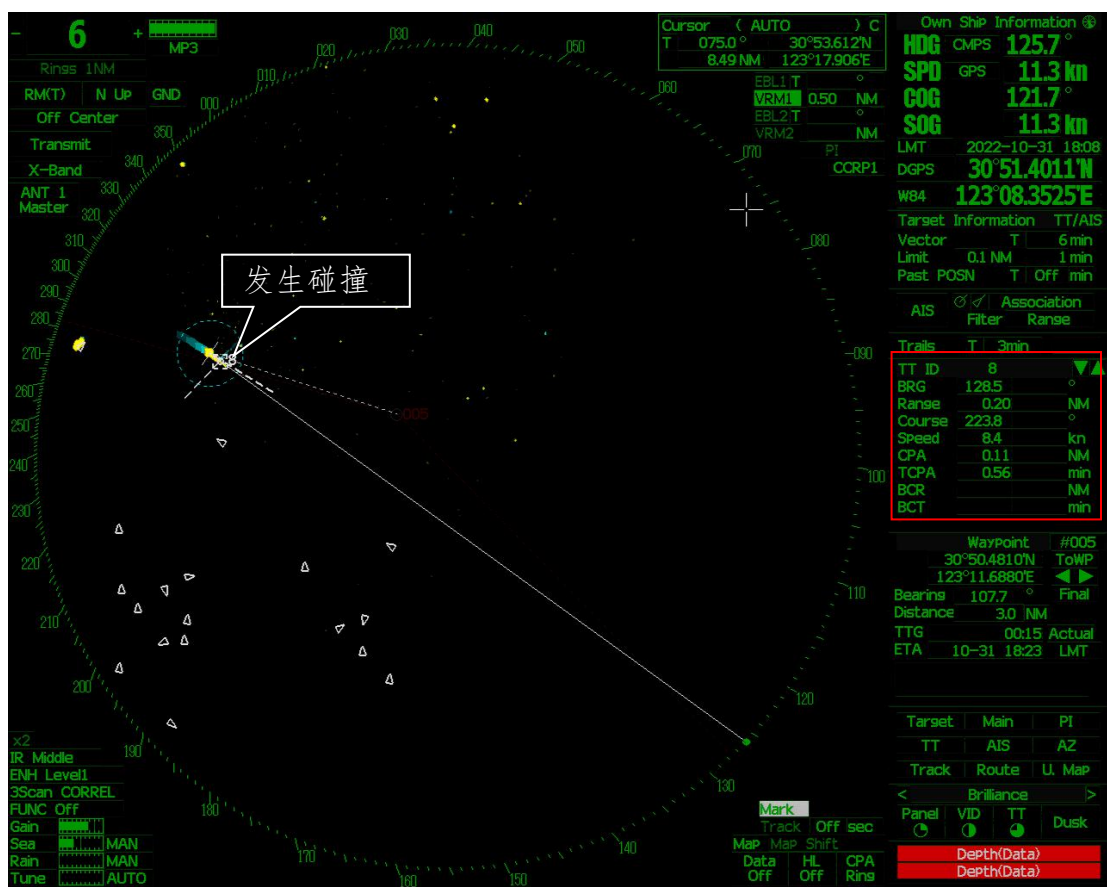


图 20 10 月 31 日 1808 时“CAPE BRILLIANCE”轮雷达图像  
 发生碰撞后，“苏启渔 05108”轮驾驶室窗户玻璃破碎，  
 船体向左侧翻，大量海水涌入，船舶沉没。船长俞兆平和右  
 侧窗户边的刘春雨被海水从驾驶室右侧窗户冲出后浮出海  
 面，甲板上的孟晓东落水后浮出海面。

约 2003 时，“苏启渔 05108”轮 3 名落水人员被附近船舶  
 “FU TAI”轮救起。

## 六、应急处置和救助情况

2022 年 10 月 31 日约 1825 时，上海海上搜救中心接报，  
 散货船“CAPE BRILLIANCE”轮与渔船“苏启渔 05108”轮在  
 长江口灯船以东约 34 海里处发生碰撞，事故造成“苏启渔  
 05108”轮沉没，船上 14 人落水，“CAPE BRILLIANCE”轮基

本无损。

接报后，上海海上搜救中心立即协调东海救助局、海军、海警、渔政等单位派力量前往现场搜救，播发航行警告；协调东海预报中心推算人员漂移轨迹。吴淞 VTS 播发安全信息广播，协调“FU TAI”轮、“沙钢之星”轮等附近商船协助搜寻。通报渔业主管部门调派附近作业渔船前往事发水域参与搜救。约 2003 时，“FU TAI”轮救起 3 名落水人员。

11 月 1 日至 2 日，进一步加大搜救力度，安排协调救助直升机、海事固定翼飞机、海事巡逻艇、救助船、海警船、军舰、渔政船、社会船舶、渔船等 30 余艘船舶参与搜寻。协调江苏海事局大马力应急拖轮“苏海 01”轮参加搜救。吴淞 VTS、洋山 VTS 加强安全信息广播播发。

11 月 3 日，“海巡 01”轮抵达现场担任指挥船，固定翼飞机、救助直升机、相关船艇等救助力量继续开展搜救行动，动态调整搜救区域，扩大搜寻范围。

11 月 4 日 1400 时，搜救行动超过 90 小时，未发现失踪人员，上海海上搜救中心终止大规模搜救行动。

## 七、事故损失情况

事故造成“苏启渔 05108”轮沉没，11 人失踪，船舶和渔获物全损。“CAPE BRILLIANCE”轮无损。

## 八、事故原因分析

本起事故发生在能见度良好的开阔水域，两船为互见中



的在航机动船。事故发生前，“苏启渔 05108”轮与“CAPE BRILLIANCE”轮形成交叉相遇局面，“苏启渔 05108”轮为让路船，“CAPE BRILLIANCE”轮为直航船。

（一）事故直接原因。

1.“苏启渔 05108”轮。

（1）未履行让路船义务。

“苏启渔 05108”轮作为交叉相遇局面中的让路船，在与直航船“CAPE BRILLIANCE”轮会遇过程中未采取任何避让行动，导致两船构成紧迫局面。两船即将发生碰撞时，该轮采取向左转向的行动，但已无法避免碰撞发生。

（2）疏忽瞭望。

“苏启渔05108”轮未使用视觉、听觉以及适合当时环境和情况的一切有效手段保持正规瞭望，直到两船即将发生碰撞时，在驾驶室前方主甲板上打电话的船员提醒下才发现在本船右前方驶近的“CAPE BRILLIANCE”轮。

（3）未采用安全航速。

“苏启渔05108”轮在与“CAPE BRILLIANCE”轮形成交叉相遇局面后，该轮一直保持约8.2节航速航行，直至两船碰撞都未采取减速、停车、倒车的避让措施。

2.“CAPE BRILLIANCE”轮。

（1）未正确履行直航船义务。

“CAPE BRILLIANCE”轮作为交叉相遇局面中的直航船，发现让路船“苏启渔 05108”轮未按规则要求采取避让行动后，在独自采取操纵行动时，未鸣放警告信号，使用自动舵连续小角度右转，直到两船即将发生碰撞前才转手操舵采取了右舵 20 的避碰行动。

## （2）疏忽瞭望。

两船相距约4.3海里时，“CAPE BRILLIANCE”轮对“苏启渔05108”轮的雷达回波进行了捕捉标绘，但此后未能进行系统的雷达观察，在本船独自采取向右转向的操纵过程中，未发现“苏启渔05108”轮航向逐步向左发生偏转的情况。

## （3）未采用安全航速。

“CAPE BRILLIANCE”轮在与“苏启渔 05108”轮形成交叉相遇局面后，该轮一直保持约 11 节航速航行，直至两船碰撞都未采取减速、停车、倒车的避让措施。

## （二）事故间接原因。

### 1.“苏启渔 05108”轮。

（1）“苏启渔 05108”轮航行时，4 名非值班船员在驾驶室内闲聊、打电话等行为影响了驾驶员的值班瞭望和航行操纵。

（2）“苏启渔 05108”轮事故航次只配备 1 名驾驶员，长时间的航行操纵和作业会导致驾驶员的疲劳和注意力不集中。

## 2.“CAPE BRILLIANCE”轮。

(1) “CAPE BRILLIANCE”轮大副与三副航行交接内容不充分，未能对航行和安全设备的工作状况、附近船舶的位置及动态、操纵主机的程序等事项进行交接。

(2) “CAPE BRILLIANCE”轮三副在避让行动时，未采取减速、停车、倒车的避让措施，其错误地认为船舶定速航行时驾驶室操纵主机需要船长和轮机长协商同意。

## 九、责任认定

本起事故是两艘在航机动船在能见度良好的开阔水域发生的互有责任的水上交通事故。

“苏启渔 05108”轮未履行让路船义务、疏忽瞭望、未采用安全航速，该行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条<sup>1</sup>、第六条<sup>2</sup>、第八条第 1 款<sup>3</sup>、第十五条<sup>4</sup>、第十六条<sup>5</sup>的规定；未遵守航行值班制度，该行为违反了《渔业船舶航行值班准则（试行）》第三条第 2 和 3 款<sup>6</sup>的规定；未按规定配

---

<sup>1</sup> 《1972 年国际海上避碰规则》第五条瞭望

每一船在任何时候都应使用视觉、听觉以及适合当时环境和情况的一切有效手段保持正规的瞭望，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

<sup>2</sup> 《1972 年国际海上避碰规则》第六条安全航速

每一船在任何时候都应以安全航速行驶，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。

<sup>3</sup> 《1972 年国际海上避碰规则》第八条避免碰撞的行动

1. 为避免碰撞所采取的任何行动，如当时环境许可，应是积极的，应及早地进行和充分注意运用良好的船艺。

<sup>4</sup> 《1972 年国际海上避碰规则》第十五条交叉相遇局面

当两艘机动船交叉相遇致有构成碰撞危险时，有他船在本船右舷的船舶应给他船让路，如当时环境许可，还应避免横越他船的前方。

<sup>5</sup> 《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，应尽可能及早地采取大幅度的行动，宽裕地让清他船。

<sup>6</sup> 《渔业船舶航行值班准则（试行）》第三条 船长应当保证：

备船员，该行为违反了《中华人民共和国渔业船员管理办法》第十七条<sup>7</sup>的规定。

“CAPE BRILLIANCE”轮未正确履行直航船义务、疏忽瞭望、未采用安全航速，该行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条、第六条、第八条第 2 和 5 款<sup>8</sup>、第十七条第 2 款<sup>9</sup>、第三十四条第 4 款<sup>10</sup>的规定；未严格执行航行交接班制度和不熟悉主机操纵程序，该行为违反了《1978 年海员培

- 
1. 所有值班人员必须由持有相应适任证书的职务船员担任；
  2. 除航行值班人员外其他人员不得随意进入驾驶室；
  3. 所有值班人员上岗前必须经过充分休息，不能因值班人员疲劳而影响航行安全；
  4. 在航行期间值班人员不得饮酒；
  5. 不得安排正在值班的值班人员从事与值班无关的事项。

<sup>7</sup> 《中华人民共和国渔业船员管理办法》第十七条

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）。内陆渔业船舶船员最低配员标准由各省级人民政府渔业主管部门根据本地情况制定，报农业农村部备案。

<sup>8</sup> 《1972 年国际海上避碰规则》第八条避免碰撞的行动

2. 为避免碰撞而作的航向和（或）航速的任何变动，如当时环境许可，应大得足以使他船用视觉或雷达观测时容易察觉到；应避免对航向和（或）航速作一连串的小变动。

5. 如需为避免碰撞或留有更多的时间来估计局面，船舶应当减速或者停止或倒转推进器把船停住。

<sup>9</sup> 《1972 年国际海上避碰规则》第十七条直航船的行动

2. 当规定保持航向和航速的船，发觉本船不论由于何种原因逼近到单凭让路船的行动不能避免碰撞时，也应采取最有助于避碰的行动。

<sup>10</sup> 《1972 年国际海上避碰规则》第三十四条操纵和警告信号

4. 当互见中的船舶正在互相驶近，并且不论由于任何原因，任何一船无法了解他船的意图或行动，或者怀疑他船是否正在采取足够的行动以避免碰撞时，存在怀疑的船应立即用号笛鸣放至少五声短而急的声号以表示这种怀疑。该声号可以用至少五次短而急的闪光来补充。

训、发证和值班标准国际公约》附则马尼拉修正案第 4-1 部分第 22 款<sup>11</sup>的规定。

基于事故双方的过失对本起碰撞事故发生所起的作用及过错程度，认定“苏启渔 05108”轮在本起事故中负主要责任，“CAPE BRILLIANCE”轮负次要责任。

## 十、调查发现的问题

### （一）船舶存在的问题。

#### 1.“苏启渔 05108”轮。

（1）“苏启渔 05108”轮船上有 3 套 AIS 设备，其中，1 套为原厂配备的 AIS 设备，处于开启状态；另外 2 套为自行购置 AIS 设备（1 套显示船名“辽养渔 XXX”，航行时处于开启状态，抵港后关闭；另 1 套备用）。该行为违反了《农业农村部办公厅关于加快推进渔船“插卡式 AIS”试点工作的通知》<sup>12</sup>中“及时清理拆除渔船上非标准 AIS 设备，确保每艘渔船只装备一套设备，使用一个九位码”的要求。

<sup>11</sup> 《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》附则马尼拉修正案第 4-1 部分第 22 款接班的高级海员须亲自弄清以下有关情况：

1. 船长对船舶航行有关的常规命令和其他特别指示；
2. 船位、航向、航速和船舶吃水；
3. 当时和预报的潮汐、潮流、气象和能见度以及这些因素对航向和航速的影响；
4. 当主机在驾驶台控制时操纵主机的程序；以及
5. 航行局面，包括但不限于：
  - 5.1. 正在使用或在值班期间有可能使用的所有航行和安全设备的工作状况；
  - 5.2 电罗经和磁罗经的误差；
  - 5.3 看到或知道附近船舶的位置及动态；
  - 5.4 在值班期间可能会遇到的有关情况和危险；以及船舶横倾、纵倾、水的密度及船体下坐可能对龙骨下富裕水深的影响。

<sup>12</sup> 《农业农村部办公厅关于加快推进渔船“插卡式 AIS”试点工作的通知》要求：

要进一步强化“插卡式 AIS”设备更换实施管理，及时清理拆除渔船上非标准 AIS 设备，确保每艘渔船只装备一套设备，使用一个九位码。

(2)“苏启渔 05108”轮事故航次缺少 3 名职务船员，分别是 1 名二级船副、1 名助理船副和 1 名三级轮机长，并有 1 名无证人员在船工作。该行为违反了《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四条<sup>13</sup>和第十七条的规定。

## 2.“CAPE BRILLIANCE”轮。

“CAPE BRILLIANCE”轮左侧 X 波段雷达 CPA 报警设置 0.1 海里，TCPA 报警设置 1 分钟；右侧 S 波段雷达 CPA 报警设置 0.3 海里，TCPA 报警设置 12 分钟。该行为不满足该轮体系文件《驾驶台当值注意事项》3.3 中关于交通繁忙水域最小 CPA0.5 海里、TCPA15 分钟的要求。

## (二) 相关单位和人员存在的问题。

### 1.启东市安顺渔业服务专业合作社。

“苏启渔 05108”轮变更互助保险单的船员信息显示，该轮船上 3 名职务船员（二级船副俞其平、助理船副王祖恩、三级轮机长任存先）变更为 3 名普通船员（郝立文、李仕双、杨刚）。启东市安顺渔业服务专业合作社在为该轮办理《互助保险批改单》时，未核实变更船员的持证情况。该行为不满足该合作社关于《渔业安全生产检查制度》第三条第 2 款<sup>14</sup>的要求。

---

<sup>13</sup> 《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四条

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。

<sup>14</sup> 《渔业安全生产检查制度》第三条

2. 检查渔船、船员持证情况。主要是检查渔船检验证书、渔船登记证书、渔业捕捞许可证和职务船员证书是否齐全有效，从业人员是否全员足额参加渔业互助保险。

## 2.裕民（厦门）国际船舶管理有限公司。

裕民（厦门）国际船舶管理有限公司对“CAPE BRILLIANCE”轮船员交接班制度、船员主机操纵程序、雷达危险报警设置等方面培训不到位。该行为不符合《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》6.4<sup>15</sup>的有关要求。

## 3.俞兆平与卢友生。

（1）“苏启渔 05108”轮出租人卢友生与承租人俞兆平签订了船舶租赁协议，双方约定“苏启渔 05108”轮以光船条件出租给俞兆平，承租人俞兆平为该轮实际控制人。但是，“苏启渔 05108”轮的出租人和承租人均未向船籍港登记机关办理光船租赁登记，也未办理捕捞许可证注销手续。该行为违反了《中华人民共和国渔业船舶登记办法》第六章第三十条<sup>16</sup>的规定。

---

<sup>15</sup> 《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》

6.4 公司应当保证与其安全管理体系有关的所有人员充分理解有关法规、规定、规则和指南。

<sup>16</sup> 《中华人民共和国渔业船舶登记办法》第六章第三十条

中国籍渔业船舶以光船条件出租给中国籍公民或法人的，出租人和承租人应当共同填写渔业船舶租赁登记申请表，向船籍港登记机关申请办理光船租赁登记，并提交下列材料：

（一）承租人的户口簿或企业法人营业执照；

（二）渔业船舶所有权登记证书、渔业船舶国籍证书、渔业船舶检验证书和渔业船舶航行签证簿；

（三）租赁合同；

（四）租赁捕捞渔船和捕捞辅助船的，提交出租人所在地渔业行政主管部门出具的捕捞许可证注销证明、承租人所在地渔业行政主管部门同意租赁渔业船舶的证明文件；租赁远洋渔业船舶或者跨省租赁渔业船舶的，还应当经出租人和承租人双方所在地省级人民政府渔业行政主管部门同意后报农业部批准；

（五）渔业船舶已设定抵押权的，提供抵押权人同意出租该渔业船舶的证明文件；

（六）农业部规定的其他材料。

登记机关准予登记的，应当将租赁情况载入渔业船舶所有权登记证书和国籍证书，并向出租人和承租人核发渔业船舶租赁登记证书各一份。

(2) 2022 年 9 月 13 日，船长俞兆平在船舶离开大洋港前更换了 2 名船员，随后又在沈家门和衢山岛先后两次更换船员，将 3 名职务船员替换为 3 名普通船员，并增加了 1 名无证人员。经调查发现，该轮自 2022 年 9 月 20 日至 10 月 19 日，在“江苏渔港通”平台多次进行进出港报告，但是报港船员信息均使用 9 月 13 日安全检查时的船员名单。该行为违反了《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<sup>17</sup>的规定。

### (三) 相关管理部门存在的问题。

启东市农业农村局未及时发现“苏启渔 05108”轮未按规定配备船员、聘用无证船员上船工作等违法行为，日常监管不力。

## 十一、处理建议

### (一) 建议追究刑事责任的人员。

在本起事故中，“苏启渔 05108”轮作为交叉相遇局面中的让路船，该轮船长俞兆平未履行让路船义务、疏忽瞭望、未采用安全航速，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条、第六条、第八条第 1 款、第十五条、第十六条和《中华人民共和国海上交通安全法》第三十五条第 2 款<sup>18</sup>的规定，

---

<sup>17</sup> 《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

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。

<sup>18</sup> 《中华人民共和国海上交通安全法》第三十五条第 2 款 船舶航行、停泊、作业时，应当遵守相关航行规则，按照有关规定显示信号、悬挂标志，保持足够的富余水深。



造成重大人员伤亡事故和经济损失，在本起事故中负有主要责任，涉嫌违反《中华人民共和国刑法》第一百三十三条<sup>19</sup>的规定，建议移送司法机关调查处理。

## （二）相关企业和人员的处理建议。

1.“苏启渔 05108”轮未履行让路船义务、疏忽瞭望、未采用安全航速，该行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条、第六条、第八条第 1 款、第十五条、第十六条的规定，导致与“CAPE BRILLIANCE”轮发生碰撞事故，依据《中华人民共和国海上交通安全法》第一百零三条第十三项<sup>20</sup>，建议洋山港海事局对俞兆平予以行政处罚。

2.船长俞兆平在“苏启渔 05108”轮进出港报告时，未如实报告船上人员信息，该行为违反了《农业农村部关于施行渔船进出渔港报告制度的通告》第三条的规定，建议南通市农业农村局进行处理。

船舶经营人俞兆平未按规定为“苏启渔 05108”轮事故航次配备合格适任的船员，缺少 1 名二级船副、1 名助理船副

---

<sup>19</sup> 《中华人民共和国刑法》第一百三十三条 违反交通运输法规，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。

<sup>20</sup> 《中华人民共和国海上交通安全法》第一百零三条

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，对违法船舶的所有人、经营人或者管理人处二万元以上二十万元以下的罚款，对船长、责任船员处二千元以上二万元以下的罚款，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。

和 1 名三级轮机长共 3 名职务船员，聘用无证人员 1 名上船工作，该行为违反了《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四条和第十七条的规定，建议南通市农业农村局进行处理。

3. “苏启渔 05108”轮在签订光船租赁协议后，出租人卢友生与承租人俞兆平未按规定办理光船租赁登记，该行为违反了《中华人民共和国渔业船舶登记办法》第六章第三十条的规定，建议江苏渔港监督局进行处理。未按规定注销捕捞许可证，该行为违反了《中华人民共和国渔业船舶登记办法》第六章第三十条的规定，建议南通市农业农村局进行处理。

4. “CAPE BRILLIANCE”轮未正确履行直航船义务、疏忽瞭望、未采用安全航速，该行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条、第六条、第八条第 2 和 5 款、第十七条第 2 款、第三十四条第 4 款的规定，以及未严格执行航行交接班制度，该行为违反了《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》附则马尼拉修正案第 4-1 部分第 22 款的规定，导致与“苏启渔 05108”轮发生碰撞事故，建议洋山港海事局对船舶、船长黄辉智和责任船员三副刘延灵予以行政处罚。

5. “CAPE BRILLIANCE”轮大副胡乃强未严格执行航行交接班制度，违反了《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》附则马尼拉修正案第 4-1 部分第 22 款的规定，建议

洋山港海事局对其予以行政处罚。

6.裕民（厦门）国际船舶管理有限公司对“CAPE BRILLIANCE”轮船员交接班制度、船员主机操纵程序、雷达危险报警设置等方面培训不到位，违反了《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》6.4的有关要求，建议上海海事局将事故相关情况通报厦门港口管理局和新加坡海事港口局。

### （三）相关管理部门的处理建议。

启东市农业农村局未及时发现“苏启渔 05108”轮未按规定配备船员、聘用无证船员上船工作等违法行为，日常监管不力，建议启东市人民政府进行处理。

## 十二、安全管理建议

### （一）裕民（厦门）国际船舶管理有限公司。

督促所属船舶认真遵守《1972 年国际海上避碰规则》，在避让渔船时，警惕渔船近距离的不协调行动而发生碰撞。加强船员的操作技能培训，督促船员熟悉驾驶室助导航设备和主机的操作，正确设置雷达量程和报警参数。公司加强监控船舶交接班制度的执行情况，督促船舶严格执行相关国际公约和公司体系文件中有关交接班制度的要求。

### （二）南通市农业农村局。

1.部分渔船通过签订船舶租赁协议，长期在其他渔区（外省市）从事捕鱼作业。这些渔船通常未向船籍港登记机关办

理光船租赁登记。渔船船籍港渔政部门缺乏对此类异地捕鱼渔船的安全监管，异地靠泊港渔政管理部门对此类渔船的动态信息掌握不全面，造成此类渔船长期脱离监管，安全问题突出。建议南通市农业农村局对辖区渔船的租赁和跨渔区作业情况开展排查，研究制定安全监管措施，避免形成监管盲区。

2.渔船存在配员不足、驾驶室值班制度不落实、船员技能不足、聘用无证人员等现象。建议南通市农业农村局加强渔船配员、航行值班、助导航设备操作、操纵避碰技能等方面的安全监管和船员技能培训。

3.渔船AIS存在“船码不符、一船多码”和船上AIS信息无法被他船接收等问题。建议南通市农业农村局加强渔业无线电执法检查，整治不按标准配备、私自拆卸、故意关闭通导设备，擅自篡改电台识别码，违规套用其他船舶电台识别码等突出问题，及时清理拆除渔船上非标准AIS设备，确保每艘渔船只装备一套设备，使用一个九位码。

4.建议南通市农业农村局加强对所辖渔业服务专业合作社日常运营的管理和指导，督促合作社通过渔业互助保险信息和“江苏渔港通”平台核查船员信息和持证情况，并及时报告相关情况。