

浙江舟山“11·8”“正安9”轮自沉事故 调查报告

一、事故简况

2021年11月8日0338时左右,安徽池州籍内河船“正安9”轮从福建装载海沙,在舟山嵎泗浪岗山水域(概位 $30^{\circ}25' .86N/122^{\circ}55' .56E$)锚泊避风期间沉没。船上4人,1人死亡,3人失踪,构成较大等级水上交通事故。

二、专业术语和标准用语标示

AIS: Automatic Identification System, 自动识别系统

MMSI: Maritime Mobile Service Identify, 水上移动通信业务标识码

VHF: Very High Frequency, 甚高频电话

三、调查取证情况

本起事故由舟山海事局依法成立事故调查组开展调查,调查围绕船舶情况、船员情况、船舶经营与管理、船舶航次及载货、事发水域气象海况及通航环境等展开,对船舶登记所有人、实际所有人、实际经营人、船员家属等进行了全面调查询问,获取了船舶登记检验资料、租船合同、有关人员询问笔录、船舶遇险时AIS记录等证据材料。

由于事发航次“正安9”轮关闭船舶AIS,在船人员全部死亡或失踪,调查期间船舶经营人拒绝如实提供相关事实。2021

年12月27日，海警部门以重大责任事故罪对船舶经营人实施立案侦查，当事人仍拒绝提供船舶航次等相关信息，事故部分事实无法查明。

同时，为查明相关管理部门对该轮的安全管理、安全监督履职情况，调查组还对“正安9”轮船舶登记、检验、行业管理、属地管理及安全监管管理情况进行了调查。

四、船舶概况

(一) 船舶资料

船名：正安9

原船名：皖六航0018

船籍港：池州

船舶种类：干货船

船长：101.6米

型宽：19.4米

型深：8.2米

总吨：5011

净吨：2806

航区：内河A级

主机总功率/数量：1470千瓦/2台

空载吃水：1.41米

满载吃水：7.4米

满载排水量：13169.47吨

参考载货量：10000吨（A级）、10350吨（B级）、10350吨（C级）

结构型式：双壳结构纵横混合骨架

货舱数量：3

货舱盖型式：一般（无密性要求）

水密横舱壁数：7

建成日期/建造船厂：2013年6月/南京高宁船舶修造厂

船舶登记所有人、经营人及地址：安徽省正安航运有限公司
/安徽省池州市青阳县乔木乡街道

（二）事故船舶认定

1. 2021年11月8日0234时，舟山市海上搜救中心接“GUOYANG7”轮报告，该船在30°26′.3N/122°55′.2E处船体进水，有沉没危险，船上4人。接报时报案人拒绝提供身份信息，后经调查核实，报案人为邵某辉，系在船大副兼轮机长。

经与船方进一步联系得知，该轮为安徽籍内河船，装载约4000吨黄沙从福建开往舟山，在浪岗山中块岛附近锚泊，因风浪大造成船舶货舱进水。经查询事发水域船舶信息，获取遇险船舶AIS信号，显示船名为“GUOYANG7”，AIS开启时间为11月8日0224时。

11月8日0550时左右，河南省宁陵县居民马某豪电话报案，“GUO YANG7”轮遇险需救助，船上有3名人员，分别为邵某、邵某辉和张某军，均为舟山市普陀区桃花镇人。11月8日上午，马某豪到舟山沈家门海事处报案声称，11月8日凌晨浪岗山水域遇险船舶系其租赁经营船舶，AIS显示船名为“GUOYANG7”，实际船名为“正安9”，并提供《光船租赁合同》。

2. 根据《光船租赁合同》，经对安徽省宣城市宣城区水阳镇居民王某军调查，2021年3月，王某军将该船租赁给舟山市普陀区桃花镇居民张某，并签订《光船租赁合同》，合同实际签名人为马某豪。

3. 根据对舟山市普陀区桃花镇居民张某调查，其父亲张某军在“正安9”轮工作，11月8日0241时左右张某军曾电话告知

张某“船马上要沉了”。

综上，调查组认定11月8日凌晨舟山浪岗山水域遇险AIS船名显示为“GUOYANG7”的船舶实际为“正安9”。

（三）船舶登记与检验

1. 船舶登记

该轮持有安徽省池州市地方海事局签发的《船舶所有权登记证书》，签发日期2015年9月29日，登记船舶所有人为安徽省正安航运有限公司，非共有船舶。安徽省正安航运有限公司申请登记时提供的《船舶买卖合同》显示，船舶出卖人为六安市第六航运公司，买受人为安徽省正安航运有限公司，合同签订时间为2015年9月24日。

该轮持有安徽省池州市地方海事局签发的《船舶国籍证书》、《船舶最低安全配员证书》，签发日期2015年10月26日，有效期均至2020年10月25日。事发时，上述证书已失效。

2. 船舶检验

该轮持有安徽省池州检验局（池州）签发的《内河船舶检验证书簿》，其中《内河船舶适航证书》有效期至2020年1月30日，《内河船舶载重线证书》、《内河船舶防止油污证书》、《内河船舶防止生活污水污染证书》有效期至2025年1月30日。

船舶最近一次检验日期为2019年1月30日，依船舶所有人安徽省正安航运公司申请，安徽省船舶检验局（池州）检验人员在安徽马鞍山对“正安9”轮进行了临时检验。此后，该轮无相

关检验记录。

根据《内河船舶检验证书簿》记载，该轮驾驶台配备有雷达（型号 MDC-2060、JMC2254）、B 级 AIS（型号 FT-2200）、卫导（型号 HM-5917）、电子海图（XINLUO-2117）等航行设备，并配备 VHF 等通讯设备。船舶未配备救生艇及救生筏。

根据船舶检验记录及在船人员家属提供事发航次船舶载货照片，该轮货舱未设置舱口盖。

（四）船舶所有人认定

1. 2014 年 10 月 1 日，吴某琪、王某军、安徽省正安航运有限公司三方签订《船舶买卖协议》，王某军出资购买吴某琪所属的“昊润 18”轮，并登记在安徽省正安航运有限公司名下，船名变更为“正安 9”。

2. 2016 年 5 月 17 日，王某军与安徽省正安航运有限公司签订《船舶安全与挂靠经营协议书》，将“正安 9”轮挂在安徽省正安航运有限公司名下，挂靠经营协议有效期至 2020 年 10 月 20 日。到期后，双方未续签挂靠经营协议。

3. 2018 年，因债务纠纷，安徽省正安航运有限公司在武汉海事法院申请扣押“正安 9”轮，武汉海事法院裁定：拍卖或变卖被执行人王某军所有的“正安 9”轮。后王某军还款，双方协定解除扣押。2019 年 12 月，因债务纠纷，安徽省正安航运有限公司再次申请武汉海事法院扣押“正安 9”轮，因船舶去向不明，导致扣押未能执行。

综上，调查组认定“正安9”轮船舶登记所有人为安徽省正安航运有限公司，实际所有人为王某军。

（五）在船人员情况

该轮本航次在船人员4名，均未持有货船船员适任证书。其中：

邵某，1972年2月出生，舟山市普陀区桃花镇人，在本次事故中失踪。

邵某辉（邵某弟弟），1976年7月出生，舟山市定海区白泉镇人，在本次事故中死亡。

张某军，1960年7月出生，舟山市普陀区桃花镇人，在本次事故中失踪。

王某明，1954年12月出生，舟山市普陀区桃花镇人，在本次事故中失踪。

根据对在船人员家属及船员中介的调查，邵某在船实际担任船长职务，邵某辉在船实际担任大副兼轮机长职务，张某军在船实际任管事，王某明在船实际任大厨。

（六）船舶经营与管理

1. “正安9”轮登记经营人为安徽省正安航运有限公司。该公司成立于2013年6月，法人代表魏某。公司持有池州市港航管理（地方海事）局签发的《国内水路运输经营许可证》（编号皖水SJ00017），有效期至2023年4月26日，经营范围为长江中下游干线及支流省际普通货船运输。根据魏某陈述，公司无自

有船舶，共挂靠管理“正安9”轮等6艘船舶，公司主要为挂靠船舶提供证书办理、银行抵押贷款担保、船舶保险等业务，挂靠船舶的实际营运均由实际所有人负责。2016年5月17日，公司与王某军签定《船舶安全与挂靠经营协议书》，在2020年10月20日挂靠经营协议到期后，双方未续签挂靠经营协议。

2. 2021年3月12日，“正安9”轮实际所有人王某军与马某豪签订《光船租赁合同》，将“正安9”轮租赁给马某豪经营，租期2021年3月15日到2022年3月14日，租金为人民币330万元。合同签订后，同月完成船舶交接。据王某军陈述：2019年6月，“正安9”轮在福建海域被福建连江海警扣押；2020年6月，船舶扣押期间发生触礁事故，进连江瀚海船厂修理；2021年3月15日修船完毕。期间，张某得知王某军本人无力支付船舶修理等相关费用，主动借款给王某军。王某军因无力偿还借款，将“正安9”轮租给张某经营以抵偿借款，《光船租赁合同》由马某豪签字，船舶实际由张某经营。

3. 通过对在船人员家属及船员中介的调查，本航次“正安9”轮在船人员4名，除张某军外，邵某、邵某辉由张某雇佣，并安排于2021年7月16日从福建上船。9月22日，邵某辉因身体不适，由张某安排下船，10月21日左右身体好转，由张某再次安排上船。大厨王某明，经张某军联系中介确认后，由张某从中介接走并直接安排上船。

上述人员在船工作期间工资，张某安排马某豪按月支付。事

故发生后，张某、马某豪多次与邵某、邵某辉、王某明家属协商赔偿事宜。

4. 根据邵某辉妻子陈述，邵某辉等人7月份在福建上船后，“正安9”轮船舶航次安排均听从张某指令。事故发生前，“正安9”轮在浪岗山水域抛锚等待张某进一步指令，邵某、邵某辉均知晓11月7号左右有强寒潮大风影响舟山，但因未得到张某指令，船舶原地抛锚避风。

综合分析，调查组认定张某、马某豪为“正安9”轮船舶实际经营管理人。

（七）船舶安全管理监督检查情况

1. 行业主管机构监督检查情况。

安徽省池州市交通局系“正安9”轮船舶籍港管理机构，履行对“正安9”轮船舶国籍登记、船舶营运资质审核发证以及船舶监督管理等职责。该局于2020年6月、7月分别收到宁德海警局《关于对“正安9”运砂船进行登记保存的函》（宁海警函〔2020〕59号）、《武汉海事法院协助执行通知书》（（2020）鄂72执304号）及《武汉海事法院执行裁定书》，并多次收到安徽省正安航运有限公司法人代表魏某提供的关于“正安9”轮的《情况说明》，相关材料证实船舶实际所有人系安徽省宣城市宣城区水阳镇居民王某军。

根据该局提供的对安徽省正安航运有限公司约谈记录台账、《池州市违法涉海运输船舶摸排清单》、《池州市2021年第三

季度销号清单》（2021年9月17日）、《船舶检验证书过期船舶清单》等记录，该局已排查到“正安9”轮存在检验、国籍证书失效及非法从事涉海运输的行为，属“长期逃避海事监管船舶”及内河船舶非法从事涉海运输整治对象，但该局未按照《交通运输部办公厅印发长期逃避监管船舶专项整治方案的通知》（交办海函〔2020〕1320号）、《安徽省交通运输厅关于开展内河船舶涉海运输专项整治工作的通知要求》（皖交港航函〔2021〕28号）及《池州市交通运输局关于印发〈池州市内河船舶非法从事海上运输专项整治方案〉的通知》（池交安〔2021〕20号）等相关文件要求，对“正安9”轮内河船舶非法从事涉海运输行为进行有效整治。

（1）“正安9”轮《船舶国籍证书》已于2020年10月25日过期失效，该局没有责令“正安9”轮补办有关登记手续，违反了《中华人民共和国船舶登记条例》第五十二条的规定。

（2）“正安9”轮存在超越许可范围经营水路运输业务，该局未责令停止经营并予以处理。对“正安9”轮超过许可经营范围非法从事海上运输的情况，池州市交通运输局相关部门多次就此违法行为对安徽省正安航运有限公司进行了安全约谈，但未按照《国内水路运输条例》相关规定对公司及“正安9”轮的违法行为进行调查处理。2021年5月27日，该局所属池州市地方海事（港航）管理服务中心青阳站对安徽省正安航运有限公司开展水路运输经营资质年度审核时，在《水路运输企业监督检查登

记表》多项核查内容与实际情况不符的情况下，作出公司年审“合格”的决定。2020年、2021年，“正安9”轮《船舶营运运输证》（编号皖SJ(2015)08-0148）的年度审核，池州市地方海事（港航）管理服务中心青阳站也均予以审核通过。

2021年7月22日，池州市交通运输局所属池州市交通运输综合行政执法支队向执法四大队下发了《池州市交通运输综合行政执法支队水路执法工作任务交办单》，要求“对安徽省正安航运有限公司涉嫌超越许可经营范围经营水路业务行为进行立案调查”。执法四大队直至“正安9”轮事发后的11月9日、11月15日才分别作出“安徽正安航运有限公司涉嫌超越许可经营范围经营水路运输业务案”和“安徽省正安航运有限公司涉嫌出租、出借、倒卖水路运输行政许可证件或者以其他方式非法转让水路运输行政许可案”《立案调查登记表》。截至2022年1月7日，仍未完成处理。

池州市交通运输局及其所属单位发现“正安9”轮非法从事海上运输，超越该轮《船舶营运运输证》许可范围经营水路运输业务的，未责令停止经营并予以处理，违反了《国内水路运输条例》第三十三条、第四十二条的规定。

2. 事发地海事机构监督检查情况

“正安9”轮系内河船舶，在本起事故中该轮违法从事海上经营运输。调查显示，为逃避安全监管，船舶经营人指令船舶航行至舟山浪岗山外海偏远危险水域，航行期间关闭船舶AIS，遇

险后使用虚假船名的 AIS 设备。事故发生后，当事人对抗海事调查，拒绝提供相关事实。

在本次寒潮大风期间，舟山海事局全面落实了恶劣天气预警，移动基站和 VHF 播报发布安全预警均已覆盖事故附近水域，并按照防台标准部署了寒潮大风期间社会应急力量，海上巡航、陆域巡查、电子巡航点验、安全预警信息发布等工作履职到位。11 月 1 日至 7 日，舟山海事局共组织开展东航路及附近水域巡航 8 次，外航路及附近水域巡航 3 次，已覆盖事故水域，巡航现场未发现“正安 9”轮。舟山嵊泗海事处出动 24 个现场执法单元 52 名执法人员对东航路、嵊山枸杞等重点海域和滩涂陆域开展巡航巡查，同时落实值班室 10 组执法人员通过智控平台、CCTV 等手段加强对嵊山枸杞南、东航路、外航路等海域的电子巡航，巡航巡查及电子巡航均未发现“正安 9”轮。经查，事发前一年内，无“正安 9”轮在浙江沿海的违章查处记录和航行轨迹。在船舶报告系统、国内船舶安检信息系统以及船舶安全监督管理系统等系统，均未查到进出港报告、安检信息以及船舶现场监督检查信息等记录。

事发后，舟山海事局于 11 月 8 日向“正安 9”轮船籍港主管机关安徽省池州市交通运输局发送《舟山海事局关于通报安徽池州籍内河船“正安 9”轮自沉事故的函》，通报事故情况，并要求船籍港交通运输主管部门加强管理，并督促相关人员配合调查，对该轮涉及的违法违规行为进行处理。针对调查中相关人员

故意隐瞒事故事实证据、拒绝配合等情况，根据初步调查取得的证据，舟山海事局于11月9日将船舶实际经营人马某豪以涉嫌危险作业罪移送舟山海警局；12月3日，又根据进一步调查取得的证据，再次以涉嫌重大责任事故罪将船舶实际经营人张某、马某豪移送舟山海警局。

3. 其他海事监督管理情况

由于事发航次“正安9”轮关闭船舶AIS，在船人员全部死亡或失踪，船舶经营人拒绝提供相关信息。即使2021年12月27日，海警部门以重大责任事故罪对船舶经营人实施立案侦查后，当事人仍拒绝提供船舶航次等相关信息，致使确切的装货港等情况无法查明。

在海事行政处罚管理系统，查到该轮共有处罚记录23条，其中福州海事局连江海事处于2021年4月28日立案处罚15条。

五、通航环境与气象海况

事发地点位于舟山浪岗山水域，浪岗山列岛位于舟山群岛东北部外海，远离沿海监管区（距离最近的主要岛屿衢山岛直线距离约30海里），包括中块岛、东块岛、西块岛和半边屿等18个面积小于500平方米的无人海岛，附近海域水深浪大，其岛礁无遮蔽，不适合船舶抛锚避风。

事发当日正值寒潮大风影响浙江沿海期间。根据气象预报，11月8日浙江北部沿海西北到北风8-9级阵风10级，海面风浪为5-6级，浪高3-5米。11月8日0200-0300时段，浪岗山实

测西北风 10 级。事发时段急落流，流向东南。

六、事故经过

根据船员家属陈述、船舶遇险报警信息整理，事故经过如下：

2021 年 10 月 27 日，“正安 9”轮从福建海域载运海沙开航，开航时在船人员 4 名，航行期间船舶关闭 AIS。

10 月 29 日，船舶抵达舟山海域，位置不明。

11 月 8 日 0224 时左右，船舶开启 AIS，显示船名为“GUOYANG7”，MMSI 为 413325501，船位 $30^{\circ} 26' .39N/122^{\circ} 55' .13 E$ ，航速 0.8 节。

0230 时左右，船位 $30^{\circ} 26' .36N/122^{\circ} 55' .17E$ ，航速 0.3 节。

0234 时左右，船位 $30^{\circ} 26' .36N/122^{\circ} 55' .18E$ ，航速 1.6 节。船员发现受风浪影响，船舶甲板上浪，货舱进水有沉没危险，电话拨打“12395”报告船舶遇险。

0240 时左右，船位 $30^{\circ} 26' .32N/122^{\circ} 55' .21E$ ，航速 0.7 节，船上人员邵某辉电话告知其妻子“船要沉了”。

0241 时左右，船位 $30^{\circ} 26' .32N/122^{\circ} 55' .21E$ ，航速 0.7 节，船上人员张某军电话告知儿子张某“船快要沉了”。

0300 时左右，船位 $30^{\circ} 26' .20N/122^{\circ} 55' .32E$ ，航速 1.4 节。

0338 时左右，船位 $30^{\circ} 25' .86N/122^{\circ} 55' .56E$ ，航速 1.8 节。船舶在西块岛西北侧水域，此后船舶 AIS 信号消失。

0600 时左右，“东海救 151”轮抵达事发水域，发现船舶翻扣于水面，未发现落水人员。

11 月 9 日 0600 时左右，船舶完全沉没。

七、人员搜救情况

险情发生后，浙江省委省政府领导先后作出批示，要求组织力量全力搜救失联人员，确保生命安全，同时注意搜救人员自身安全。

浙江省、舟山市海上搜救中心接报险情后，立即启动海上突发事件应急预案，迅速落实各级领导批示指示精神，全力组织协调力量开展遇险人员搜救工作。先后调派“海巡 0735”“东海救 151”“海洋石油 689”“安盛 21”“翔龙 8”“兴宁 56”“鹏翔洲”“吉航 128”“同茂 101”“月亮石”“大家”等船舶参与搜救；协调救助直升机 B-7361 三架次前往现场搜救；协调浪岗山海钓俱乐部人员，从岸上开展沿岸搜寻。

截至 11 月 13 日 1200 时大规模搜救行动结束，累计协调调动搜救船舶 110 艘次，出动飞机 3 架次，搜寻时间约 125 余小时，未发现 4 名遇险人员。

11 月 15 日，在东福山东南约 23 海里附近发现一具遗体，经 DNA 鉴定死者为邵某辉。至此，船上 4 人中 1 人死亡，其余 3 人仍下落不明。

八、事故损失情况

“正安 9”轮沉没，随船货物灭失；4 名在船人员中 1 人死亡，

3 人失踪。

九、事故原因及过失分析

1. 内河船舶到沿海水域非法从事经营运输，大风浪货舱进水。“正安 9”轮核定航区为内河 A 级，该轮超过核定航区从事海上经营运输，船体构造、稳性及设备配备不符合海上安全航行要求。11 月 8 日，受强寒潮大风影响，事发水域有西北到北风 8-9 级阵风 10 级，海面风浪 5-6 级，浪高 3-5 米。因“正安 9”轮无舱口盖，船舶在该水域锚泊期间，受风浪影响，甲板持续上浪，海水进入货舱导致船舶稳性丧失，最终翻扣沉没。该轮系内河船舶到沿海水域从事经营运输，其行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第七条、第三十五条，《中华人民共和国船舶和海上设施检验条例》第十九条和《内河船舶法定检验技术规则》（2004）总则的规定。

2. 在船人员无证驾驶。“正安 9”轮 4 名在船人员均未持有货船船员适任证书，船舶驾驶人员、在船工作人员不熟悉货船船舶操纵，不了解海上通航环境特点，海上安全意识和技能不足，未选择合适的水域锚泊避风。“正安 9”轮 4 名在船人员无船员适任证书上船服务，其行为违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第七条、第十三条的规定。

3. 船舶非法营运，安全管理缺失。“正安 9”轮《船舶国籍证书》《内河船舶适航证书》均已失效，船舶关闭 AIS，内河船舶超过核定航区非法从事经营运输，恶意逃避安全监管，安全管

理缺失，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第七条、第三十三条、三十六条的规定。

十、事故责任认定

本起事故系内河船舶非法从事海上经营运输、雇佣无证人员上船服务，在恶劣天气海况下货舱进水导致船舶沉没的责任事故。“正安9”轮对本起事故负全部责任，该轮实际在船担任船长职务的邵某负主要责任，该轮实际经营管理人张某、马某豪负管理责任。