# 舟山“12·13”“浙普渔运98785”船与“浙椒机915”船碰撞事故调查报告

## 1.事故简况

2018年12月13日1822时左右，舟山普陀籍渔船“浙普渔运98785”船空载由舟山沈家门驶往象山石浦，航经双屿门南口水域时与北上台州籍干货船“浙椒机915”船发生碰撞（概位29°42′.7N/122°02′.3E），事发后“浙普渔运98785”船驶离现场，事故造成“浙椒机915”船沉没，1名船员死亡，构成一般等级水上交通事故。

## 2.专业术语和标准用语标示

AIS:Automatic identification System，自动识别系统。

VTS:Vessel Traffic Services，船舶交通管理系统。

## 3.事故调查情况

在组织力量搜救的同时，舟山沈家门海事处第一时间成立调查组，并对肇事船舶进行排查。最终追查到肇事的“浙普渔运 98785”船，并认定该船与“浙椒机 915”发生碰撞并肇事逃逸的事实。期间，对“浙普渔运 98785”船相关人员以及“浙椒机 915”船 1 名幸存船员进行调查，共制作调查询问笔录 4 份，获取相关书面材料 19 余份，并调取了 AIS、VTS 数据。通过对证据材料进行分析， 现已基本查清了事故发生的经过和原因。

### 3.1 “浙普渔运98785”船

事故调查报告公开专用

**3.1.1船舶概况**

船籍港：普陀　　船舶类型:收鲜船

总吨：115　　净吨：64

总长：29.59米　　型宽：6.00米　　型深：2.85米

主机数量/功率：1/202KW

建造地点/建成日期：石浦造船厂/1995年4月15日;

船舶所有人/地址：曾*峰/普陀区东港海印路266弄23号园景公寓3幢605室;

该船持有舟山市普陀渔港监督签发的《船舶国籍证书》及舟山渔业船舶检验局签发的《渔业船舶检验证书》，证书均有效。

2018 年 12 月 7 日，鲍*君与曾*峰签订《渔船买卖协议》，13 日在沈家门海军码头附近水域对该船进行交付,但直至事发时未办理船舶所有权变更手续。

**3.1.2船员情况**

根据《中华人民共和国渔业船员管理办法》规定,该船需配备二级船长,二级船副和三级轮机长各1名。该船本航次共配备2名船员，配员不满足《中华人民共和国渔业船员管理办法》规定的最低安全配员要求。事发时鲍*君负责船舶操纵，水手周*才在驾驶室与鲍某君闲聊。

鲍*君，船长，浙江象山石浦人，1965年12月出生，持有宁波渔港监督局签发，船舶长度小于45米有限航区渔船二级船副证书，证书编号**，有效期至2022年10月8日。

事故调查报告公开专用

具有同类型渔业船舶大副资历约10年。

周*才，水手，浙江象山石浦人，1964年1月出生，未持有有效渔业船舶职务船员适任证书。

**3.2“浙椒机915”船**

**3.2.1船舶概况**

船籍港：台州　　船舶类型:干货船

总吨：299　　净吨：167　　参考载重吨：310吨

总长：47.40米　　型宽：7.70米　　型深：3.27米

主机数量/功率：1/202KW

建造地点/建成日期：台州市江北船舶修造厂/2001年11月1日

船舶所有人/地址：台州市椒江**航运有限公司等/台州市椒江区**;

船舶经营人/地址：台州市椒江**航运有限公司/台州市椒江区**;

该船持有台州海事局签发的《船舶所有权登记证书》、《船舶国籍证书》、《最低配员证书》，持有浙江省船舶检验局台州检验处签发的《海上货船适航证书》,证书均有效。

**3.2.2船员情况**

根据《船舶最低安全配员证书》要求,该船最低配员要求为船长,轮机长和水手各1名,该船本航次共配备2名船员，均未持有有效的职务证书,配员不满足该船最低安全配员要求。事发时船

事故调查报告公开专用

长周某华（在本起事故中死亡）负责驾驶台船舶操纵，轮机长李某朝在驾驶台值班了望。

李*朝，浙江台州临海人，1968年1月出生，任职轮机长。自2006年起到该船任职，负责管理船舶，并担任该船轮机长。

周*华，浙江台州临海人，1975年7月出生，任职该船船长。

## 4. 环境因素调查

### 4.1气象水文情况

根据气象预报及当事人员陈述：事发时事发水域北到东风5-6级阵风7级，能见度良好，落潮流。

### 4.2事发水域通航环境状况

事发水域位双屿门南口鸦鹊礁附近水域，双屿门水道作为舟山西航路一部分，长约4 海里，宽约0.8海里， 最窄处约0.4海里，该水道以中、小型船舶为主，通航环境复杂，船舶通航密度较大,具有典型的狭水道特征。上双峙灯桩西侧多礁屿，一般不通航，事发当时，双屿门水道助航标志正常。

按照《浙江沿海及主要港口航行指南（2008年版）》推荐航法，船舶在以下推荐航线两侧航行（下图）。

事故调查报告公开专用

## 5. 重要事故要素的认定

### 5.1“浙普渔运98785”船肇事船的认定

（1）根据“浙椒机915”船轮机长李某朝陈述，船舶南下驶离，且肇事船名中有“浙普渔*****”字样。

（2）2018年1月14日1830时左右，调查人员在象山鹤浦镇后龙头村滩涂查获“浙普渔运98785”船，经现场勘查，“浙普渔运98785”船艏水线处艏柱两侧船板切割后换新，新涂油漆，船艏左侧水线上面有油漆擦痕损伤。

（3）“浙普渔运98785”船长鲍某君承认在2018年12月13 日1822时左右通过双屿门与“浙椒机915”船发生碰撞。

综上，认定该起事故肇事船舶是“浙普渔运98785”船。

### 5.2“浙普渔运98785”船存在肇事逃逸行为认定

（1）13日1822时左右与“浙椒机915”船发生碰撞，期间鲍某君指令周某才到船艏检查破损情况，随后鲍*君操纵倒车退出，稍作停顿后，驶离事故现场。

事故调查报告公开

（2）“浙普渔运98785”船发生碰撞后，鲍某君未采取察看损害情况、事故报告和实施救助等措施，擅自驶离事发水域。

（3）驶离事故现场后，“浙普渔运98785”船停泊在象山鹤浦镇后龙头村滩涂。14日上午鲍某君指示他人对破损处切割换新，并擅自处理废旧钢板。

综上，“浙普渔运98785”船在明知与“浙椒机915”船发生碰撞事故后不报告、不施救，擅自驶离事发水域，存在肇事逃逸行为。

## 6. 事故经过

本事故经过根据相关人员调查询问笔录、陈述及事故双方VTS记录整理

### 6.1“浙普渔运98785”船

2018 年 12 月 13 日 1540 时左右，“浙普渔运 98785”船空载由舟山沈家门渔港海军码头附近水域开航驶往象山石浦。鲍*君负责船舶操纵，驾驶台开启雷达1台，量程1.5海里，艏向上偏心显示。

1741 时左右，航经六横龙山船厂西北侧水域，船位 29°48′.0N/122°04′.4E，航向 212 度，航速 7.8 节，调整航向至 205 度左右，驶入双屿门航道。

1813 时左右，右舷通过上双峙灯桩，船位 29°44′.0N/122°02′.5E，航向 205 度，航速 9.3 节。鲍某君发现前方船舶在闪灯，通过肉眼观察在本船船艏左前方有一来船

事故调查报告公开专用

（后证实为“浙椒机 915”船），当时距离约 2.0 海里。

1816 时左右，船位 29°43′.5N/122°02′.5E，航向 210 度，航速 9.2 节，两船相距约 1.4 海里，方位 191 度。

1818 时左右，船位 29°43′.3N/122°02′.4E，航向 189 度，航速 9.5 节左右。

1821 时左右，船位 29°42′.9N/122°02′.3E，航向 187 度，航速 9.5 节，两船相距约 0.2 海里，来船方位 190 度。鲍某君先后采用向右、向左转向等紧急避让措施。

1822 时左右，“浙普渔运 98785”船艏与“浙椒机 915”船左舷前部发生碰撞。碰撞发生后，即退出，随后驶离现场。

**6.2“浙椒机915”船**

2018 年 12 月 13 日 1200 时左右，“浙椒机915”船满载石子由宁波象山爵溪宕口开航计划前往上海浏河。1330 时左右，船位 29°34′.5N/122°00′.8E 锚泊候潮。

1642 时左右起锚航行，航向 006 度，航速 4.5 节，船长周强华负责船舶操纵，轮机长李*朝在驾驶室，驾驶台开启雷达 1 台，量程 1.5 海里，艏向上偏心显示，开启航行灯。

1813 时左右，航经鸦鹊礁西南水域，船位 29°41′.9N/122°02′.2E，航向 005 度，航速 5.1 节，李某朝发现来船（后证实为“浙普渔运 98785”）在本船正前方，距离约 2.0 海里，并用激光灯提醒来船。

事故调查报告公开专用

1814 时左右，船位 29°42′.0N/122°02′.2E，航向 018 度，航速 5.0 节。

1816 时左右，船位 29°42′.2N/122°02′.2E，航向 012 度，航速 5.2 节，此时与来船相距约 1.4 海里，方位 011 度。

1819 时左右，右舷通过鸦鹊礁灯桩，航向 004 度，航速 5.4 节，此时两船距离约 0.7 海里，方位 007 度。

1821 时左右， 船位 29°42′.6N/122°02′.3E，航向 246°，航速 5.5 节，两船相距约 0.2 海里，来船方位 010 度。

1822 时左右，与“浙普渔运 98785”船发生碰撞，碰撞时航向 010 度，随即停车。轮机长李某朝奔向船艏，发现海水已涌入货舱，船舶出现左倾船艏下沉。船长在驾驶台用探照灯照射肇事船并呼救，发现肇事船已驶离，即采取进车，准备驶向风水礁附近冲滩自救，此时主甲板左侧已浸没海水。

随后，船舶船艏下沉左倾加剧，即采取弃船逃生。

1833 时左右，“浙椒机 915”船左舷货舱进水沉没。

**7. 应急处置及搜救情况**

接报后，舟山市海上搜救中心立即启动应急预案，协调组织力量开展人员搜救和应急处置工作，指令“海巡 0745” “海巡 07008” “浙港航巡 1106” “东海救 118” “海警 33051”，并协调“和谐拖 8”“和谐拖 16”、普陀风电项目工程船等附近船舶前往现场开展搜救，同时协调地方力量搜寻下落不明人员，

事故调查报告公开专用

并发布沉船航行警告，13 日 2029 时左右，李*朝被“浙鄞渔11378”救起。

2019 年 1 月 4 日,通过沉船打捞发现遇难人员周*华遗体。

## 8. 事故损失情况

事故造成“浙椒机915”船沉没，随船货物全部灭失，1名船员死亡，“浙普渔运98785”船船艏水线处艏柱两侧船板变形破损。

## 9. 事故原因分析

本起事故发生在双屿门南口水域，船舶操纵水域狭小，适用《1972年国际海上避碰规则》第九条狭水道条款。

### 9.1“浙普渔运98785”船的过失

**（1）未靠近其右舷的双屿门水道的外缘行驶**

从鲍某君通过目视发现来船时两船相距约2海里，至碰撞前1分钟，“浙普渔运98785”船始终靠近本船左舷的双屿门水道外缘行驶。违反了《1972年国际海上避碰规则》第九条的规定。

**（2）了望疏忽，未能对来船动态及可能存在的碰撞危险作出充分估计**

鲍某君通过目视发现来船时两船相距约2海里，但未对来船保持连续系统观测，未对两船的会遇局面做出判断，直至碰撞前1分钟才意识到危险而采取措施，导致未能及早采取避让措施。违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条、第七条的规定。

**（3）未积极地及早地采取避让行动**

“浙普渔运98785”未积极地及早地采取避让行动，直至两

事故调查报告公开专用

船相距约0.2海里，才采取向右向左转向避让，导致了碰撞事故的发生。违反了《1972年国际海上避碰规则》第八条的规定。

**（4）“浙普渔运98785”船碰撞后采取措施不当**

发生碰撞后，较短时间内，“浙普渔运98785”船倒车脱离“浙椒机915”船，未采取救助措施驶离事故现场，造成了事故损害的扩大。

**9.2 “浙椒机915”船的过失**

**（1）了望疏忽，未能对来船可能存在的碰撞危险作出充分估计**

“浙椒机915”船驾驶员通过目视发现来船时两船相距约2 海里，但未对来船保持连续系统观测，未对两船的会遇局面做出判断，导致未能及早采取避让措施。违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条、第七条的规定。

**（2）未注意运用良好船艺积极地及早地采取避让行动**

VTS资料显示，“浙椒机915”船未充分注意运用良好船艺，在两船相距仅0.7海里时，先后采取了大幅度向左转向和向右转向最终导致了碰撞。违反了《1972年国际海上避碰规则》第八条的规定。

## 10. 事故结论

本起事故是因双方不遵守《1972年国际海上避碰规则》、《中华人民共和国海上交通安全法》的相关规定，互有过失而引起的责任事故。比较双方过失程度和事故因果关系，“浙普渔运98785”船对本起事故负主要责任，“浙普渔运98785”船长鲍*君为本起事故的主要责任者，“浙椒机915”船对本起事故负次要责任，“浙椒机915”船长周*华为本起事故的次要责任者。

事故调查报告公开专用

## 11. 事故调查机构

中华人民共和国舟山六横海事处

事故调查报告公开专用