

舟山“6·4”“定港机 2004”轮与“定港机 3043”轮碰撞事故调查报告

1. 事故简况

2023年6月4日1928时左右，舟山籍港内交通船“定港机 2004”轮在定海民间码头离泊过程中与准备靠泊的“定港机 3043”轮在码头前沿水域发生碰撞，事故造成“定港机 3043”轮船上1名乘客落水后死亡，构成一般等级水上交通事故。

2. 专业术语和标准用语标识

AIS: Automatic Identification System, 自动识别系统。

3. 调查取证情况

本起事故由舟山海事局成立事故调查组开展调查。调查主要围绕事故发生的经过及原因、船舶及配员情况、搭载乘客情况、港内交通船公司管理情况、事发水域气象海况及通航环境等方面开展。调查组查阅了港内交通船管理公司有关制度和相关记录，对事故双方相关人员和所有乘客进行了调查询问，调取了事发时段事发水域码头的视频监控记录，对双方船舶进行了现场勘查，同时对双方船舶运营管理情况进行了调查取证。

3.1 “定港机 2004”轮

船名：定港机 2004	船籍港：舟山	船舶种类：交通船
总吨：24	净吨：12	船体材质：钢质
总长：15.50 米	型宽：3.30 米	型深：1.60 米

乘客定额：6人

船舶所有人及地址：赵某某/浙江省舟山市定海区环南街道盘峙村。

该轮持有有效的《船舶国籍证书》《船舶最低安全配员证书》和《沿海小船检验证书》。船上配备有救生衣8件、救生圈2只（带30米长可浮救生浮索）、普通救生圈8只。驾驶台配备B级AIS设备1台，事发时段AIS设备未开启。

事发时该轮在船人员1人，为驾机员赵某某，舟山定海人，1961年10月出生，持有有效的船员适任证书，自2009年开始驾驶“定港机2004”轮至今。

3.2 “定港机3043”轮

船名：定港机3043 船籍港：舟山 船舶种类：交通船

总吨：9 净吨：4 船体材质：钢质

总长：12.00米 型宽：2.75米 型深：1.25米

乘客定额：6人

船舶所有人及地址：李某某/浙江省舟山市定海区环南街道大猫村。

该轮持有有效的《船舶国籍证书》《船舶最低安全配员证书》和《沿海小船检验证书》。船上配备有救生衣8件、救生圈2只（带30米长可浮救生浮索）、普通救生圈8只，驾驶台配备电笛和B级AIS设备1台，事发时段AIS设备未开启。

事发时该轮在船人员共6人，其中1人为船舶驾机员李某某，

其余 5 人为乘客。驾机员李某某，舟山定海人，1965 年 12 月出生，持有有效的船员适任证书，自 2003 年开始驾驶“定港机 3043”轮至今。

3.3 船舶管理情况

“定港机 2004”轮与“定港机 3043”轮的管理公司均为定海千岛港内小船管理服务有限公司，成立于 2016 年 6 月 3 日。依据《定海区港内小船管理暂行办法》（定安办〔2021〕36 号），公司主要职责包括：承担港内小船日常安全生产管理责任，建立健全安全生产管理制度规程，督促港内小船做到船舶适航、船员适任、航行规范安全等。

针对港内小船管理，该公司制定了《千岛港内小船管理服务有限公司工作职责》《公司隐患排查制度》《公司恶劣天气预警预控管理须知》《港内小船船员管理考核办法》等制度，经查该公司安全管理中存在以下问题：

（1）未有效落实安全生产管理责任。在本起事故中，“定港机 2004”轮和“定港机 3043”轮均配备了 AIS，但实际并未开启，公司对所管理的船舶动态不掌握，在船舶靠离泊过程中缺乏有效沟通联系。

（2）对船舶的管理督促不到位。依据《定海区港内小船管理暂行办法》第三条、第六条及第八条规定，公司应督促港内交通船做到航行规范安全，港内小船不得从事岛际运输。但本起事故中“定港机 3043”轮搭载的 5 名乘客均由盘峙岛接送至定海

民间码头。

4.气象海况及通航环境情况

事发时段定海港天气晴好，东南到南风 5-6 级。

事发当天为农历十七，大潮汛。查阅潮汛表，6 月 4 日定海港潮汛情况为：1639 时，潮高 55CM；2255 时，潮高 388CM。事发时为急涨流时段。

事发水域位于定海客运中心民间码头前沿水域，民间码头为定海港内交通船的集中停泊码头。

5.事故经过

根据双方相关人员及乘客调查询问笔录、码头视频监控资料分析整理。

6 月 4 日 1905 时左右，李某某驾驶“定港机 3043”轮搭载 5 名乘客由盘峙岛渡轮码头开航，计划驶往定海民间码头。

1927 时左右，赵某某驾驶“定港机 2004”轮从民间码头离泊。同时，“定港机 3043”轮驶抵民间码头前沿水域，随后减速、停车准备靠泊，李某某发现一艘离泊的港内交通船（后证实为“定港机 2004”轮）。

1927 时 39 秒，“定港机 2004”轮在右转向掉头过程中船首与“定港机 3043”轮左舷船中附近船体发生碰撞（碰撞角度约 90 度），导致 1 名乘客王某兵落水。事发后“定港机 3043”轮驾机员李某某及乘客在本船舶周围查看，在海面未发现落水乘客。

1928 时 14 秒，赵某某驾驶“定港机 2004”轮驶离现场，前往小竹山锚地接送其他客人。

1929 时 05 秒，“定港机 3043”轮驶离现场前往码头靠泊。

1931 时 06 秒，“定港机 3043”轮靠妥民间码头，龚某年、王某国、李某龙 3 名乘客上岸，随后驾机员李某某检查船舶受损进水情况，期间电话要求其妻子联系人员帮忙搜寻落水人员。

1937 时 46 秒，李某某确认船舶安全后，继续前往现场搜寻落水人员。

2000 时左右，“定港机 2004”轮从小竹山锚地搭载 4 名乘客靠妥民间码头，得知与其碰撞的“定港机 3043”轮上有 1 名乘客落水，随即前往现场开展搜救。

6.应急处置情况

舟山市海上搜救中心接到险情报告后，立即启动应急预案，先后指派“海巡 07339”，协调“浙港航巡 1112”“中国海警 13514”“中国渔政 33116”及“定港机 3033”“定港机 3018”“定港机 2068”“定港机 2004”“定港机 1002”“定港机 3002”“定港机 3021”等船开展搜救。

6 月 9 日 1000 时左右，在定海小竹山水域发现一具尸体，经确认为落水乘客王某兵。

7.事故原因分析

事发水域位于定海民间码头前沿水域，通航环境复杂。“定港机 2004”轮为离泊船，“定港机 3043”轮为拟靠泊船，两船

均应谨慎驾驶，互有避让责任。

7.1 “定港机 2004” 轮过失

7.1.1 未保持正规了望

“定港机 2004” 轮从民间码头离泊至事故发生过程中，驾机员赵某某碰撞前一直未发现准备靠泊的“定港机 3043” 轮，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条的规定，是造成本起事故的直接原因。

7.1.2 缺乏应有的戒备

“定港机 2004” 轮在离泊前未对附近的通航环境进行观察，在未掌握周围其他船舶动态的情况下盲目开航，未保持应有的戒备，导致船舶在离泊过程中与“定港机 3043” 轮发生碰撞，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第二条第 1 款的规定。

7.1.3 事故发生后擅自离开现场

“定港机 2004” 轮驾机员赵某某明知两船已经发生碰撞，在未核实对方船舶及人员损失、且不危及自身安全的情况下，驾驶船舶擅自离开事故现场水域，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第七十三条的规定。

7.2 “定港机 3043” 轮过失

7.2.1 未对碰撞危险做出充分估计

“定港机 3043” 轮驾机员李某某在本船航行至民间码头前沿水域减速停车时已发现“定港机 2004” 轮正在离泊开航，其后未能对两船形成的碰撞危险做出充分估计。同时在不了解对方

船舶意图及行动的情况下，未鸣放相应声号警示对方船舶，违反了《1972年国际海上避碰规则》第七条及第三十四条第4款的规定。

7.2.2 未督促乘客穿着救生衣

“定港机 3043”轮驾机员李某某在开航前未督促 5 名乘客穿着救生衣，是导致人员伤亡扩大的重要原因，违反了《定海港内小船安全生产管理暂行办法》第六条的规定。

7.2.3 事故发生后未尽力开展救助

碰撞发生后，“定港机 3043”轮驾机员李某某明知本船有乘客落水，只在现场短暂停留且未经充分搜寻救助的情况下，驾驶船舶靠泊码头送乘客上岸，后又返回现场进行搜寻，但错过了搜寻最佳时机，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第七十四条的规定。

8. 事故责任认定

本起事故是因双方不遵守《1972年国际海上避碰规则》和相关规章制度，互有过失而引发的责任事故。比较本起事故中双方过失程度及事故发生的因果关系，调查组认定“定港机 2004”轮对本起事故承担主要责任，驾机员赵某某为本起事故的主要责任人；“定港机 3043”轮对本起事故承担次要责任，驾机员李某某为本起事故的次要责任人。