

舟山“8·25”“晟运1”轮与“浩祥7”轮 碰撞事故调查报告

1. 事故简况

2020年8月25日1938时左右，舟山籍多用途船“晟运1”轮由宁波中宅码头开航，在驶往西蟹峙东侧水域锚泊避风过程中，与锚泊的舟山籍干货船“浩祥7”轮发生碰撞（概位：29°58'.95N/122°03'.46E）。事故造成“晟运1”轮沉没，随船货物灭失，船上13名船员中2人死亡；“浩祥7”轮船鼻首局部凹陷破损等，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;

VHF: Very High Frequency, 甚高频。

3. 调查取证情况

本起事故由舟山定海海事处成立事故调查组开展调查。调查主要围绕事故发生的经过及原因，对双方船舶基本情况、船舶载货情况、船员值班情况、船舶关键性设备工况及船舶操纵情况、船舶管理情况、事发水域气象海况及通航环境等开展调查。调查组查阅了事故双方船舶及公司相关法定文书和有关记录，对事故双方相关人员进行了调查询问，并调取了事故双方船舶AIS航行数据、事发时段事发水域的岸基雷达数据，并对船舶进行了现场勘查。

3.1 “晟运 1” 轮

3.1.1 船舶资料

船名：晟运 1 船籍港：舟山 船舶种类：多用途船

初次登记号码：070505000020 船舶识别号：CN20044664659

总长：96.9 米 型宽：16.2 米 型深：7.1 米

总吨：2984 净吨：1671

空载/满载吃水：3.110 米/5.700 米

空载/满载排水量：1531.000 吨/6782.300 吨

主机型号、类型/功率：G8300ZC16BH 型柴油机（1 台）
/1765KW

建成日期/建造船厂：2004 年 12 月 22 日/台州市宏冠造船有限公司

船舶所有人、经营人及地址：舟山晟运船务有限公司/浙江省舟山市定海区舟山港综合保税区企业服务中心 303-53 室

船舶管理人及地址：舟山晟运物流有限公司/浙江省舟山市定海区舟山港综合保税区企业服务中心 301-2185 室

3.1.2 船舶状况

该轮持有舟山海事局签发的《船舶所有权登记证书》、《船舶国籍证书》、《船舶最低安全配员证书》，证书均有效。

该轮持有浙江省船舶检验局舟山检验处签发的《海上船舶检验证书簿》及相关检验证书，证书均有效，其中《海上货船适航证书》于 2020 年 5 月 7 日签发，有效期至 2025 年 3 月 3 日，准

予该轮航行近海航区（航线），作多用途船用。最近一次检验为“临时检验”，检验日期为 2020 年 5 月 6 日，检验地点为舟山，检验合格。

该轮驾驶台配备有导航雷达 2 部（型号分别为 RCS9062 及 JMA-1942）、AIS 设备 1 部（型号 SI-30）、GPS 设备 1 部（型号 GPS-128）及磁罗经、VHF 等主要导助航和通讯设备，工作状态均正常。

事发时，船舶主机、辅机及舵等关键性操纵设备均处于正常工作状态。

3.1.3 在船人员情况

事发航次，该轮在船人员 13 人，船员配备及持证情况满足该轮最低安全配员要求。

事发期间，船长刘某某一人在驾驶台负责船舶操纵，值班水手余某某于碰撞前约 7 分钟左右离开驾驶台，前往船首协助大副抛锚；机舱由轮机长乐某某及值班机工史某某负责值班。

船长，刘某某，持有舟山海事局签发的中国沿海航区 500 至 3000 总吨船舶的船长证书，证书在有效期内。该船员于 2019 年 5 月 24 日开始正式担任船长职务，于 2020 年 3 月 8 日到“晟运 1”轮担任船长职务，至事发时已有 13 个月的船长资历。

3.1.4 船舶管理情况

该轮船舶管理人系舟山晟运物流有限公司。公司成立日期于 2017 年 10 月 24 日，持有舟山市市场监督管理局自由贸易试验

区分局签发有效的《营业执照》。公司经营范围为国内水路运输的船舶代理和货运代理；船舶管理。

公司持有浙江省港航管理局签发的有效的《国内船舶管理业务经营许可证》，经营范围为国内沿海普通货物海务、机务管理和防污染管理；公司持有舟山海事局于2019年7月12日签发有效的《符合证明》，覆盖船种为“其他货船”，服从于年度审核。

“晟运1”轮持有舟山海事局签发的有效的《安全管理证书》。

公司岸基设置总经理1名、指定人员兼机务经理1名、海务经理1名、机务员1名、人事部1名，体系办1名，共计6名。截至本次事故发生时，该公司共计管理8艘船舶，其中1艘为500-3000总吨多用途船（即“晟运1”轮），4艘为500-3000总吨干货船、1艘为500-3000总吨散货船，其余2艘为3000总吨以上散货船。8艘船舶中，4艘船舶为舟山晟运船务有限公司所有，1艘为舟山晟运船务有限公司光船租赁船舶，其余3艘为委托管理船舶。管理船舶主要经营长江至宁波-舟山航线，偶尔从事北方港口货物运输。

3.1.5 安全管理体系运行情况

经调查，舟山晟运物流有限公司和“晟运1”轮按照《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求正常运行安全管理体系。

(1) 主要船员招聘及培训情况。2020年3月7日，公司与船长刘某某签订《船员劳动合同》，在对其进行了新聘和转岗人

员职责培训并考核通过后，签发了《船员调令》，派遣其于3月8日开始到“晟运1”轮担任船长。

(2) 船舶动态跟踪情况。公司海务部负责于每天0900时和1500时两次对船舶进行动态跟踪，并在动态跟踪记录上进行记录。

(3) 船舶岸基检查及落实情况。公司机务和海务按照公司体系文件要求，以每三个月一次的频率登轮对“晟运1”轮实施岸基检查，最近一次登轮检查时间为2020年6月1日，登轮检查地点为西蟹峙锚地，本次登轮检查结合防台工作检查一并开展。

(4) 防台工作落实情况。公司于2020年5月29日向其所管理的船舶下发《关于做好2020年防抗台风工作的通知》，公司成立防台领导小组，要求各船舶按照体系文件要求落实防抗台工作。8月24日，公司接到舟山市港航管理部门关于《舟山市人民政府防汛防旱防台指挥部关于启动防台风IV级应急响应的通知》的通知，于同日下午下发《关于启动防台IV级响应的通知》，启动8号台风“巴威”IV级防台响应，要求各部门和船舶做好防台响应，各级防台值班人员24小时到岗值班。25日晚，公司安排了1名机务和机务员在公司负责24小时防台值班。

(5) 船岸应急反应和演习情况。该船按体系文件要求开展了弃船、消防、溢油、货物移动、应急操舵、搁浅/触礁、结构损害等方面的应急演习。按照公司《紧急情况报告须知》要求“船舶一旦发生紧急情况，船长应及时向就近港口主管机关报告”。

“晟运 1”轮发生碰撞事故后，公司指定人员于 25 日 1943 时左右接到船上管事关于船舶发生碰撞事故的报告，公司指导船上采取相应的应急处置措施，2010 时左右，公司通过 12395 电话向舟山市海上搜救中心总值班室报告了事故情况。

3.2 “浩祥 7” 轮

3.2.1 船舶资料

船名：浩祥 7 船籍港：舟山 船舶种类：干货船
初次登记号码：070308000054 船舶识别号：CN20079332618
总长：96.9 米 船宽：15.8 米 型深：7.4 米
总吨：2992 净吨：1675
空载/满载吃水：3.319 米/5.850 米
空载/满载排水量：1418.500 吨/6705.200 吨
主机型号、类型/功率：G8300ZC18B 型柴油机（1 台）
/1765KW

建成日期/建造船厂：2008 年 1 月 8 日/浙江宏冠船业有限公司峙山分公司

船舶所有人及地址：邵某跃/浙江省舟山市普陀区六横镇海运站妇女队后岙 114 号

船舶经营人、管理人及地址：舟山市普陀永昌海运有限责任公司/舟山市普陀区六横镇镇府路 9 号

3.2.2 船舶状况

该轮持有舟山海事局签发的《船舶所有权登记证书》、《船

船国籍证书》、《船舶最低安全配员证书》，证书均有效。

该轮持有浙江省船舶检验局舟山检验处签发的《海上船舶检验证书簿》及相关检验证书，证书均有效，其中《海上货船适航证书》于2017年5月1日签发，有效期至2022年1月27日，准予该轮航行近海航区（航线），作多用途船用。最近一次检验为“临时检验”，检验日期为2020年5月22日，检验地点为舟山，检验合格。

该轮驾驶台配备有导航雷达2部（型号分别为JMA-5100及FAR-1518）、AIS设备1部（型号SI-108）、GPS设备1部（型号GP-152）及磁罗经、VHF等主要导助航和通讯设备，工作状态均正常。

事发时，船舶主机处于完车状态，船舶辅机及舵等关键性操纵设备均处于正常工作状态。

3.2.3 在船人员情况

事发航次，该轮配备船员10名，船员配备及持证情况满足该轮最低安全配员要求。

船长周某某、轮机长王某某、值班机工许某在该轮于事发水域锚泊后，于8月25日0700时离船回家，事发期间不在船。事发期间，驾驶台由大副宋某某值班，机舱由大管轮官某某及值班机工张某某值班。

船长周某某，持有深圳海事局签发的中国沿海500至3000总吨船舶的船长适任证书，证书在有效期内。该船员于2014年

3月7日开始实际担任船长职务，于2020年5月开始到“浩祥7”轮担任船长职务。

大副宋某某，持有天津海事局签发的中国沿海航区3000总吨以上船舶的大副适任证书，证书在有效期内。该船员于2020年4月取得大副适任证书，于2020年5月23日开始到“浩祥7”轮担任大副职务。

3.2.4 船舶管理情况

该轮船舶管理人系舟山市普陀永昌海运有限责任公司。公司成立于2017年5月26日，持有舟山市市场监督管理局六横分局签发的有效的《营业执照》。公司经营范围为国内沿海及长江中下游普陀货物运输，船舶租赁。

公司持有浙江省港航管理局签发有效的《国内水路运输经营许可证》，经营范围为国内沿海普通货船运输。公司持有舟山海事局签发的有效的《符合证明》，覆盖船种为“其他货船”，服从于年度审核。最近一次年度审核为2020年5月29日。

2016年5月5日，“浩祥7”轮船舶所有人邵某跃（出租方）与舟山市普陀永昌海运有限责任公司（租赁方）签订《光船租赁合同》，约定将“浩祥7”轮光船租赁于舟山市普陀永昌海运有限责任公司经营，租赁期限自2016年5月5日至2021年5月4日，并在舟山海事局办理了光船租赁登记。2018年9月7日，舟山海事局向该轮签发了《安全管理证书》，有效期至2023年10月13日。

公司岸基设置总经理 1 名、指定人员 1 名、海务部 1 名、机务部 1 名、人事部 1 名，体系办 1 名，业务 2 名，财务 2 名，共计 10 名。截至本次事故发生时，该公司共计管理 5 艘船舶，其中 4 艘为 500-3000 总吨干货船，1 艘为 3000 总吨以上散货船。5 艘船舶中，2 艘船舶为舟山市普陀永昌海运有限责任公司自有船舶，1 艘（即“浩祥 7”轮）登记所有人为邵某跃（公司法人代表兼总经理），其余 2 艘登记所有人邵某杰。管理船舶主要经营宁波至国内北方港口航线。

3.2.5 安全管理体系运行情况

经调查，舟山市普陀永昌海运有限责任公司和“浩祥 7”轮按照《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》的要求正常运行安全管理体系。

（1）主要船员招聘及培训情况。公司于 2020 年 5 月 14 日至 15 日对周某某进行新聘和转岗人员熟悉培训，在考核合格后于 2020 年 5 月 20 日聘用周某某担任“浩祥 7”轮船长职务；公司于 2020 年 5 月 22 日对宋某某进行新聘和转岗人员熟悉培训，在考核合格后于当日聘用宋某某担任“浩祥 7”轮大副职务。

（2）船舶动态跟踪情况。公司海务部负责于每天 0800 时和 1400 时两次对船舶进行动态跟踪，并在动态跟踪记录上进行记录。主要是了解船舶位置、动态和有无异常情况。

（3）船舶岸基检查及落实情况。公司机务主管和海务主管按照公司体系文件要求以每 6 个月一次的频率对所管理船舶实

施岸基检查，最近一次对“浩祥7”轮的岸基检查时间为2020年5月24日，地点为定海长润船厂，共检查出5项缺陷，均按要求整改完毕。

(4) 防台工作落实情况。公司于8月23日开始关注“巴威”台风。8月24日，公司接到港航管理部门关于《舟山市人民政府防汛防旱防台指挥部关于启动防台风IV级应急响应的通知》的通知和有关要求，公司于同日启动IV级防台预警，启动8号台风“巴威”防抗工作，并通过公司微信群向船舶发布预警信息，要求船舶视情落实防台措施。所属船舶“浩祥7”轮于25日0350时左右在事发水域锚泊避风。

(5) 船岸应急反应情况。本次碰撞事故发生后，“浩祥7”轮向公司报告情况，公司立即启动应急反应，通知应急反应小组到公司进行应急处置，指导船舶核查受损情况和有关应急措施。

4. 气象海况及通航环境情况

4.1 气象海况

根据舟山市气象台气象预报、潮汐资料及当事船员陈述，事发时段事发海域能见度良好，西北风5-6级，落潮流，流向东北，流速约3节。

4.2 通航环境情况

事发水域位于西蟹峙和盘峙岛之间（未实施船舶交通管理服务），海图水深16-50米。其东北侧为西蟹峙习惯锚地，是进出附近船厂和港区的万吨级船舶待泊锚地。其南侧为蟹峙门，是万

吨级船舶进出定海港区的主要航门。受台风影响，事发期间事发水域附近有多艘船舶锚泊避风。

5.事故经过

以下事故经过根据双方相关人员调查询问笔录及陈述、相关日志，事发时段船舶 AIS 航行数据、岸基雷达数据分析整理。

5.1 “晟运 1” 轮

2020 年 8 月 25 日 1800 时左右，“晟运 1”轮由宁波穿山中宅码头装载铁矿石 4927 吨离泊开航，目的港安徽芜湖富航码头。开航时艏吃水 5.60 米，艉吃水 5.85 米。开航后，船长在驾驶台负责操纵指挥，值班水手支某某负责操舵。

因受 2020 年第 8 号台风“巴威”影响，船长决定驶往定海西蟹峙东侧水域锚泊避风。

1845 时左右，船舶位于大猫岛以南的宁波舟山港核心港区船舶定线制第 3 通航分道航行，值班水手余某某上驾驶台接替支某某班，负责操舵。船长计划操纵船舶计划驶出第 3 通航分道后沿大猫岛西侧北上。

1920 时左右，船位 $29^{\circ}58'.09\text{N}/122^{\circ}01'.56\text{E}$ ，航向 036 度，航速 9.1 节，船舶右转向后航行至大猫岛西北侧水域，此时，船舶顺流航行。

1925 时左右，船位 $29^{\circ}58'.44\text{N}/122^{\circ}02'.30\text{E}$ ，航向 073 度，航速 8.6 节，船舶航行至大猫岛与西蟹峙之间水域。船长将主机转速从前进四逐渐降至前进一。

1930 时左右，船位 $29^{\circ}58'.57\text{N}/122^{\circ}02'.97\text{E}$ ，航向 080 度，航速 6 节。船长通知值班水手余某某下驾驶台前往船首协助大副抛锚。接到指令后，值班水手余某某下驾驶台，并到大副房间通知其准备抛锚。此时，距离锚泊船“浩祥 7”轮 0.53 海里，真方位 044 度。此后，船舶向左调整航向，计划通过蟹峙门水道，前往“浩祥 7”轮北侧水域抛锚。

1931 时左右，船位 $29^{\circ}58'.60\text{N}/122^{\circ}03'.07\text{E}$ ，航向 068 度，航速 6 节。此时，距离“浩祥 7”轮约 0.45 海里，真方位 039 度。

1932 时左右，船位 $29^{\circ}58'.65\text{N}/122^{\circ}03'.17\text{E}$ ，航向 060 度，航速 5.4 节。此时，距离“浩祥 7”轮约 0.37 海里，真方位 036 度。

1933 时左右，船位 $29^{\circ}58'.70\text{N}/122^{\circ}03'.24\text{E}$ ，航向 055 度，航速 4.8 节，船舶进入蟹峙门水道，此时，距离“浩祥 7”轮约 0.31 海里，真方位 214 度。

1934 时左右，船位 $29^{\circ}58'.74\text{N}/122^{\circ}03'.30\text{E}$ ，航向 047 度，航速 4.3 节。此时，距离“浩祥 7”轮 0.25 海里，真方位 033 度。

1935 时左右，船位 $29^{\circ}58'.80\text{N}/122^{\circ}03'.34\text{E}$ ，航向 033 度，航速 4 节。此时，距离“浩祥 7”轮 0.19 海里，真方位 034 度。

1936 时左右，船位 $29^{\circ}58'.86\text{N}/122^{\circ}03'.38\text{E}$ ，航向 031 度，航速 4.2 节。此时，距离“浩祥 7”轮 0.11 海里，真方位 036 度。

1937 时左右，船位 $29^{\circ}58'.93\text{N}/122^{\circ}03'.42\text{E}$ ，航向 021 度，航速 4.6 节。此时，距离“浩祥 7”轮约 80 米。

1938 时左右，“晟运 1”轮 1 号货舱右舷中前部船体与“浩祥 7”轮球鼻首左侧发生碰撞。

第一次碰撞发生后，“晟运 1”轮右舷船尾与“浩祥 7”轮左舷船舯附近第二次发生擦碰。随后，在“晟运 1”轮驶离过程中，其右舷船尾再次与“浩祥 7”轮左舷锚链筒发生擦碰。

连续碰撞发生后，在驶离“浩祥 7”轮的同时，船长立即组织船员对本船受损情况进行了检查，在确认船舶 1 号货舱右舷船体受损后，船长与大副商量后，决定紧急驶向西蟹峙东北侧水域冲滩。随后，船长驾驶船舶加速驶向西蟹峙东北侧。在冲滩前约半分钟，船长认为航速太快（当时航速 5.3 节），随即采取减速措施，在冲滩过程中，船舶仅船首部分冲至滩涂，此后，船舶在潮流影响下，船体逐渐打横（与岸线平行）。期间于 1943 时左右，船上通过电话向公司报告了事故情况。

大副发现船舶打横后，提醒船长若保持这种态势，船舶随时有侧翻危险，并建议船长操纵船舶尽量与岸线保持垂直，随后。船长采取左满舵加速措施，在船尾渐渐甩开远离岸线的同时，船首慢慢滑入深水区，船舶因进水加剧快速坐沉。沉没时间为 1957 时左右，沉没位置 $29^{\circ}59'16''$ N/ $122^{\circ}03'02''$ E。

5.2 “浩祥 7”轮

2020 年 8 月 21 日 1855 时左右，“浩祥 7”轮从曹妃甸装载水泥 4971 吨开航，目的港宁波白峰驿烽顺码头。开航时，船舶艏吃水 5.65 米，艉吃水 6.05 米。

25日0355时左右，因宁波白峰驿烽顺码头没有该船的卸货计划，“浩祥7”轮选择在西蟹峙锚地抛锚避台，锚位29°58'.95N/122°03'.46E，左锚4节锚链入水。

0700时左右，船长、轮机长，机工许某3人雇佣小船离船回家。此后船长的锚泊值班工作由大副替代。

1430时左右，大副与值班水手葛某某先后上驾驶台值班，驾驶台电子海图、驾驶台右侧带自动雷达标绘功能的雷达、AIS等设备均开启，两台VHF分别在11频道及16频道值守，大副在电子海图上设置了0.1海里的报警圈。

1820时左右，船舶开启锚灯、4盏甲板照明探照灯及生活区照明灯。

1830时左右，值班水手张某某上驾驶台值班，值班水手葛某某和大副先后下驾驶台，期间由值班水手张某某一个人在驾驶台值班。

1900时左右，大副重新上驾驶台代替船长值班。

1915时左右，值班水手张某某离开驾驶台，驾驶台由大副一个人值班。

1936时左右，大副通过电子海图发现在其左正横前，方位约280度-310度，距离约0.1海里左右有一来船（后证实为“晟运1”轮）慢速向本船靠近，其判断来船与本船存在碰撞危险，随即拿出强光灯向对方来船进行照射，并跑出驾驶室进行呼喊，提醒对方船舶避让。

1938 时左右，船舶球鼻首左侧与“晟运 1”轮右舷 1 号货舱中前部发生碰撞。

6.应急处置情况

6.1 自救情况

“晟运 1”轮与“浩祥 7”轮碰撞发生后，“晟运 1”轮于前往西蟹峙东北侧紧急冲滩避险期间沉没。船舶沉没后，6 名船员落水后自行游至西蟹峙岸上自救，有 5 人登上救生筏后划向岸边后自救成功。船舶沉没后，船员在逃生期间未发现轮机长乐某某和机工史某某。

6.2 岸基应急处置情况

6.2.1 岸基搜救情况

舟山市海上搜救中心总值班室接报险情后，立即启动应急预案，全力组织力量开展搜寻和救助工作。组织协调“海巡 07347”“海巡 07346”“海巡 07339”“东海救 117”“东海救 201”“中国渔政 33116”“中国海警 13514”“浙港航巡 1112”“港兴拖 217”“港兴拖 15”“东方勇士”“东方勇士 2”“普螺拖 8”“浙普渔运 01282”等船舶赶赴现场参与搜救，并第一时间发布航行警告，提醒过往船舶协助搜寻落实人员。

8 月 26 日至 8 月 30 日，船东委托浙江海腾海上工程有限公司派遣潜水员对沉船各舱室开展了 16 次水下探摸作业，于 27 日 1030 时左右，在沉船机舱打捞出一具遇难者遗体，后经确认为“晟运 1”轮事发航次在船的轮机长乐某某。

11月18日，上海晟敏海洋工程有限公司在对“晟运1”轮沉船打捞过程中，在机舱内又发现一具遇难者遗体，经确认为“晟运1”轮事发航次在船的机工史某某。至此，在事故中失踪的“晟运1”轮两名船员均确认死亡。

6.2.2 沉船及防污染处置情况

8月26日，“晟运1”船方委托打捞公司完成对沉船的探摸，确认了沉船位置和沉船状态。鉴于沉船西侧约100米为西蟹峙客运码头，且沉船附近水域过往船舶交通流较大，为防止沉船引发次生事故，舟山海事局在发布航行警告的同时，立即协调宁波航标处在沉船水域设置了AIS虚拟标及实体沉船标。

9月11日，舟山晟运船务有限公司与上海晟敏海洋工程有限公司、上海晟敏立速服海上应急服务有限公司分别签订沉船沉物打捞与船上燃油应急处置合同。9月27日，沉船燃油舱抽油、货物打捞及沉船打捞工作全面启动。

10月2日，沉船燃油舱抽油作业完成。

11月2日，货物打捞及转驳工作完成。

11月18日，沉船整体打捞出水。后顺利拖往附近船厂。

7. 事故损失

(1) “晟运1”轮沉没，船上2人死亡；

(2) “浩祥7”轮球鼻首局部凹陷破损，左舷锚链筒和主甲板栏杆局部受损变形。

8. 事故原因分析

本起事故发生时，事发水域能见度良好，“晟运 1”轮为拟驶往西蟹峙东侧水域锚泊的在航机动船，“浩祥 7”轮为在西蟹峙东侧水域的锚泊船。通过综合分析，本起事故发生的原因如下：

(1) “晟运 1”轮船长未按规定安排值班，未保持正规了望，对潮流影响估计不足，未与“浩祥 7”轮保持足够的安全距离导致事故发生。

“晟运 1”轮船长在碰撞发生前约 7 分钟，指令值班水手余某某离开驾驶台前往船首协助大副抛锚，此后驾驶台仅船长一人值班。船舶在夜间航行，未安排足够的值班人员，违反了《中华人民共和国海船船员值班规则》第二十五条的规定。

“晟运 1”轮在夜间航行，且进入通航环境复杂水域拟进行抛锚作业的关键性阶段，驾驶台仅船长一人值班兼顾了望和船舶操纵，没有充分考虑蟹峙门急落流对本船航行的影响，没有与锚泊船“浩祥 7”轮保持足够的安全距离，导致了本起事故的发生。其行为违反了《中华人民共和国海船船员值班规则》第二十条、第二十一条的规定。

(2) “晟运 1”轮在碰撞发生后未充分评估本船破损进水情况，应急措施采取不当，且未及时向主管机关报告，导致人员伤亡和损失扩大。

碰撞发生以后，“晟运 1”轮船长未充分评估本船破损进水情况，临时采取了在西蟹峙东北侧水域冲滩避险措施，后导致船舶在冲滩过程中沉没；在事故发生至船舶沉没的约二十分钟时间

内船长没有按照船上应变部署组织船员采取自救措施，也未及时向主管机关报告事故情况，延误了最佳的救助时机，导致了“晟运1”轮人员伤亡和损失的扩大。

9.事故责任认定及事故结论

鉴于“浩祥7”轮锚泊期间按规定显示了号灯，安排了适任的值班人员，并在发现“晟运1”轮与本船构成的碰撞危险后及时采取了向对方船舶进行了提醒，调查组认定其对本起事故不承担责任。综合分析，本起事故是由于“晟运1”轮违反《中华人民共和国海船船员值班规则》和相关法律法规，继而引发的单方责任事故，“晟运1”轮承担本起事故的全部责任，“晟运1”轮船长刘某某是本起事故的全部责任人。