

“ 2. 3” “

25752”

“ 6”

一、事故概况

2024年2月3日0847时左右，宁波籍渔船“浙象渔25752”轮（总吨：202；主机功率：198KW；船长：33.77米；船舶种类：国内捕捞船）自195渔区返回石浦港航行途中，在象山南韭山岛东南约17海里水域（概位 $29^{\circ}19'.5N/122^{\circ}30'.5E$ ），与宁德籍散货船“妙莲华6”轮（总吨：8300；主机功率：2665KW；船长：131.8米）发生碰撞。事故造成“妙莲华6”轮第3舱右舷中部破损进水沉没，“浙象渔25752”轮船首凹陷变形，未造成人员伤亡和水域环境污染。

二、调查取证情况

事故发生后，宁波海事局立即成立事故调查组开展事故调查取证工作，并将事故情况通报了渔业渔政主管部门和海警机构。渔业渔政主管部门协助提供了“浙象渔25752”轮CCTV录像，并核查了该轮在船人员持证情况。调查组收集了事故双方船舶法定文书和相关日志记录，调取了事发时段两船AIS数据，对“浙象渔25752”轮开展了现场勘验，询问了相关船员及其他相关人员，搜集了事发时段事发水域气象海况及通航环境情况，调查了两船安全管理情况。

调查获取的主要证据材料如下：

(1) 相关人员询问笔录22份。

- (2) 船舶证书复印件 2 套;
- (3) 船员证书及身份证明复印件 2 套;
- (4) 船员名单 2 份;
- (5) 船舶图纸 1 套;
- (6) 福建某海运有限公司安全管理文件 1 套 (电子版);
- (7) 视频资料 1 份;

三、专业术语

AIS(Automatic Identification System) : 自动识别系统

VHF(Very High Frequency): 甚高频

CCTV: Closed Circuit Television: 闭路电视监控系统

四、船舶、船员和船公司概况

(一) 船舶主要技术数据和情况

船名	浙象渔 25752	妙莲华 6
船籍港	象山	宁德
船舶种类	国内捕捞船	散货船
船体材料	钢质	钢质
总吨	202	8300
净吨	61	4648
船长 (米)	33.77	131.8
船宽 (米)	6.2	20
型深 (米)	3.1	10.5

主机功率 (KW)	198	2665
建成日期	2020年7月27日	2010年1月3日
船舶所有人	潘某波	宁德某海运有限公司, 黄某纬
船舶经营人	--	宁德某海运有限公司
船舶管理人	--	福建某海运有限公司

(二) 船舶持证情况

1. “浙象渔 25752” 轮

“浙象渔 25752” 轮持有象山渔港监督签发的船舶国籍证书; 象山渔业船舶检验局签发的国内海洋渔船安全证书; 象山县水利和渔业局签发的渔业捕捞许可证, 核定作业场所为“C2 渔区 (浙江省 C 类渔区)”, 捕捞作业类型为刺网。以上证书均在有效期内。

2. “妙莲华 6” 轮

“妙莲华 6” 轮持有宁德海事局签发的船舶国籍证书、船舶最低安全配员证书、安全管理证书; 福建省船舶检验局签发的国内航行海船安全与环保证书。以上证书均在有效期内。

(三) 船员情况

1. “浙象渔 25752” 轮

该轮本航次共配备船员 12 名，1 人持有二级船副适任证书，11 人持有普通船员证书。根据《中华人民共和国渔业船员管理办法》，该轮应配备二级船长、助理船副和三级轮机长各 1 名。该轮本航次缺配 1 名二级船长和 1 名三级轮机长。主要船员情况如下：

芦某江，普通船员，河南洛阳人，男，36 岁，持有普陀渔港监督签发的渔业普通船员证书，2023 年 10 月 21 日上船任职。事发时在驾驶台值班。

郑某杨，二级船副，宁波象山人，男，48 岁，持有宁波渔港监督局签发的二级船副证书，2023 年 6 月 15 日上船任职。事发时在房间休息。

徐某，普通船员，辽宁朝阳人，男，51 岁，持有象山渔港监督签发的渔业普通船员证书，2023 年 8 月 1 日上船任职。事发时在房间休息。

2. “妙莲华 6” 轮

该轮本航次共配备船员 15 名，均持有有效的船员职务证书，满足船舶最低安全配员证书要求。主要船员情况如下：

章某一，船长，福建宁德人，男，61 岁，持有深圳海事局签发的沿海航区 3000 总吨及以上船舶的船长适任证书，2023 年 11 月 19 日上船任职。事发时在驾驶台制作工作台账。

沈某辉，三副，广东南雄人，男，46 岁，持有广东海事局签发的沿海航区 500 总吨及以上船舶的三副适任证书，2023 年 1

2月16日上船任职。事发时在驾驶台值班。

曲某龙，值班水手，山东文登人，男，35岁，持有南京海事局签发的沿海航区500总吨及以上船舶的值班水手证书，2023年06月13日上船任职。事发时在驾驶台值班。

(四) 公司管理情况

1. “浙象渔 25752” 轮

“浙象渔 25752”轮所有人为潘某波，所属渔业组织为象山某渔业专业合作社，该合作社主要协助渔船进行进出港报告、信息通报、证书换证等工作，船舶日常经营管理由潘某波妻子李某负责。

2. “妙莲华 6” 轮

“妙莲华 6”轮轮船舶所有人为宁德某海运有限公司、黄某纬，经营人为宁德某海运有限公司，管理人为福建某海运有限公司。

宁德某海运有限公司成立于2017年5月18日。公司经营范围主要是内河货物运输；沿海货物运输；国内船舶管理业务等。公司持有《国内水路运输经营许可证》，主营范围：国内沿海普通货船运输。

福建某海运有限公司成立于2020年08月25日，持有宁德海事局签发的DOC证书，有效期至2026年4月7日。公司许可项目是省级普通货船运输，省内船舶运输，国内船舶管理业务，成品油零售等。一般项目：从事内地与港澳间集装箱船、普通货

船运输。公司设置总经理、指定人员、海务部、机务部、综合办等部门，共有岸基管理人员 7 人，体系内船舶 20 艘，均为代管船。

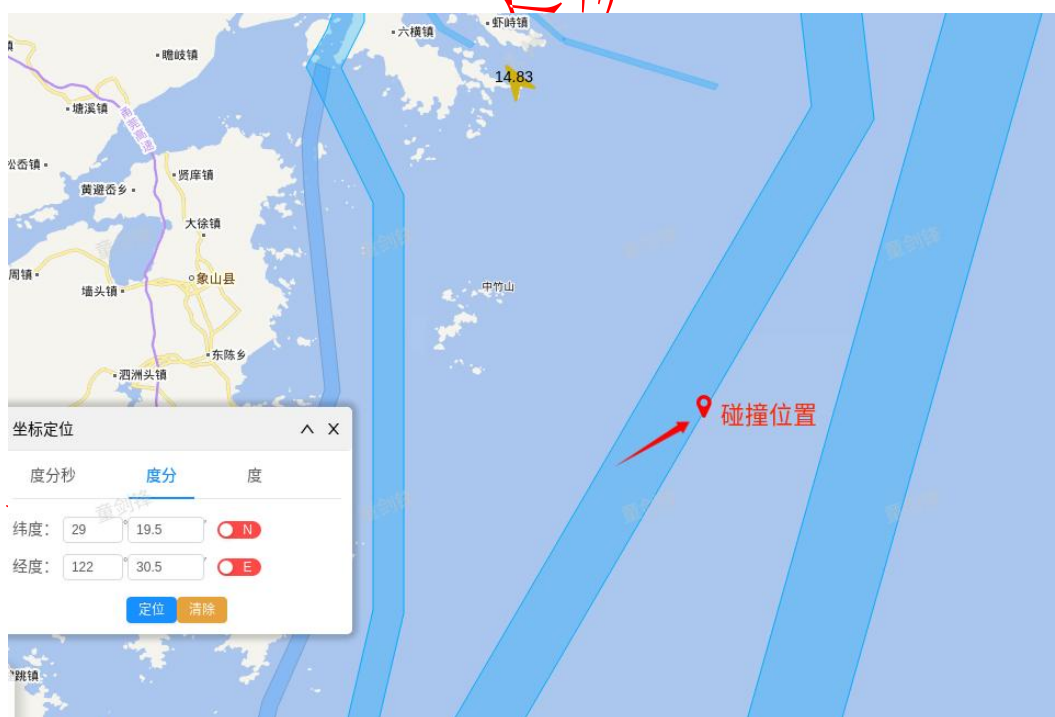
五、气象及通航环境情况

(一) 气象海况

事发时事故水域天气阴，能见度良好，偏北风 5-6 级，低平潮，流向东北，流速 1 节左右，轻浪。

(二) 通航环境

事发水域位于宁波象山南韭山岛东南约 17 海里，东航路东侧约 0.4 海里（概位 $29^{\circ}19' .5N/122^{\circ}30' .5E$ ），事发时事故水域船舶较少，事发水域海图水深约 36 米。



图片 1: 事故碰撞位置图

六、事故经过

根据两船船员陈述、AIS 数据及渔船 CCTV 录像综合整理，情况如下：

（一）“浙象渔 25752” 轮

2024 年 2 月 2 日 1800 时左右，该轮从 195 海区装载约 15 吨鱼获开航，计划驶往石浦港。

2300 时，该轮航向 260° ，航速 8 节。普通船员徐某在驾驶台值班。两台 AIS、卫星导航系统正常开启，一台雷达开启，艏向上设置，量程 3 海里，一台 VHF 值守 16 频道，三台对讲机正常开启。

3 日 0300 时，船副郑某杨上驾驶台值班与徐某交班，徐某离开驾驶台，该轮继续向西航行，航向 260° ，航速 8 节。

0719 时左右，普通船员芦某江上驾驶台与郑某杨交班，郑某杨离开驾驶台，该轮继续保向保速航行。

0744 时左右，该轮驶至 $29^{\circ}20'.9N/122^{\circ}39'.9E$ ，航向 262° ，航速 8.2 节。此时“妙莲华 6”轮位于该轮真方位 260° ，两船距离约 8.4 海里，芦某江开始低头看手机电子书，直至碰撞。

0830 时左右，该轮驶至 $29^{\circ}19'.9N/122^{\circ}33'.1E$ ，航向 258° ，航速 8.1 节。此时“妙莲华 6”轮位于该轮真方位 260° ，两船距离约 2.3 海里。

0844 时左右，该轮驶至 $29^{\circ} 19' .6N/122^{\circ} 30' .9 E$ ，航向 264° ，航速 8.1 节。此时“妙莲华 6”轮位于该轮真方位 259° ，两船距离约 0.4 海里。

0846 时左右，该轮驶至 $29^{\circ} 19' .5N/122^{\circ} 30' .6 E$ ，航向 260° ，航速 8.6 节。此时“妙莲华 6”轮位于该轮真方位 259° ，两船距离约 0.15 海里。

0847 时左右，该轮船首与“妙莲华 6”轮右舷第三舱中部发生碰撞，碰撞概位： $29^{\circ} 19' .5N/122^{\circ} 30' .5 E$ 。

(二) “妙莲华 6”轮

2024 年 2 月 1 日 1000 时左右，该轮从福州鑫通洋屿 4#泊位码头装载石粉 13400 吨开航，计划驶往舟山豪舟码头。

2 日 2100 时左右，该轮驶至象山县南田岛东侧水域东航路内。

2320 时左右，该轮驶至 $29^{\circ}18'.4N/122^{\circ}27'.9E$ ，航向 030° ，航速 3.1 节，该轮机舱部报告主机冷却水管漏水需维修，船长上驾驶台指挥。

2355 时左右，该轮驶至 $29^{\circ}19'.8N/122^{\circ}28'.9E$ ，航向 061° ，航速 2.9 节，船长计划驶出东航路抛锚维修。

3 日 0018 时左右，该轮驶至 $29^{\circ}19'.6N/122^{\circ}30'.1E$ ，航向 102° ，航速 3.3 节。该轮驶出东航路。

0030 时左右，该轮抛右锚 6 节下水，锚位 $29^{\circ}19'.5N/122^{\circ}30'.5 E$ 。开始修理主机冷却水管。

0430 时左右，冷却水管修理完成。由于该轮计划靠泊舟山豪舟码头时间为 2 月 4 日 0600 时，该轮继续原地等待。

0700 时左右，大副指示值班水手关闭锚灯，挂起锚球。

0730 时左右，三副沈某辉和值班水手曲某龙上驾驶台值班。驾驶台 AIS、电子海图正常开启，三台 VHF 开启，其中两台值守 16 频道、一台值守 08 频道，右侧雷达开启。

0740 时左右，船长上驾驶台。

0840 时左右，船长、三副、大副在驾驶台海图室协商工作事宜，值班水手坐在一侧旁听。

0846 时左右，该轮与“浙象渔 25752”轮相距约 0.15 海里。值班水手目视发现“浙象渔 25752”轮，随即告知船长、大副和三副，四人先后至驾驶台外侧大声呼叫渔船，未获回应。

0847 时左右，“浙象渔 25752”轮船首与该轮第 3 货舱右舷船体发生碰撞，造成该轮第 3 舱右舷中部破损进水。

0920 时，该轮船员携带船舶证书文书并关闭油路阀门后弃船。

4 日 0040 时左右，该轮沉没，概位：29°19'.5N/122°30'.5 E。

七、应急处置情况

接报后，宁波市海上搜救中心立即启动应急预案，指导“妙莲华 6”轮按照应变部署开展自救，并组织“海巡 22”艇、“东海救 117”艇、“中国渔政 33205”艇，及周边“新明洲 96”轮、“浙象渔 13007”轮等 10 余艘社会船艇前往现场开展应急救助。

0920 时，“妙莲华 6”轮关闭油路阀门后弃船。

0938 时，“妙莲华 6”轮船上全部 15 名船员全部转移至“浙象渔 25752”轮。

1225 时，15 名船员全部安全转移至“海巡 22”艇上。

1615 时左右，“浙象渔 25752”轮在“中国渔政 33205”艇监护下安全抵达象山石浦港。

八、事故损失情况

事故导致“妙莲华 6”轮第 3 舱右舷中部破损进水后沉没，“浙象渔 25752”轮船首凹陷变形。

九、事故原因及过失分析

事发时事故水域能见度良好，“妙莲华 6”轮处于锚泊状态，“浙象渔 25752”轮回港航行，两船均应遵守《1972 年国际海上避碰规则》，保持正规瞭望。

（一）“浙象渔 25752”轮

1. 驾驶人员长时间低头看手机，未开展瞭望。该轮值班驾驶人员芦某江于当日 0719 时起独自值班，但自 0744 时起，持续低头看手机电子书，直至碰撞后才发现锚泊的“妙莲华 6”轮，未使用适合当时环境和情况的一切可用手段保持正规瞭望。其行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条之规定。

2. 未使用安全航速。该轮满载渔获回港，航线自东向西穿越外航路、东航路、西航路和小型船舶习惯航路，商渔交汇频繁，但该轮航速持续维持在 8 节以上，碰撞前达到了 8.6 节，未使用

安全航速航行。其行为违反了《1972年国际海上避碰规则》第六条的规定。

3. 未对碰撞危险作出充分估计。该轮未通过 AIS、雷达等适合当时环境和情况的一切可用手段判断是否存在碰撞危险。其行为违反了《1972年国际海上避碰规则》第七条的规定。

（二）“妙莲华 6”轮

瞭望疏忽，未及时发现来船。碰撞发生前，该轮船长、大副和值班三副在海图室商讨其他工作事宜，值班水手旁听，直到两船距离 0.15 海里左右时才发现“浙象渔 25752”轮，发现后未鸣放汽笛，未通过高频呼叫来船，试图呼喊来船但未起作用，未使用适合当时环境和情况的一切可用手段保持正规瞭望。其行为违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条的规定。

十、事故责任认定

调查组认定：本起事故属当事双方互有过失引起的责任事故。“浙象渔 25752”轮的过失大于“妙莲华 6”轮，应承担本起事故的主要责任，值班驾驶人员芦某江为事故的主要责任人。

“妙莲华 6”轮应承担本起事故的次要责任，三副沈某辉为事故的次要责任人。

十一、调查发现的其他问题

（一）“浙象渔 25752”轮

1. 涉嫌无证驾驶。事发时值班驾驶人员芦某江仅持有普通船员证书，未持有驾驶员证书。该轮日常由二级船副郑某杨和普通

船员徐某交替值航行班，徐某仅持有普通船员证书，未持有驾驶员证书。

2. **配员不足**。该轮职务船员应配备二级船长、助理船副和三级轮机长各1名，实际该轮仅配备1名二级船副(履行船长职务)，缺配1名二级船长和1名三级轮机长。

3. **在船人员与进出港报告不一致**。该船系统中报告船员共计12人，其中潘某洋等3名船员实际未上船(包括船长)，同时在船有3名船员(持有普通船员证书)未在系统中进行报告。

4. **弄虚作假**。为掩盖配员不足、进出港报告不实的问题，该轮返航途中，在石浦港东门进口时，安排进出港报告中登记的陈某林(船长)、潘某洋(船长)乘坐渔供船登轮，同时进出港报告中未登记的芦某江(普通船员)、付某东(普通船员)和齐某党(普通船员)下船离开；该轮靠妥码头后，调查人员核查在船人员信息时，进出港报告中登记的于某东(普通船员)登轮，至此，进出港报告的12人全部到船。

5. **象山某渔业专业合作社协管责任落实不到位**。一是未核实“浙象渔25752”轮进出港报告信息，未发现该轮报告人员与实际不一致以及船长未在船的情况。二是对该轮日常点验流于形式，仅查看船舶北斗、AIS是否在线，未进一步核实船舶编组和上船人员情况。

(二) “妙莲华6”轮

1. **船员上岗培训不到位**。该轮长期从事南北航线货物运输，

航经多个渔业捕捞作业区，但该轮三副 12 月 16 日上船任职后，公司、船长未对其开展过商渔防碰撞相关培训。

2. 船员聘用考核落实不到位。该轮船员招聘录用实际由船舶所有人负责，船舶管理人福建某海运有限公司在接到船东通知后仅对新聘人员开展体系文件培训和岗位职责熟悉，实际未对船员适任能力进行考核。

十二、安全管理建议及处理建议

(一) 安全管理建议

1. 建议福建某海运有限公司：一是强化安全意识，切实履行航运企业安全生产主体责任，总结事故教训，为所管理船舶开展警示教育，防止类似事故再次发生。二是对公司所属船舶开展商渔船防碰撞安全和驾驶室值班安全培训，协助船舶开展航次安全风险评估，识别并规避各类事故风险。三是严格实施船员适任培训考核，把好船员上船关。

2. 建议象山某渔业专业合作社：一是强化渔船进出港报告人员信息核实，确保船员信息准确无误。二是完善船舶点验机制，增加船舶驾驶室值班情况核查频次。

(二) 处理建议

1. “浙象渔 25752” 轮两名船员无证驾驶，已移交公安机关并由公安机关处以行政拘留措施。

2. “浙象渔 25752” 轮驾驶员涉嫌交通肇事罪，建议移交司

法部门处理。

3. “浙象渔 25752” 轮存在配员不足、违反避碰规则、进出港报告与实际不一致、船员无证驾驶、弄虚作假等违法违规行为，建议移交渔业渔政主管机关调查处理。

4. 象山某渔业专业合作社协管责任落实不到位，建议通报渔业渔政主管机关进一步调查处理。

5. “妙莲华 6” 轮存在违反避碰规则的行为，建议依法实施行政处罚。

此报告仅用于促进安全考核，不作其他用途