

台州“1.21”“腾峰 18”轮与“浙路渔 81211”轮 碰撞事故调查报告

一、事故简况

2021年1月21日0958时许，安徽省XX航运股份有限公司所经营的“腾峰 18”轮装载 11 根水泥管桩从宁波驶往温州途中，航经台州温岭沿海（28° 23′ 09.352″ N/121° 42′ 02.354″ E）处，与从温岭积谷山附近海域作业结束返回龙门港的台州市路桥区金清镇剑门港村 3 区 29 号戴永福所有的“浙路渔 81211”轮发生碰撞。事故造成“浙路渔 81211”轮沉没，1 名渔船船员失踪；“腾峰 18”轮基本无损失。构成了水上交通一般等级事故。

二、事故调查取证情况

事故发生后，台州温岭海事处成立了事故调查组，对事故进行了调查取证。调查组目前共取得了以下证据材料：

（一）“腾峰 18”轮

- 1) “腾峰18”轮船长及船员询问笔录21份；
- 2) “腾峰18”轮船船舶证书、船员证书复印件1套；

（二）“浙路渔 81211”轮

- 1) “浙路渔81211”轮船员调查询问笔录2份；
- 2) “浙路渔81211”轮船舶证书、船员证书和复印件1套；

（三）两轮事故报告书

“腾峰18”轮、“浙路渔81211”轮碰撞事故报告书各一式三份。

三、两船概况

(一) 船舶概况

船名	腾峰 18	浙路渔 81211
船旗国	中国	中国
船籍港	安庆	路桥
呼号	--	--
IMO 编号	--	--
MMSI 号码	413550370	412410715
船舶种类	干货船	流刺网渔船
船体材料	钢质	钢质
总吨	856	9
净吨	479	3
总长(米)	76.6 米	11.95 米
船宽(米)	13.3 米	2.8 米
型深(米)	3.4 米	0.8 米
主机类型	内燃机	内燃机
主机功率	510KW	8.8KW
建成日期	2005-05-20	2017-12-03
建造船厂	铜陵市船舶修造有限公司	温岭市 XX 船舶修造有限公司
船舶所有人	安徽省 XX 航运股份有限公司	戴 X 福
船舶经营人	安徽省 XX 航运股份有限公司	戴 X 福

（二）船舶持证状况

（1）“腾峰18”轮持有2017年5月24日签发的《国籍证书》和2019年8月12日签发的《船舶最低安全配员证书》；该轮船舶证书均有效。

证书名称	签发时间	有效期
海上船舶吨位证书	2016年8月17日	
海上船舶防污底系统证书	2020年8月19日	
海上船舶载重线证书	2020年8月19日	2025年5月19日
海上船舶防止生活污水污染证书	2020年8月19日	2025年5月19日
海上船舶防止油污证书	2020年8月19日	2025年5月19日
海上货船适航证书	2020年8月19日	2021年5月19日
船舶国籍证书	2017年5月24日	2022年5月23日
最低安全配员证书	2019年9月23日	2022年5月23日

（2）“浙路渔 81211”轮持有中华人民共和国路桥渔港监督 2020 年 7 月 28 日签发的《渔业船舶国籍证书》，登记号码为（浙路）船登（籍）（2020）HY-000016 号，有效期至 2025 年 7 月 27 日。浙江渔业船舶检验局路桥检验站 2020 年 7 月 27 日签发的《国内海洋小型渔船安全证书》，有效期至 2022 年 12 月 2 日。

（三）船舶安检情况

（1）2020年9月21日，宁波镇海海事处对“腾峰18”轮进行安检初检，共开具17项缺陷，其中4项禁止离港(滞留)缺陷，13项开航前纠正缺陷。2020年9月23日，宁波镇海海事处对该船进行安检复检，4项禁止离港(滞留)缺陷已纠正，13项开航前纠正缺陷已纠正。

（2）2020年12月23日浙江渔业船舶检验局路桥检验站对“浙路渔81211”轮进行年度检验，检验合格。

四、两船船员概况

（一）“腾峰18”轮船员配备情况

根据该轮《船舶最低安全配员证书》的要求，该轮连续航行时间超过8小时，未超过24小时，应配备船长、大副、三副、轮机长、三管轮、各一名，值班水手、值班机工各两名，两名兼职通用操作员。事故发生时该轮连续航行时间约18小时，本次事故发生时在船上实际有四名船员，分别是驾驶员汪X传、驾驶员徐X、轮机长吴X臣、大厨郑X保，不符合该轮《船舶最低安全配员证书》的要求。

驾驶员汪X传，身份证号码：3408221963XXXX6213，男，安徽人，未持有有效的船员适任证书。事发时在驾驶台值班兼操舵。

驾驶员徐X，身份证号码：3408211974XXXX0512，男，安徽人，持有北海海事局签发的沿海航区500总吨以上值班的水手证书，有效期至2039年11月2日，未持有其他有效的船员适任证书。事发时在驾驶台瞭望。

轮机长吴X臣，身份证号码：3428221973XXXX0514，男，安徽人，持有连云港海事局签发的未满750千瓦船舶的轮机长适任证书，证书编号为BFA2312XXXXX70，有效期至2025年10月29日。事发时在机舱值班。

大厨郑X保，身份证号码：3428211961XXXX6217，男，安徽人，未持有有效的船员培训合格证明，事发时在厨房做饭。

（二）“浙路渔 81211”轮船员配备情况

该船的船舶长度 11.95 米、主机功率 8.8KW，根据《中华人民共和国渔业船员管理办法》附件 4（海洋渔业船舶职务船员最低配员标准）的船舶长度不足 12 米或者主机总功率不足 50 千瓦的配员标准，需配备机驾长 1 名。本航次该船实际船员 3 名，其中陈 X 波持有船舶长度不足 12 米或者主机总功率不足 50 千瓦渔业船舶的机驾长证书，符合《中华人民共和国渔业船员管理办法》附件 4（海洋渔业船舶职务船员最低配员标准）的要求，但本航次该轮实际在船船员超过该轮《国内海洋小型渔船安全证书》要求的核定乘员 2 人。本次事故发生时当班人员如下：

机驾长陈 X 波，身份证号码：3310811983XXXX2555，男，浙江温岭人，持有中华人民共和国温岭渔港监督签发的船舶长度不足 12 米或者主机总功率不足 50 千瓦渔业船舶的机驾长证书，证书编号：3310811983XXXX2555，有效期至 2025 年 7 月 27 日。事发时在驾驶台值班。

江X富，身份证号码：3310811982XXXX5879，男，浙江温岭人。事发时在驾驶台瞭望。

王X法，男，浙江温岭人。事发时在船艏瞭望。

五、船公司概况

（一）“腾峰 18”轮

“腾峰18”轮经营人安徽省XX航运股份有限公司是一家从事江海货运直达的民营股份制企业，公司总部位于安徽省桐城市XX镇。公司成立于1998年4月，其经营范围为国内沿海、长江干线及支流省际普通货船运输，轮船建造等。公司注册资金为5100万元。公司最高机构为董事会，董事会通过总经理对公司船舶的安全营运和防止污染进行全面管理，下设指定人员和各职能部门。进入公司安全管理体系的机构有：海务部、机务部、安全部、总经办，管理人员共12人。船员人数200多人，纳入体系运行的船舶25艘。

（二）“浙路渔 81211”轮

“浙路渔 81211”轮所属渔业公司台州市路桥 XX 渔业服务有限公司，住所为台州市路桥区金清镇 XX 村村部，经营范围为渔业捕捞知识及安全管理咨询、水产品养殖。

六、事故水域通航环境情况

积谷山附近水域为事故多发水域，且该水域东西航行的渔船及南北航行的货船较多，故船舶航经此海域需注意，做到谨慎航行确保安全。

七、重要事故要素分析与认定

（一）碰撞时间

“腾峰18”轮与“浙路渔81211”轮碰撞时间为：2021年1月21日0958时许（北京时间）。

（二）事故水域气象海况

根据台州气象局2021年1月21日0800时发布的气象信息，阴，部分地区有时小雨，白天最高温度16-18度。沿海海面：有雾，偏北风转东到东南风5-6级，阵风7级。

根据执法人员现场搜救情况，事发水域能见度不良。

事故调查组认定：事故发生时该海域能见度不良。

（三）碰撞地点

“腾峰18”轮与“浙路渔81211”轮碰撞位置为：28° 23' 09.352" N/121° 42' 02.354" E。

（四）碰撞部位及碰撞夹角的认定

根据两船的现场勘查，“腾峰 18”轮碰撞部位为船艏附近；“浙路渔 81211”轮碰撞部位为船舶右舷中后部驾驶亭附近。两船碰撞夹角约 80 度。

（五）两轮信号使用情况

（一）“腾峰 18”轮

根据“腾峰18”轮驾驶员汪X传、驾驶员徐X询问笔录，该轮航行灯一直是开启状态，从进入雾区到事故发生前10分钟最后一次拉汽笛，该轮共拉了约4-5次汽笛。

（二）“浙路渔 81211”轮

根据该轮《国内海洋小型渔船安全证书》要求，未要求配备相关信号设备，本航次该轮在雾中航行未使用任何警示信号。

（六）两轮助航仪器配备及使用情况

（一）“腾峰 18”轮

该轮配备 1 台雷达，1 台 AIS，1 台电子海图，1 台中高频，1 台甚高

频等。事故发生前，该轮雷达量程是 0.75 海里，驾驶员汪家传未在雷达上发现“浙路渔 81211”轮回波，也未在 AIS 设备上发现“浙路渔 81211”轮 AIS 信号。

（二）“浙路渔 81211”轮

根据该轮《国内海洋小型渔船安全证书》要求，未要求该轮配备雷达及 AIS 设备，事故发生前，该轮仅依靠肉眼观察周围船舶动态。

八、应急处置和搜救情况

事故发生后，台州市海上搜救中心全力组织搜救工作，协调“海巡 0750”、“海巡07559”、“海巡07573”、“东海救111”、“中国渔政33312”、“中国海监7039”、“中国海警13009”、“浙岭救1”等13艘船舶在现场开展搜救。另有“兴港566”、“海鹰19”、“浙路渔81218”、“浙三渔运80551”、“浙三渔运80558”等10余艘过往商渔船在事发水域参与搜寻，同时组织力量对事发水域附近岛屿开展沿岸搜寻。

经全力搜救，有2名落水人员获救，仍有1人失踪。

九、事故经过

本次事故的经过是根据“腾峰18”轮和“浙路渔81211”轮的船员询问笔录，台州海事局VTS轨迹回放数据以及现场勘查等资料综合整理而成。

（一）“腾峰 18”轮

2021年1月20日1600时许（北京时间），“腾峰18”轮装载11根水泥管桩从宁波镇海开航驶往温州乐清，开航时船上共12名船员，其中8名船员为船舶报告系统中任职船员，另外4名船员为事故发生时实际在船船员。

1900时许，该轮驶抵舟山定海水域，该公司联系一艘小船，将船上8

名船舶报告系统中任职船员接下船，仅剩4名船员在船，分别是驾驶员汪X传、驾驶员徐X、轮机长吴X臣、大厨郑X保。

21日0600时许，驾驶员汪X传上驾驶台与驾驶员徐X办理交接班手续，直到事故发生一直都是由驾驶员汪X传在驾驶台值班兼操舵。

0800时许，该轮驶抵台州点灯锚地附近水域，开始有雾出现。

0900时许，该轮离长乌礁6-7海里时进入雾区，能见度很差。驾驶员徐X起床后到驾驶台协助瞭望。

0946时许，两船相距约1.41海里，相对方位153.51度，船速6.2节，航向197.0度，概位： $28^{\circ} 24' 32.512''$ N/ $121^{\circ} 42' 15.244''$ E。

0950时许，两船相距约1.10海里，相对方位136.48度，船速6.1节，航向183.6度，概位： $28^{\circ} 24' 05.681''$ N/ $121^{\circ} 42' 09.432''$ E。

0952时许，两船相距约0.78海里，相对方位135.26度，船速7.0节，航向182.3度，概位： $28^{\circ} 23' 49.049''$ N/ $121^{\circ} 42' 09.166''$ E。

0954时许，两船相距约0.57海里，相对方位141.18度，船速7.0节，航向177.3度，概位： $28^{\circ} 23' 37.484''$ N/ $121^{\circ} 42' 07.949''$ E。

0956时许，两船相距约0.36海里，相对方位145.70度，船速7.2节，航向193.8度，概位： $28^{\circ} 23' 23.855''$ N/ $121^{\circ} 42' 05.159''$ E。

0957时许，两船相距约0.2海里，相对方位147.80度，船速6.5节，航向193.7度，概位： $28^{\circ} 23' 17.144''$ N/ $121^{\circ} 42' 03.771''$ E。

0958时许，两船发生碰撞，概位： $28^{\circ} 23' 09.352''$ N/ $121^{\circ} 42' 02.354''$ E。该轮感到船体有震动，马上停车，发现左舷船艏附近有一艘翻扣的渔船。

（二）“浙路渔 81211”轮

2021年1月21日0400时许，“浙路渔81211”轮从龙门港驶往温岭沿海积谷山附近海域作业。

0950时许，该轮捕鱼作业结束，装载10多斤鱼货返回温岭龙门港，船速1.7节，航向8.4度，概位： $28^{\circ} 23' 17.734''$ N/ $121^{\circ} 43' 00.913''$ E。机驾长陈X波在驾驶台操舵，江X富在驾驶台瞭望，王X法在船艏瞭望。

0952时许，船速6.5节，航向258.7度，概位： $28^{\circ} 23' 15.848''$ N/ $121^{\circ} 42' 46.375''$ E。

0954时许，船速7.0节，航向248.8度，概位： $28^{\circ} 23' 10.998''$ N/ $121^{\circ} 42' 32.119''$ E。

0956时许，船速6.7节，航向248.1度，概位： $28^{\circ} 23' 06.029''$ N/ $121^{\circ} 42' 18.910''$ E。

0957时许，船速7.1节，航向279.7度，概位： $28^{\circ} 23' 07.092''$ N/ $121^{\circ} 42' 10.930''$ E。此时该轮发现距该轮前方大概20米的距离有船，该轮马上倒车，但已经无法避免碰撞。

0958时许，两船发生碰撞，该轮翻扣在水里，3名渔船船员落水。

十、损失情况

（一）“腾峰 18”轮

“腾峰 18”轮基本无损失。

（二）“浙路渔 81211”轮

该轮本次事故直接损失约15万元，1人失踪。

十一、事故原因及过失分析

“腾峰18”轮与“浙路渔81211”轮了望疏忽是造成本次事故发生的主要原因。其双方存在过失如下：

（一）“腾峰 18” 轮

1. 了望疏忽

该轮直到事故发生未发现“浙路渔 81211”轮，未能使用适合当时环境和情况的一切有效的手段保持正规的了望，未能对局面和碰撞危险作出充分的估计。这一行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条、第七条第一款、第二款之规定。

2. 未使用安全航速

该船在能见度不良时保持 6-7 节的航速，以致未能在适合当时环境和情况的距离以内把船停住。这一行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第六条、第八条之规定。

3. 未按规定施放信号

在能见度不良的水域中或其附近时，不论日间还是夜间，机动船对水移动时，应以每次不超过 2 分钟的间隔鸣放一长声。根据该轮两名驾驶员询问笔录，该轮在事故发生前 10 分钟最后一次拉汽笛，该轮未按规定施放信号，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第三十五条第一款之规定。

（二）“浙路渔 81211” 轮

1. 了望疏忽

该轮发现对方船舶时已经无法避免发生碰撞，未使用视觉、听觉以及

适合当时环境和情况下一切有效的手段保持正规的了望，未能对局面和碰撞危险作出充分的估计，这一行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条、第七条第一款、第二款之规定。

2.未使用安全航速

该轮在能见度不良时保持 6-7 节的航速，以致未能在适合当时环境和情况的距离以内把船停住。这一行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第六条、第八条之规定。

3.未施放信号

事故发生前，该轮在能见度不良水域航行时未使用任何有效的警示信号，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第三十五条第一款之规定。

十二、事故结论

通过对客观证据的科学系统分析，事故调查组认定：该起事故是一起在能见度不良水域发生的双方互有过失的人为责任事故。本次事故中“腾峰18”轮与“浙路渔81211”轮负同等责任，驾驶员汪家传与机驾长陈刚波为同等责任人。