

# 舟山“9·12”“浙岱渔 05186”与“XIN LI FENG 39”轮碰撞事故肇事船舶追查情况报告

2020年9月12日0255时左右，舟山市海上搜救中心接岱山县海洋与渔业局报告：9月12日约0100时，岱山籍渔船“浙岱渔 05186”在由岱山港出港前往外海捕鱼过程中，航经舟山小板门水域时“浙岱渔 05186”右舷与一 AIS 船名显示为“XIN LI FENG 39”的北上航行的货船船首发生碰撞，造成“浙岱渔 05186”轮破损进水沉没，船上9名人员中，8人被附近渔船救起，另外1人在碰撞过程中落水下落不明。事故发生后，“XIN LI FENG 39”向北逃逸。

接到报告后，舟山市海上搜救中心立即启动应急预案，协调力量全力开展落水人员搜救工作，组织协调“海巡 0732”“海巡 0735”“中国渔政 33021”“中国海警 13525”、东海救助局直升飞机“B-7361”及附近30余艘渔船前往现场开展搜救。并发布航行警告，要求航经船舶协助搜寻落实失踪人员。同时浙江省委省政府、浙江海事局相关领导高度重视，分别作出重要批示，要求全力开展遇险人员搜救、肇事逃逸船舶追查及事故调查工作。

## 一、肇事船舶追查及排查情况

在组织搜救的同时，舟山海事局立即组织精干人员连夜开展涉嫌肇事船舶的确认和后续追查工作。主要措施如下：

### （一）确认肇事事实

12日事发当夜，通过调取事发时段事发水域岸基雷达回放记录、“浙岱渔 05186”轮北斗系统航行数据记录，确认了“浙岱渔 05186”轮碰撞事实，另一肇事船舶 AIS 显示船名为“XIN LI FENG 39”，碰撞时间为 12 日 0100 时左右。两船发生碰撞后，“XIN LI FENG 39”轮未在现场停留，直接驶离现场混入大批量北上船舶交通流中向北逃逸，并于 0113 时关闭 AIS 设备。根据分析两船碰撞态势，系“XIN LI FENG 39”轮船首与“浙岱渔 05186”轮右舷中前部发生碰撞，造成“浙岱渔 05186”轮右舷中前部破损进水，“XIN LI FENG 39”轮船首附近极有可能留有明显碰撞痕迹。

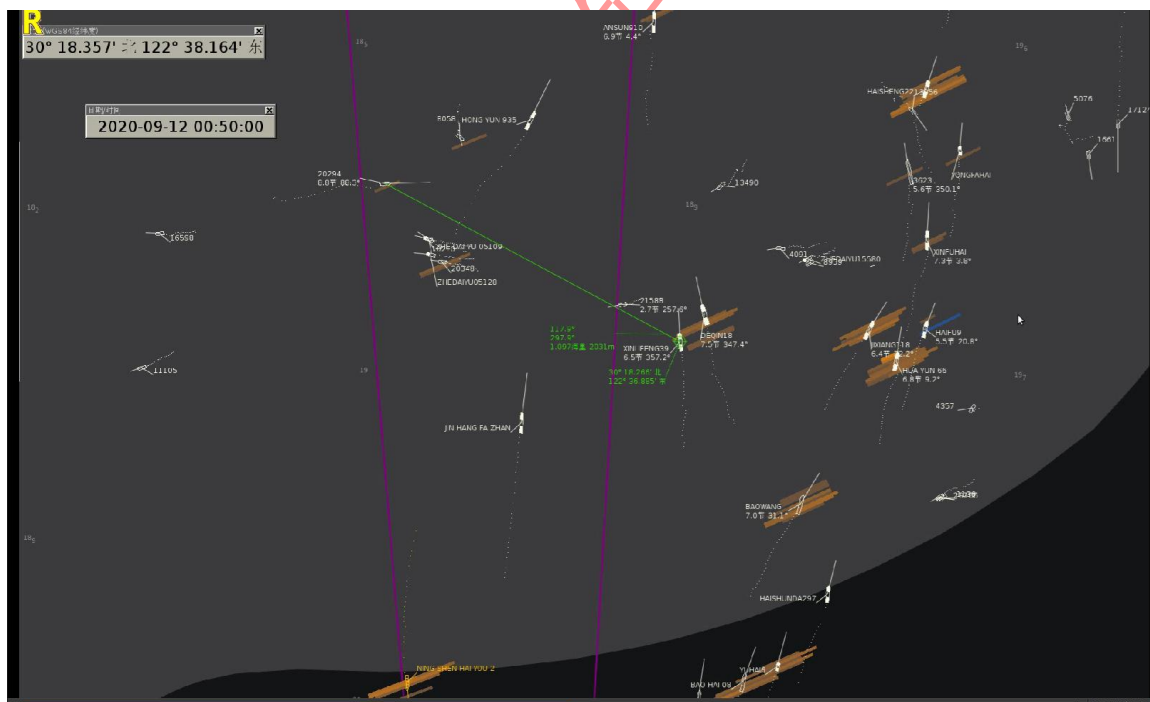


图 1：碰撞示意图（9 月 12 日 0050 时）



图 2：碰撞示意图（9 月 12 日 0055 时）

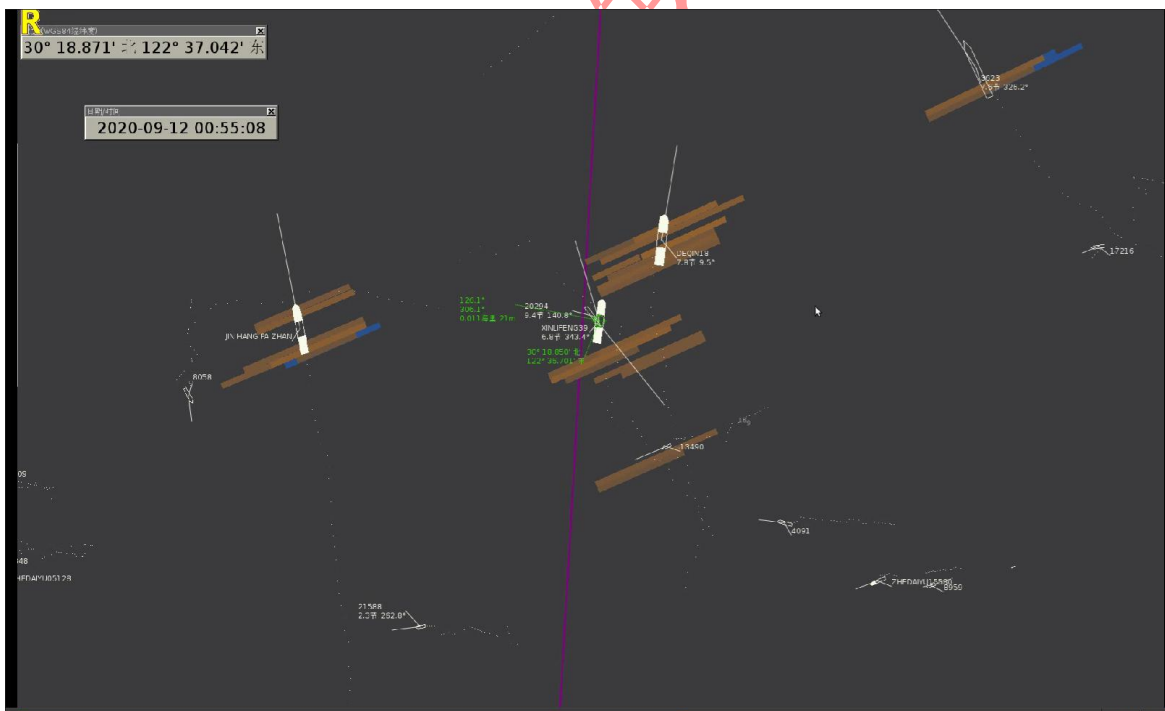


图 3：碰撞示意图（9 月 12 日 0055 时）

## **(二) 成立肇事船舶追查小组**

为全力开展肇事船舶追查工作，9月13日，舟山市岱山县成立“浙岱渔 05186”碰撞事故肇事船追查小组，追查小组由岱山县海洋渔业局、舟山岱山海事处、岱山县公安局和舟山海警局岱山工作站抽调精干力量组成，追查小组在其后的时间内协同全力开展肇事船舶追查工作。

## **(三) 充分借助岸基雷达，跟踪排查肇事船舶**

1.事发当日凌晨，通过我局岸基雷达回波持续跟踪，发现肇事船舶在向北逃逸过程中于12日0220时左右将AIS重新开启，AIS船名显示为“LI FENG 93”，并于0245时左右再次关闭AIS设备北上。通过跟踪该轮雷达回波，该轮于0400时抵达大黄龙岛正东方向北上，于0425时左右抵达绿华山水道“外百亩暗礁”附近水域，此后船舶调转航向（因“海巡012”在附近水域）向枸杞岛东侧航航行，0535时，因超出岸基雷达有效覆盖区且大批内河船信号混乱，无法准确获取该轮航行动态，跟踪无法继续进行。但根据附近一起航行的船舶动态来看，该轮极有可能于0700时左右抵达枸杞岛东侧水域北上航行，并于0800时左右抵达花鸟山东侧北上航行。

2.通过外围了解及分析，包括“XIN LI FENG 39”在内的此类船舶为逃避海事监管，船上通常装有多套AIS设备，在海上航行时开启一套AIS设备（显示船名及信息均不是本船实际船名及信息），在即将驶入上海水域是会关闭所有AIS设备，而在进入长

江航行时会开启另一套 AIS 设备(显示船名及信息均未本船实际信息)。为获取该轮准确船名,我局调取了“XIN LI FENG 39”该轮过往两个航次(8月18日至8月21日,从海上航行进入长江)、(8月25日至8月28日从长江航行进入海上)的 AIS 数据,获取了该轮航经长江口外某准确时间的准确船位,希望通过该具体信息结合上海海事局、南通海事局岸基雷达回放,倒推该轮在长江内航行时显示的准确船舶信息。9月15日-16日,追逃小组派员前往吴淞 VTS、南通 VTS,商请协助根据上述信息开展追查,但因船舶流量大,信号频繁丢失、交换,未能获得有效信息。

**(四) 发布肇事协查。**事发当日凌晨,在确认基本肇事事实后,鉴于肇事船舶目的港极有可能为上海或长江内港口,我局立即通过浙江海事局向上海海事局、江苏海事局、长江海事局发布《水上交通肇事逃逸案件协查书》,协调相关单位协助排查嫌疑船舶。其后,在通过多方排查获悉扬州籍干货船“润航 189”轮有肇事嫌疑后,根据该轮所在位置(太海汽渡附近水域),于9月18日、9月21日分别向常熟海事局、南通海事局去函《舟山海事局关于商请对涉嫌肇事船舶“润航 189”轮开展协查的函》,其后鉴于该轮拒不配合海事调查,于10月10日,我局又函告该轮登记机构及船公司所在地江苏省扬州市地方海事局,商请督促该轮配合我局海事调查,并协助暂缓办理该轮所有权变更手续。

#### **(五) 开展围堵拦截。**

1.事发当日凌晨,根据分析大批内河船北上可能的航行路径,



在无法确定肇事船舶逃逸路径的情况下，我局立即指岱山海事处所属“海巡 0732”前往白节山水道、嵊泗海事处所属“海巡 0743”前往绿华山水道实施拦截。

当日 0600 时左右，“海巡 0732”抵达白节山水道水域进行持续巡航追查，0900 时左右抵达嵊泗北鼎星附件水域，1000 时抵达绿华山水道北口（舟山、上海辖区交界线水域）开展巡航追查。

当日 0530 时左右，“海巡 0743”抵达绿华山水道持续巡航追查，0600 时-0900 时在绿华山水道北口（舟山、上海辖区交界线水域）驻守拦截，0900 时-1130 时东移至花鸟山附近水域开展巡航追查。并于 1030 时左右，查获同批次北上航行的“MING SHUANG SHUN 1279”轮（AIS 信息显示为“HAI FU1”），从该轮了解了内河船北上航行的有关规律。

在从“MING SHUANG SHUN 1279”轮掌握到肇事船舶可能前往上海长江大桥 C509 号灯浮锚泊侯潮的信息后，我局立即指令“海巡 0743”“海巡 0732”前往长江口水域进行追查，并通过浙江海事局协调致函上海海事局《关于赴上海水域开展“浙岱渔 05186”肇事船舶追逃的函》，请求上海海事局调派力量协助前往相关水域开展追查。

12 日 1322 时左右，“海巡 0732”抵达上海北槽水道外（C505 号灯浮）；其后至 14 日 1200 时左右，在北槽水道-长江口 3 号锚地-上海长江大桥（长兴岛-崇明岛）水域及肇事船舶可能航经的水域与上海海事局所属“海巡 0107”“海巡 01083”协同持续开展巡

航追查，期间未能发现疑似肇事船舶。“海巡 0732”于 14 日 1200 时左右从现场返回。

12 日 1500 时左右，“海巡 0743”抵达长江口 3 号锚地附近水域，对航行至该附近的大批量内河船开展排查，共排查船舶 80 余艘次，未发现疑似肇事船舶。“海巡 0743”于 12 日 1700 时左右从现场返回。

#### **(六) 通过外围信息开展排查**

**1. 对与肇事船舶同批次航行船舶开展排查。**事发当日 1030 时左右，参与现场拦截的“海巡 0743”艇在花鸟山北侧查获 AIS 信息显示为“HAI FU 1”（中文名：海福 1，MMSI:412354881）的内河船，经登轮检查，该轮实际船名为“MING SHUANG SHUN 1279”（MMSI:413804216），据该船人员陈述，其对涉嫌肇事船舶“XIN LI FENG 39”轮情况不了解，但其提供线索称，根据内河船通常活动规律，与“XIN LI FENG 39”一起北上航行的大批内河船极有可能会在北槽水道至上海长江大桥（长兴岛-崇明岛）C509 灯浮附近水域抛锚候潮。

此后，我局还设法与肇事船舶同批次航行的 AIS 显示船名为“BAO WANG”“HAI FU 9”“HUA YUN 66”“HAI SHUN DA 297”“JI XIANG 118”“YU HAI 6”“YONG LONG HAI”等船取得联系，但发现上述船舶所显示船名均不是实际船名，无法获取有用信息。后续的追查过程中，因上述船舶进长江后也关闭 AIS 设备，未能追查到上述船舶，以便获取有用信息。

**2. 了解作业及活动规律，提高排查针对性。**追查小组分别前往江阴、南通、常熟等地，对从事内河砂石运输的3名相关知情人进行了面对面走访。期间，了解了内河船在上海及长江内习惯靠泊码头、习惯过驳水域等作业地点及习惯性活动规律。并有针对性的在当地海事局的配合下，对重点水域进行了多次排查，共排查锚地船舶100余艘，码头作业船舶8艘。

**3. 发布悬赏公告。**为进一步广泛获取肇事船舶的有关信息，9月16日，舟山岱山海事处、岱山县海洋与渔业局联合发布《悬赏公告》，对提供肇事船舶有效信息的人员予以奖励。公告发出后，舟山海事局先后接到两份关于涉嫌肇事船舶的信息，分别为：

(1) 9月18日，某人员向追查小组提供信息称，1艘船名为“润航189”的内河船右舷货舱前部有明显碰撞破损痕迹，并提供了船舶受损图片、破损情况视频、及该轮当事船位（长江“太海汽渡”附近水域锚泊）。接到该信息后，我局立即函告常熟海事局协助对该轮开展追查，同时追查小组一行4人立即赶赴常熟、南通开展追查工作，但经两局出动海巡艇前往现场及可能航经水域多次巡航检查，未能查获该轮。

通过与该轮船舶所有人、经营人扬州润航船务有限公司核实，该轮实际船舶所有人之一方某勇一直在该轮任职水手，因该人拒绝接受海事调查，岱山县公安局通过查询该人手机活动轨迹，9月12日事发期间，该轮手机信号显示在温州南麂岛附近水域，与事发时间和位置不相符，排除该轮嫌疑。





图 4：“润航 189”轮受损图片（右舷）



图 5：“润航 189”轮受损视频截图（右舷）

(2) 9月21日晚, 某尹姓人员向追查小组提供信息称, 其在航行至上海北港 C509 灯浮处水域时发现在该水域锚泊的一艘内河江船(船名因遮挡仅看到有“皖”字, 未显示 AIS 信息)其右舷船艏、锚链孔附近有明显碰撞受损痕迹。接到该信息后, 我局立即通报上海海事局商请协助对该轮开展追查, 上海海事局立即协调“海巡 0107”等 2 艘海巡艇前往涉事水域开展追查, 但因夜间原因, 且该水域锚泊船已起锚续航进江航行, 未能查获该轮。根据内河船航行规律, 我局又立即协调常熟海事局、南通海事局协助对该轮开展追查。9月22日, 追查小组在常熟海事局的协助下在常熟锚地水域将该轮查获, 经核实, 该轮即为举报人所涉及船舶, 实际船名为淮南籍“皖寿县 3856”, 现场勘查发现该轮船艏右舷舷墙部分破损撕裂, 疑似碰撞痕迹。

但经进一步核实, 该轮于 9 月 9 日在舟山小板门南下航行时被舟山岱山海事处拦截查处, 其后至 9 月 16 日中午被扣押在岱山高亭锚地, 直至 16 日中午后擅自驶离高亭锚地前往福建水域装货。据其陈述, 其船上碰撞痕迹系在附件装货期间与他船擦碰所致。综合分析, 该轮从时间和位置上来看与“浙岱渔 05186”碰撞事故发生时间及位置不相符合, 基本排除该轮肇事嫌疑。



图 6：“皖寿县 3856”轮现场照片

## 二、追查小组对肇事船舶追查日志

### (一) 9月13日

上午，追查小组一行 5 人（包括舟山海事局 1 名，岱山县海洋与渔业局 2 名，岱山县公安局 1 名，舟山海警局岱山工作站 1 名）前往江苏常熟，寻找到对内河砂石运输较为熟悉的知情人，了解了内河船在长江内通常靠泊的码头情况，了解相关情况后，连夜赶赴江阴长宏国际码头进行排查，并寻找另一知情人，了解内河船作业规律。

## （二）9月14日

追查小组在江阴通过与知情人联系，其告知了内河船活动规律，并提供线索，肇事船舶极有可能在常熟锚地锚泊。随即，追查小组一行赶赴常熟海事局，并于下午在常熟海事局协助下乘坐海巡艇前往“苏通大桥”-崇明岛水域开展排查。未能查获涉嫌肇事船舶。

## （三）9月15日

为了通过查询的“XIN LI FENG 39”轮过往航行轨迹，设法通过雷达回波倒推查询该轮实际船名，追查组一行于当日赶赴吴淞海事局 VTS，查询该轮过往轨迹回波，因雷达回波不稳定，未获取到有效信息。因此追查组临时决定为两组，一组于16日前往南通 VTS 进行排查跟踪，另一组继续留守吴淞 VTS 进行排查跟踪。

## （四）9月16日

为提高追查效率，追查组临时决定为两组，一组继续留守吴淞 VTS 进行排查跟踪，另一组于上午前往南通 VTS 进行排查跟踪（根据吴淞 VTS 跟踪结果），并在南通海事局协助下，对南通海事局辖区内的内河船习惯过驳水域进行了巡航检查。当日，未能查获涉嫌肇事船舶，也未获取到有关肇事船舶的有效信息。为进一步广泛获取肇事船舶的有关信息，舟山岱山海事处、岱山县海洋与渔业局联合于当日发布《悬赏公告》，对提供肇事船舶有效信息的人员予以奖励。



(五) 9月17日

上午，前往南通开展追查的小组成员从南通前往上海，两小组成员会合后前往崇明海事局，查询上海长江大桥视频监控记录情况，未发现有效信息。追查小组于晚上返回舟山，等待有新的线索后再行开展一步工作。

(六) 9月18日

某人员看到《悬赏公告后》向追查小组提供信息称，1艘船名为“润航189”的内河船右舷货舱前部有明显碰撞破损痕迹，并提供了船舶受损图片、破损情况视频、及该轮当事船位(长江“太-海汽渡”附近水域锚泊)。接到该信息后，我局立即函告常熟海事局协助对该轮开展追查，未能查获该轮。

(七) 9月21日

因上述提供线索人员反馈“润航189”轮已由常熟水域开往南通水域，追查小组一行4人(包括舟山海事局1名，岱山县海洋与渔业局1名，岱山县公安局1名，舟山海警局岱山工作站1名)于上午前往江苏南通，在南通海事局协助下对辖区内河船通常过驳水域及可能水域进行了巡航检查，但未能查获“润航189”轮。

晚上，追查小组接到另一尹姓人员提供线索称，其在航行至上海北港C509灯浮处水域时发现在该水域锚泊的一艘内河江船(船名因遮挡仅看到有“皖”字，未显示AIS信息)右舷船艏、锚链孔附近有明显碰撞受损痕迹。接到该信息后，我局立即通报上



海海事局商请协助对该轮开展追查，上海海事局立即协调“海巡0107”等2艘海巡艇前往涉事水域开展追查，但因夜间原因，且该水域锚泊船已起锚续航进江航行，未能查获该轮。根据内河船航行规律及相关人员提供的信息，追查小组分析，该轮可能向常熟、南通水域航行。

#### （八）9月22日

追查小组一行前往常熟，在常熟海事局的协助下在常熟锚地水域将该轮查获，经核实，该轮即为举报人所涉及船舶，实际船名为淮南籍“皖寿县3856”，当经核实，基本排除了该轮肇事嫌疑。

#### （九）9月23日

因未能获取关于肇事船舶的有效信息，追查组一行于上午返回舟山。

### 三、肇事船舶追查进展情况

尽管事发后，舟山海事局及相关单位组织大量人力开展了连续、大范围的排查。但截至目前尚未查获肇事船舶。