

# 舟山“8·6”“宁连海 1206”轮与“浙嵊渔 05834”船碰撞事故调查报告

## 1. 事故简况

2020年8月6日0335时30秒左右，南京籍内河散货船“宁连海 1206”轮装载约8000吨海沙由福建闽江口驶往长江途中，在舟山六横岛以东约23海里处水域与嵊泗籍渔船“浙嵊渔 05834”船发生碰撞（概位 $29^{\circ}36'.81\text{N}/122^{\circ}37'.96\text{E}$ ）。事故造成“宁连海 1206”轮进水沉没，所载货物随船灭失；“浙嵊渔 05834”船球鼻首局部凹陷破损。事故直接经济损失约人民币600万元，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;

MMSI: Maritime Mobile Service Identify, 海上移动业务识别码。

## 3. 调查取证情况

本起事故由舟山沈家门海事处成立事故调查组开展调查。调查主要围绕事故发生经过及原因、双方船舶基本情况、船员配备及值班情况、航次及载货情况、船舶管理情况、事发水域气象海况及通航环境情况等方面开展。通过调查，共获取调查相关人员调查询问笔录及陈述7份，相关船舶证书以及文书材料30余份；调查组还调取了事发时段双方船舶AIS数据和岸基雷达记录，并对船舶进行了现场勘查，获取

勘查照片若干。

### 3.1 “宁连海 1206” 轮

#### 3.1.1 船舶资料

船名：宁连海 1206 船籍港：南京 船舶种类：散货船

船舶识别号：CN20143954011 核定航区：内河 A 级

总长：109.8 米 型宽：20.8 米 型深：8.6 米

总吨：5865 净吨：3284 主机功率：1764 KW

建造地点/完工日期：南京陈塘船舶修造厂/2015 年 2 月

4 日

船舶所有人及地址：徐某涛/江苏省高淳县阳江镇

#### 3.1.2 船舶状况

该轮持有南京市地方海事局签发的《船舶所有权登记证书》、《船舶国籍证书》和《内河船舶最低安全配员证书》，持有江苏省船舶检验局（南京）签发的《内河船舶检验证书簿》及签发的《内河船舶适航证书》、《内河船舶防止油污证书》、《内河船舶载重线证书》等证书，证书均有效。其中，《内河船舶适航证书》准予其航行 A 级（B 级）航区（航线），作一般散货船用，最近一次检验时间为 2020 年 7 月 9 日，检验地点为扬中，检验合格。

该轮驾驶台配备有雷达、电子海图、AIS、VHF 等主要导助航设备和通讯设备。据相关船员陈述，事发期间上述设备工作状态均正常，船舶主、辅机及舵等主要操纵设备亦处于良好工作状态。

经调查核实，“宁连海 1206” 轮船载 AIS 设备显示本船

船名为“NING HAI 26”。

### 3.1.3 在船人员情况

按照该轮持有的《内河船舶最低安全配员证书》要求，该轮需配备一类等级的船长、大副、三副、轮机长、三管轮、普通船员各 1 名。事发航次，该轮在船人员共 4 名，除贾某持有芜湖海事局签发的有效的内河一类二副证书（证书编号\*\*），其余 3 名船员均未持有船员适任证书，船上人员配备及持证情况不满足该轮最低安全配员要求。

事发时段该船处于在航状态，实任船长贾某在驾驶台负责指挥操纵船舶，徐某在驾驶台协助瞭望。机舱无人值班。

### 3.1.4 船舶管理情况

“宁连海 1206”轮于 2015 年建造完成后，船舶所有人徐某涛与南京连海运输责任有限公司签订了光船租赁协议，将本船租赁与南京连海运输责任有限公司经营管理，主要经营长江至上海段内河砂石运输。

2018 年 7 月 23 日，双方解除光船租赁协议，并办理了光船租赁《注销登记证明》。此后，船舶日常经营由徐某涛个人负责，2019 年开始违法从事沿海砂石运输，主要是经营福建闽江至长江航线。

## 3.2 “浙嵊渔 05834” 船

### 3.2.1 船舶资料

船名：浙嵊渔 05834

船籍港：嵊泗

船舶种类：国内捕捞船

MMSI 码：412420608

总吨：463

净吨：138

主机功率：400KW

总长：44.79 米      船宽：8.2 米      型深：4.2 米

建造地点/完工日期：岱山县南峰造船厂/ 2011 年 8 月  
17 日

船舶所有人及地址：王某/嵊泗县黄龙乡

### 3.2.2 船舶状况

该船持有舟山嵊泗渔港监督签发的《渔业船舶所有权登记证书》(编号为(浙嵊)船登(权)(2011)HY-100058)、《渔业船舶国籍证书》(编号为(浙嵊)船登(籍)(2016)HY-100161), 证书均有效。

持有中华人民共和国渔业船舶检验局签发的《国内海洋渔船安全证书》，检验登记号 330900011680，证书有效；持有浙江省舟山市主管机关签发的《渔业捕捞证书》(编号为(浙舟)船捕(2016)HY-100522)，核定作业场所为 A 类渔区，C2 渔区(本省 A 类、C 类渔区)，作业时限为 2016 年 09 月 27 日到 2021 年 09 月 26 日(非禁(休)渔期)，并于 2020 年 7 月 31 日进行了年度审验，经审验合格。

该船驾驶台配备有、雷达、船载 AIS、VHF、罗经等主要导助航设备。事发期间上述设备工作状态均正常。船舶主机、辅机及舵等主要操纵设备亦处于良好工作状态。

### 3.2.3 在船人员情况

根据《中华人民共和国渔业船员管理办法》中“海洋渔业船舶职务船员最低配员标准”的要求，该船需配备二级船长、二级船副、助理船副、二级轮机长、二级管轮各 1 名。该船事发航次在船人员共 12 名，其中，船长王某、大副吴

某、轮机长王某、管轮张某持有有效的相应等级的渔业船舶职务证书，缺配助理船副 1 名。船舶持证职务船员配备不满足海洋渔业船舶职务船员最低配员要求。

事发时该船处于在航状态，船长在驾驶台负责船舶操纵，大副在驾驶台协助了望，轮机长负责机舱值班。

船长王某，持有渔业主管机关签发的船舶长度  $L < 45$  米渔业船舶的二级船长职务证书。该人为“浙嵊渔 05834”船的所有人，截至事发已有 25 年渔船船长资历。

大副吴某，持有渔业主管机关签发的船舶长度  $L < 45$  米渔业船舶的二级船副职务证书。自 2011 年开始在该船担任大副职务。

轮机长王某，持有渔业主管机关签发的主机总功率  $P < 750\text{KW}$  渔业船舶二级轮机长职务证书。

#### 4. 气象海况和通航环境情况

##### 4.1 气象及海况

根据气象预报及相关当事人陈述：事发时段事发水域偏南风 6-7 级阵风 8 级，海面风浪 3-4 级，能见度良好。

查阅《2020 年潮汐表》，结合当事人陈述：事发时段事发水域为落潮流，流向南偏东，流速约 1.5 节。

##### 4.2 通航环境情况

事发水域位于浙江沿海公共东航路与渔船进出舟山港习惯航线交汇水域（未实施船舶交通管理服务），且该水域为船舶习惯性锚泊水域，日常锚泊船较多。事发时段事发水域周围船舶较多，通航密度较大

## 5.事故经过

根据事故双方相关人员的询问笔录、相关日志、航行数据分析整理。

### 5.1 “宁连海 1206” 轮

2020年8月3日0700时左右，“宁连海 1206”轮在福建闽江口水域锚泊过驳装载沙约8000吨海沙完毕。装货完毕后，驶往福建省浮鹰岛附近水域锚泊避台。

8月5日0420时左右，船舶起锚开航，计划驶往江阴。

8月5日2350时，船长贾某上驾驶台接班，负责驾驶操纵，该轮主机可由驾驶台控制。接班时，驾驶台2台雷达、AIS设备、2台VHF开启并正常工作，手操舵模式，船舶左右舷灯、桅灯、尾灯均正常显示。

0310时左右，船位 $29^{\circ}33'.36\text{N}/122^{\circ}36'.72\text{E}$ ，航速8.8节，航向026度。

0315时左右，船位 $29^{\circ}34'.04\text{N}/122^{\circ}37'.08\text{E}$ ，航速9.0节，航向026度。

0326时左右，船位 $29^{\circ}35'.55\text{N}/122^{\circ}37'.70\text{E}$ ，航速8.5节，航向011度。

0331时左右，船位 $29^{\circ}36'.22\text{N}/122^{\circ}37'.86\text{E}$ ，航速8.3节，航向007度。此时，“浙嵎渔 05834”船距离该船约1海里，真方位164度。

0332时左右，船位 $29^{\circ}36'.37\text{N}/122^{\circ}37'.89\text{E}$ ，航速7.9节，航向012度。

0333时30秒，船位 $29^{\circ}36'.58\text{N}/122^{\circ}37'.94\text{E}$ ，航速8.1

节，航向 009 度。

0334 时，船位  $29^{\circ}36'.64\text{N}/122^{\circ}37'.96\text{E}$ ，航速 7.9 节，航向 013 度。此时，“浙嵊渔 05834”轮距离该船约 0.3 海里，真方位 178 度。

0334 时 30 秒，船位  $29^{\circ}36'.71\text{N}/122^{\circ}37'.97\text{E}$ ，航速 8.1 节，航向 011 度。

0335 时，船位  $29^{\circ}36'.78\text{N}/122^{\circ}37'.97\text{E}$ ，航速 8.2 节，航向 005 度。

0335 时 30 秒，船位  $29^{\circ}36'.85\text{N}/122^{\circ}37'.98\text{E}$ ，航速 8.0 节，航向 008 度。船舶左舷船首位置与“浙嵊渔 05834”船球鼻艏发生碰撞。

碰撞发生后，船长在组织船员检查船舶受损情况的同时，通过电话向舟山市海上搜救中心报告了事故情况。经船方检查，船体破损严重，进水无法控制。

0359 时左右，“宁连海 1206”轮沉没，沉没概位  $29^{\circ}37'.1\text{N}/122^{\circ}38'.7\text{E}$ 。船舶沉没后，船上 4 名船员落水，后被“浙普渔运 38568”船救起。

## 5.2 “浙嵊渔 05834”轮

2020 年 8 月 6 日 0038 时左右，“浙嵊渔 05834”船空载驶离朱家尖南侧水域，计划前往舟山渔场进行捕捞作业。离港后，船长王某在驾驶台负责船舶驾驶操纵，大副吴某在驾驶台协助瞭望。驾驶台雷达（2 海里量程、船首向上、中心显示模式）、AIS 设备均开启并正常工作，1 台 VHF 未开启；船舶左右舷灯、桅灯、尾灯均正常开启。船舶从乌沙门航道

驶出后向东南方向航行。

0310 时左右，船位  $29^{\circ}39'.25\text{N}/122^{\circ}35'.50\text{E}$ ，航速 8.1 节，航向 131 度。此时，“宁连海 1206”轮距离该船约 6 海里，真方位 350 度。

0315 时左右，船位  $29^{\circ}38'.78\text{N}/122^{\circ}35'.99\text{E}$ ，航速 7.6 节，航向 141 度。

0326 时左右，船位  $29^{\circ}37'.69\text{N}/122^{\circ}37'.13\text{E}$ ，航速 8.1 节，航向 148 度。此时，“宁连海 1206”轮距离该船约 2.2 海里，真方位 347 度。

0331 时左右，船位  $29^{\circ}37'.23\text{N}/122^{\circ}37'.53\text{E}$ ，航速 7.8 节，航向 137 度。此时，“宁连海 1206”轮距离该船约 1 海里，真方位 344 度。

0332 时左右，船位  $29^{\circ}37'.12\text{N}/122^{\circ}37'.67\text{E}$ ，航速 8.6 节，航向 125 度。此时，与“宁连海 1206”轮距离该船约 0.8 海里，真方位 345 度。

0333 时 30 秒，船位  $29^{\circ}37'.00\text{N}/122^{\circ}37'.88\text{E}$ ，航速 8.7 节，航向 123 度。

0334 时，船位  $29^{\circ}36'.96\text{N}/122^{\circ}37'.95\text{E}$ ，航速 8.4 节，航向 123 度，船长发现本船与对方船舶(后证实为“宁连海 1206”轮)有碰撞危险，随即操纵船舶右转向避让。此时，“宁连海 1206”轮距离该船约 0.3 海里，真方位 358 度

0334 时 30 秒，船位  $29^{\circ}36'.89\text{N}/122^{\circ}37'.96\text{E}$ ，航速 7.4 节，航向 172 度。

0335 时，船位  $29^{\circ}36'.85\text{N}/122^{\circ}37'.96\text{E}$ ，航速 6.0 节，航



向 182 度。

0335 时 30 秒，船位 29°36'.81N/122°37'.96E，航速 5.6 节，航向 191 度。船舶球鼻艏与“宁连海 1206”轮左舷船首位置发生碰撞。碰撞发生后，船舶航速下降至 1.4 节。

碰撞发生后，船上组织船员检查船舶受损情况船，并向舟山市海洋与渔业局报告了事故情况。

## 6.事故损失

(1) “宁连海 1206”轮沉没，船上所载约 8000 吨海沙随船灭失；

(2) “浙嵊渔 05834”船球鼻首局部凹陷破损。

因“宁连海 1206”轮船东未能提供该轮实际价值和装载货物实际价值的证明材料，“浙嵊渔 05834”船舶所有人亦未能提供该船后续修理费用的清单。综合估算，本起事故直接经济损失约人民币 600 万元。

## 7.应急处置情况

2020 年 8 月 6 日 0341 时，舟山市海上搜救中心接到“宁连海 1206”轮与“浙嵊渔 05834”船碰撞险情报告后，立即启动应急预案，全力组织协调力量开展人员搜救及应急处置工作。组织协调舟山海事局所属“海巡 0731”“海巡 0745”，东海救助局所属“东海救 115”前往现场救助；并通过舟山市海洋与渔业局协调附近多艘渔船施救。0359 时左右，“宁连海 1206”轮沉没，船上 4 名船员落水。0457 时左右，4 名落水人员被“浙普渔运 38568”船救起。

船舶沉没后，为防止次生事故发生，舟山海事局立即并

发布航行警告，提醒过往船舶注意避让，组织“海巡 0731”、“东海救 115”“海阳 17”等船艇前往沉船现场实施警戒，并协调东海航海保障中心宁波航标处第一时间在沉船水域设置沉船虚拟航标。同时，督促船方尽快启动沉船打捞工作。

8月11日，“宁连海 1206”轮船舶所有人委托宁波康鑫船务工程有限公司对沉船实施清障打捞。9月18日，“宁连海 1206”轮沉船清障打捞工作顺利完成。

## 8. 事故原因分析

事发时段事发水域海上能见度良好，为船舶习惯锚泊水域，锚泊船数量众多，通航环境复杂，双方互有避让责任。

### 8.1 “宁连海 1206”轮过失

#### 8.1.1 内河船舶违法从事海上运输

“宁连海 1206”轮核定航区为内河 A 级航区，事发航次超航区进入海上航行，内河船员对海上通航环境不熟悉，海上航海技能不足，且存在配员不足和无证船员上船服务的行为。以上违法行为的存在，为事故的发生埋下隐患。

#### 8.1.2 了望疏忽，未准确判断碰撞危险

事发水域锚泊船较多，通航环境复杂，“宁连海 1206”轮使用适合当时环境和情况的一切有效的手段保持正规了望，未能对周围的环境进行连续观测，未准确判断与“浙嵊渔 05834”船形成的碰撞危险，其行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条、第七条的规定。

#### 8.1.3 未采取避免碰撞的行动

0326 时，“宁连海 1206”轮与“浙嵊渔 05834”船相距约 2.2 海里，结合两船航行态势，碰撞危险已经形成。此后，两船构成碰撞危险且距离持续减小，但“宁连海 1206”轮直至碰撞发生，都保速保向行驶，未采取有效避让行动，其行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第八条的规定。

## **8.2 “浙嵊渔 05834”船过失**

### **8.2.1 了望疏忽，未准确判断碰撞危险**

当班船长值班期间，未适用适合当时环境和情况的一切有效手段保持正规了望，直到临近碰撞前一分钟才发现位于本船右前方的“宁连海 1206”轮。期间，未能准确判断与“宁连海 1206”轮形成的碰撞危险，其行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条、第七条的规定。

### **8.2.2 未及早采取有效的避免碰撞的行动**

事发前，“浙嵊渔 05834”船与“宁连海 1206”轮构成碰撞危险且距离持续减小，船舶未及早地采取有效避让措施，直至临近碰撞前约 1 分钟，两船相距 500 米左右时，才采取紧急转向避让措施，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第八条的规定。

### **8.2.3 临近碰撞前，错误地采取右转向措施**

当班船长在碰撞前约 1 分钟，与“宁连海 1206”轮相距 500 米左右时，才判断与对方船舶存在碰撞危险，随后对位于本船接近右正横方向的“宁连海 1206”轮错误地采取了大幅度右转向的行动，导致碰撞发生。“浙嵊渔 05834”船对他船即将发生的碰撞态势缺乏应有的戒备，未能运用良好船

艺采取有效措施以避免碰撞发生，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第二条和第八条的规定。

## 9.事故责任认定及事故结论

综上所述，本起事故是一起双方互有过失引发的人为责任事故。比较双方过失程度与事故的因果关系，调查组认为，“宁连海 1206”轮与“浙嵎渔 05834”船对本起事故发生负同等责任。“宁连海 1206”轮实任船长贾某与“浙嵎渔 05834”船当班船长王某是本起事故的同等责任人。

## 10.安全管理措施及建议

070302SR202009: 事故发生后，舟山海事局已于事发当日发函向南京市交通运输综合行政执法监督局五支队进行了事故通报，建议该支队进一步加强对所辖航运公司、船舶的安全管理，严禁内河船舶参与涉海运输。经后续调查发现，徐某涛经营管理的“宁连海 1206”轮在不具备水路运输资质的情况下，组织内河船违法参与海上运输，且事发航次船上配员不足，建议当地港口行政主管机关予以调查处理。

070302SR202010: 调查中发现，“浙嵎渔 05834”船事发航次缺配助理船副 1 名，建议通报当地渔业主管部门予以调查处理。