

浙江台州“11.13”“YF18”轮触碰 在建水上水下构筑物事故 调查报告

一、事故简况和调查简况

(一) 事故概况

2024年11月13日0237时左右,宁波YF远洋渔业股份有限公司所有的远洋渔船“YF18”轮从舟山开往阿根廷的途中,在台州玉环披山以东约20海里水域(概位:28°08′03.58″N/121°56′15.23″E)处触碰在建水上水下构筑物(玉环2号海上风电2号机位导管架)。事故造成“YF18”轮沉没,在建水上水下构筑物有擦痕,无人员伤亡,构成一般等级水上交通事故。

(二) 调查简况

事故发生后,台州海事局立即成立事故调查组,并与宁波渔业管理等部门联合开展事故调查工作。调查组远程勘察了事故现场、调查船舶、人员及事发水域通航环境、玉环2号海上风电项目情况等要素,收集船舶、船员等基本资料,对涉事船舶人员进行调查询问,获取船舶、船员基本信息、船舶配员、船舶持证等相关情况。

二、专业术语和标准用语标识

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

(2) VTS:Vessel Traffic Service,船舶交通服务;

三、事故调查取证情况

(一) 船舶概况

1. 船舶资料

船名	YF18	主机功率 (kw)	1323
曾用名	-----		
船籍港	宁波	船舶种类	专业远洋渔船
船体材料	钢质	建成完工日期	2010-12-01
船长 (米)	59.62	型深 (米)	6.2
型宽 (米)	9.8	总吨	948
国际海事组织识别码 IMO NO	877**96	净吨	284
船舶呼号/编号	Y12***377/BZ**V		
造船厂	浙江 HY 造船有限公司		
航区	远洋航区		
船舶所有人	宁波 YF 远洋渔业股份有限公司		
船舶所有人地址	浙江省宁波市江北区钻石商业广场 18 号 13 幢 1**6 室		



图 1: YF18 轮船照片（中国海事协同管理平台）

2. 船舶持证情况

“YF18”轮持有浙江渔港监督局于 2024 年 6 月 17 日签发的船舶国籍证书，有效期至 2029 年 6 月 16 日；持有浙江渔港监督局于 2024 年 6 月 07 日签发的船舶所有权登记证书；持有农业农村部于 2024 年 7 月 18 日签发的《渔业捕捞许可证》，有效期至 2029 年 3 月 31 日；持有中国远洋渔业协会 2024 年 6 月 17 日签发的渔业船舶残骸清除责任保险或其他财务保证证书，有效期至 2025 年 4 月 30 日 2400 时；持有中国船级社于 2024 年 5 月 21 日签发的《国际渔船安全证书》，有效期至 2029 年 10 月 24 日，并于 2024 年 10 月 25 日完成法定检验。该轮船舶证书齐全有效。

3. 船舶设备情况

根据船长陈述，事发时船上配备了 4 台 AIS（其中 1 台由厦门新诺电子生产），3 台雷达（事发时 1 个设置 4 海里量程，1 个设置 12 海里量程，1 个光电 2910 备用的没开），2 台电子海

图（韩国产的海洋 3500、韩国海洋 smart8），2 台渔探仪，3 台甚高频（3 个在 16 频道工作，左右舷各 1 个，后面 1 个），2 台罗经（日本横河电罗经 29001 套、国产的卫星罗经 1 套）、1 台为 C 站提供船位数据的美国产 GPS，中高频 2 台（韩国 1500、国产飞通 808），计程仪 1 台，纸质海图 50-60 张，1 个 NETEVEEX，1 个气象传真机，设备均处于可用状态。

其中，纸质海图近 3 年未改正、未使用；电子海图从 2022 年以后未插卡更新。另经查询，该轮配备的新诺电子生产的 AIS 设备虽然具有简易电子海图显示功能，但无法更新。综上，该轮海图长期未更新。

4. 船舶航次情况

“YF18”轮本航次于 11 月 12 日 1610 时左右从舟山马峙锚地开航，计划驶往阿根廷公海捕捞鱿鱼。开航前，船长制定了航行计划（仅对舟山段的出港航线进行了更新，其他航线用的是 2024 年 7 月回舟山时的航迹线）。船长未安排人员接收航海通告、改正通告，未对电子海图及纸质海图进行更新。开航时艏吃水 3.2 米，艉吃水 4.2 米。

11 月 13 日 0234 时左右驶抵玉环 2 号海上风电场水域。

5. 船舶口岸检查情况

11 月 12 日 0430 时，“YF18”轮在舟山马峙联检锚接受海关、移民局等部门的联合检查。

6. 船舶检验情况

2024 年 10 月 25 日，“YF18”轮在宁波接受中国船级社开展的远洋渔业船舶法定检验，经查该轮安全技术状况和防止船舶造成环境污染等方面符合现行船舶技术法规适用的相关要求。

7. 船舶进出口岸手续办理情况

2024 年 11 月 12 日 1450 时，“YF18”轮通过舟山市 JC 国际船舶代理有限公司向舟山沈家门海事处提交船舶出口岸手续申请，1519 时舟山海事局受理、审批通过。

（二）船员配备情况

根据《农业农村部关于调整海洋渔业船舶职务船员最低配员标准的通知》的要求，“YF18”轮航次应配备一级船长 1 名、一级船副 1 名、助理船副 2 名、一级轮机长 1 名、一级管轮 1 名、无线电操作员 1 名（兼），电机员 1 名（兼）。

事故发生时该轮实际配员：船长兼无线电操作员黄某慧（一级船长+无线电操作员证书）、大副顾某开（一级船长证书）、助理船副沈某（无证）、助理船副王某珍（无证）、值班水手 10 名（张某某、余某福、赵某远、甘某亮、罗某波、杨某奎、陈某、李某虎、陈某策、赵某龙），轮机长兼电机员裘某根（一级轮机长+电机员证书）、大管轮唐某军（一级轮机长证书）、值班机工 2 名（何某周、李某勇），厨师代某盛、9 名印度尼西亚籍船员、3 名菲律宾籍船员。

事发时该轮主要当事船员信息如下：

船长（兼无线电操作员）黄某慧，男，1969年2月20日出生，持有渔业船舶一级船长证书和渔业船舶无线电操作员证书，证书编号：33090319690220****，证书有效期为2021年10月9日至2026年10月8日。事发时在房间休息。

大副顾某开，男，1973年11月04日出生，持有渔业船舶一级船长证书和无线电操作员证书，证书编号：33092119731104****，证书有效期为2024年8月8日至2029年8月7日。事发时在驾驶台指挥兼操舵。

轮机长（兼电机员）裘某根，男，1966年6月9日出生，持有渔业船舶一级轮机长证书和电机员证书，证书编号：33090319660609****，证书有效期为2021年7月22日至2026年7月21日。事发时在机舱内值班。

值班水手赵某远，男，1998年10月7日出生，持有海员证书，证书编号：A9046****，证书有效期为2024年10月24日至2029年10月24日。事发时在驾驶台瞭望。

值班机工李某勇，男，1985年1月23日出生，持有海员证书，证书编号：A9046****，证书有效期为2024年10月24日至2029年10月24日。事发时在机舱值班。

助理船副沈某，男，1986年6月5日出生，持有海员证，证书编号：A9045****，证书有效期为2024年10月16日至2029年10月16日。经调查，沈某助理船副证书签发日期为2024年11月14日，开航时未持有有效的渔业船员职务证书。

综上，“YF18”轮开航时职务船员配备不符合海洋渔业船舶职务船员最低配员标准的要求。

（三）环境因素

1. 气象水文情况

根据台州气象台发布气象信息,11月12日多云转阴,13日多云,沿海海面有北到东北风风6-7级阵风8级。

据“YF18”船长陈述:当时天气晴,风力5-6级,浪高1米,能见度良好。

综上,事故调查组认定事发水域能见度良好,风力6级。

潮汐信息:事发时为涨潮。

11月13日 (坎门)	潮时(时分)	潮高(cm)
	0013	125
	0520	545
	1233	119
	1841	573

表 1: 11月13日坎门港潮汐情况

2. 通航环境情况

事发水域处在浙江沿海东航路与外航路之间,为玉环2号海上风电场水域,该水域附近作业渔船较多,航路内有大量商船在航行,通航密度较大。

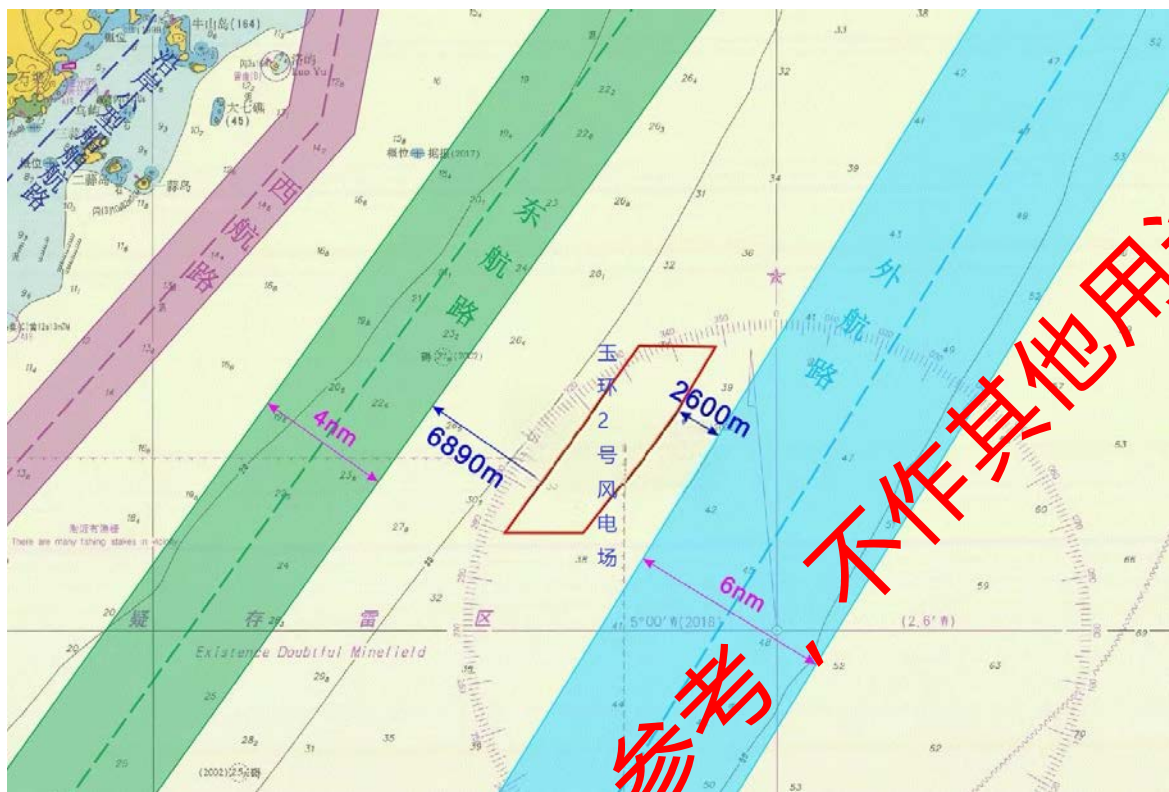


图 2：事发水域通航环境示意图

（四）管理因素

1. “YF18”轮所有权情况

船舶所有权登记情况：2024 年 6 月 7 日，“YF18”轮在浙江渔港监督局办理船舶所有权登记，登记船舶所有人为宁波 YF 远洋渔业有限公司。

船舶所有权实际情况：2024 年 9 月 10 日，宁波 YF 远洋渔业有限公司通过《船舶买卖合同》将“YF18”轮所有权转让给广东 ZH 远洋渔业有限公司，但未办理船舶所有权登记变更手续。

广东 ZH 远洋渔业有限公司，成立于 2018 年，公司法人沈某明，公司地址为深圳市福田区福田街道福山社区滨河大道 5020 号同

心大厦 11 层 11**，公司主要从事水产品收购、水产品批发、船舶租赁、国际货物运输代理、国内货物运输代理等业务。

2. “YF18” 轮经营、管理公司情况

“YF18”轮登记经营管理公司为宁波 YF 远洋渔业有限公司。该公司成立于 2012 年 8 月 27 日，公司注册地址为浙江省宁波市江北区钻石商业广场 18 号 13 幢 1**6 室。该公司持有农业农村部于 2024 年 7 月 18 日签发的《渔业捕捞许可证》，主要从事渔业捕捞、国际班轮运输、水产品批发、水产品零售、船舶租赁等业务。

“YF18”轮实际经营管理情况：经调查，宁波 YF 远洋渔业有限公司负责“YF18”轮船舶证书、农水安全检查、卫检、进出口报关等手续办理，事发航次“YF18”轮船上人员招聘、合同签订和工资发放由广东 ZH 远洋渔业有限公司负责。

3. 开航前安全培训检查情况

11 月 4 日上午由渔业、公安人员在舟山沈家门为该轮船员开展出航前航行、消防、履约和安全培训。

（五）环境污染情况调查

根据轮机长裘某根陈述：事发时，船上存轻油 275 吨，弃船时所有燃油舱及日用油柜阀门均已关闭，仅剩存油 1 吨的辅机专用油柜未关闭。

根据船长黄某慧陈述：事发时，弃船时船上油舱阀锁死，2 吨的日用油柜和不到 1 吨的辅机专用油柜未锁死，具体情况要问

轮机长。

基于以上人员陈述，调查组认定船舶存有轻油约 275 吨。

事故发生后，事故水域水面出现少量油花，经现场清污力量清理与持续防范，未发生大面积水域污染。

（六）在建水上水下构筑物概况

1. 玉环 2 号海上风电项目基本情况

风电场项目选址及批复情况：玉环 2 号海上风电场位于玉环市东部海域，风电场场区总体呈平行四边形，东西向宽约 4.0Km，南北向长 9.8Km，涉海面积约 41.9Km²，核准总装机容量为 508MW，布置 6 台单机容量 18MW 的风电机组和 25 台单机容量 16MW 的风电机组，风机基础采用四桩导管架。在 14#、15#风机之间配套一座 220Kv 海上升压站。该风电场场区边界与东航路净距为 6890 米，与外航路净距为 2600 米，风电场选址经过浙江省交通运输厅航道通航条件影响评价审核及浙江海事局通航安全专题评审，经过玉环市发展和改革委员会的批复，符合相关法律法规、技术标准的要求。

风电项目的业主及施工单位情况：玉环 2 号海上风电项目的业主单位为华能 JK（玉环）风力发电有限公司，施工总承包单位为中国电建集团 HD 勘测设计研究院有限公司。该工程分为 2 个标段开展施工，标段一施工单位为中交第 SH 务工程局有限公司，标段二施工单位为江苏龙源 ZH 海洋工程有限公司，安全保障单位由施工总承包单位委托的第三方公司负责。

2. 在建水上水下构筑物情况

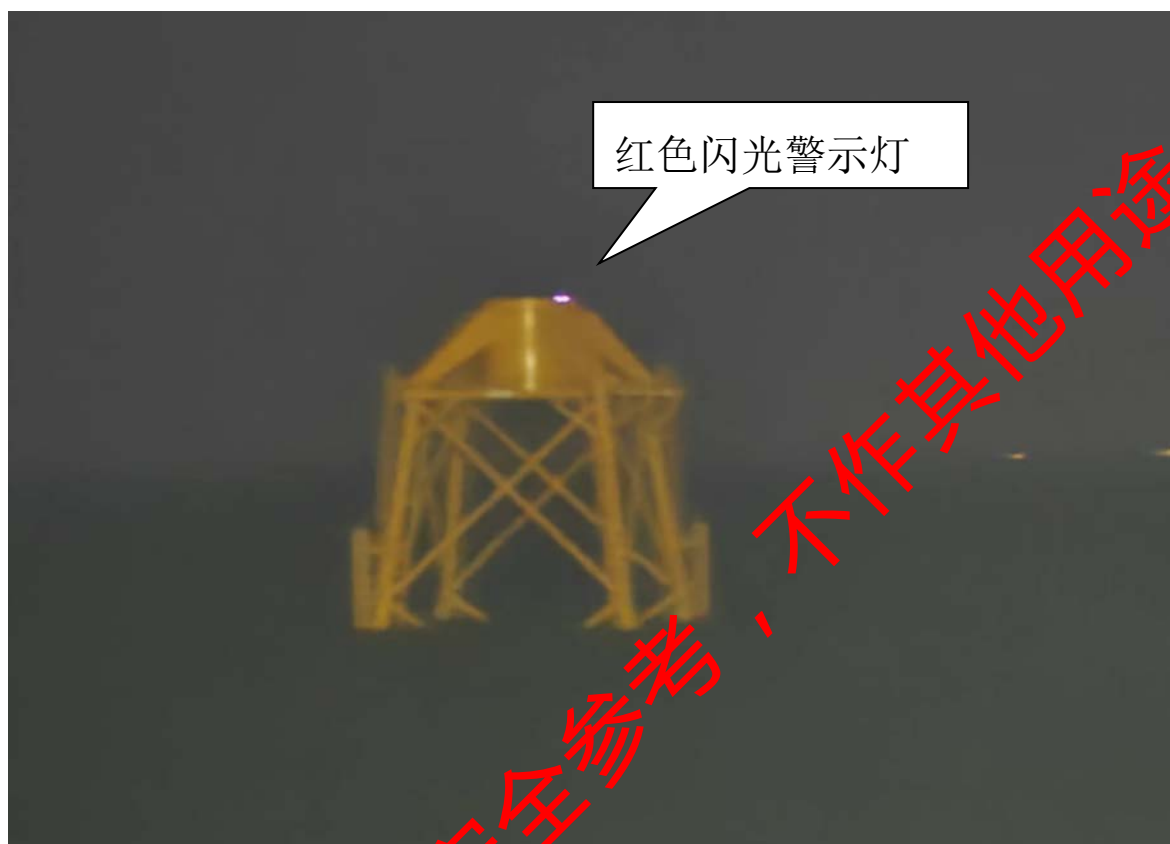


图3: 在建水上水下构筑物夜间照片

涉事水域为标段2项目的施工水域，事发时该工程已完成6台机位钢管桩沉桩，2台机位（1号和2号）导管架安装。本次事故中被触碰的在建水上水下构筑物为玉环2号海上风电2号机位导管架，位置为（28° 08′ 03.58″ N/121° 56′ 15.23″ E），该导管架总高度约70米，安装后高出海面高度约25米，导管架上部为四边形空间桁架结构，桁架尺寸17米×17米，桁架主腿钢管直径为1.51米-3.75米，主腿钢管之间用直径0.66 米 -1.05 米的交叉斜撑钢管连接。导管架顶部设置红色闪光警示灯，事发时警示灯工况正常。

3. 安全保障措施落实情况

施工作业区标识情况： 在开始施工前，华能 JK（玉环）风力发电有限公司及相关施工方委托温州航标处于 2024 年 5 月 14 日在风电场施工作业区外围设置 12 座海上作业区专用灯浮标（相邻浮标间距约 1.78-2 海里，灯光颜色为黄色，闪光节奏为莫尔斯信号"0"12 秒，12 座灯浮同步闪光，其中位于四个角落的灯浮标同时布设 AIS 虚拟航标，），对施工水域进行标示、警示。事发时，海上作业区专用灯浮标系统工况正常。

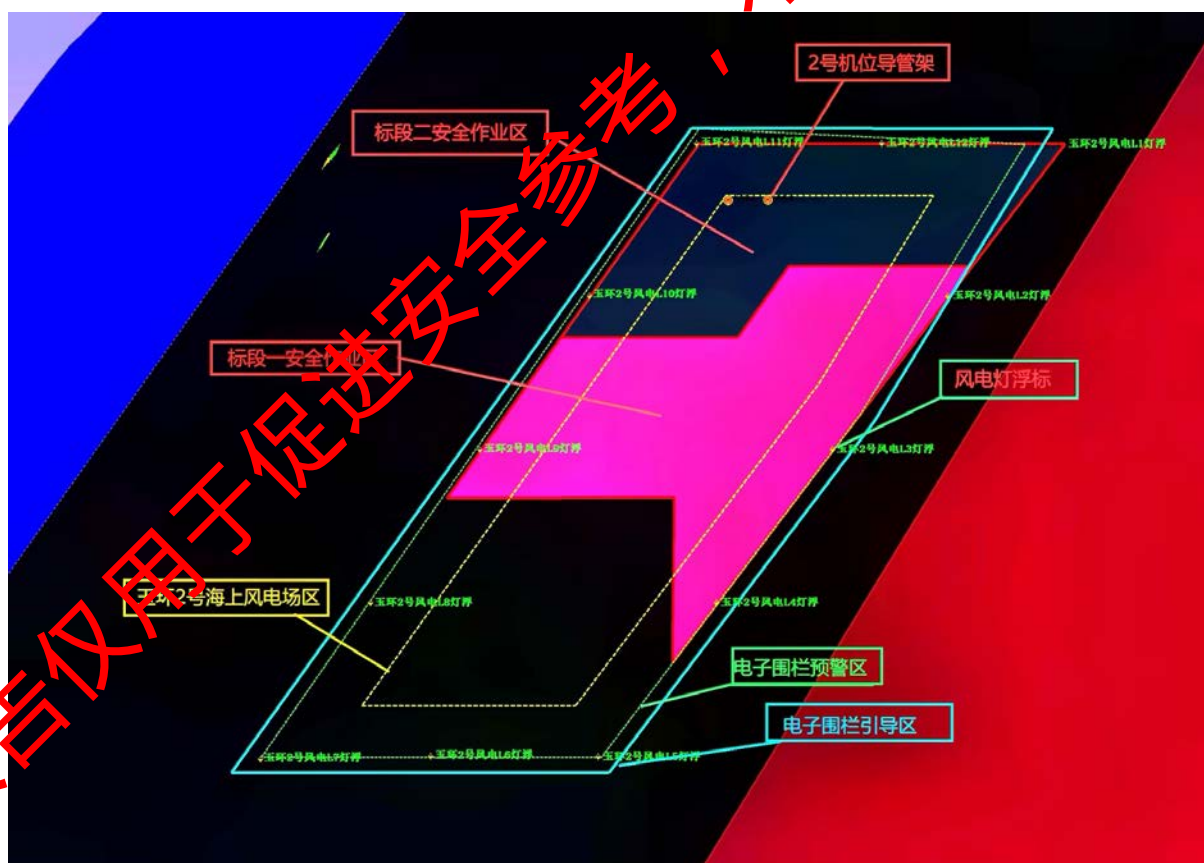


图 4：玉环 2 号风电场区标示示意图

安全作业区划定及航行通告发布情况： 根据华能 JK（玉环）风力发电有限公司及相关施工方的申请，台州海事局于 2024 年 5

月 17 日为该标段（标段二）施工核定安全作业区水域；2024 年 6 月 17 日该标段开始施工，台州海事局发布施工作业航行通告（台航通[2024]0058 号），要求无关船舶严禁进入，并提醒安全作业区水域临近浙江沿海公共航路外航路，航经船舶应加强瞭望和联系，与安全作业区保持安全距离并缓速通过。

为了进一步提升施工作业的安全保障能力，华能 JK（玉环）风力发电有限公司及相关施工方委托第三方配布了风电施工作业水域监控平台及值班监控人员，委托温州航标处于 2024 年 9 月份在海上风电场施工期通过布设电子围栏系统设立二级围栏的海上作业区域，其中距离风机连线 1300 米区域为电子围栏引导区，距离风机连线 1000 米区域为电子围栏预警区。船舶航行到引导区，系统会对其发出一次性短报文报警；船舶行到预警区内且有进入警戒区域的明显趋势时，系统通过 VHF16 发出语音报警。

航海通告及改正通告发布情况：海军海道测量局于 2024 年 7 月 15 日在 2024 年第 29 期《航海通告》发布了风电施工作业灯浮标的航海通告（第 1106 改正项）；中华人民共和国海事局于 2024 年 7 月 1 日在 2024 年第 27 期《中国沿海港口航道图改正通告》发布了风电施工作业灯浮标的改正通告（第 680 改正项）。（灯浮标的改正需要人工在纸版海图或电子海图上标绘改正）

综上，华能 JK（玉环）风力发电有限公司及相关施工方安全

保障措施符合法律要求。

四、重要事故因素认定

（一）事发时间、地点

根据相关船员事故调查询问笔录陈述及船舶 AIS 轨迹回放，事故发生时间为 11 月 13 日 0237 时左右，事发地点为台州玉环披山以东约 20 海里的玉环 2 号风电场施工安全作业区水域（概位： $28^{\circ} 08' 03.58'' N/121^{\circ} 56' 15.23'' E$ ）。

（二）触碰部位认定

根据相关船员事故调查询问笔录、调查人员现场勘查及潜水员初步探摸，“YF18”轮触碰部位为船舶右舷货舱第一舱至驾驶台下方的冻鱼舱；在建水上水下构筑物（玉环 2 号海上风电 2 号机位导管架）的桩腿受损。

此报告仅用于促进安全事务，不作其他用途

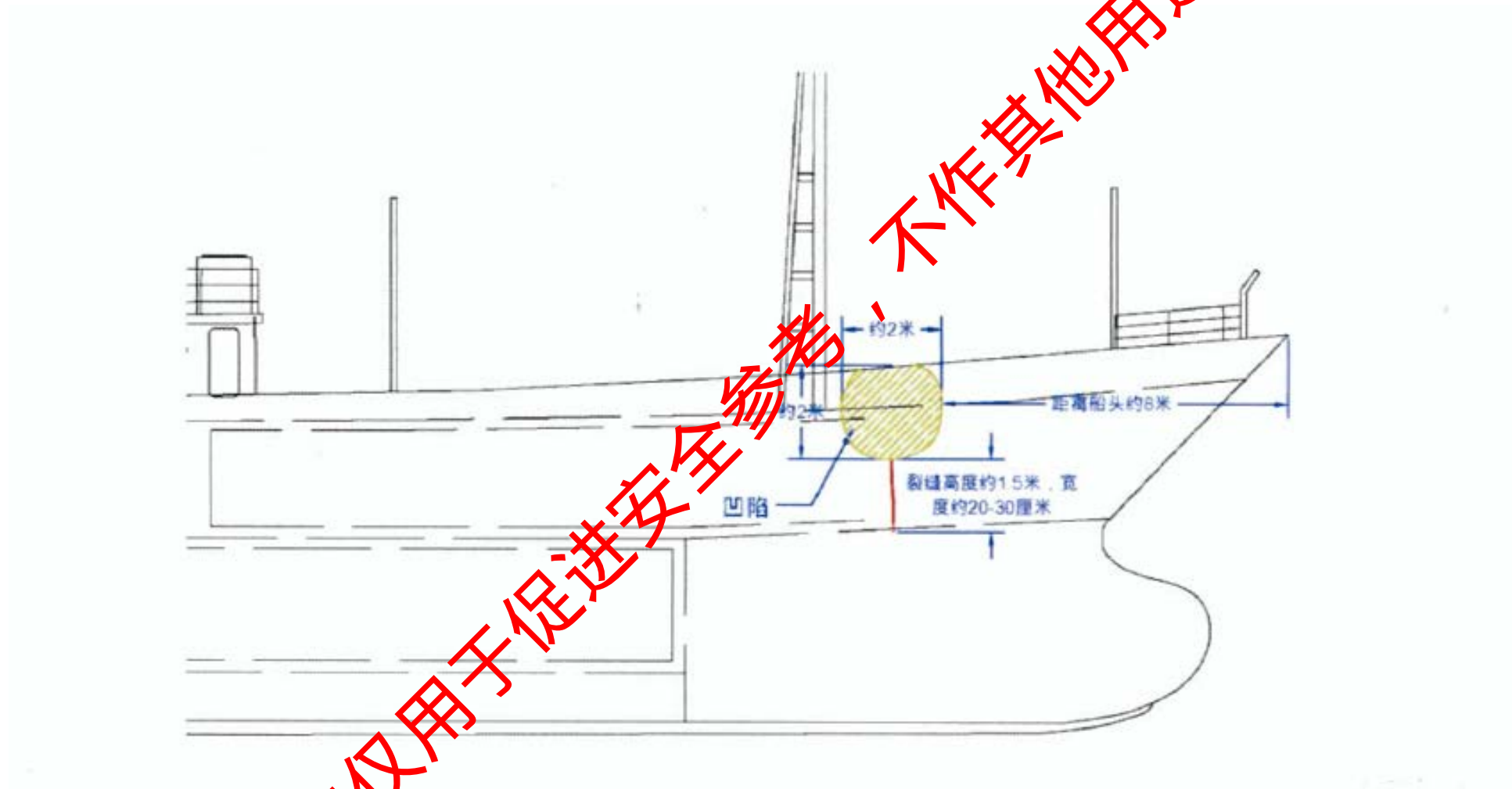


图 5：沉船破损情况示意图



图 6：在建水上水下构筑物受损照片

五、事故经过

根据浙江海上智控平台 AIS 轨迹回放、VTS 系统数据记录和有关当事人陈述，事故经过整理如下：

“YF18”轮于 2024 年 7 月 20 日从外海回到舟山，停靠舟山渔港码头修船，10 月 16 日进船坞修理，10 月 20 日出坞停靠舟山渔港码头，11 月 12 日 0430 时从渔港码头到马峙联检锚地等待检验和加油，1120 时加油结束，1530 时左右海关、移民局等部门上船检查，半小时后检查结束。

11 月 12 日 1610 时左右从舟山马峙锚地开航，驶往阿根廷公海捕捞鱿鱼。船长黄某慧在开航前制定了出港航行计划，对舟山段的出港航线进行了更新，其他航线用的是 2024 年 6 月份回舟山时的航迹线。

11 月 12 日 1840 时左右，船长黄某慧安排大副顾某开休息。

11 月 13 日 0045 时左右，大副顾某开上驾驶台和船长交接班，此时航速 12.6 节，航向 212°，概位：28°29′ 06.39″ N/122°11′ 50.73″ E，船位向东偏离计划航线约 0.86 海里。此后驾驶台由大副顾某开和水赵某龙值班，大副顾某开发现船位偏移后将船位逐渐向计划航线调整。

0130 时左右，航速 12.6 节，航向 214°，概位：28° 20′ 23.14″ N/122° 06′ 9.2″ E，该船船位基本回到计划航线，该船保向保速，船位逐渐向计划航线以西偏移。

0200 时左右，航速 13.8 节，航向 221°，概位：28° 15′

2.97"N/122° 01' 25.25"E，此时船位距离玉环 2 号风电场北边界约 7.25 海里，船位偏离计划航线以西约 2.3 海里。为避让前方渔船，船位持续向计划航线以西偏移。

0215 时左右，航速 13.3 节，航向 217°，概位：28° 12' 34.87"N/121° 58' 47.22"E，此时船位距离玉环 2 号风电场北边界约 4.3 海里，船位偏离计划航线以西约 3.7 海里。当避让渔船后，大副发现船舶前方有两个红灯（导管架红色闪光警示灯）以为是浮标，后来在雷达上看到两个导管架雷达回波后，为了避让前方红灯，大副顾某开调整航向，并将船位向计划航线调整。

0218 时水手赵某远上驾驶台和水手赵某龙换班，此后至事故发生为大副顾某开和水手赵某远在驾驶台值班，水手赵某远在右舷驾驶台前方玻璃位置处瞭望，大副顾某开在操舵位置指挥兼操舵。

0230 时左右，航速 13.3 节，航向 201°，概位：28° 09' 46.09"N/121° 56' 52.77"E，此时船位距离玉环 2 号风电场北边界约 1.5 海里，船位偏离计划航线以西约 4.3 海里。

0234 时左右，航速 13.0 节，航向 197°，概位：28° 08' 31.128"N/121° 56' 26.146"E，此时该船进入玉环 2 号风电场北边界，船位偏离计划航线以西约 4.24 海里。

0235 时，玉环 2 号海上风电项目电子围栏系统发出 AIS 信息报警、VHF 语音报警：“附近风电场建设，注意航行安全”。

0237 时左右，航速 12.2 节，航向 195.3°，概位：28° 08'

03.58" N/121° 56' 15.23" E, 此时该船触碰在建水上水下构筑物（玉环2号海上风电2号机位导管架），船位偏离计划航线以西约4.2海里。

事故发生后大副顾某开将主机停车，后由轮机长将主机关停。船长黄某慧上驾驶台，然后带队查看船舶受损情况，在1号鱼舱发现右舷船底以上高度2米处有漏水，船长黄某慧用自身衣物堵漏失败，随后组织船员用水泵和应急消防泵向外抽水，同时有船员向船长报告船舶前方右舷约3米长的舷墙和3台鱿鱼钓机倒塌。

0249 时左右，船长黄某慧返回驾驶室，先后通过 VHF16 向附近的渔船（闽福鼎渔 06299、浙岭渔 20878、闽福鼎渔 09896）及其他船舶求救，但均无应答。

0252 时，台州交管中心 VHF16 听到呼救信号后，与“YF18”开展联系。

0253 时左右，船长黄某慧向广东 ZH 远洋渔业有限公司海务报告船舶碰撞事故情况。0306 时，广东 ZH 海务向公司总经理和董事长报告事故情况。

0306 时左右“浙岭渔 69268”呼叫“YF18”船，告知其已经在火速赶来救援的路上。在消防泵排水效果不明显，船舶倾斜角度加大后，船长黄某慧指令船员穿救生衣，放火箭信号。

0313 时左右，船长下达弃船指令，指令船员先后放 4 个救生筏，船上 31 人全部转移至救生筏上

0405 时，“浙岭渔 69268”将 “YF18” 船上 31 人全部救起。

0658 时，“YF18”轮沉没，沉船位置(28° 05′ 37.80″ N/121° 51′ 18.70″ E)。



图 4. YF18 轮沉没前照片

六、应急处置情况

2024 年 11 月 18 日 0305 时，台州市海上搜救中心值班人员在 VHF16 听到宁波籍远洋渔船“YF18”的呼救，并了解到该船在玉环拔山以东约 20 海里处与不明物发生碰撞，船舶进水的情况下，台州市海上中心立即启动应急预案，协调海事、海警、海监等公务力量、民间救助力量郭文标、周边商渔船等开展搜救工作，同时通播搜救信息，发布航行警告，协调设置沉船虚拟标。

0405 时，接“浙岭渔 69268”报，已全部接到“YF18”船上 31 人。

0514 时，“浙岭救 1”“兴华拖 002”到现场监护。

0634 时，“海巡 0751”协同“浙岭渔 69268”转移遇险人员。

0658 时，据“浙岭救 1”报，“YF18”沉没，沉船位置（28° 05′ 37.80″ N/121° 51′ 18.70″ E）。

0734 时，“海巡 0750”“中国海警 13516”到现场开展监护。

0824 时，“海巡 0751”“浙岭渔 69268”靠妥温岭海事处工作船码头，31 名人员安全上岸。

七、事故损失情况

（一）“YF18”损失情况

“YF18”轮沉没。

（二）在建水上水下构筑物损失情况

在建水上水下构筑物（玉环 2 号海上风电 2 号机位导管架）有擦痕。

八、事故原因分析

（一）直接原因

1. 未保持正规了望，未采取有效的避让措施

“YF18”轮大副顾某开了了望中未能细心观察海面情况，未能发现并正确辨识海上作业区的标识（灯光颜色为黄色的 12 座灯浮同步闪光，闪光节奏为莫尔斯信号“0”12 秒）。在发现船舶前方水上水下构筑物上的两个红灯（导管架红色闪光警示灯）、并在雷达上发现导管架雷达回波后，错误的认为其为灯浮，未能持

续的保持警惕状态,未密切观测所发现警示灯相对方位的变化和动态,未对本船与水上水下构筑物的碰撞危险做出充分的估计,未正确利用雷达进行导航、避让,未采取有效的避让措施,导致触碰事故发生,违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条、第八条的规定;不符合《渔业船舶航行值班准则(试行)》第八条第 4 款第(1)(2)(3)(5)(6)项的要求。

2. 应急处置不当

事故发生后,船长去查看舱室进水情况,用自己的随身衣服堵漏,并组织船员用潜水泵和应急消防泵排水,但是堵漏器材不专业,未采取措施使进水舱与其他舱室隔离,未能正确判断险情的发展和大量进水对船舶稳性浮力的影响,一定程度上错失了抢险时机,应急处置不当,导致损失扩大。

(二) 间接原因

1. 海图未保持更新

“YF18”轮在 2021 年购买电子海图,2022 年购买具备简易电子海图显示功能的 AIS(新诺)后电子海图不再更新,纸质海图长期未更新未使用,致使驾驶人员未能通过更新的纸质海图或电子海图知晓玉环 2 号海上风电场的存在,以致驶入风电场施工安全作业区,不符合《远洋渔船法定检验技术规则(2019)》第十一章第 1 篇第 1.3.1 的要求(海图或航海出版物:系指由政府机构正式颁布,用于满足航海要求的专用的图或书,或支持这种图或书的经特殊编辑的数据库)(参见国际水文组织通过的相关

决议和建议）。

2. 未制定安全可靠的航行计划

“YF18”轮船长黄某慧在开航前虽然制定了出港航行计划，但是仅对舟山段的出港航线进行了更新，其他航线用的是2024年7月从外海回舟山时的航迹线。“YF18”轮离港前，船长未主持研究本航次与航行有关的航海资料、未制定安全可靠的航行计划，未发现航线附近的玉环2号海上风电场，违反了《渔业船舶航行值班准则（试行）》第八条第1款的规定（渔业船舶离港前，船长应主持研究本航次与航行有关的航海资料、制定安全可靠的航行计划。航行中应尽可能实施预定的航行计划）。

3. 船公司安全管理主体责任不到位

宁波 YF 远洋渔业有限公司作为船舶登记所有人，对“YF18”轮船上船员配备情况不掌握，未按规定为该轮配备最新版航海图书资料，未督促船上及时接收更新航行通告、改正通告，未督促船员对船载电子海图设备及时更新；未依法履行对“YF18”轮安全生产的企业主体责任，将“YF18”轮交由广东 ZH 远洋渔业有限公司对该轮进行管理，存在严重安全隐患，违反了《中华人民共和国渔业船员管理办法》第三十四条的规定（渔业船舶所有人或经营人是渔业安全生产的第一责任人，应当保证安全生产所需的资金投入，建立健全安全生产责任制，按照规定配备船员和安全设备，确保渔业船舶符合安全适航条件，并保证船员足够的休息时间），不符合《浙江省渔港渔业船舶管理条例》第三十三

条第3款、第4款的规定（渔业船舶航行和作业应当具备下列条件：有足额合格船员按照规定刷写船名、船号，配备有关航行安全的重要设施及消防、救生等设备，船舶处于适航状态）。

九、事故结论

根据对客观证据系统分析，事故调查组认定，本次事故是一起因未保持正规了望，未采取有效的避让措施、应急处置不当、海图未更新、船公司安全管理主体责任落实不到位导致的船舶触碰水上水下构筑物（玉环2号海上风电2号导管架）的单方责任事故。“YF18”轮对事故负全部责任，大副顾某开为本起事故直接责任人，船长黄某慧、宁波YF远洋渔业有限公司负管理责任。

十、事故调查中发现的其他问题

（一）“YF18”轮存在的其他问题

1. 无证上船

该轮助理船副王某珍未持有渔业职务船员证书。助理船副沈某虽然通过了职务船员考试，但其远洋渔业职务船员证书于2024年11月14日签发，11月13日事发时沈某未持有远洋渔业职务船员证书，涉嫌违反《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四条：“渔业船员实行持证上岗制度。渔业船员应当按照本办法的规定接受培训，经考试或考核合格、取得相应的渔业船员证书后，方可在渔业船舶上工作”的规定。

2. 配员不足

该轮11月12日从舟山沈家门开航时，船上仅有4名持证高

级船员，不满足最低配员的要求，违反《中华人民共和国渔业船员管理办法》第十七条（海洋渔业船舶应当满足本办法规定的职务船员最低配员标准）的规定，不符合《浙江省渔港渔业船舶管理条例》第三十三条第3款的要求（渔业船舶航行和作业应当具备下列条件：有足额合格船员）。

3. 未按规定向海事管理机构报告进出口岸信息

2024年11月12日1450时，“YF18”轮通过舟山市JC国际船舶代理有限公司向舟山沈家门海事处提交船舶出口岸手续申请，该轮申报材料中仅提交了4名高级船员证书（黄某国、顾某开、裘某根、唐某军），未将6名高级船员证书全部提交上传系统。另该船提交的31名船员名单中，黄某慧任职船长、黄某国任职大副、顾某开任职助理船副、王某珍任职助理船副，实际该轮黄某慧任职船长、顾某开任职大副、沈某任职助理船副、王某珍任职助理船副。该轮本航次出口岸申报船员中，大副黄某国实际未上船，助理船副沈某未如实申报，申报的出港人员和实际在船人员不符，违反《国际航行船舶进出中华人民共和国口岸检查办法》第五条第二款的规定。

（二）大副顾某开涉嫌以不正当手段取得渔业船员证书

根据大副顾某开陈述，其于2022年通过中介到海南参加培训、考试后取得无线电操作员证书。但其船长证书是通过中介机构直接获得，其证书获取途径不合法，涉嫌以不正当手段取得渔业船员证书。违反《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四条

的规定。

十一、处理意见建议

（一）宁波渔业管理部门

1. 对“YF18”轮及其船长在本起事故调查发现的船员无证上船、船舶配员不足等违反行政管理秩序的行为依法调查处理。

2. 对“YF18”轮实际控制人宁波 YF 远洋渔业有限公司未有效履行安全管理责任，违反安全生产相关法律法规的行为进行调查处理。

3. 对大副顾某开涉嫌以不正当手段取得渔业船员证书的行为，进一步调查处理。

（二）台州海事局

1. 对“YF18”轮违反海上交通安全管理秩序的行为依法调查处理。

2. 将“YF18”轮及宁波 YF 远洋渔业有限公司违反渔业行政管理秩序的违法行为通报至宁波市渔业管理部门。

3. 将“YF18”轮及宁波 YF 远洋渔业有限公司其他违法违规行为通报至相关政府机构。

十二、安全管理建议

建议宁波 YF 远洋渔业有限公司：

1. 认真吸取本次事故教训，严格杜绝“假自有、真挂靠”“挂而不管”的现象，切实履行企业经营和安全管理主体责任，强化对所属船舶动态掌握、航行安全、进出港报告、船员配备等方面

的管理。

2. 将本次事故通报给公司所属各船舶，分析事故原因，采取有效的预防措施，防止类似事故再次发生。

十三、报告附件

附件 1: “YF18” 轮航行轨迹回放截图

附件 2: “YF18” 轮计划航线及实际航行轨迹示意图

附件 3: “YF18” 轮触碰在建水上水下构筑物事故态势示意图

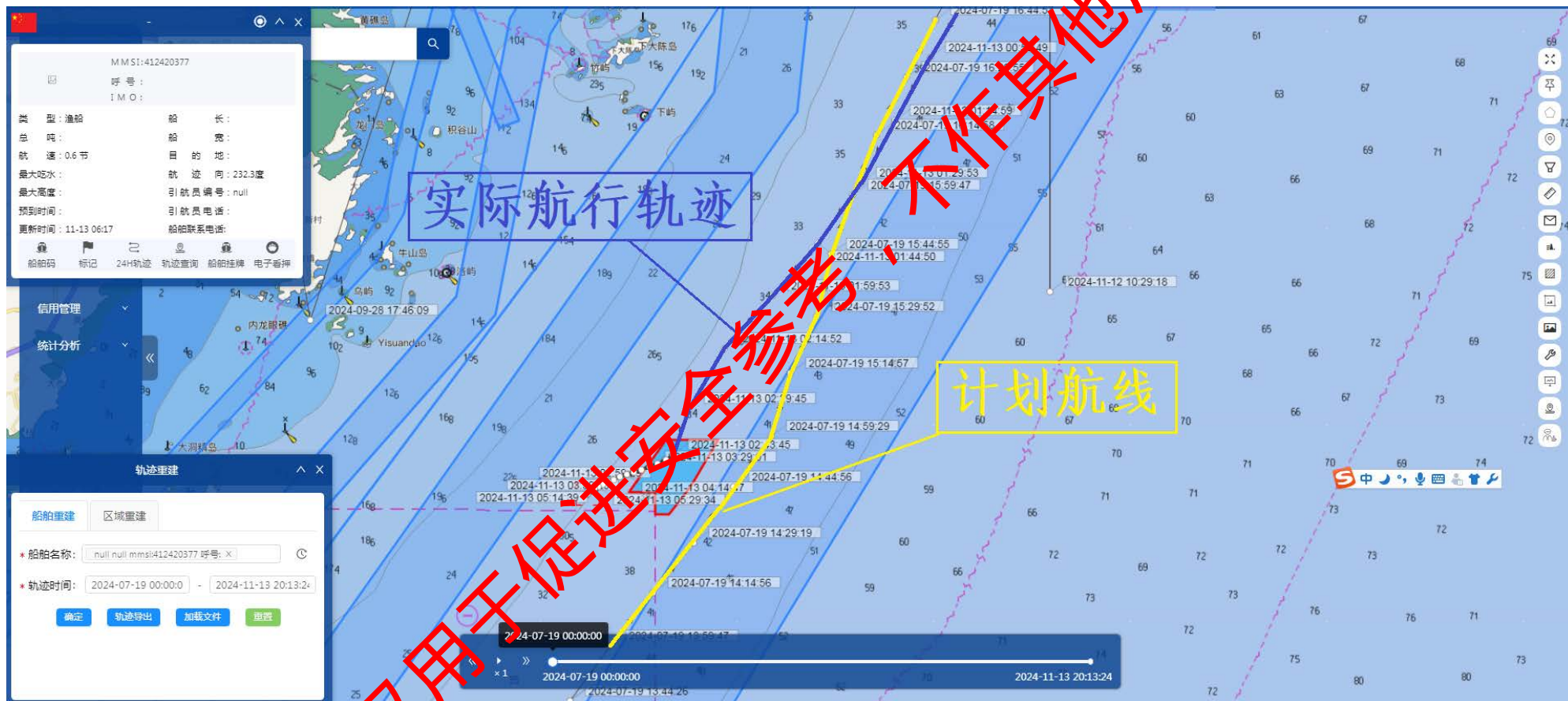
附件 4: 中国籍渔船船员信息

此报告仅用于促进安全参考，不作其他用途

附件 1: “YF18” 轮航行轨迹回放截图

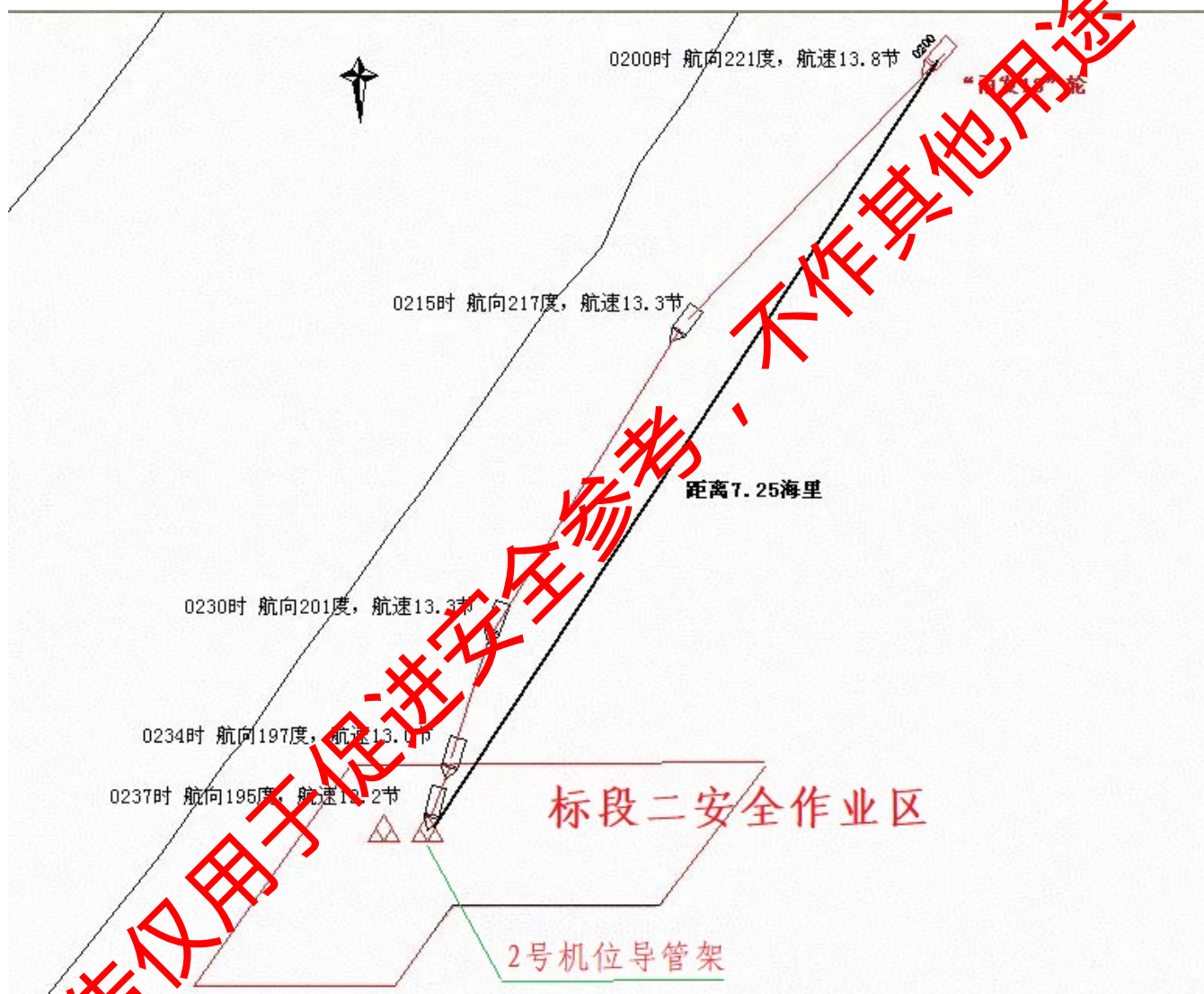


附件 2：“YF18” 轮计划航线及实际航行轨迹示意图



附件 3: “YF18” 轮触碰在建水上水下构筑物事故态势示意

图



附件 4：中国籍渔船船员信息

序号	姓名	职务	海员证号码	有效期	国籍	职务证书/适任证/服务簿号码	有效期
1	黄某慧	船长	A9046****	2029. 10. 24	中国	33090319690220****/ 一级船长+无线电	2026. 09. 10/ 2026. 10. 08
2	顾某开	大副	A9046****	2029. 11. 01	中国	33092119731104****/ 一级船长+无线电	2029. 08. 07/ 2026. 12. 02
3	王某珍	助理船副	A9046****	2029. 10. 24	中国	33090319710130****/ 无证	无证
4	沈某	助理船副	A9045****	2029. 10. 16	中国	34128219860605****/ 助理船副签发日期 2024. 11. 14	2027. 10. 08
5	陈某策	船员	A9046****	2029. 10. 24	中国	33032419880317****	2025. 11. 19
6	杨某奎	船员	A9046****	2029. 10. 24	中国	51050419870604****	2027. 09. 12
7	裘某根	轮机长	A9045****	2027. 10. 11	中国	33090319660609****/ 一级轮机长+电机员	2026. 07. 21/ 2029. 10. 07
8	唐某军	大管轮	A9043****	2029. 10. 16	中国	33090319730713****/ 一级轮机长	2029. 10. 27
9	代某盛	厨师	A9046****	2029. 10. 24	中国	43102319860715****	2027. 09. 27
10	李某勇	值班机工	A9046****	2029. 10. 24	中国	37232519850123****	2029. 09. 12
11	何某周	值班水手	A9046****	2029. 10. 24	中国	45033019900321****	2029. 09. 09
12	赵某远	值班水手	A9046****	2029. 10. 24	中国	53352419981007****	2029. 09. 18
13	余某福	船员	A9046****	2029. 10. 24	中国	53262819881201****	2029. 09. 18
14	张某	船员	A9046****	2029. 10. 24	中国	51052420010413****	2029. 10. 15
15	罗某波	船员	A9046****	2029. 10. 24	中国	45022119890131****	2029. 09. 29

16	甘某亮	船员	A9046****	2029. 10. 24	中国	53262219980515****	2029. 10. 15
17	赵某龙	船员	A9046****	2029. 10. 24	中国	52242719990903****	2029. 10. 15
18	李某虎	船员	A9042****	2029. 05. 09	中国	52273019900403****	2029. 04. 27
19	陈某	船员	A9046****	2027. 10. 24	中国	42038119930105****	2029. 10. 22

此报告仅用于促进安全参考，不作为他用。