湛江市“9·8”船舶碰撞较大水上交通事故调查报告

时间：2016-05-17

字体： [大中小](javascript:void(0))

　　2015年9月8日约0436时，湛江硇洲镇洪拱村梁某莲所属锚泊渔船“粤湛渔运10096” 在北水道1#灯浮东北方约10海里处（概位：20°36′.732N，111°05′.830E）锚泊时，被途径此水域的 “圣油227”轮碰撞沉没。事故造成“粤湛渔运10096”船上6名渔民全部落水，其中2人救获，4人失踪。

　　事故发生后，根据《中华人民共和国生产安全法》、《中华人民共和国生产安全事故报告和调查处理条例》的有关规定，湛江市政府成立了湛江市“9·8” 渔船沉没较大事故调查组（以下简称“事故调查组”），湛江海事局、市海洋与渔业局、市安全监管局、市公安局、市公安边防支队、市监察局、市检察院、市应急办、广东省渔政总队湛江支队、广东省公安边防总队海警三支队为成员单位。

　　根据《中华人民共和国生产安全事故报告和调查处理条例》第四十五条“特别重大事故以下等级事故的报告和调查处理，有关法律、行政法规或者国务院另有规定的，依照其规定”，事故调查组认为，湛江市“9·8”渔船沉没事故属于较大等级的水上交通事故，事故调查组按照《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》等水上交通法律法规开展事故调查，通过现场勘查、调查取证、科学分析和专家论证，查明了事故发生的原因、经过、人员伤亡和直接经济损失等情况，认定了事故性质和责任，提出了对有关责任人员和责任单位的处理建议，并针对事故原因及暴露出的问题，提出了事故防范措施。

**一、 基本情况**

　　（一）“圣油227” 轮

　　1． 船舶概况

　　该轮于2007年12月6日由福建闽东丛贸船舶实业有限公司福安造船厂建造完成，2014年12月2日在舟山威辰船厂进行改装，2015年1月27日由中国船级社完成改装检验。

　　2.船舶证书情况

　　该轮《海上货船适航证书》、《船舶国籍证书》、《安全管理证书》、《船舶防止油污染证书》、《最低安全配员证书》等相关证书齐全，且均在有效期内。

　　《船舶国籍证书》、《船舶最低安全配员证书》有效期至2017年6月28日，发证机关为中华人民共和国深圳海事局。

　　《海上货船适航证书》有效期至2017年12月5日，发证机关为中国船级社。

　　《船舶安全管理证书》有效期至2017年12月17日，发证机关为中国船级社。

　　3.船舶配员及值班人员概况。该轮《船舶最低安全配员证书》要求配备12名船员，分别是船长1名、轮机长1名、大副1名、大管轮1名、三副1名、三管轮1名、值班水手3名、值班机工3名。事故航次船上实际配备工作人员共15名，所有船员持有有效船员职务证书，船舶配员满足船舶最低安全配员要求，事故发生时驾驶台和机舱均按规定安排有值班人员。具体情况如下：

　　船长：陈某玉，身份证号：44080319520422XXXX,持有沿海航区500至3000总吨船长证书，证书编号：BKL12120110 XXXX，有效期至2016年03月01日，自2014年06月23日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。

　　大副：张某定，身份证号：33090319541025XXXX，持有沿海航区500至3000总吨大副证书，证书编号：BHB12220150XXXX，有效期至2019年10月25日，自2014年07月13日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。**（事故时值班驾驶员）**

　　二副：裴某啟，身份证号：45050119520306XXXX,持有沿海航区500至3000总吨二副证书，证书编号：YLE12320120XXXX，有效期至2016年12月31日，自2015年02月10日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。

　　三副：张某基，身份证号：44088319911024XXXX ，持有沿海航区3000总吨及以上三副证书，证书编号：BKL11420140 XXXX，有效期至2016年12月31日，自2015年05月19日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。

　　水手：孙某富，身份证号：44088319840813XXXX，持有沿海航区500总吨及以上值班水手职务证书，值班水手证书编号：AKA14520150XXXX，有效期至2049年08月13日，自2015年06月10日在“圣油227”轮任职水手，无违法计分信息。**（事故时值班水手）**

　　水手：戴某军，身份证号：33090219660620XXXX，持有沿海航区500总吨及以上值班水手职务证书，证书编号：BHB14520120XXXX，有效期至2016年12月31日，自2015年02月10日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。

　　水手：王某宏，身份证号：44010569070XXXX，持有500总吨及以上值班水手职务证书，证书编号：YKA14520101XXXX，有效期至2015年12月15日，自2015年03月11日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。

　　水手：樊某，身份证号：44080319630220XXXX，持有500总吨及以上值班水手职务证书，证书编号：BKC14520110XXXX

　　，有效期至2016年06月28日，自2015年05月17日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。

　　见习水手：陈某新，身份证号：44088319921024XXXX，持有海船船员培训合格证书, 证书编号：PKB20150XXXX，有效期至2018年5月29日，自2015年6月10日在“圣油227”轮见习，无违法计分信息。

　　轮机长：梁某保，身份证号：44082319580106XXXX，持有沿海航区主推进动力装置750千瓦至3000千瓦轮机长职务证书，证书编号：BKC22120140XXXX,有效期至2019年7月28日，自2015年2月10日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。

　　大管轮：梁某杰，身份证号：44042119611125XXXX，持有沿海航区主推进动力装置750千瓦至3000千瓦轮机长职务证书，证书编号：BKE22120120XXXX，有效期至2016年12月31日，自2015年2月10日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。**（事故时值班轮机员）**

　　二管轮：吴某威，身份证号：44081119670322XXXX， 持有沿海航区主推进动力装置750千瓦至3000千瓦二管轮职务证书，证书编号：BKC22320110XXXX，有效期至2016年7月20日，自2015年5月29日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。

　　机工：梁某标，身份证号：44088319841211XXXX， 持有主推进动力装置750千瓦及以上值班机工职务证书，证书编号：YKA24520130XXXX，有效期至2016年12月31日，自2015年2月10日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。**（事故时值班机工）**

　　机工：梁某初，身份证号：44088319940310XXXX，持有主推进动力装置750千瓦及以上值班机工职务证书，证书编号：YKA24520140XXXX，有效期至2016年12月31日，自2015年8月13日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。

　　机工：黄某洪，身份证号：32022319730225XXXX， 持有主推进动力装置750千瓦以上值班机工职务证书，证书编号：AKA24520150XXXX，有效期至2038年2月25日，自2015年3月28日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。

　　4.航次装载及签证情况

　　该船于2015年9月07日1555时从珠海高栏港空载出港开往海南洋浦，前吃水1.2米，后吃水3.5米。

　　该船于2015年9月6日2004时在珠海港口海事处按规定办理了出港签证手续。

　　5.船舶所有人情况

　　“圣油227”的船舶所有人—深圳市海昌华海运股份有限公司，经交通运输部批准，从事国内沿海及广东省内河成品油及化学品船运输，于2015年3月挂牌上市，现有船舶十三艘。公司设有股东会、董事会、总经理、行政部、财务部、业务部、船务部、证券部、安监室、体系办等，组织机构完善，其中，安监室、船务部、行政部、体系办具体负责船舶的安全管理。该公司按照交通部有关规定，于2009年5月1日建立安全管理体系，且定期接受有关主管部门的审核，公司的符合证明及“圣油227”轮的安全管理证书均保持有效。

　　（二）“粤湛渔运10096” 渔船

　　1.船舶概况

　　（“粤湛渔运10096”原照片）

　　“粤湛渔运10096” 船属于渔业捕捞辅助船，于 2013年在湛江兴泰渔船修造厂建造。该船于2015年5月份在湛江硇洲湛兴船舶修造厂进行上排修理，修理内容主要为船底铲蚝，刷防锈漆及驾驶台顶部刷光油。船舶基础数据如下：

　　2. 船舶证书持有情况

　　“粤湛渔运10096”船按规定持有《国内渔业船舶证书》、《渔业船舶国籍证书》、《渔业船舶所有权登记证书》、《捕捞辅助船许可证》，证书齐全有效。

　　⑴《国内渔业船舶证书》（证书编号：440800A131727、发证日期：2013年10月17日、证书有效期至2017年9月1日、发证机关：湛江渔业船舶检验局）

　　⑵《渔业船舶国籍证书》（证书编号：（粤湛）船登（籍）（2013）FZ-100025号、发证日期：2013年10月22日、证书有效期至2018年10月21日、发证机关：广东省渔政总队东海大队）

　　⑶《渔业船舶所有权登记证书》（证书编号：（粤湛）船登（权）（2013）FZ-100025号、发证日期：2013年10月22日、发证机关：广东省渔政总队东海大队）

　　⑷《捕捞辅助船许可证》（证书编号：（粤湛）船捕（2013）FZ-100013号、发证日期：2013年10月28日、证书有效期至2016年10月27日、发证机关：湛江经济技术开发区海洋与渔业局）

　　3.渔船配员、持证情况

　　据“粤湛渔运10096”船船长黄某甲及轮机长黄某乙陈述：事故发生时“粤湛渔运10096”船上共有6人，分别为：黄某甲（船长），黄某乙（轮机长），杨某、吴某坚、陈某卫、占某兼（船上工作人员）。

　　事发时，该船船员黄某甲持有四等船长证书，黄某乙持有四等轮机长证书，其余4人未持有渔业船员专业训练合格证书。根据《广东省渔业船舶船员考试发证实施办法》相关规定，该船应配备四等船长1名、四等轮机长1名、大管轮1名。事发时，“粤湛渔运10096”缺少大管轮1名，杨某、吴某坚、陈某卫、占某兼等4人未持有渔业船员专业训练合格证书，不符合相关规定。

　　黄某甲，男，30岁，身份证号码44080119851016XXXX，持有四等船长证书（证书编号：6440884150XXXX、签发日期：2015年8月17日、有效期至：2018年8月16日、发证机关：广东省渔政总队东海大队），在“粤湛渔运10096”上担任船长。

　　黄某乙，男，25岁，身份证号码44080119900915XXXX，持有四等轮机长证书（证书编号：6440884150XXXX、签发日期：2015年4月20日、有效期至：2020年4月19日、发证机关：广东省渔政总队东海大队），在“粤湛渔运10096”上担任轮机长。

　　4.航行设备配备情况

　　“粤湛渔运10096”船除了配备船舶检验证书中列明的航行设备外，在造船时另配备导航设备2台，型号分别为FT8700（AIS）和698（GPS）。

　　5.航行、作业及渔获情况

　　“粤湛渔运10096”船于9月7日0700时出海收购海鲜，7日约1600时抛锚（锚位:20°36′.700N，111°05′.900E），事故发生时，船上载有收购的小黄蟹，重四五百斤左右，价值约2万元。

　　6.船舶签证情况

　　该船事故航次没有按照规定办理签证手续。根据《中华人民共和国船舶进出渔港签证办法》、《关于进一步规范全省渔船进出渔港签证和安全检查工作的通知》有关规定，广东省对长期固定进出同一个渔港（或本县内渔港）的渔船，由船东向渔港所在地签证机构申请办理3-6个月的定期签证。但该船船东在事发前6个月内都没有向东海渔政大队申请办理进出港签证手续。

　　7.事发时船舶状态及船员值班情况

　　事发时该船处于锚泊状态，开启一盏锚灯，黄某甲、黄某乙两人在船舶驾驶室休息，其余四名船员在船舱休息，锚泊时没有安排人员值班。

　　8.船舶所有人情况

　　“粤湛渔运10096”渔船的船舶所有人是梁某莲，但实际上，该船的生产作业及管理是由其丈夫，“粤湛渔运10096”船长黄某甲负责。

　　（三）事故时气象、海况及通航环境

　　1.气象预报

　　湛江气象台2015年9月7日1600时发布的天气预报：湛江港口海面、雷州半岛东部海面：多云，有阵雨，偏南风4-5级，阵风6级，浪高0.8米到1.5米，视程10-20公里。

　　2.气象海况

　　据“粤湛渔运10096”船获救船员陈述，事发当时海面东南风3-4级，流向西北，流速约1节，微浪。0315时事发水域开始下雷阵雨，雷阵雨下了有半小时左右。

　　据“圣油227”船员陈述,0330至0400时该船航行水域有中雨，能见度不好，0400时雨停，天气情况变好，能见度有5-10海里，西南风3-4级，浪高0.5-1.0米。

　　查潮汐表，9月8日0400时，下港附近水域：涨潮，潮高约1.8米，0648时高潮212厘米，1425时低潮59厘米。

　　3.通航环境情况

　　事故地点为北水道1号灯浮东北方向10海里左右，航路复杂、附近渔船众多，是航经琼州海峡北水道船舶的习惯航路，该水域船舶通航密度较大。

　　根据渔业部门提供的资料显示，事故水域位于湛江海域，为南海C3类渔区。

**二、事故调查情况**

　　由于肇事船“圣油227”轮事发后驶离事故现场，事故调查组开展了对肇事船的追查工作。事故调查组首先通过询问调查“粤湛渔运10096”船获救的2名渔民，获取事故发生的时间段、事故概位、当事船舶类型和特征、事故发生的大概经过、肇事船舶可能留下痕迹的船体部位等相关情况；然后通过湛江海事局船舶交通管理中心AIS回放在事故发生时间段航经事故概位水域船舶的轨迹，发现5艘船舶存在肇事嫌疑，并分派调查人员赴广西钦州港、海南洋浦港对5艘嫌疑肇事船舶进行排查。

　　具体情况如下：

　　（一）事故时间、地点的分析

　　事故调查组根据“粤湛渔运10096”渔船被获救渔民的询问情况、航经事故地点附近水域的船舶AIS回放资料等，对渔船事故基本情况分析如下：

　　1.事故时间的分析

　　初步认定事故时间段为0315-0452时，认定理由：

　　（1）根据事故沉船生还者船长黄某甲陈述：9月8日0315前半个小时，事故海域下了约半个小时的雷雨，0315时雨停，黄某甲起来关窗并看自己手机上的时间，当时时间为0315时。在0315时过后半个小时至1个小时左右的时间，渔船被撞沉。

　　（2）据黄某甲、黄某乙描述：事故发生后，黄某甲从沉入水里的驾驶台游出水面，黄某乙被甩到海里，两人爬上救生筏，附近没有发现其他船员，大约半小时后，跟着肇事船同航向（西南航向）的第一艘船船航经事故位地点偏南一点的水域。结合船舶AIS回放轨迹分析，事故发生后第一艘过往船舶为“浙舟粮油18”轮，其于约0452时右舷横距事故位地点约0.45海里经过。航向约240°（西南向），航速约11.1节，航向航速均无异常变化。

　　2.事故地点的分析

　　事故地点：A：20°36′.700N，111°05′.900E；B：20°36′.700N，111°05′.999E；C：20°36′.799N，111°05′.999E；D：20°36′.799N，111°05′.900E四点连线范围处。认定理由：

　　（1）根据“粤湛渔运10096”船长黄某甲、轮机长黄某乙陈述：两人均在9月7日下午1600时抛锚时记下GPS系统显示的经纬度：20°36′.700N，111°05′.900E（其实应为：20°36′.7XXN，111°05′.9XXE,由于渔民的习惯记法，不记忆小数点后第三和第四位数,取作00整数），水深40-50米左右。且均在7日晚上2000时左右确认船位没有变化。

　　（2）据黄某甲陈述：当时海况良好，对船位不造成影响，不存在走锚的可能性。

　　（3）考虑到当地渔民不记忆经纬度后两位数的习惯，调查组将事故区域定为A：20°36′.700N，111°05′.900E；B：20°36′.700N，111°05′.999E；C：20°36′.799N，111°05′.999E；D：20°36′.799N，111°05′.900E四点连线区域。

　　图中红点为事故地点概位

　　（二）肇事船舶特征及碰撞情况分析

　　1.据黄某甲与黄某乙陈述：肇事船舶为一艘长一百米左右、宽十几米的钢质货船，驾驶台前端壁为白色、驾驶台右后有烟囱是黑色，能看到球鼻艏，航向为西南向，干舷很高，艉楼甲板离水面很高，不是重载船，可能是一艘油船等特征。

　　2.据黄某甲与黄某乙陈述：当时海面东南风、涨潮西北流，渔船抛首锚，船首向东南，肇事船舶碰撞“粤湛渔运10096”左舷舯的驾驶台位置，发生碰撞后肇事船舶沿原方向航行，他们上到救生筏上漂流至天亮，从来往船舶及日出方向，以及长年在该水域作业，可以肯定地确认肇事船是**向西南航向**航行的船舶。

　　3.据黄某甲与黄某乙陈述，渔船为木质，船体水线以上部分表面涂有光油，颜色偏黄，水线以下的船底部分为红色，驾驶台顶部、驾驶台两侧走道均铺有蓝色胶布垫，这些蓝色胶布垫铺至顶部甲板、驾驶台甲板的两侧边缘，肇事船船艏与“粤湛渔运10096”船发生碰撞之后，“粤湛渔运10096”船左倾90°并向肇事船的右舷摆近，渔船翻沉过程中与肇事船右舷有擦碰。因此，根据黄某甲与黄某乙的陈述，肇事船的船艏以及右舷墙会留下与渔船**擦碰的痕迹**。

　　鉴于“粤湛渔运10096”船船员黄某甲、黄某乙在获救时神志清醒，在接受调查询问时逻辑正常，表达清晰，且调查在其被救起后立即开展的，因此，事故调查组认为黄某甲、黄某乙提供的事故信息应该是真实可信的。

　　（三）肇事船的排查

　　事故调查组通过湛江海事局船舶交通管理中心的AIS系统回放，发现在9月8日0000至0600时事故发生时间段航经事故概位附近水域的船舶共有5艘，分别是“永盛化6”轮、“海洋石油601”轮、“浙舟粮油18”轮、“元翔67”、“圣油227”轮；接着，分派事故调查组赶赴广西钦州港、海南洋浦港登轮对嫌疑肇事船舶进行调查；根据获救渔民描述肇事船舶的特征对嫌疑肇事船舶进行一一排查，具体排查情况如下：

　　1.“永盛化6”轮

　　“永盛化6”轮AIS轨迹截图

　　AIS 历史回放显示：9月8日0320时许“永盛化6”轮左舷横距事故位地点约0.14海里经过，航向约240°（西南向），航速约11.9节，航速航向均无异常变化。

　　经调查，该船0305 时发现船的左前方大约3.5海里处有一条锚泊渔船，0312时值班驾驶员下达右5舵的指令避让渔船，0325时，值班驾驶员确认驶过让清渔船。现场勘查：该轮为重载船（装载4000吨冰醋酸，参考载货量4384吨），吃水大，干舷低。

　　该船航经渔船事故位地点附近水域时航速航向均无异常变化，且与获救渔民所描述肇事船干舷很高，能看到球鼻艏，艉楼甲板离水面很高，不是重载船等特征不符，也没有发现碰撞痕迹，排除其肇事可能。

　　（“永盛化6”轮现场取证照片）

　　2.“海洋石油601”轮

　　“海洋石油601”轮AIS轨迹截图

　　9月8日0420时许，“海洋石油601” 轮左舷横距事故点位置约1.3海里经过，航向126°（东南向），航速8.5节，航向航速均无异常变化。“海洋石油601”轮离事故地点较远，且航向与被救渔船船员描述肇事船舶方向不一致，另外，“海洋石油601”是海上石油勘探辅助船，属于拖轮，外观与获救渔民描述的也不一致，排除其肇事可能。

　　3.“浙舟粮油18”轮

　　“浙舟粮油18”轮AIS轨迹截图

　　0452时许“浙舟粮油18”轮在右舷横距事故点位置约0.45海里经过。航向约240°（西南向），航速约11.1节，航向航速均无异常变化。

　　经调查，“浙舟粮油18”轮在进入雷州半岛东部沿海水域一直跟随前方船“圣油227轮”航行，相距约2海里，航速相近。该船大副于0400左右与“圣油227轮”大副高频通话，时长2至3分钟。现场勘查：该轮为重载船（装载1992.498吨棕榈油，参考载货量2000吨），吃水大，干舷低。

　　该船航经渔船事故位地点附近水域时保速保向，且与获救渔民描述肇事船干舷很高，艉楼甲板离水面很高，不是重载船等特征不符，也没有发现碰撞痕迹，排除其肇事可能。

　　（“浙舟粮油18”轮现场取证照片）

　　4.“元翔67”轮

　　“元翔67”轮AIS轨迹截图

　　0454时许 “元翔67”轮右舷横距事故点约1.2海里经过，航向约62°（东北向），航速约6.7节，航向航速均无异常变化。“元翔67”轮离事故地点较远，且该轮的航向为东北向，与被救渔船船员描述肇事船舶为西南航向不一致，排除其肇事可能。

　　5.“圣油227”轮

　　“圣油227”轮AIS轨迹截图

　　9月8日0436时许，“圣油227”轮航经渔船事故位地点附近水域，且有大幅度转向及突然降速的异常现象。调查发现情况如下：

　　（1）AIS数据记录：9月8日0433至0440时，“圣油227”轮航经渔船事故位地点附近水域。 0433时，该船航向为240°，航速11.1节；0436时，该船船位20°36′.732N，111°05′.830E，航向变为223°，航速降至9.9节，0438时，航向为202，航速为9.4节， 0440时该船回到原来的航向约240，航速恢复到约11节继续航行。

　　（2）“圣油227”轮值班大副在航海日志中记录：0433时，船位：船位20°37. 080′N，111°06. 309′E（渔船事故地点附近水域）；“圣油227”轮值班大管轮在轮机日志值班记事中记录：主机转速由415降至405。

　　（3）2015年9月10日上午，在洋浦海事局的协助下，事故调查组人员在“圣油227”轮船长陈某玉、大副张某定的陪同下，对锚地船舶“圣油227”轮进行现场勘查，勘查发现：该轮船首右舷舷墙表面距水面高约3米、距船舶球鼻艏上缘后约3-4米处有长度约4.6米、宽度0.8米的新鲜擦碰痕迹。痕迹表面粘有外来的灰白色、灰蓝色的粉末状物质。擦碰位置与渔船船员描述被碰位置相接近，擦痕中的蓝色与渔船驾驶台甲板所铺垫蓝色胶布颜色一致。事故调查人员对擦碰痕迹进行了拍照、录像及取样操作。（详见“圣油227”轮《水上交通事故现场勘查记录》及相关照片、录像）

　　（“圣油227”轮擦碰痕迹现场照片）

　　（4）“圣油227”轮相关船员陈述：

　　①“圣油227 ”轮船长陈述：船艏右舷擦碰痕迹为新鲜痕迹，因为在上航次没有发现，经分析擦碰痕迹和AIS回放资料，认为很有可能当时与渔船发生了碰撞。

　　②大副张某定称：9月8日0433时我在驾驶台右侧桌子上记录航海日志，具体船位不记得，但航海日志上有记录，记录费时约1分钟，船舶使用自动舵。刚记录完航海日志，值班水手向我报告船舶前方有渔标，不太亮是一闪一闪的，但未说距离有多远，雷达没有观测到，电子海图也没有。随后，我肉眼观测船舶正前方，也没有看到任何灯光。（我船船头盲区约200米，我站在雷达的前方，雷达位于驾驶室右侧。）我向水手下令大幅度左转向，约20°左右，同时航速突然下降，转速也下降，约2-3分钟后我船恢复之前的航速和转速。我当时怀疑到船舶有可能撞到渔标、渔网或其他物体，因此拿手电筒从驾驶台右侧出去，用手电筒从船中照到船尾没有发现有其他物体。

　　③值班水手孙某富称：在船舶快要进入北水道之前，船舶主机出现异常降速。我在主机降速前发现前方20-30米出现渔标，位于我船正前方偏右一点，向正在填写航海日志的大副进行报告。大副回复我说：“你打左边嘛，用手动嘛。”在我用手动舵操船之后约20秒到60秒之间，主机转速出现异常下降，我没有听到响声，但感觉到了船体震动。我向大副说：“是不是碰到渔网了啊？”大副在驾驶台拿了手电筒走出驾驶台，我看到大副走到了船舶主甲板右舷通道位于锚链舱处，但没有登上船头。约三分钟后，大副回到驾驶台，对我说没有看到什么东西，并走向雷达又说雷达画面也很清爽。转速异常下降后，机舱大管轮、机工都来到驾驶台询问原因，我回答说好像是碰到了渔网吧。

　　④大管轮梁某杰称：约在0420时，我发现主机转速由420转/分降低至410转/分，我先打电话后走到驾驶台向大副询问主机降速原因，大副回复我说没什么异常。

　　⑤值班机工梁某标称：在8日0335时接班后，约0400-0430时我感觉船舶有短暂摇晃，我发现船舶主机转速下降了5-10转。1300-1400时，我到驾驶台与值班水手聊天，看到主机转速还是没有恢复，我就问水手，昨天晚上是不是碰撞了渔网？水手回复我说，昨天我下班后也感觉到了摇晃。

　　⑥值班水手戴某君称：我下班后回到房间睡觉，迷迷糊糊感觉到有异常震动，8日下午值班时，机工梁某标和我聊天说：“夜间0440时好像碰到了浮筒，车速拉不起来。”我回答说：“我也感觉到了震动。”

　　（5）“圣油227”轮与事故渔船获救船员描述的肇事船的船舶特征相符合。

　　（6）2015年9月15日，湛江海事局组织召开了湛江“9·8”“粤湛渔运10096”渔船被碰沉没事故（以下简称“9·8”事故）专家咨询会，会上，形成专家组意见：①“9·8”事故调查取证工作的方向是正确的，全面的，为查明事故事实奠定了良好的基础。②如果“粤湛渔运10096”渔船船长黄某甲和轮机长黄某乙关于本次事故发生情况的陈述是真实的，在没有其他相反证据的情况下，可以初步认定“圣油227”油轮为本次事故的肇事船舶。

　　综上所述,虽然事故失踪人员和事故沉船“粤湛渔运10096”未找到，没有直接证据认定碰撞事故事实，但根据事故调查情况，鉴于 “圣油227”轮与渔民描述的肇事船当事船舶类型和特征相符，事发时间航经事发水域且发生突然降速，大幅转向的异常现象，现场勘查发现新鲜擦痕且擦痕的位置及颜色与渔船驾驶台高度及所铺设材料颜色相吻合，以及“圣油227”轮驾驶台值班船员存在紧急避让操作且怀疑船舶撞到物体，部分船员感觉到船体震动等证据，结合专家咨询会专家组意见，事故调查组推定“圣油227”轮是2015年9月8日与“粤湛渔运10096”渔船发生碰撞，造成“粤湛渔运10096”渔船沉没的肇事船。

**二、 事故发生经过、应急处置情况及评估**

　　（一）事故发生经过

　　事故调查组通过调查情况，推定事故经过：

　　2015年9月8日0433时许，“圣油227”轮船位20°37. 080′N，111°06. 309′E，航向为240°，航速11.1节，船上值班大副在驾驶台右侧桌子上记录航海日志，值班水手向其报告船舶前方有渔标（实为“粤湛渔运10096”渔船），大副下令大幅度左转向避让。0436时许，“圣油227”轮于20°36′.732N，111°05′.830E与“粤湛渔运10096”渔船发生碰撞，“圣油227”轮球鼻艏挂到“粤湛渔运10096”船首锚绳，因锚绳受力，导致 “粤湛渔运10096”左倾90°，驾驶台进水，并向肇事船的右后部摆进过程中，左舷驾驶台顶部与“圣油227”轮船艏右舷产生摩擦性接触，之后，“湛渔运10096” 渔船在“圣油227轮”的拖行下继续左倾至翻扣。0438时许，“粤湛渔运10096” 渔船沉没，6名渔民全部落水，黄某甲和黄某乙爬上救生筏，附近没有发现其他船员。 “圣油227”轮值班大副怀疑到船舶有可能撞到渔标、渔网或其他物体，拿手电筒从驾驶台右侧出去，行至船舶右舷船首附近返回，没有发现有其他物体。黄某甲在救生筏上落水后分别间隔半小时一共发生三颗求救信号弹及向驶过船舶大声呼救，但未见回应。9月9日0805时，黄某甲、黄某乙二人随救生筏漂至20°36′.300N，110°43′.500E处被“粤湛渔01258”渔船救起。

　　（二）事故应急处置情况及评估

**1.海上应急搜救**

　　9月8日1105时，湛江海上搜救分中心接报“粤湛渔运10096”事故险情后，立即采取以下搜救措施：1.通知渔政部门派出“中国渔政44061”，“中国海监9096”前往事发水域搜救，并要求协调附近渔船参与救助；2.通知救助基地，派出“南海救202”作为现场指挥船搜救；3.高频播发航警，提醒过往船舶注意搜寻救助失踪人员；4.通过VHF甚高频协调过往商船参与搜救；5.通报海南海事局协助搜救；6.请求省搜救中心做漂流路径计算，并将该计算传真给各成员单位用于指导搜救；7.请求省搜救中心协调直升机。

　　9日，湛江海上搜救分中心继续加大搜救力度，派出搜救船艇7艘及飞机1架，并协调过往船舶搜寻失踪人员以及协调公安边防部门，对雷州半岛东面沿岸水域进行搜寻。

　　9日0700时，2名“粤湛渔运10096”渔船落水失踪人员被“粤湛渔01258”渔船救起。

　　9月11日至12日，湛江海上搜救分中心协调广州海事测绘中心于前往沉没渔船附近海域扫测搜寻沉没渔船，一共扫测沉船概位附近海域7.2平方公里，没有发现事故渔船。

　　9月8日至14日，湛江海上搜救分中心一共协调船艇45艘次及飞机1架次参与搜寻救助工作，搜寻区域面积合计1752平方公里。

　　9月14日，鉴于遇险人员可能存在的区域均已搜寻完毕，如果落水失踪人员还在海上已无生还希望，湛江海上搜救分中心根据《广东省海上搜寻救助规定》，决定不再专门派出救助力量，改变搜寻方式为：继续每小时播发一次航警，提醒过往船舶加强瞭望、协助搜救；湛江海事、渔政部门协调过往运输船、海上作业渔船参与搜寻；公安边防部门，对雷州半岛东面沿岸水域进行搜寻。

　　截止目前，4名失踪人员和事故沉没渔船“粤湛渔运10096”仍未找到。

**2.事故善后处置**

　　事故发生后，湛江市政府成立事故应急处置小组，做好失踪人员家属安抚工作。湛江海上搜救分中心指定专人负责联系失踪人员家属，并每天及时通报搜救情况，在保证安全的前提下，应家属的请求，安排家属随船出海参与搜寻。

　　湛江海事局在接到险情报告，立即开展事故排查工作，较短的时间内锁定肇事嫌疑船，在推定“圣油227”轮为肇事船舶后，积极协调解决事故中失踪人员民事赔偿事宜。9月22日，“粤湛渔运10096”四名失踪人员的家属与“圣油227”船东、“粤湛渔运10096”船主成功和解，签订和解协议书（每名失踪人员获赔57万元）并赔付到位。另外，关于渔船的损失，“圣油227”轮船东和“粤湛渔运10096”船主也已协商解决。事故调查及善后处理工作及时迅速，较好地解决了事故纠纷，避免发生因民事赔偿问题而引起的冲突事件，维护了社会的稳定。

　　湛江“9·8”船舶碰撞较大水上交通事故应急响应迅速，响应程序合法，事故调查处理迅速及时，未发现搜救指挥、事故调查及善后处置工作人员的失职、渎职现象。

**四、事故造成的人员伤亡及直接经济损失**

　　（一）人员伤亡

　　事故造成4人失踪。

　　杨某，男，33岁，身份证号码:51253219820922XXXX，在“粤湛渔运10096”上工作，**事故中失踪。**

　　吴某坚，男，24岁，身份证号码:44080119910309XXXX，在“粤湛渔运10096”上工作，**事故中失踪。**

　　陈某卫，男，46岁，身份证号码:44080119691212XXXX，在“粤湛渔运10096”上工作，**事故中失踪。**

　　占某兼，男，23岁，身份证号码:44080119920325XXXX，在“粤湛渔运10096”上工作，**事故中失踪。**

　　（二）直接经济损失

　　目前，该起事故造成直接经济损失约为310万元（人命赔偿228万元；渔船损失约82万元）

**五、事故发生原因和事故性质**

　　（一）事故发生原因

　　1.直接原因

　　“圣油227”轮了望疏忽，未采取一切有效手段发现锚泊渔船，以及未能做到谨慎驾驶，运用良好船艺；“粤湛渔运10096”渔船锚泊时无人值守，未保持正规了望是导致事故发生的直接原因。

　　（1）“圣油227”轮方

　　①了望疏忽，未能及早发现处于锚泊中的“粤湛渔运10096”渔船。调查发现，在发生碰撞事故前该轮值班驾驶员大副忙于记录航海日志，直至值班水手报告：位于本船前方约20-30米处出现渔标。此时，大副方下令采取避让措施，但为时已晚，碰撞已无法避免，违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条的规定。

　　②未能谨慎驾驶、充分注意运用良好船艺，确保船舶航行安全。本次事故发生在琼州海峡北水道1#灯浮东北方约10海里附近水域，处于商船航经琼州海峡北水道的习惯航路与渔船捕捞、作业的C3类渔区的交汇处，该水域航路复杂、渔船众多，船舶通航密度较大。调查发现，该轮夜间航经此水域，始终保持全速、在采取避碰措施前一直使用自动舵操纵航行，违反了《1972年国际海上避碰规则》第六条、第八条的规定。

　　（2）“粤湛渔运10096”渔船方

　　无人值班值守，未保持正规了望。该渔船夜间在通航密度较大的水域锚泊，船上6人均在驾驶台或船舱内休息，没有按规定安排人员值班，未保持正规了望，以致于未能及时发现碰撞危险和采取相应的应急措施，违反了《1972年国际海上避碰规则》第五条的规定。

　　2.间接原因

　　（1）“圣油227”轮方

　　调查发现，“圣油227”轮事故航次进行大幅度转向避碰操作，船舶的主机转速和航速出现突然下降的异常情况，没有按照公司规定报告船长和公司，即时进行停船检查，查明情况和原因。

　　（2）“粤湛渔运10096”渔船方

　　“粤湛渔运10096”渔船事发时缺少一名大管轮存在配员不足、船上4名渔民未持有渔业船员专业训练合格证存在聘用未持证人员上船工作。

　　（二）事故性质

　　根据《中华人民共和国生产安全法》，湛江市“9·8”渔船沉没事故为生产安全责任事故。同时，根据《中华人民共和国生产安全事故报告和调查处理条例》第四十五条“特别重大事故以下等级事故的报告和调查处理，有关法律、行政法规或者国务院另有规定的，依照其规定”，事故调查组认为，湛江市“9·8”渔船沉没事故属于较大等级的水上交通事故，该事故的调查处理应依照《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》等水上交通法律法规执行。

**六、事故责任的认定和对责任者的处理建议**

　　根据事故调查情况，调查组对有关事故单位和人员的责任认定和追究提出如下意见：

　　（一）相关单位责任认定及处理建议

　　1．深圳市海昌华海运股份有限公司作为事故船舶“圣油227”的船舶所有人和经营人，负责船舶的安全营运和管理， 其所属船舶“圣油227”轮违反水上交通法规，航行中没有遵守《1972年国际海上避碰规则》，保持正规了望，做到谨慎驾驶，对事故的发生负有主要责任，建议由海事主管部门并对其进行行政处罚。

　　2.梁某莲作为“粤湛渔运10096”渔船的船舶所有人，未履行渔船安全生产主体责任，未按规定聘用足够的合格船员及办理签证手续，对事故发生负有次要责任，其行为违反《中华人民共和国船舶进出渔港签证办法》等规定，建议由渔业主管部门对其进行行政处罚。

　　（二）相关人员责任及处理建议

　　1．张某定，“圣油227”轮值班驾驶员，事故碰撞前忙于记录航海日志，没有采取包括视觉、望远镜和雷达等观测手段保持正规瞭望，没能做到谨慎驾驶，使用安全航速，对事故发生负有直接责任，其行为违反《中华人民共和国海上交通安全法》、《1972年国际海上避碰规则》《中华人民共和国海船船员值班规则》等规定，建议由海事主管部门对其进行行政处罚。

　　2. 黄某甲，“粤湛渔运10096”渔船船长，在没有办理签证的情况擅自驾船出海作业，锚泊时没有安排人员值班，疏忽瞭望，对事故发生负有直接责任，其行为违反《中华人民共和国船舶进出渔港签证办法》、《中华人民共和国海上交通安全法》、《1972年国际海上避碰规则》等有关规定。建议由渔业主管部门对其行政处罚。

　　（三）关于刑事责任的处理建议

　　根据《最高人民法院关于遇害者不明的水上交通肇事案件应如何适用法律问题的电话答复》“…交通肇事案件中，如有遇害者下落不明的，不能推定其已经死亡，而应根据被告人的行为造成被害人下落不明的案件真实，依照刑法定罪处刑…”，鉴于本次事故中的失踪人员和沉没渔船一直未找到，“圣油227”轮被推定为肇事船，有关人员死亡及案件事实的客观证据不足，不符合刑法所规定的水上交通肇事罪构成要件，且失踪人员已得到赔偿，因而，对本次事故的相关责任人，建议不作为水上交通肇事罪责任者移送公安机关。

**七、事故防范和整改措施**

　　本次事故的发生暴露出船员安全意识薄弱，不能严格遵守《1972年国际海上避碰规则》，正确操作船舶；船舶所有人（经营者）没有落实船舶安全主体责任，疏于船舶安全日常管理；地方政府及相关部门也要深刻吸取事故教训，始终把维护水上人命财产安全放在首位，形成“政府统一领导，各部门协调联动，全社会共同参与”的水上交通安全管理工作格局，有效防范和坚决遏制较大及以上水上交通事故。

　　（一）严格落实船东安全生产主体责任，加强船舶安全管理。深圳市海昌华海运股份有限公司与“粤湛渔运10096”船东梁某莲要深刻汲取事故教训，严格执行船舶管理相关安全生产法律法规，按规定为所属船舶标准配备船员，督促、管理所属船舶严格执行进出港签证制度，严格落实船东安全生产主体责任。加强安全生产教育培训，提高员工的安全操作技能和安全意识，深入开展船舶安全隐患自查自纠工作，确保生产作业安全。

　　（二）落实地方政府属地管理责任，深入开展隐患排查治理。硇洲镇政府要以这次事故为教训，牢固树立以人为本、安全发展理念，牢牢坚守“发展决不能以牺牲人的生命为代价”这条红线，建立健全“党政同责、一岗双责、齐抓共管”的安全生产责任体系。举一反三，组织相关部门深入开展“隐患排查治理”、“打非治违法”工作，确保辖区人民群众生命财产安全。要继续做好此次事故失踪者家属的安抚工作，防止发生群体事件，保持渔区社会稳定。

　　（三）严格履行部门监管职责，切实加强船舶安全监督管理力度。海事、渔政监管部门要建立海上安全生产执法检查联动机制，加强对辖区航道、锚地、通航密集区等重点水域的日常巡查监管力度。督促船舶所有人（经营者）严格履行安全生产主体责任，加强船员的安全管理和技能培训，提升船员安全操作意识和突发事件应急处置能力。同时以此次事故作为警示教育，广泛开展水上交通安全宣传教育活动，以遵守海上避碰规则为教育重点，督促船舶做好雾航、夜航、锚泊等各项安全工作。

湛江市“9·8”渔船沉没较大事故调查组

2016年4月11日