

舟山“9·5”“JI SHUN 16”轮自沉事故 调查报告

1.事故简况

2019年9月5日2100时左右，多哥籍杂货船“JI SHUN 16”轮从台湾基隆开往韩国济州，在舟山大西寨岛南侧海域沉没（沉船位置30°11'3N/122°29'3E），所载48个（96TEU）冷藏集装箱全部漂失，无人员伤亡。构成一般等级水上交通事故。

2.专业术语和标准用语标示

- (1) DOC: Document Of Compliance, 符合证明;
- (2) SMC: Safety Management Certificate, 安全管理证书;
- (3) IMO: International Maritime Organization, 国际海事组织。

3.调查取证情况

本起事故由舟山岱山海事处成立事故调查组开展调查。调查组围绕事发水域气象海况、航行值班、事故经过、船舶所有、经营及管理情况等方面开展了调查取证。

该轮沉没时，船上除船舶证书外其他证书、日志等资料均随船丢失；且调查期间，该轮船舶管理人 FINEWAY MARINE SERVICE CO.LIMETED 拒绝接受调查，光船承租人 LIANFA INTERNATIONAL NAVIGATION CO.,LTD（联发国际航运有限公司）仅委托一代理人接受调查，但该受托代理人也未能提供该轮船员的职务证书资料。

3.1 船舶资料

船名：JI SHUN 16

曾用名：吉航 58

船长 82.8 米

船宽：13.2 米

型深：7.6 米

主机功率：735 千瓦

总吨：2373

净吨：1310

IMO 编号：8342349

船舶呼号：5VHL8

船籍港：LOME（多哥洛美）

船舶类型：杂货船

货舱个数：2 个

造船地及建造时间：中国/2003 年 1 月 20 日

船舶所有人：福建宁德霞浦县三沙镇三澳村/康*

光船承租人：LIANFA INTERNATIONAL NAVIGATION
CO.,LTD

船舶管理人：FINEWAY MARINE SERVICE CO.LIMETED

查阅该轮船舶证书，除油污损害民事保险证书及残骸清除保险证书过期外，其他船舶证书均为临时证书，证书齐全有效。但光船承租人 LIANFA INTERNATIONAL NAVIGATION CO.,LTD（联发国际航运有限公司）向调查组提供了该船新的油污损害民事保险单（蓝卡）及残骸清除保险单（蓝卡）扫描件，有效期为 2019 年 7 月 1 日至 2020 年 5 月 29 日止，但未提供新的保险证书。

3.2 船舶所有权及船舶租赁情况

2019 年 3 月 25 日福建宁德霞浦县三沙镇三澳村民康*向泉

州吉航海运有限公司购得该船（原船名“吉航 58”）。

2019 年 4 月，该轮进船厂修理。

2019 年 4 月 25 日该轮变更船名为“吉顺 16”（英文名“JI SHUN 16”），并办理了所有权变更手续。

2019 年 5 月 20 日，康*将该轮以光船租赁的形式光租给 LIANFA INTERNATIONAL NAVIGATION CO.,LTD（联发国际航运有限公司）。光租期间，联发国际航运有限公司实际负责该轮日常经营和管理。

3.3 光船承租人情况

根据该公司注册证书显示，LIANFA INTERNATIONAL NAVIGATION CO.,LTD 成立于 2019 年 3 月 12 日，注册地为塞舌儿共和国（非洲），注册资本 100 万美元。法定代表人黄*发（中国台湾籍）。

3.4 船舶管理人情况

根据 DOC 证书显示，该船管理公司为 FINEWAY MARINE SERVICE CO. LIMITED。公司号码：6065624。公司地址为 UNIT 17 ON THE 9TH FLOOR OF TOWER A, MANDARIN PLAZA, 14 SCIENCE MUSEUM ROAD KOWLOON, HONG KONG。

管理公司 FINEWAY MARINE SERVICE CO. LIMITED 于 2019 年 2 月 9 日取得多哥共和国政府签发的 DOC，有效期至 2020 年 10 月 27 日，并服从于年度审核。“JI SHUN16”轮于 2019 年 5 月 29 日取得临时 SMC，有效期至 2019 年 11 月 28 日。

3.5 船员情况

根据该轮最低安全配员证书要求，该船需配备船长、轮机长、大副各一名，值班水手和值班机工各两名，普通水手一名。该船实际共有 14 名船员，其中缅甸籍船员 12 名，台湾籍船员 2 名。经调查，船员自称均持有有效的船员职务证书，但均未提供证书及证明材料，具体持证情况无法核实。

其中 KHINE* HTTUM，男，缅甸籍，自称船长，1980 年 7 月 15 日出生，2019 年 5 月 24 日到该轮任职，据其自述有 18 年的海员资历，其中船长资历 3 年。事发时在驾驶台值班。。

翁*谅，男，中国台湾籍，自称翻译。1956 年 12 月 28 日出生，2019 年 7 月 9 日到该船任职，负责日常公司、港口和该船之间的电话联络。

3.6 船体基本结构

该轮系单壳双层底尾机型结构，设有两个货舱。货舱底部双层底结构作为压载舱，每个货舱底部设置左右对称 4 个压载舱。

4. 气象海况及通航环境情况

4.1 气象海况

根据舟山市气象台 9 月 5 日 17 时发布的舟山沿海气象预报，当日 16 时 13 号台风“玲玲”已位于舟山定海南到东南方向大约 620 公里的洋面上，并朝偏北方向移动（路径向舟山外海靠近），台风近中心最大风力有 16 级。受其影响，9 月 5 日夜里舟山沿海东北风 6-7 级阵风 8 级增强到 7-8 级阵风 9 级，沿海海面风浪

5 级。

事发时能见度良好，落潮流，流向偏东，流速约 2 节。

4.2 通航环境情况

大西寨岛是舟山海域中街山列岛的重要组成部分。中街山列岛位于舟山群岛东部，呈东西走向，介于岱衢洋和黄大洋之间，南北两侧无遮蔽，大风影响期间涌浪较大。

事发水域海图水深约 17 米。

5.事故经过

2019 年 9 月 1 日约 0000 时，“JI SHUN 16”轮载 48 个 40 英尺冷藏集装箱（共约 1920 吨）从台湾基隆港开航，目的港韩国济州岛。

因 13 号台风“玲玲”逐渐影响，船长决定前往舟山海域避风。

9 月 5 日约 1600 时，该船抵舟山外海两兄弟屿海域。

约 1700 时，概位 $30^{\circ}05'.3N/122^{\circ}41'.2E$ ，航向约 300° ，航速约 6-7 节，该轮驶抵东福山西南侧水域。船长发现船舶逐渐左倾，于是派大副和水手去查看情况。大副打开两个货舱舱盖后，发现第二货舱有超过 1 米的积水，且舱底后部不断有海水涌入货舱。

约 1715 时，大副将该情况报告给船长。船长要求大副用木塞进行堵漏，并通过舱底水泵和潜水泵排出货舱积水，同时通过压载水泵向右侧压载舱压载。

约 1900 时，船位 $30^{\circ}11'.3N/122^{\circ}29'.3E$ ，船舶航行至大西寨南侧水域时，船长发现船舶左倾加剧至约 15° ，于是决定抛锚。后锚泊后继续排水。

约 2000 时，船舶左倾继续加剧到超过 25° ，左舷主甲板几乎与海面齐平，船长决定弃船。

约 2030 时，所有船员登上救生筏弃船逃生。弃船前，船员关闭燃油舱速闭阀，但未关闭舱盖。

约 2100 时，船舶沉没。沉船位置 $30^{\circ}11'.3N/122^{\circ}29'.3E$ 。

6. 损失情况

事故造成船舶沉没，所载 48 个冷藏集装箱全部漂失损毁或沉没。

7. 事故原因分析

由于该船尚未打捞，船体受损情况无法核查。根据现有调查掌握的证据，调查组分析认为本起事故发生的可能原因如下：

7.1 货舱舱底锈蚀洞穿造成货舱进水是船舶倾斜沉没的直接原因。

根据船员陈述，船舶倾斜后，船员打开货舱检查，发现舱底后部不断有海水涌入货舱。且船员声称此前也发现该船船况不佳，货舱舱底板与舱壁间多处存在严重锈蚀等问题。因此，货舱舱底锈蚀洞穿造成货舱进水可能是船舶倾斜沉没的直接原因。

7.2 船舶安全管理缺失是事故发生的间接原因。

根据船员陈述，该船日常经营管理实际均由光船承租人 LI

ANFA INTERNATIONAL NAVIGATION CO.,LTD（联发国际航运有限公司）负责，管理公司实际不负任何船舶管理。船员在日常检查和维护保养中曾经发现过包括货舱锈蚀严重在内的船舶种种问题，要求联发国际航运有限公司给予岸基支持进行解决，但公司总是以种种理由推脱，最终导致事故发生。

8.事故结论

因本起事故原因系根据掌握的调查证据推断得出，故不对本起事故作出责任认定。

9. 事故调查机构：中华人民共和国舟山岱山海事处