

浙江台州“4·17”“利通 58”轮 沉没事故调查报告

一、事故概况和调查简况

（一）事故概况

2021 年 4 月 17 日约 1922 时，武汉中泰鑫海运发展有限公司光船租赁、常德市航聚物流有限公司所属的岳阳籍散货船“利通 58”轮从安徽安庆装载 1611.92 吨袋装氧化钙驶往福建福州，在途经台州东廊岛以东约 3.5 海里附近海域（概位 $28^{\circ} 32.2' N/121^{\circ} 44.6' E$ ）时遇大风浪进水沉没，船上共 6 人，其中 1 人获救、2 人死亡、3 人失踪，直接经济损失约 200 万元，构成较大等级水上交通事故。

（二）调查简况

事故发生后，浙江海事局立即成立事故调查组开展事故调查及取证工作。调查组通过勘察事故现场，了解船舶、人员情况及事发水域通航环境，对涉事船舶相关人员进行调查询问，收集了船舶基本资料以及船员配备、船舶持证等相关情况，并派员赴安徽安庆、湖北武汉、湖南常德等地调查船舶载货、公司管理、船舶检验等情况。经调查取证，共获取询问笔录 20 余份、船舶国籍证书、检验证书、最低安全配员证书、船员适任证书等复印件、沉船探摸报告以及码头监控视频等若干。本次调查获取的主要证据材料如下：

1. 询问笔录 20 余份；
2. 船舶登记、检验证书等复印件各 1 套；
3. “利通58”轮沉船探摸报告3份。
4. “利通58”轮AIS轨迹截图记录若干张。
5. 台州气象局气象证明1份。
6. 台州市海洋预报台海况证明1份。
7. 装货港码头监控视频1份。
8. “利通58”轮基本结构图、总布置图1份。

二、专业术语和标准用语标示

AIS: Automatic Identification System 船舶自动识别系统

VTS: Vessel Traffic Service 船舶交通管理系统

三、船舶、船员和船公司概况

(一) 船舶概况

1. 船舶主要技术数据和情况

船名：利通 58	船旗国：中国	船籍港：岳阳
航区：沿海	船舶种类：散货船	
总长：58 米	型宽：9.2 米	型深：3.7 米
船体材料：钢质	总吨：496	净吨：277
满载吃水：3.1 米	参考载货量：960 吨	
满载排水量：1413.442 吨	空船排水量：417.200 吨	
主机类型：内燃机	主机马力：218 千瓦	

建造厂家：繁昌县新河船舶修造厂（二坝）

建成日期：2007-11-10

改建厂家：桃源县德威造船有限责任公司

改建日期：2008-08-16

船舶所有人：常德市航聚物流有限公司、李某

船舶所有人地址：湖南省常德市武陵区丹阳街道柏子园社区

光船承租人/经营人：武汉中泰鑫海运发展有限公司

光船承租人地址：武汉市吴家山新城十一路湖北现代化五金机电城综合楼

2. 船舶持证情况

“利通 58”轮持有中华人民共和国岳阳海事局于 2019 年 10 月 16 日签发的船舶国籍证书，有效期至 2024 年 9 月 29 日；持有湖南省常德市船舶检验局于 2020 年 11 月 23 日签发的海上货船适航证书，有效期至 2021 年 12 月 09 日，并于 2020 年 11 月 18 日完成中间检验。

综上，“利通 58”轮持有合格有效的船舶国籍证书和船舶检验证书。

（二）船上人员情况

经调查获救船员、船舶所有人以及经遇难人员家属确认，“利通 58”轮本航次实际在船人员 6 人，分别为船长、三副、二管轮各 1 名，水手 2 名，厨工 1 名。按照“利通 58”轮最低安全配员证书要求，该轮应配备船长 1 名，三副 1 名，

值班水手 2 名，轮机员 1 名，兼职 GMDSS 通用操作员 1 名，如连续航行时间超过 24 小时，须增加二副 1 人。本航次该船从始发港安徽安庆开航至事发水域，实际连续航行时间超过 24 小时，应增加二副 1 人。“利通 58”轮未配备二副，本航次配员不满足安全配员要求。

“利通 58”轮本航次实际在船人员情况如下：

船长李某，持有沿海航区未满 500 总吨船舶船长证书和 GMDSS 通用操作员证书，证书编号均为 BJAXXXXXXXXXXXXX，有效期至 2025 年 7 月 22 日。在事故中失踪。

三副张某，持有沿海航区未满 500 总吨船舶二副证书，证书编号 BJBXXXXXXXXXXXX，有效期至 2025 年 7 月 22 日。在事故中死亡。

二管轮张某，持有沿海航区主推进动力装置未满 750 千瓦船舶的二管轮证书，证书编号 BFAXXXXXXXXXXXXX，有效期至 2025 年 7 月 21 日。在事故后获救。

水手林某，持有沿海航区 500 总吨以上船舶的值班水手证书，证书编号 BJAXXXXXXXXXXXXX，有效期至 2025 年 9 月 13 日。在事故中失踪。

水手王某，持有无限航区 500 总吨以上船舶的值班水手证书，证书编号 AMAXXXXXXXXXXXXX，有效期至 2048 年 5 月 29 日。在事故中死亡。

厨工柳某，未持有基本安全培训证书，身份证号 3XXXXXXXXXXXX。在事故中失踪。

（三）船舶装货、检验、修理和检查情况

1. 船舶装货情况

“利通 58”轮于 2021 年 4 月 14 日 0700 时左右靠妥安徽安庆东流菊江港埠有限公司码头；当天 1919 时完货，共装载 1386 件吨袋装氧化钙，合计重量 1611.92 吨；当天约 2010 时离泊，计划前往福建福州。据装货码头监控视频显示，完货时该轮所装货物高度超过货舱舱口围约 2.5 个吨袋高度，货舱舱盖无法关闭，使用帆布覆盖货物及舱口，然后用绳索绑扎系固帆布。

2. 船舶改建情况

2014 年，经长江海事局吨位丈量复核、武汉船检处审核后认定“利通 58”轮存在“大船小证”。2014 年 10 月份进行整改，常德市船舶检验局、长江海事局船舶检验管理处对“利通 58”轮进行现场确认。2015 年 6 月中华人民共和国海事局船舶安全技术中心签发《海上船舶吨位证书》，船舶证书显示该轮船舶主尺度（上甲板长*型宽*型深）为 57.8m*9.2m*3.7m，船舶有前后两个货舱，货舱口尺度均为 7.5 m *5.6 m。2021 年 4 月 14 日“利通 58”轮事发航次装货时的视频显示“利通 58”轮为单一舱口。

综上，“利通 58”轮货舱舱口实际布置以及舱口尺度与常德市船舶检验局签发的船舶证书记录不一致。

3. 船舶修理情况

“利通 58”轮于 2020 年 11 月 18 日至 2020 年 12 月 2 日在福建连江县永德胜船业有限公司上排修理，12 月 4 日出

船厂。修理内容包含船体、轮机和电气三部分，其中船体部分为全船喷砂除锈油漆、防腐锌块更换。

4. 船舶检验情况

2015 年至 2020 年每年 11 月份左右，常德市船舶检验局均对该船开展营运检验。

2020 年 11 月 23 日，常德市船舶检验局在台州港对“利通 58”轮进行了中间检验和年度检验，并对船检证书进行了签注。但根据“利通 58”轮 AIS 轨迹、船舶进出港报告系统该船动态、福建连江县永德胜船业有限公司的修船完工检验报告均显示当时该轮在福建连江。

5. 船舶安全检查和现场检查情况

“利通 58”轮最近一次安检时间是 2020 年 11 月 10 日在福建莆田湄洲湾由三江口海事处进行安检，共发现 2 项缺陷，无滞留项目，缺陷已纠正并且复查合格。

2021 年 4 月 14 日，该轮本航次在安徽安庆东流菊江港埠有限公司码头装货期间，安庆东流海事处对该船进行了船舶现场检查，未发现问题。

（四）船舶所有人、经营人情况

1. “利通 58”轮船舶所有人

根据船舶登记信息，“利通 58”轮船舶所有人为常德市航聚物流有限公司（占 51%股份）和李某（占 49%股份）。

常德市航聚物流有限公司成立于 2018 年 6 月 11 日，法人代表为徐某，经营范围为沿海杂货运服务，沿海散货船货

运服务；目前拥有 16 艘 500 总吨以下货船（含“利通 58”轮），所有权登记均为常德市航聚物流有限公司占股 51%、个人占股 49%，实际公司都不持有股权。

2. “利通 58”轮船舶实际控制人

2019 年 10 月 22 日李某与常德市航聚物流有限公司签订了《船舶挂靠管理合同书》，约定李某占有“利通 58”轮 100%股份，李某为“利通 58”轮实际控制人。

3. “利通 58”轮光船租赁船舶承租人/经营人

根据 2019 年 10 月 18 日岳阳海事局签发的《光船租赁登记证明书》，武汉中泰鑫海运发展有限公司为“利通 58”轮光船租赁船舶承租人。10 月 22 日，常德市航聚物流有限公司、李某与武汉中泰鑫海运发展有限公司签订了“利通 58”轮光船租赁合同。2019 年 11 月 18 日，武汉市港航管理局向“利通 58”轮签发了编号为鄂 SJ(2018)XXXXXX、船舶经营人为武汉中泰鑫海运发展有限公司、使用期限至 2023 年 4 月 30 日止的船舶营业运输证，并于 2020 年 7 月 20 日签发了有效期至 2021 年 8 月 31 日止的船舶年审合格证。前述情况表明，武汉中泰鑫海运发展有限公司系“利通 58”轮光船租赁船舶承租人/经营人。

武汉中泰鑫海运发展有限公司成立于 2009 年，目前主要经营船舶管理业务，船舶买卖租赁以及其它船舶资产管理，船员招聘培训管理服务，船舶工程与航道疏浚，船舶配

件服务。公司持有湖北省交通运输厅港航管理局签发的《国内水路运输经营许可证》，有效期为 2023 年 4 月 30 日，经营国内沿海及长江中下游普通货船运输。2017 年开始实施体系管理，2018 年通过初次审核并取得了武汉海事局签发的符合证明，2019 年 11 月和 2020 年 12 月通过了年度审核。

（五）“利通 58”轮经营和管理情况

1. 光船租赁船舶承租人/经营人武汉中泰鑫海运发展有限公司

2019 年 10 月 22 日常德市航聚物流有限公司、李某与武汉中泰鑫海运发展有限公司签订了“利通 58”轮光船租赁合同，约定光船租赁期间武汉中泰鑫海运发展有限公司作为经营人管理和使用船舶，配备船员并支付工资。同年 11 月 1 日武汉中泰鑫海运发展有限公司与常德市航聚物流有限公司签订了“利通 58”轮等 16 艘船舶的《船舶管理协议》，双方约定武汉中泰鑫海运发展有限公司作为经营人将“利通 58”轮等 16 艘船舶在海事局进行光租登记，主要为办理营运证所用，实际所有权和经营管理权归常德市航聚物流有限公司。

2019 年 12 月 3 日，武汉中泰鑫海运发展有限公司制定了《关于 500 总吨以下海船的管理规定》，该规定明确常德市航聚物流有限公司作为武汉中泰鑫海运发展有限公司共同经营安全管理方，负责公司 500 总吨以下海船的的日常监控

及安全与防污染管理、人员调配及培训、船舶修理等工作，由武汉中泰鑫海运发展有限公司对常德市航聚物流有限公司在从事船舶的日常管理中提供船舶所需岸基相关指导性、技术上等方面的支持，向常德市航聚物流有限公司收集来自船舶的运行动态、人员管理以及安全与防污染的信息，相关管理人员随时监控船舶动态，如发现常德市航聚物流有限公司在日常管理中出现重大缺陷，武汉中泰鑫海运发展有限公司将视情况直接参与到对船舶的日常监控管理之中。

2019年12月20日，武汉中泰鑫海运发展有限公司与徐某、陈某、蔡某、王某等4人签订《劳务合同》，聘请4人分别担任武汉中泰鑫海运发展有限公司的机务、海务主管具体负责“利通58”轮等16艘船舶的管理。前述4人中，徐某为常德市航聚物流有限公司法人代表，其余3人为常德市航聚物流有限公司员工，4人日常在常德市航聚物流有限公司办公地点上班，由徐某决定工资金额并负责发放。

武汉中泰鑫海运发展有限公司与常德市航聚物流有限公司制定了《安全管理机构和安全管理人員設置制度》《安全管理监督检查制度》《安全管理职责制度》《事故应急处置制度》《船舶岗位安全操作规程》《扣分罚款制度规范》等与船舶安全管理相关的制度；双方还共同印发了《关于进一步落实公司安全管理主体责任的通知》，明确提出要进一步落实公司安全与防污染工作的主体责任。

调查发现，2021年4月18日武汉中泰鑫海运发展有限公司总经理周某接到公司机务主管、常德市航聚物流有限公司法人代表徐某电话，才知道这次事故的发生。武汉中泰鑫海运发展有限公司作为“利通58”轮光船租赁船舶承租人/经营人，实际未履行该轮船舶配员职责，不掌握该轮货载、航次计划等运行动态、人员管理以及安全与防污染的信息，相关管理人员也没有随时监控船舶动态，未按照公司规定的频次对船舶进行安全检查，事发航次未对该轮进行相关的气象提醒，未有效履行对该轮的安全管理主体责任。

2. 船舶所有人常德市航聚物流有限公司

常德市航聚物流有限公司作为“利通58”轮法定的船舶登记所有人之一，该公司未持有《水路运输经营许可证》，不具有水路运输经营资质。公司将“利通58”轮等16艘船舶以光船租赁的方式出租给武汉中泰鑫海运发展有限公司经营管理，但又通过签订《船舶管理协议》《劳务合同》等方式变相从事前述船舶的经营管理。常德市航聚物流有限公司未持有《水路运输经营许可证》，实际又从事船舶经营管理，存在无资质经营管理船舶情况。

调查发现，常德市航聚物流有限公司在“利通58”轮的经营管理中，不掌握“利通58”轮船员聘任、货物装卸、船舶动态，对该轮本航次存在的配员不足等安全隐患失察失管，事发航次也未对该船进行恶劣天气的相关提醒，实际未

有效履行对该轮的安全管理主体责任。

3. 实际控制人李某

李某，“利通 58”轮法定的船舶登记所有人之一，系“利通 58”轮实际控制人，同时作为该轮船长，直接自行聘用船上人员、承揽货物签署运输合同。事发航次，未给船舶配备足够适任的船员；装货时未控制装货数量，致使完货后货物高度超出船舶货舱舱口围，造成舱盖无法关闭。

四、通航环境情况

（一）气象水文情况

1. 根据台州市气象台预报：4月17日，多云，白天最高温度：23-25度。18日早晨最低温度：10-12度。沿海海面：北到东北风5-6级阵风7级，中午起6-7级阵风8级。

2. 根据台州气象台实测：4月17日，大陈岛1907时，风力达9级。

3. 根据获救船员陈述：能见度良好，风浪较大，甲板上浪严重。

4. 查潮汐表：海门港17日1927时潮高99厘米，18日0145时潮高335厘米。

综上，调查组认定事发海域东北风7-8级，阵风9级，事发时事发海域风浪较大，海况恶劣，事发时处于最低潮，能见度良好。

（二）事故海域通航情况

事故海域位于台州东廊岛以东 3.5 海里附近海域，是 500 总吨以下小型船舶南北习惯航路，事发海域事发时交通流较大，通航环境较为复杂。事发时段，未发现有其他船舶与“利通 58”轮形成紧迫局面。

五、重要事故因素的认证

（一）船舶是否涉嫌“大船小证”

根据 2015 年 6 月中华人民共和国海事局船舶安全技术中心签发的《海上船舶吨位证书》，“利通 58”轮船舶主尺度为上甲板长 57.8 米、船宽 9.2 米、型深 3.7 米。2018 年 6 月 29 日岳阳海事局签发的《船舶所有权证书》，“利通 58”轮船舶总长 58 米、型宽 9.2 米、型深 3.7 米。根据“利通 58”轮船舶检验书记载，该轮满载排水量 1413.442 吨，满载吃水 3.1 米。

2020 年 11 月 18 日拍摄于福建连江县永德胜船业有限公司船台的视频显示该船实际型深为 4.5 米左右，且存在载重线标志、水尺标志和甲板线虚标的情况。经对装货港安徽安庆东流菊江港埠有限公司码头调查以及码头监控视频回放，事发航次“利通 58”轮实际装载袋装氧化钙 1611.92 吨，该轮甲板线尚未没入水中。根据宁波康鑫船务工程有限公司于 2021 年 6 月 25 日出具的“利通 58”轮沉船探摸报告，经潜水测量沉船总长 57.5 米，船宽 9 米，中舱型深约 4.3 米左

右。



综上，调查组认为“利通 58”轮事发航次实际型深为 4.5 米左右，且存在载重线标志、水尺标志和甲板线虚标的情况，该轮存在“大船小证”的嫌疑。

（二）船舶超载

“利通 58”轮船舶检验证书记载该轮满载排水量 1413.442 吨。经对装货港安徽安庆东流菊江港埠有限公司码头调查以及码头监控视频回放，事发航次“利通 58”轮实际装载袋装氧化钙 1611.92 吨，超过该轮满载排水量，调查组认为该轮本航次超载。

（三）舱盖未关闭

事故调查组通过 2021 年 4 月 18 日对获救的二管轮张某的调查问询以及查看“利通 58”轮在安庆东流菊江港埠有限公司码头装货期间的视频监控发现，“利通 58”轮装载的货物高度超出舱口围，舱盖无法关闭。事发航次，“利通 58”轮实际仅用帆布封盖货物及舱口，未关闭货舱舱盖。

六、事故经过

根据获救船员询问笔录、国产化VTS系统雷达数据以及“利通58”轮AIS数据，经整理分析，事故经过如下：

2021 年 4 月 14 日 0700 时左右，“利通 58”轮靠妥安徽安庆东流菊江港埠有限公司码头，当天 1919 时完货，共装载袋装氧化钙 1386 件合计重量 1611.92 吨。14 日 2010 时左右离泊，计划前往福建福州。开航时未关闭舱盖，仅用帆布封盖货物及舱口。

4 月 16 日约 1940 时，过南支灯船，出长江口后向南航行。

4 月 17 日约 1826 时，船位 $28^{\circ} 34.1' N/121^{\circ} 43.5' E$ ，航向 186.7 度，航速 5.5 节。

约 1830 时，船位 $28^{\circ} 33.8' N/121^{\circ} 43.5' E$ ，航向 154.3 度，航速 3.3 节。

约 1835 时，船位 $28^{\circ} 33.6' N/121^{\circ} 43.7' E$ ，航向 117.5 度，航速 3.7 节。

约 1855 时，船位 $28^{\circ} 33.2' N/121^{\circ} 44.9' E$ ，航向 137.4 度，航速 1.6 节。

约 1856 时，船位 $28^{\circ} 33.2' N/121^{\circ} 44.9' E$ ，航向 161 度，航速 3 节。

约 1857 时，船位 $28^{\circ} 33.1' N/121^{\circ} 44.9' E$ ，航向 175.6 度，航速 4 节。

约 1900 时，船位 $28^{\circ} 32.9' N/121^{\circ} 44.9' E$ ，航向 179.8 度，航速 5.4 节。

约 1922 时，船位 $28^{\circ} 32.2' N/121^{\circ} 44.6' E$ ，AIS 显示航向 224.4 度，航速 5.1 节，之后 AIS 信号消失。

七、应急处置和搜救情况

2021 年 4 月 17 日 2045 时，台州市海上搜救中心接到“闽连渔运 60961”轮报告：“闽连渔运 60961”轮在台州东廊岛东 3.5 海里附近海域救起落水船员 1 人，据该获救人员描述，“利通 58”轮在附近沉没，当时船上共有 6 人。

接报后，浙江省、台州市海上搜救中心全力组织搜救。协调了“海巡 0751”“海巡 0750”“台海救 1”“海巡 07557”“中国渔政 33310”“中国渔政 33316”和中国海警执法船等 7 艘公务船艇，以及“近洋管理 1 号”“新兴达 18”“神州 29”“德锦 6”“浙岭渔拖 10992”“浙椒渔 19088”“浙椒渔 16088”“浙路渔 88896”“闽连渔运 60961”等 20 余艘社会救助力量及过往商渔船开展现场搜救。同时，海上搜

救中心及时发布沉船航行警告和沉船航行安全信息，提醒过往船舶避让沉船，并设置沉船虚拟标。

八、事故损失情况

“利通 58”轮沉没，2 人死亡、3 人失踪，直接经济损失约 200 万元。

九、事故原因分析

（一）船舶遭遇大风浪影响，进水沉没。“利通 58”轮航经台州东廊岛 3.5 海里附近海域时，遭遇大风浪影响，船舶严重上浪，造成货舱进水导致船舶向左倾覆沉没。

（二）船舶超载，舱盖未关闭，货舱风雨密不符合规范要求。“利通 58”轮夏季满载排水量 1413.442 吨，本航次实际装载袋装氧化钙 1611.92 吨，船舶实际货物装载量超过该轮夏季满载排水量，船舶超载；本航次该轮装载的货物高度超出货舱舱口围，货舱舱盖未关闭，仅用帆布封盖货物及舱口，货舱风雨密不符合规范要求。

（三）船舶光船租赁承租人/经营人未有效履行安全管理主体责任。武汉中泰鑫海运发展有限公司作为“利通 58”轮的光船承租人/经营人，虽然聘请徐某、陈某、蔡某、王某 4 人作为机务、海务主管对“利通 58”轮等船舶进行管理，但公司实际未履行船舶配员职责，不掌握该轮载货、航次计划等运行动态、人员管理以及安全与防污染的信息，相关管理人员也没有随时监控船舶动态，未按照公司规定的频次对船舶进行安全检查，事发航次未对该轮进行相关的气象提醒，未能落实安全管理主体责任对该轮实施有效的安全管理。

（四）船舶所有人未有效履行安全管理主体责任。常德市航聚物流有限公司作为“利通 58”轮的船舶所有人之一，该公司虽建有安全管理制度，但实际不掌握“利通 58”轮船员聘任、货物装卸、船舶动态，对该轮本航次存在的配员不足等安全隐患失察失管，事发航次公司也未对该船进行恶劣天气的相关提醒，未对该轮有效履行安全管理主体责任。公司未持有《水路运输经营许可证》，不具有水路运输经营资质，存在无资质管理船舶情况。

（五）船舶实际控制人未有效履行安全管理责任。李某作为“利通 58”轮实际控制人，不通过经营人直接自行聘用船上人员、承揽货物并签署运输合同。涉嫌对船舶型深实施非法改建、虚标载重线和水尺标志等行为。事发航次，未有效履行安全管理责任，未给船舶配备足够适任的船员；装货时未控制装货数量，超船舶满载排水量装货，致使完货后货

物高度超出船舶货舱舱口围，造成货舱舱盖未能关闭、货舱风雨密不符合规范要求。

十、事故结论

综合分析，本起事故是“利通 58”轮航行期间遭遇大风浪，船舶严重上浪，且因船舶超载、未关闭舱盖，造成货舱进水导致船舶倾覆沉没的单船责任事故。该轮船长李某为事故的主要责任人。

船舶光船承租人/经营人武汉中泰鑫海运发展有限公司和船舶所有人常德市航聚物流有限公司对该轮长期存在超载违规经营和日常安全管理缺失等重大安全隐患失察失管，对事故负有管理责任。

此报告仅用于促进安全参考，不得作为民事、行政、刑事等案件使用