舟山“4·17”“惠丰1003”轮涉嫌与不明船舶碰撞调查情况报告

一、事故接报及处置情况

2023年4月17日0520时左右，舟山市海上搜救中心总值班室接宁波海事局转报：宁波VTS通过甚高频分别接到“新发16”轮及附近航经船舶“东亿602”轮报告，一内河船“新发16”轮在概位 $29^{\circ}37'.3N/122^{\circ}44'.6E$ 附近水域疑似与他船发生碰撞后沉没，船上4人遇险，亟需救助。

经险情核实，遇险船舶“新发16”轮无船舶登记信息，疑似使用虚假船名，事发前未显示AIS信号，无法确认船舶遇险时间和地点，通过与获救人员及“东亿602”等现场救助船舶反复核实也无法准确认定遇险时间和位置。根据获救人员提供的信息，初步确定遇险位置在舟山六横岛以东约30海里的外海水域，处于雷达监控覆盖范围以外，遇险时间大约为17日0430时。接报险情后舟山市海上搜救中心立即启动突发事件应急预案，组织协调“海巡0731”“海巡0745”“东海救102”“中国海警13603”“舟港拖47”及附近多艘船舶参与搜救。当日1040时左右，“浙嵊渔冷80006”在接报水域西北约7海里处救起2人（宣城籍史某虎、芜湖籍王某洲）；1130时左右，“东海救102”轮在附近水域打捞起1具遇难人员尸体（宣城籍史某水）。8月26日方某钢委托浙江海腾海上工程有限公司对沉船进行了清障打

捞，期间未发现其余遇险人员。

二、事故调查情况

事发后，舟山海事局成立事故调查组对本起事故开展了调查。主要调查情况如下：

（一）对获救人员史某虎、王某洲开展调查。

史某虎在遇险船舶实任船长兼管事，王某洲在船上实任值班水手并偶尔兼职驾驶员。据二人陈述，遇险船舶为宣城籍内河船“惠丰 1003”轮，使用虚假船名“新发 16”及“XING FA 16” AIS 设备非法从事海上运输，船舶所有人为方某钢。非法运输期间，船舶通过使用虚假船名、关闭 AIS 设备、远离近岸水域等方式逃避相关部门监管。事发航次船上共 4 人，于 4 月 14 日由福建闽江口马祖岛附近装载约 7000 吨海砂开航，4 月 16 日 1200 时左右驶抵舟山外海水域锚泊，进行海砂过驳，期间因浓雾影响过驳作业暂停，该轮及过驳浮吊船在原地等待，鲁某宏留守驾驶台。17 日 0430 时左右一不明船舶涉嫌与该轮右舷前部发生碰撞，造成本船进水。事发后在房间休息的史某虎、王某洲跑到驾驶台，史某虎目测对方船舶疑似一重载海船，船长约 150 米，碰撞后 15-20 分钟本船进水沉没，船上 4 人均落水。经对史某虎、王某洲多次调查询问，二人对锚泊具体位置、参与过驳作业的相关船舶名称、过驳动态等相关信息无法提供。

（二）对方某钢、刘某平进行调查。

方某钢为安徽宣城籍居民，“惠丰 1003”轮实际所有人；刘某平为“惠丰 1003”轮登记所有人。据方某钢陈述，刘某平证实，

该轮实际所有人、经营人均均为方某钢。该轮于2014年6月建造完工，总长为114.8米，总吨5614，主机功率1470千瓦，核定航区为内河A级，船舶《内河船舶适航证书》于2021年6月25日过期失效，《船舶营业运输证》于2022年8月5日注销。方某钢于2018年开始组织该轮参与海上非法运输，日常经营组织、船员雇佣等均由其负责。2023年以来已组织该轮参与海上非法运输4次（包括事发航次）。调查期间，方某钢对船舶如何非法参与海上经营运输的细节信息未能全面如实提供，特别是事发航次装砂点、过驳点、过驳组织及实施等信息。其陈述主要是听从黄牛（中介）孙某有指挥，“惠丰1003”轮仅负责运输。

（三）对过驳作业的调查。

由于执法船艇及搜救力量抵达现场时参与过驳作业的二程船和浮吊船已逃离，方某钢及获救船员也未能提供本次过驳的具体信息，为查明过驳组织情况，舟山海事局将该轮涉嫌犯罪线索向海警部门进行了移送。经海警、公安部门调查，参与事发前过驳作业的浮吊船舶为泰州籍起重船“金马浮18”轮，实际所有人为吕某力；二程船为连云港籍干货船“兴泰隆”轮，实际所有人为周某英，并查实其他非法组织者5人。

（四）其他情况。

“惠丰1003”轮在沿海非法运输期间，先后于2021年10月、2022年5月分别被台州海事局、舟山海事局查获并实施处罚。2022年6月，舟山海事局在结束处罚后对该轮实施了遣返行动，将其遣返至长江芜湖水域。

三、涉嫌肇事船舶排查情况

事发后，调查组利用现有监控手段对事发时段航经事发水域显示 AIS 信息的船舶进行了排查，并调取了航经船“华池”轮及附近锚泊船“HIGH WAY”轮、“INTERASIA FORWARD”轮 VDR 数据。

通过调取的“华池”轮 VDR 雷达资料（4 月 17 日 0430 时-0526 时），结合“惠丰 1003”轮于事发后 0500 时开启 AIS 设备（AIS 船名 XING FA 16）显示的船位信息，判断“惠丰 1003”轮最有可能的锚泊位置为 29°37'.30N/122°44'.64E。

经比对分析，事发时段航经“惠丰 1003”轮雷达回波附近水域船舶有 3 艘，分别为“东亿 109”“华池”及 AIS 显示为“LI FAN”（MMSI: 312165230）的船舶。且“LI FAN”轮于 4 月 17 日 0451 时从“惠丰 1003”轮锚泊位置近距离驶过。

综上，若根据获救人员陈述“惠丰 1003”轮系与他船碰撞沉没，则“LI FAN”轮具有最大肇事可能性，最有可能的碰撞时间为 4 月 17 日 0451 时。

四、“LI FAN”轮排查情况

（一）经查询相关系统，未查到“LI FAN”轮登记、检验信息，未查询到该轮在中国沿海港进出口岸、进出港报告记录。从该轮显示的部分 AIS 记录来看，最近一次于 4 月 15 日 1145 时左右在中国台湾海峡水域，其后向北航行，于 4 月 17 日 0456 时关闭 AIS 设备。判断“LI FAN”轮为使用虚假船名从事非法作业的违法船舶。

(二) 鉴于事发水域位于舟山外海，现有监控手段无法有效全面覆盖，且“LI FAN”轮关闭 AIS 设备。舟山海事局第一时间指派和协调“海巡 0731”“海巡 0735”“海巡 0745”“舟港拖 47”“华池”“东亿 602”等船艇前往事发水域附近开展涉嫌肇事船舶排查。期间共排查船舶 241 艘，排查时间超过 78 小时，未能发现“LI FAN”轮。

(三) 根据获救人员提供的肇事船舶特征及调查组的综合分析，舟山海事局于 4 月 23 日通过浙江海事局向沿海及长江内河各海事管理机构发布《水上交通肇事逃逸案件协查书》。截至目前未收到关于协查信息的反馈。

(四) 落实专人持续跟踪关注“LI FAN”轮 AIS 信号显示动态。该轮 AIS 设备关闭后至今未再开启显示。

(五) 鉴于“LI FAN”轮可能涉嫌违法犯罪，舟山海事局商请海警部门协助核查比对“LI FAN”轮相关信息，并排查与“LI FAN”轮类似嫌疑船舶。截至目前未查询到有效信息。

(六) 通过现场检查、进出口岸查验、进出港报告、电子巡查方式对辖区到港船舶及航经船舶开展不间断排摸核查，累计排查到港船舶 109514 艘次、陆上巡查检查 3002 次，水上巡航检查 2925 次。截至目前未能发现“LI FAN”轮。

五、调查结论

鉴于目前尚未查获涉嫌肇事船舶“LI FAN”轮，未能对其开展调查取证及现场勘查。基于调查获取的现有证据，无法对

“LIFAN”轮与“惠丰1003”轮碰撞事实作出认定，本起事故事实和事故原因暂无法准确查明，但不排除两船发生碰撞而导致“惠丰1003”轮沉没的可能。

依据《水上交通事故调查立案和结案管理规定》第十三条和第十七条的规定，决定对本起事故终止调查，若获取新的重要证据，再重启调查。

事故调查报告公示