

MAIR050100201805

青岛“3·29”“JPO ATAIR”轮触碰事故 调查报告

编制单位：青岛海事局

地址：山东省青岛市市北区宁波路1号

联系电话：0532-58663096

编制时间：2018年9月13日

概述

本起事故是根据《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》《水上交通事故统计办法》等有关法律法规进行调查。

调查的目的是查明事故发生的原因，判明事故双方的责任，吸取事故的教训，防止类似事故再次发生。

2018年3月29日0130-0730时许，MS“JPO ATAIR” Schiffahrtsgesellschaft mbH&Co. KG 所有利比里亚籍集装箱船“JPO ATAIR”轮从上海开往青岛途中，在青岛港小公岛以北（中心概位：36° 00.′ 665N/120° 35.′ 615E）附近水域触碰“鲁崂渔 63058”船等多艘渔船定置的渔网，造成部分渔网损坏，未造成人员伤亡和水域污染，构成水上交通小事故。

中华人民共和国青岛海事局负责事故调查，派出调查人员赴现场进行了调查取证，对相关事实进行了分析认证，得出调查结论，对事故方提出了安全管理建议。

一、事故简况

2018年3月29日0130-0730时许，MS“JPO ATAIR” Schiffahrtsgesellschaft mbH&Co. KG 所有利比亚籍集装箱船“JPO ATAIR”轮从上海开往青岛途中，在青岛港小公岛以北（中心概位：36°00.'665N/120°35.'615E）附近水域触碰“鲁崂渔63058”船等多艘渔船定置的渔网，造成部分渔网损坏，未造成人员伤亡和水域污染，构成水上交通小事故。



二、专业术语和标准用语标示

DOC(符合证明 Document of Compliance)

IMO(国际海事组织 International Maritime Organization)

VDR(航行数据记录仪 Voyage Data Recorder)

VHF(甚高频无线电话 Very High Frequency)

三、调查取证情况

(一) 调查情况

2018年3月29日,青岛海事局成立调查组对该事故展开调查取证。

调查人员对“JPO ATAIR”轮进行了调查取证,调查询问了当事船舶的船长、值班人员、及网具所有人等证人。

经调查取证,共取得:询问笔录3份,VDR数据1份,以及船舶证书、船员证书、船舶文书、航海日志等相关证据资料若干。

(二) 船舶概况

船名	JPO ATAIR
国籍	LIBERIA
船籍港	MONROVIA
呼号	D5HQ4
IMO	9631876
船舶种类	集装箱船
船舶材质	钢质
建造时间	2015年1月5日
建造地点/造船厂	Samjin Shipbuilding Industries Co. Ltd., Weihai, China
船级社	DNV GL
总长	251.0 米

型宽	37.30 米
型深	19.80 米
总吨	48438
净吨	28046
载重吨	60149 吨
主机型号	6S80ME-C9.2(Tier II)
主机功率	27060kw x78.0rpm
所有人/地址	MS “JPO ATAIR” Schiffahrtsgesellschaft mbH&Co. KG
经营人/地址	MAERSK Line(Denmark)
管理人/地址	HanseContor Shipmanagement GmbH&Co. KG

“JPO ATAIR” 轮船舶法定证书均齐全有效。

(三) 船员配备情况

1. 本航次，“JPO ATAIR” 轮共配备20名船员，船员配备满足《船舶最低安全配员证书》要求。事故发生于0130至0700时段，二副、大副分别在驾驶台值航行班。

主要当事船员证书概况：

船长：HRISTOV PETKO MLADENOV，保加利亚籍，1978年05月04日出生，持有利比里亚当局于2016年11月02日签发的船长证书，证书编号：5614132，证书有效期：2021年10月17日。

当班大副：LAURENTE PROBO JR DAVID，菲律宾籍，1957

年01月28日出生，持有利比里亚当局于2016年03月29日签发的船长证书，证书编号：34-9582，证书有效期：2020年11月09日。

当班二副：DE LEON DAVID JUN SURIA，菲律宾籍，1982年05月25日出生，持有利比里亚当局于2016年11月28日签发的船长证书，证书编号：34-18545，证书有效期：2020年11月17日。

2. 渔船情况

渔船及“渔业捕捞许可证”载明的作业类型/方式及作业场所如下（表1：渔船作业类型/方式）：

序号	船名	船舶所有人	渔业捕捞许可证		作业类型/方式	作业场所
			有效日期	证书编号		
1	鲁崂渔 63232	曲同松	2020.12.09	(鲁) 船捕 (2015) HY-000678 号	刺网/ 漂流	A 类渔区, C1 渔区 (C1 渔区、山东省 A 类渔区)
2	鲁崂渔 63689	曲兴志	2022.08.24	(鲁) 船捕 (2017) HY-000349 号		
3	鲁崂渔 63619	曲同帅	2022.08.15	(鲁) 船捕 (2015) HY-000371 号		
4	鲁崂渔 63058	曲同财	2019.10.26	(鲁) 船捕 (2014) HY-008653 号	张网/	本县 (市、
5	鲁崂渔 63628	曲宝臻	2019.10.27	(鲁) 船捕 (2014) HY-009068 号		
6	鲁崂渔 63192	曲兴波	2020.11.30	(鲁) 船捕 (2015) HY-000655 号		

7	鲁崂渔 63021	曲兴刚	2019.10.26	(鲁) 船捕 (2014) HY-008648 号	双桩	区)A 类渔区
8	鲁崂渔 63357	曲同建	2019.10.26	(鲁) 船捕 (2014) HY-008698 号		
9	鲁崂渔 63089	曲同洲	2020.12.29	(鲁) 船捕 (2015) HY-000776 号		
10	鲁崂渔 63267	孙瑞刚	2019.10.26	(鲁) 船捕 (2014) HY-008680 号		

表 1: 渔船作业类型/方式

(四) 船舶公司情况

“JPO ATAIR” 轮船公司情况

管理公司: HanseContor Shipmanagement GmbH&Co. KG
持有利比里亚当局签发的 DOC 证书。

公司识别号: 5915784

签发时间: 2016 年 05 月 17 日

有效期: 2019 年 09 月 01 日

公司地址: An der Werft 7-11 21680 Stade Germany

(五) 船舶安全检查及检验情况

“JPO ATAIR”轮最近一次安全检查日期: 2017 年 12 月 26 日。

检查地点: 福州

检查结果: 缺陷 1 项, 为开航前纠正项。上述缺陷与本起事故无直接关联。

该轮最近一次检验为年度检验，检验日期：2018 年 01 月 03 日，检验地点：新加坡，经检查，该轮符合公约相关条款要求。

（六）船舶航次情况

“JPO ATAIR”轮本事故航次于 2018 年 03 月 27 日 2230 时许空载由长江口 3 号锚地开往青岛。船舶抵港吃水：艏 4.25 米，艉 7.17 米。船员人数 20 人。

（七）事故水域的天气情况和通航环境

1. 天气情况

（1）青岛市气象台 2018 年 3 月 28 日 2000 时发布的青岛海区预报，晴转多云，局部阴有阵雨，有轻雾，南风 5-6 级。

（2）“JPO ATAIR”轮记录

“JPO ATAIR”轮航海日志 2018 年 03 月 29 日 0400 时记录：东北风 5-6 级，大副陈述当时能见距离约 0.4 海里。

2. 通航环境

事故水域位于青岛小公岛以北约 0.9 海里，根据中华人民共和国海事局于 2016 年 5 月出版的第五版航用海图（图号：36122）及英版青岛港及附近航用海图（图号：1502），事故水域分布多条海底电缆，电缆区域标有不准抛锚和捕鱼的图例，没有图例显示事故水域是渔业作业区。（图 1：“JPO ATAIR”轮轨迹）

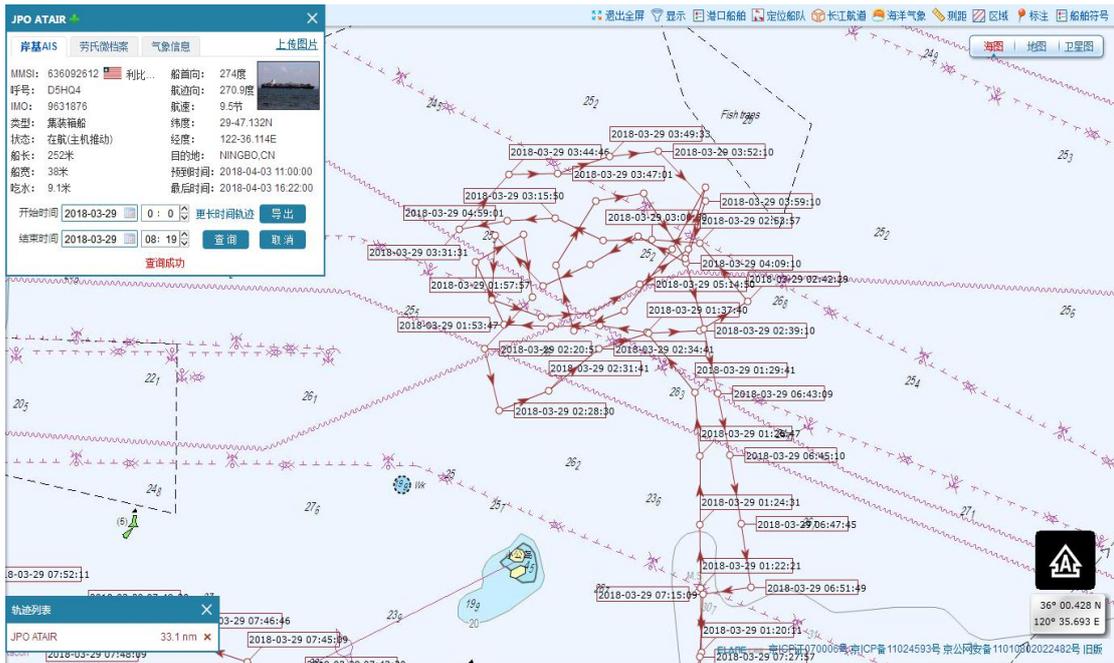


图 1：“JPO ATAIR” 轮轨迹

四、事故重要因素的认定

(一) 触碰时间和位置

根据船讯网“JPO ATAIR”轮轨迹，该轮于 2018 年 03 月 29 日 0120 时从小公岛东侧向北航行，并在青岛小公岛以北水域低速旋回航行，0715 时，该轮驶离该水域（图 1：“JPO ATAIR”轮轨迹）。

“鲁崂渔 63058”船等 10 户渔民声称，他们在上述水域内设置了固定渔网，“JPO ATAIR”轮航行时触碰“鲁崂渔 63058”船等渔船定置的渔网。

(二) 网具情况

“鲁崂渔 63058”船等 10 户渔民声称在事故水域设置了固定渔网，渔民提供了渔网样式及尺寸。根据渔船的“渔业捕捞许可证”所载明的渔具名称及作业类型/方式，7 艘渔船为“双

桩竖杆张网”，作业类型为“张网/双桩”，3艘渔船为刺网/漂流（表1）。根据报警渔民陈述，每个网具上设置了浮球或泡沫浮子，网具未设置专用浮标和灯光信号以表明网具区域的边界（表2：“鲁崂渔63058”船等渔船网具范围）。

证 明

小公岛周边海域是本地渔民传统张网作业区，网桩固定后，每家的作业区域常年不变，除禁渔期外网具常年置于海中。

据统计，本村以下人员的网具位置如下：

序号	姓名	船号	布网范围			
1	曲同财	鲁崂渔 63058	36-02.0N/ 120-34.5E	36-00.1N/ 120-34.6E	36-00.1N/ 120-34.8E	36-02.0N/ 120-35.0E
2	曲宝臻	鲁崂渔 63628	36-02.0N/ 120-35.0E	36-00.1N/ 120-34.8E	36-00.0N/ 120-35.1E	36-02.1N/ 120-35.1E
3	曲同建	鲁崂渔 63357	36-02.0N/ 120-35.1E	36-00.0N/ 120-35.1E	36-00.0N/ 120-35.2E	36-02.0N/ 120-35.4E
4	曲同洲	鲁崂渔 63089	36-02.1N/ 120-35.4E	36-00.0N/ 120-35.2E	35-59.9N/ 120-35.6E	36-02.0N/ 120-35.7E
5	孙瑞刚	鲁崂渔 63267	36-02.2N/ 120-35.7E	35-59.8N/ 120-35.6E	35-59.8N/ 120-35.7E	36-02.2N/ 120-36.0E
6	曲同松	鲁崂渔 63232	36-02.0N/ 120-36.0E	35-59.6N/ 120-35.7E	35-59.6N/ 120-35.9E	36-01.9N/ 120-36.1E
7	曲同坤	鲁崂渔 63049	36-01.6N/ 120-36.0E	35-59.6N/ 120-35.8E	35-59.6N/ 120-35.9E	36-01.6N/ 120-36.2E
8	曲兴志	鲁崂渔 63689	36-01.1N/ 120-36.4E	35-59.7N/ 120-36.2E	35-59.7N/ 120-36.3E	36-01.0N/ 120-36.5E
9	曲兴波	鲁崂渔 63192	36-01.4N/ 120-36.2E	35-59.6N/ 120-36.0E	35-59.7N/ 120-36.1E	36-01.3N/ 120-36.4E
10	曲兴刚	鲁崂渔 63021	36-00.7N/ 120-36.5E	35-59.8N/ 120-36.3E	35-59.8N/ 120-36.8E	36-00.6N/ 120-36.7E

特此证明。



村委盖章：

经办人签字：



二〇一八年四月二十日



由 扫描全能王 扫描创建

表 2：“鲁崂渔 63058” 船等渔船网具范围

五、事故损失情况

“JPO ATAIR”轮一方委托 SCUA Far East Co.Ltd. 预估渔网初步损失共计 828696 元人民币；“鲁崂渔 63058”船等一方委托山东大洋海事司法鉴定所对网具损失情况进行了鉴定，损失总计 2614331.54 元人民币。

六、事发经过

以下事故经过主要依据“JPO ATAIR”轮 VDR 数据、航海日志、当事人员陈述以及相关书证材料等证据得出。

2018 年 03 月 27 日 2230 时许，“JPO ATAIR”轮本事故航次空载由长江口 3 号锚地开往青岛。船舶抵港吃水：艏 4.25 米，艉 7.17 米。船员人数 20 人。

28 日 2355 时许，二副到驾驶台接班，驾驶台设备工作正常。

29 日 0000 时许，该轮进港航行至小公岛附近水域，通过 VHF73 频道联系引航站，引航站告知预靠泊位仍未清爽，船长决定在青岛 NO.1 浮标以北水域等待进港信息。

0100 时，船位：35°59.1'N/120°36.7'E。

0115 时，船舶驶向事故水域并左舷正横小公岛。

0130 时-0643 时，船舶在小公岛以北水域低速旋回航行，旋回范围：36°00.5'N/120°35.0'E、36°01.4'N/120°34.7'E、36°01.8'N/120°36.0'E、36°01.1'N/120°36.5'E 四点围闭水域。二副自称，在旋回中未发现任何渔船及标识渔网的灯光信号。

0345 时，大副和 1 名水手接班。

0630 时，大副自称发现距离本船 0.25 海里有一艘小船，没有跟小船做任何的交流。

七、相关事实及不安全行为

（一）“JPO ATAIR”轮

1. “JPO ATAIR”轮未谨慎驾驶船舶。

英版青岛港及附近航用海图（图号：1502）图示：在本图范围内存在海洋农场，它们并不都在海图显示且位置多变，它们用带灯或不带灯的浮标标识，请航行者避免上述区域；中华人民共和国海事局于 2016 年 5 月出版的第五版航用海图（图号：36122）在显著位置标明注意事项：本图海域内多渔网，沿岸多海带养殖，航行时请注意。该轮在制定航行计划时未尽到充分的注意，未谨慎驾驶船舶，作为船长 251 米的大型船舶选择在事故水域长时间（5 个多小时）旋回航行，不符合航海通常做法。

2. “JPO ATAIR”轮未按规定的航线行驶。

中华人民共和国海事局于 2016 年 5 月出版的第五版青岛港及附近航用海图（图号：36122）在显著位置标明注意事项：在本图范围内航行的船舶必须按规定的航线航行。“JPO ATAIR”轮航行至青岛港附近水域未遵照上述规定，而是选择了在事故水域低速旋回航行。

（二）渔船

1. 渔船未设置专用标志和灯光信号以表明渔网区的边界；渔船未通过发布航行警（通）告或以其它方式发布通告表

明事故水域存在定置网具。

2. “鲁崂渔 63232”船、“鲁崂渔 63689”船、“鲁崂渔 63619”船未按照“渔业捕捞许可证”关于渔具名称和作业类型的规定捕鱼。上述渔船“渔业捕捞许可证”所载明使用的渔具为“刺网/漂流”。

八、事故原因

“JPO ATAIR”轮未对事故水域的安全风险进行充分的估计，未充分注意到海图中有关航行安全方面的提醒；渔民未设置专用标志和灯光信号以表明事故水域存在定置渔网。

九、事故结论

“JPO ATAIR”轮在进港过程中，由于靠泊时间推迟，该轮决定在事故水域等候，船长未充分注意到航用海图中有关安全信息的提示，对事故水域的安全风险评估不足；“鲁崂渔 63058”船等渔船在事故水域设置固定渔网，未设置显著标志和灯光信号以标识渔网的存在和边界范围。事故当事双方的过失在事故中的作用相当，双方应对本起事故负对等责任。

十、防范和整改措施建议

为了深刻吸取事故教训，防止类似事故的再次发生，提出以下安全管理建议：

（一）调查发现，“JPO ATAIR”轮对候泊水域的安全风险评估不足，未充分注意到航用海图中有关安全信息的提示，建议“JPO ATAIR”轮在航行或选择临时（锚泊）候泊水域时，应

对所选择航行水域进行充分的评估，确保航行安全。

（二）调查发现，“鲁崂渔 63232”船、“鲁崂渔 63689”船、“鲁崂渔 63619”船三艘渔船在事故水域未按照相关规定进行捕捞作业，建议将本起事故调查情况通报其主管部门，加强渔船相关作业管理。