

舟山“10·12”“建扬 78”轮与“苏滨渔 12601” 船碰撞事故调查报告

1.事故简况

2020年10月12日2057时左右，舟山籍干货船“建扬 78”轮载运约1217吨泥饼由定海册子大皇山临时出运点驶往六横小郭巨途中，在桃夭门大桥水域（概位 $30^{\circ}05'.90N/121^{\circ}57'.53E$ ）与无证船舶“苏滨渔 12601”船发生碰撞，导致“苏滨渔 12601”船沉没，船上2人全部死亡，构成一般等级水上交通事故。

2.专业术语和标准用语标识

AIS: Automatic Identification System, 自动识别系统;

VHF: Very High Frequency, 甚高频;

3.事故调查取证情况

本起事故由舟山海事局成立事故调查组开展调查，重点调查了“建扬 78”轮事发航次船员持证情况、船舶及管理公司的安全和防污染管理执行情况；“苏滨渔 12601”船的检验和登记情况、日常经营和管理情况、事发航次人员持证情况；事发水域气象海况、通航环境等。

3.1“建扬 78”轮

3.1.1 船舶资料

| | | |
|----------|--------|------------|
| 船名：建扬 78 | 船籍港：舟山 | 船舶种类：干货船 |
| 总吨：986 | 净吨：552 | 参考载货量：1217 |

吨

总长：64.87 米 型宽：15.2 米 型深：3.5 米

空载吃水：1.346 米 满载吃水 2.500 米

主机型号、类型/功率：Z6170ZLCZ-19 型柴油机/2×330KW

建造船厂：温岭市远洋船舶修造有限公司

建成日期：2013 年 01 月 18 日

船舶所有人：浙江建扬航务工程有限公司（份额 51%）、
梅*评（份额 49%）

船舶经营人及地址：浙江建扬航务工程有限公司/舟山市定海区临城街道合兴路中昌国际大厦

船舶管理人及地址：天津鸿远船舶管理服务有限公司/天津市河东区新开路与华兴道交口南侧冠福大厦

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》和《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》中载明该轮准予航行沿海航区（航线），作甲板货船用。

该轮驾驶台配备有 MR-1200RII 型雷达、FT-8800 型 AIS 设备、XINLUO 型 GPS 接收机等导助航设备各 1 部。据相关船员陈述，事发期间船舶主机、辅机及舵等主要操纵设备和导助

航设备均处于正常工作状态。

3.1.3 船舶管理情况

浙江建扬航务工程有限公司，成立于2009年6月9日，经营范围包括国际船舶普通货物运输，国内沿海及长江中下游普通货船运输。公司持有舟山市港航和口岸管理局于2020年7月3日签发的《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，有效期至2025年6月30日。

2020年8月12日，浙江建扬航务工程有限公司（甲方）与船舶管理人天津鸿远船舶管理服务有限公司（乙方）签订《船舶委托管理协议书》，约定将“建扬78”轮委托给乙方实施管理。协议期限自2020年8月22日起至2021年8月21日止。

天津鸿远船舶管理服务有限公司持有海河海事局于2017年12月19日签发的《符合证明》，有效期至2022年12月18日，适用船舶种类为“其他货船”，最近一次年度审核签注日期为2019年12月2日。

调查表明，天津鸿远船舶管理服务有限公司未对该轮实施日常营运管理，对船舶动态不掌握，未按照《中华人民共和国船舶安全营运和防污染管理规则》的要求对该船实施安全与防污染管理。

3.1.4 在船人员情况调查

事发航次，该轮在船人员共7名，均未持有合格的船员职务证书。事发时段，驾驶台由实任船长的李*华负责船舶操纵，

实人水手的顾*国负责操舵并协助了望。

3.1.5 事发航次临时出运点情况调查

事发航次“建扬 78”轮从定海册子大皇山临时出运点装载泥饼开航，该出运点的经营主体为浙江交投矿业有限公司，系浙江省交通投资集团下属公司。该公司制定了《浙江交投矿业有限公司码头管理办法》《浙江交投矿业有限公司船舶准入管理制度（试行）》等规章制度。

事发航次该临时出运点安排汽车装载泥饼，过地磅后再装载至船上。根据该公司地磅的《称重单》，事发航次“建扬 78”轮装载泥饼 1216.58 吨。

3.2 “苏滨渔 12601” 船

“苏滨渔 12601”船舶实际所有人及经营人系定海籍居民潘*军，其于 2012 年左右从江苏购买获得该船，当时船名即为“苏滨渔 12601”，长约 30 米，宽约 5 米。购入后主要在定海附近海域从事油污水接收作业。

调查过程中，潘*军未能提供该船船舶登记证书、检验证书、船舶买卖合同等任何证明该船身份的书面材料。经向江苏省盐城市农业农村局核实，亦未查询到关于“苏滨渔 12601”船登记及检验的相关资料和记录。

事发航次，“苏滨渔 12601”船上共 2 名船员。分别为船长孙*华，舟山定海人，持有渔业船舶二级船长适任证书；轮机员毛*珊，浙江宁波人，未持有合格的船员职务证书。

4.气象海况及通航环境情况

事发时事发水域北到东北风 5-6 级，阵风 7 级，落潮流，流向偏南，流速 2-3 节，能见度良好。

事发水域位于舟山桃夭门大桥南侧，属桃夭门水道，该水道系 2000 吨级以下小型船舶南北向航行的重要通道，事发水域水道宽度约 0.4 海里，较为狭窄。

5.事故经过

根据“建扬 78”轮相关人员陈述、日志记载、AIS 数据及岸基雷达数据分析整理。

5.1 “建扬 78”轮

10 月 12 日 2037 时左右，“建扬 78”轮离泊开航，沿册子岛北岸驶入菰茨航门后南下。开航时艏吃水约 1.8 米，艉吃水约 2.2 米，船长李*华在驾驶台负责船舶操纵指挥，值班水手顾*国负责操舵并协助瞭望。

2041 时左右，船位 $30^{\circ}07'.16N/121^{\circ}56'.26E$ ，船舶进入菰茨航门，此时，“苏滨渔 12601”船位于本船左后方约 0.9 海里。

2045 时左右，船位 $30^{\circ}07'.25N/121^{\circ}56'.77E$ ，此时，“苏滨渔 12601”船位于本船左后方约 0.3 海里。

2047 时左右，船位 $30^{\circ}07'.14N/121^{\circ}57'.00E$ ，航速 7.4 节，航向约 143 度，此时，“苏滨渔 12601”船位于本船左后方约 0.15 海里。

2051 时左右，船位 $30^{\circ} 06.74N/121^{\circ} 57'.49E$ ，船舶航行至

正和船厂东北侧水域，航速 8.8 节，航向约 148 度。此时，“苏滨渔 12601”船位于本船右后方约 0.1 海里。

2054 时左右，船位 $30^{\circ} 06.34\text{N}/121^{\circ} 57'.62\text{E}$ ，航速 8.6 节，航向约 185 度，船舶驶入桃夭门水道，此时，“苏滨渔 12601”船位于本船左后方约 0.07 海里。

2056 时左右，船位 $30^{\circ}06.04\text{N}/121^{\circ}57'.57\text{E}$ ，航速 9.2 节，航向约 191 度，船舶驶过桃夭门大桥。此时，“苏滨渔 12601”船位于本船右前方约 0.03 海里。

2057 时左右，船位 $30^{\circ}05.90\text{N}/121^{\circ}57'.53\text{E}$ ，航速 9.5 节，航向约 192 度。本船船艏跳门右侧与“苏滨渔 12601”船左舷驾驶台部位发生碰撞。

5.2 “苏滨渔 12601”船

10 月 12 日 1930 时左右，“苏滨渔 12601”轮从长白岛冲冰码头开航，开航时，船长孙*华与轮机员毛*珊两人在船。

离泊后该船沿长白水道向西航行，经马目咀沿着菰茨航门南下。

2041 时左右，船位 $30^{\circ}08'.10\text{N}/121^{\circ}56'.63\text{E}$ ，航速 9.2 节，航向约 160 度。

2045 时左右，船位 $30^{\circ}07'.54\text{N}/121^{\circ}56'.88\text{E}$ ，航速 8.8 节，航向约 158 度。

2047 时左右，船位 $30^{\circ}07'.29\text{N}/121^{\circ}57'.03\text{E}$ ，航速 8.8 节，航向约 154 度。

2051 时左右，船位 30°06'.77N/121°57'.39E，航速 9.1 节，航向约 150 度。

2054 时左右，船位 30°06'.40N/121°57'.65E，航速 9.3 节，航向约 148 度。

2056 时左右，船位 30°06'.02N/121°57'.54E，航速 9.7 节，航向约 188 度。

2057 时左右，航速 9.7 节，航向约 189 度。船左舷驾驶台部位与“建扬 78”轮船艏跳门右侧发生碰撞。

碰撞后，船舶翻扣沉没。

6.应急处置情况

10 月 12 日 2100 时左右，舟山市海上搜救中心接到“建扬 78”轮与“苏滨渔 12601”碰撞险情报告后，立即启动海上突发事件应急预案，组织协调力量开展遇险人员搜救工作，组织协调“海巡 07339”“海巡 07347”“中国渔政 33110”“中国海警 13527”“浙港航巡 1112”等公务船艇以及“舟港拖 3”“舟港拖 6”“新海清”等社会船艇参与落水人员搜救和沉船处置工作。

7.事故损失

本次事故造成“苏滨渔 12601”轮沉没，船上 2 人死亡。

8.事故原因及过失分析

事发水域位于桃夭门水道，事发前两船同向，均沿桃夭门水道向南航行，适用于《1972 年国际海上避碰规则》第十三条

等有关条款的规定，两船形成追越局面，“苏滨渔 12601”船为追越船，“建扬 78”轮为被追越船。

8.1 “苏滨渔 12601” 船过失

(1) 大桥通航孔内违规追越

“苏滨渔 12601”船在桃夭门大桥通航孔内航行期间追越“建扬 78”轮，违反了《浙江海事局桥区水域通航安全管理规定》第九条的规定。

(2) 未履行追越船的义务

“苏滨渔 12601”船在追越“建扬 78”轮过程中，未采取避让行动，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第十三条的规定。

(3) 船舶未经依法检验和登记

“苏滨渔 12601”船未持船舶检验证书和船舶国籍证书航行，分别违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第四条和第五条的规定。

(4) 在船人员未持有合格的船员职务证书

“苏滨渔 12601”船在船人员毛*珊未持有合格船员职务证书，并在船实际担任轮机员职务，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第七条的规定。

8.2 “建扬 78” 轮过失

(1) 未保持应有的戒备

“建扬 78”轮当班船长未保持应有的戒备，未能对本船与“苏滨渔 12601”船形成的局面作出准确地判断，以便采取有

效措施避免事故发生，违反了《1972年国际海上避碰规则》第二条的规定。

(2) 在船人员均未持有合格的船员职务证书

“建扬78”轮事发航次在船的7名人员，均未持有合格的船员职务证书，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第六条和第七条的规定。

(3) 安全管理缺失

该轮管理公司天津鸿远船舶管理服务有限公司，未按照要求对该船实施安全和防污染管理，违反了《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》第四条和第八条的规定。

9. 事故责任认定及事故结论

综上所述，本起事故是因双方不遵守《中华人民共和国海上交通安全法》和《1972年国际海上避碰规则》等相关法律法规，互有过失而引发的责任事故。比较双方船舶在本起事故中的过失程度及与事故的因果关系，调查组认定，“苏滨渔12601”船对本起事故负主要责任，“建扬78”轮对本起事故负次要责任。