

青岛“9·16” “顺达 898”轮与“鲁乳渔 54868”船碰撞 事故调查报告



编制单位：山东海事局

地址：山东省青岛市市南区巫峡路 21 号

联系电话：0532-58663096

编制时间：2020 年 12 月 25 日

目录

一、事故简况	4
二、应急处置和搜救简况.....	4
三、专业术语和标准用语标示.....	5
四、调查取证情况	6
（一）船舶资料.....	6
（二）船舶证书情况.....	7
（三）航次情况.....	9
（四）人员情况.....	10
（五）事发水域的天气和通航环境情况.....	11
（六）船舶所有人情况.....	12
（七）船舶安全检查及船检情况.....	13
五、重要要素认定	13
（一）碰撞事实.....	13
（二）碰撞时间和地点.....	13
（三）“顺达 898”轮 AIS 显示情况	14
六、事故损失情况	15
七、事发经过	15
八、事故原因分析	17
九、调查中发现的违法行为.....	18
（一）“顺达 898”轮	18

(二) “鲁乳渔 54868” 船	18
(三) “顺达 898” 轮与 “鲁乳渔 54868” 船	18
十、事故结论	19
十一、处理建议和安全管理建议	19
(一) 处理建议	20
(二) 安全管理建议	19
十二、附件	20

一、事故简况

2020 年 9 月 16 日 1314 时许,江苏盐城籍干货船“顺达 898”(AIS 显示“GUOYU808”)轮(图 1)满载碎石自山东威海驶往江苏射阳途中,在黄海中部(位置: $36^{\circ}10' .8\text{N}/121^{\circ}47' .8\text{E}$)水域与威海乳山籍渔船“鲁乳渔 54868”船发生碰撞,导致“鲁乳渔 54868”船沉没,2 人死亡,1 人失踪。

事发前,“鲁乳渔 54868”船认为“顺达 898”轮触碰了其渔网,在随后追逐并试图逼停“顺达 898”轮的过程中,两船发生了碰撞。



图 1: “顺达 898”轮(青岛大港拍摄)

二、应急处置和搜救简况

2020 年 9 月 16 日 1445 时,青岛市海上搜救中心接到“顺达 898”轮船东报告:“鲁乳渔 54868”船在

36°10′ .784N/121°47′ .580E 处与“顺达 898”轮发生碰撞，渔船沉没，请求救助。

接报后，青岛海上搜救中心立即全力组织救援行动：一是协调北海救助局派出专业救助船“北海救 131”轮前往救助；二是协调海警、海监所属执法船前往参与救助；三是通过渔业部门协调附近作业渔船协助搜救；四是通过青岛 VTS 中心协调过往船舶进行搜寻，并发布通航安全信息。

经救助，“鲁乳渔 54868”船 3 人获救，2 人死亡，1 人失踪。

三、专业术语和标准用语标示

AIS: Automatic Identification System 自动识别系统

GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System 全球海上遇险与通信系统

GPS: Global Positioning System 全球定位系统

MMSI: Maritime Mobile Service Identity 海上移运通信业务标识

STCW: International Convention on Standards of Training Certification and Watch-keeping for Seafarers 海员培训、发证和值班标准国际公约

VTS: Vessel Traffic Services 船舶交通管理系统

CPA: Closest Point of Approach 最近会遇距离

TCPA: Time to Closest Point of Approach 最近会遇时间

四、调查取证情况

接报后，山东海事局立即成立事故调查组，指令“顺达 898”轮开往青岛港接受调查，同时派出调查人员赴乳山口渔港对“鲁乳渔 54868”船获救人员及其结对作业渔船“鲁乳渔 54867”船进行调查取证。

通过调查取证，获取水上交通事故现场勘验记录 2 份，水上交通事故调查询问笔录 17 份，两船人员信息 2 份，AIS 历史航迹数据 1 份，从中国海事局导助航综合应用系统获取船舶轨迹截图若干，渔民提供手机录像视频 1 份，水下探摸报告 1 份，相关船舶证书、个人职务证书等书证资料若干。

调查中将发现的当事方涉嫌刑事犯罪线索、“顺达 898”轮非法运输等违法行为通报相关主管机关调查处理。

（一）船舶资料

1. “顺达 898”轮

船名	顺达 898
曾用名	国裕 808
船籍港	盐城
船舶种类	干货船
船舶识别号	CN20124684966
船舶登记号码	170118000061
初次登记号码	060914000011
船检登记号	2013G2102130
MMSI (GUOYU808)	201283560
船体材料	钢质
建成日期	2013 年 07 月 02 日
改建日期	2017 年 07 月 06 日
造船地点及造船厂	江苏省盐城市/江苏恒兴船业有限公司
改建日期及改建船厂	江苏省盐城市/江苏恒兴船业有限公司
总长	82.9 米
型宽	16.8 米

型深	3.98 米
总吨	2083
净吨	1166
参考载货量	1420 吨
主机型号/数目	Z8170ZLCZ-1/2
总功率	600KW
船舶所有人/经营人/管理人	胡某某
地址	*****

表 1：“顺达 898” 轮船舶概况

2. “鲁乳渔 54868” 船

船名	鲁乳渔 54868
船籍港	乳山口
渔船编号	3706872002010004
登记号	（鲁威）船登（籍）（2017）HY-100074 号
船舶种类	国内捕捞船
船体材料	钢质
建造完工日期	2002 年 01 月 13 日
造船地点/造船厂	山东省乳山市/乳山市造船厂
船长	23.36 米
型宽	4.8 米
型深	1.95 米
主机型号	J6135ZCZR
主机功率	110 千瓦
总吨	59
净吨	20
船舶所有人/经营人/管理人	于某某
地址	*****

表 2：“鲁乳渔 54868” 船

（二）船舶证书情况

1. “顺达 898” 轮

	证书名称	登记号码	签发日期	到期日期	发证机关
1	船舶所有权登记证书	170118000061	2018.11.27	---	盐城海事局
2	船舶国籍证书	CN20124684966	2019.01.03	2024.01.02	盐城海事局
3	船舶最低安全配员证书	CN20124684966	2019.01.03	2024.01.02	盐城海事局
4	海上船舶检验证书簿	2013G2102130	2018.12.24	---	盐城检验局
5	海上货船适航证书	CN20124684966	2020.04.01	2020.11.29	盐城检验局
6	海上船舶吨位证书	201821697804	2018.12.24	---	盐城检验局
7	海上船舶载重线证书	CN20124684966	2018.12.24	2020.11.29	盐城检验局
8	海上船舶防止油污证书	CN20124684966	2020.04.07	2020.11.29	盐城检验局
9	海上船舶防止生活污水污染证书	CN20124684966	2018.12.24	2022.11.29	盐城检验局
10	海上船舶防止空气污染证书	CN20124684966	2020.04.07	2020.11.29	盐城检验局
11	海上船舶防污底系统证书	CN20124684966	2020.04.07	---	盐城检验局
12	海上船舶船员舱室设备证书	CN20124684966	2018.12.24	2022.11.29	盐城检验局
13	沿海内河船舶保险单	6611012020320924000002	2020.05.06	2021.05.11	

表 3：“顺达 898”轮相关证书

该轮未持有《船舶营业运输证》、《海上移动通信业务标识码证书》及《燃油污染损害民事责任保险或其他财务保证证书》。

2. “鲁乳渔 54868” 船

序	证书	登记	签发	有效	发证
---	----	----	----	----	----

号	名称	号码	日期	日期	机关
1	渔业船舶所有权登记证书	(鲁)船登(权) (2012) HY-102224 号	2012. 06. 23	---	山东省海洋与渔业监督监察总队 石岛支队
2	渔业船舶国籍证书	(鲁威) 船登 (籍) (2017) HY-100074 号	2017. 06. 19	2022. 06. 18	威海市海洋与渔业监督监察大队
3	渔业船舶检验证书	3710000180027	2018. 02. 05	2022. 01. 12	山东渔业船舶检验局威海检验处
4	渔业捕捞许可证	(鲁乳) 船捕 (2020) HY-100022 号	2020. 05. 07	2025. 05. 06	山东省海洋与渔业厅
5	渔船定期险保险单	6670302242020 0000114	2020. 08. 26	2021. 08. 28	太平财产保险有限公司

表 4：“鲁乳渔 54868” 船相关证书

(三) 航次情况

1. “顺达 898” 轮

“顺达 898 轮” 本航次由山东威海载运约 2000 吨碎石开往江苏射阳，离泊吃水约 3.3 米。经查，该轮参考载货量为 1420 吨，本航次严重超载。



图 2：威海好当家装货点

装货点位于威海好当家有机刺参基地内部距岸约 10 公里的防波堤上，属非法砂石装卸点。装卸作业由“顺达 898”船东胡某某电话联系谭某商定。该轮从装货点离泊至驶出靖海湾期间未显示 AIS 信号，经查询该轮 AIS 历史轨迹，发现该轮在靠近装、卸货点时段航行时，AIS 均无信号显示。

2. “鲁乳渔 54868”船

据“鲁乳渔 54867”船船长陈述，该船与“鲁乳渔 54868”船于 2020 年 9 月 13 日下午从乳山口渔港开往 78 渔区捕鱼。16 日，两渔船与“顺达 898”轮初次相遇时正在从事拖网作业。

（四）人员情况

1. “顺达 898”轮

“顺达 898”轮本航次实际在船 7 人（附件 2），《船舶最低安全配员证书》最低配员要求为 7 人。经调查核实，本航次该轮实际在船 7 人，均未持有船员适任证书，不满足该轮船舶最低安全配员要求。事故发生时该轮吴某某（在船履行船长职责）一人在驾驶台值班，履行值班驾驶职责。

相关人员信息如下：

值班人员：吴某某，江苏籍，1967 年 4 月 1 日出生，小学文化，未持有船员服务簿和适任证书，自称在该轮履行船长职责，事发时，独自在驾驶台值班。调查未发现其在事发前有饮酒、服用对身体状况有不良影响药品等行为。

2. “鲁乳渔 54868”船

该船事发航次实际在船 6 人（附件 3），根据《海洋渔业船

船舶职务船员最低配员标准》，该船（船长 23.36 米，主机总功率 110 千瓦）配员要求和实际配员情况如表 6。该船实际只有船长持有符合要求的“二级船长”职务证书，配员缺少 1 名“助理船副”和 1 名“三级轮机长”职务证书人员，配员不满足要求。事故发生时，船长（船主）独自 1 人在驾驶台值班。调查未发现其在事发前有饮酒、服用对身体状况有不良影响药品等行为。

船舶类型	配员		实际配员情况
	职务船员最低配员标准		
12 米≤长度<24 米	三级船长	助理船副	二级船长 1 人
50 千瓦≤主机总功率<250 千瓦	三级轮机长		0

表 5：海洋渔业船舶职务船员最低配员标准及实际配员情况

相关人员信息如下：

船长：于某某，男，1970 年 3 月 8 日出生，山东乳山人，持有山东省海洋与渔业监督监察总队第二支队签发的二级船长证书，证书有效期至 2025 年 07 月 26 日，证书编号：370630*****5629。

（五）事发水域的天气和通航环境情况

1. 天气海况

（1）2020 年 9 月 16 日 08 时，中国气象局发布近海海区天气预报：黄海中部（预报实效 00-12 小时），阴，西南风 3-4 级，浪高 0.5 米，能见度 12 千米。

(2) “鲁乳渔 54867” 船船长陈述，晴天，风不大，西南风 4-5 级，海浪不大。视线良好。

(3) “鲁乳渔 54868” 船获救人员于某某陈述，天气晴朗，小浪。

综上所述，事发时事发水域能见度良好。

2. 通航环境

碰撞发生水域位于黄海中部(概位: $36^{\circ} 10' .8N/121^{\circ} 47' .6E$) 水域，该水域作业渔船较多，渔业活动较活跃（图 3）。

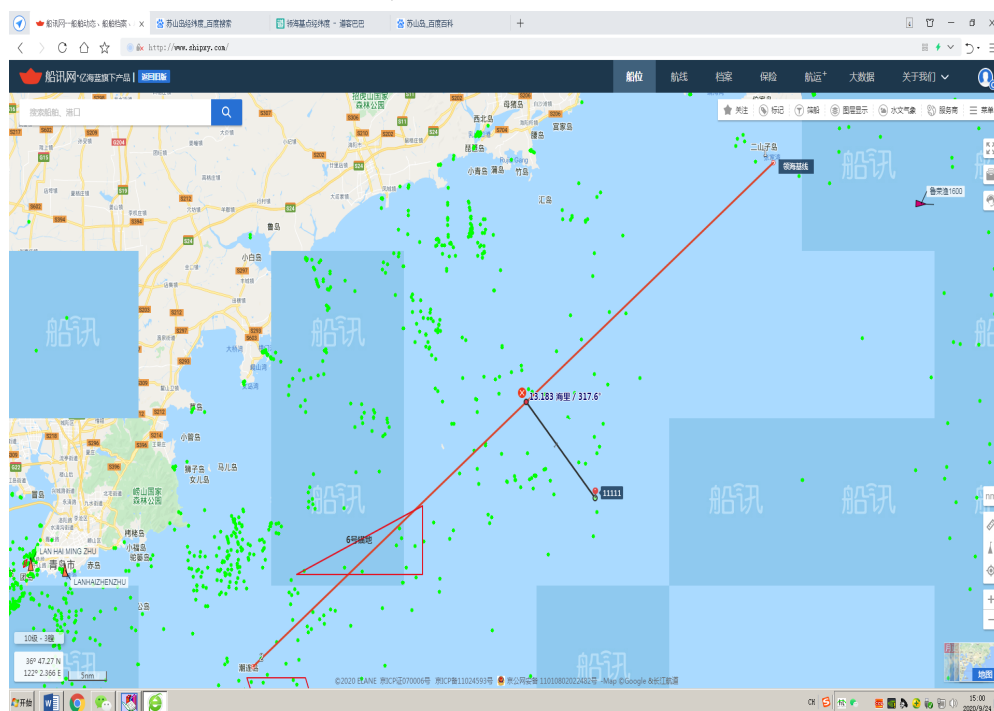


图 3：通航环境情况

(六) 船舶所有人情况

1. “顺达 898” 轮

“顺达 898” 轮船船舶登记所有人为胡某某，100% 产权，2018 年 9 月 26 日取得该轮所有权。船上人员由其本人聘用，未签署劳动合同。未将船舶委托（挂靠）管理公司管理。未办理船舶营

运许可。

2. “鲁乳渔 54868” 船

“鲁乳渔 54868” 船船舶登记所有人于某某，100%股份。

（七）船舶安全检查及船检情况

1. “顺达 898” 轮未提供有关接受船舶安全检查的书证资料。通过中国海事局“船舶安全监督管理系统”未查询到该轮事发前关于安全检查的记录。

“顺达 898” 轮于 2018 年 12 月 24 日取得海上船舶检验证书簿，2020 年 04 月 07 日，该轮在射阳港进行了“中间检验”，经检验认为该船处于适航状态，准予航行沿海航区（航线），作甲板货船用。

2. 根据“鲁乳渔 54868” 船检验签证记载，验船师于 2020 年 04 月 07 日签注，该船已按《渔业船舶法定检验规则》经“期间检验”合格。

五、重要要素认定

（一）碰撞事实

1. 当事船舶双方相关人员均陈述，两船发生了碰撞。

2. 根据现场勘验，“顺达 898” 轮船艏水面上船壳板有明显的碰撞痕迹。

3. 碰撞发生后，“顺达 898” 轮对“鲁乳渔 54868” 船落水人员进行了救助。

（二）碰撞时间和地点

1. 2019 年 9 月 16 日 1445 时，青岛市海上搜救中心接报，

“顺达 898”轮和“鲁乳渔 54868”船在 $36^{\circ}10' .784\text{N}/121^{\circ}47' .580\text{E}$ 处发生碰撞。

2. “顺达 898”轮驾驶人员陈述，碰撞发生后，记下了碰撞发生位置（本船 GPS 位置）： $36^{\circ}10' .784\text{N}/121^{\circ}47' .580\text{E}$ 。

3. 根据渔船“鲁乳渔 54868”船 AIS 历史航迹数据，该船沉没前最后一个数据显示，时间：2020 年 9 月 16 日 1313 时 59 秒，位置 $36^{\circ}10' .83\text{N}/121^{\circ}47' .77\text{E}$ 。

4. 两船相关当事人陈述，碰撞发生后，“鲁乳渔 54868”船迅速沉没。

综上，本报告将“鲁乳渔 54868”船沉没前最后一个 AIS 数据作为两船碰撞发生的时间和位置，即：碰撞时间：2020 年 9 月 16 日 1314 时，碰撞位置： $36^{\circ}10' .8\text{N}/121^{\circ}47' .8\text{E}$ 。

（三）“顺达 898”轮 AIS 显示情况

1. 该轮本航次导助航系统中显示的 AIS 船名为“GUOYU808”，该轮登记证书记载，该轮曾用名为“国裕 808”。驾驶员自称知道该轮 AIS 显示“GUOYU808”。

2. 该轮本航次在装货期间及开航时段，AIS 处于关闭状态，直到船舶驶出靖海湾时才开启。经查询该轮 9 月 1 日至事发时 AIS 历史航迹，该轮在装、卸港及附近航行时 AIS 均无信号。该轮存在故意关闭 AIS 设备逃避监管的行为。

3. 在“鲁乳渔 54868”船追逐并试图逼停“顺达 898”轮的过程中，“顺达 898”轮 AIS 信号在时段（1253 时 50 秒-1328 时 47 秒）消失（图 4）。

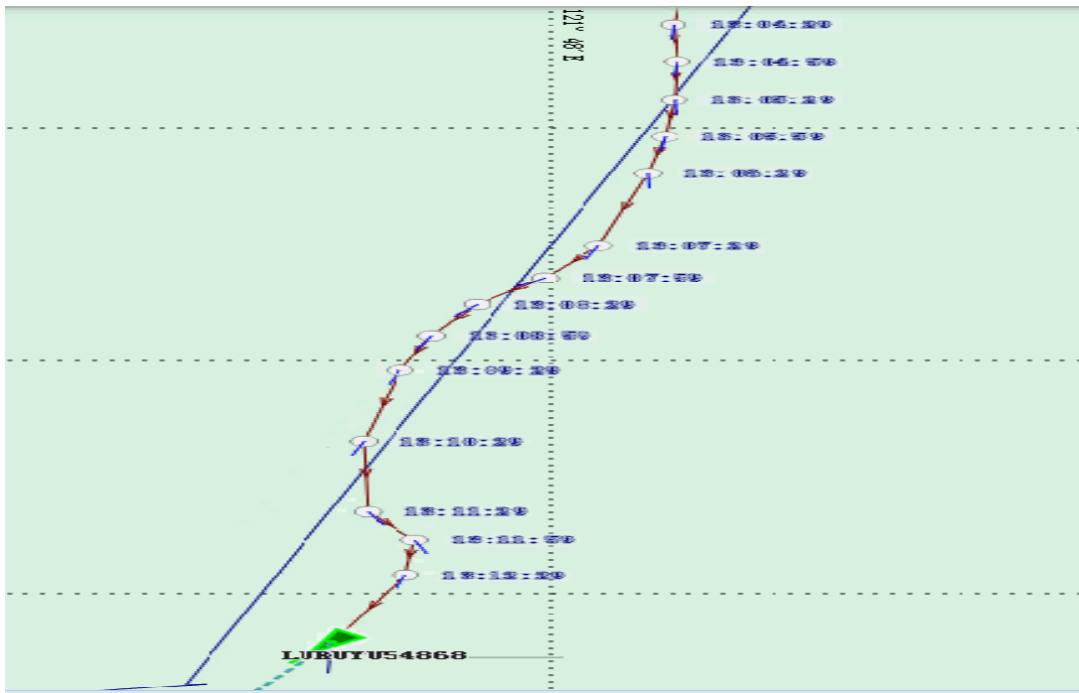


图 4：“鲁乳渔 54868”船的航迹

六、事故损失情况

碰撞事故造成“鲁乳渔 54868”船沉没，2 人死亡，1 人失踪。直接经济损失约 60 万元人民币。

七、事发经过

由于“鲁乳渔 54868”船驾驶人员已死亡，“顺达 898”轮具体操纵情况无法查明，以下经过是依据“鲁乳渔 54868”船 AIS 历史航迹及相关当事人陈述得出。

9 月 16 日 0500 时许，“顺达 898”轮从装货点离泊开往江苏射阳港，航速约 7 节。

0744 时，“顺达 898”轮驶出靖海湾，AIS 信号首次出现。吴某某和 1 名协助瞭望人员在驾驶台值班，航行设备工作正常。

1228 时许，在事发水域附近，两渔船开始自东向西从事对拖作业，“鲁乳渔 54868”船在南侧，作业方式为浮网。

1246 时许，“顺达 898”轮驶过“鲁乳渔 54868”船尾迹，航向 173 度，航速降至 4.4 节。

1249 时许，因怀疑“顺达 898”轮碰撞其拖网，两渔船并靠（图 5），“鲁乳渔 54868”船将拖绳解掉交由对船收网，独自追赶“顺达 898”轮。

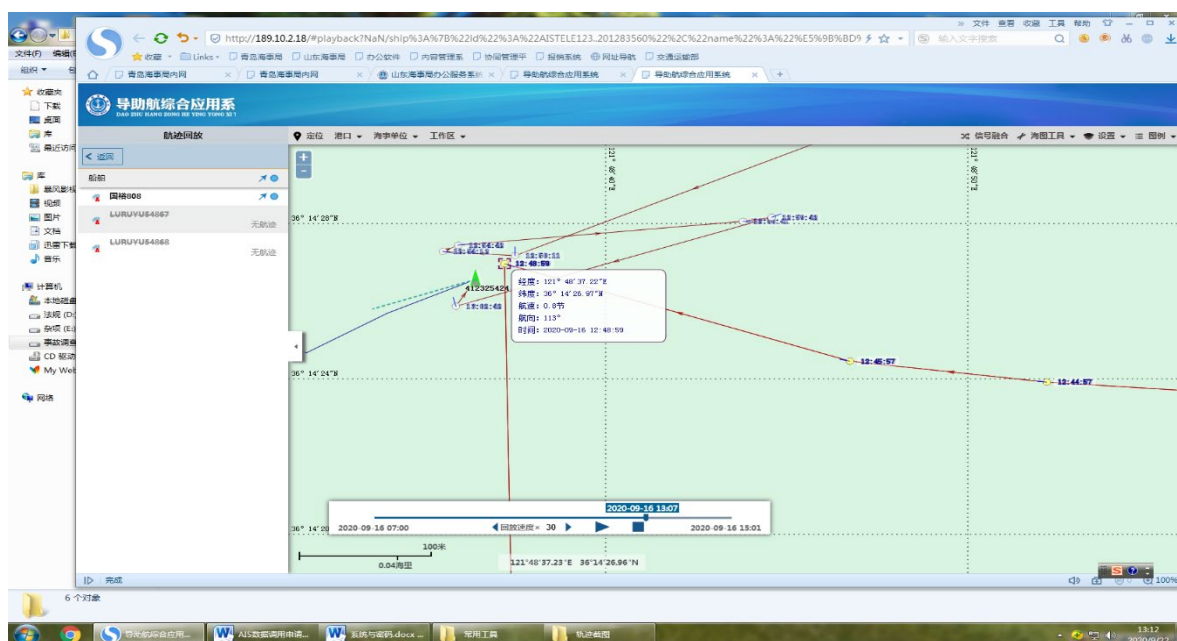


图 5：两渔船并靠

1254 时许，“鲁乳渔 54868”船赶上并接近“顺达 898”轮，“顺达 898”轮航速增大至 8.1 节，AIS 信号消失(图 6)。船长看到渔船赶上来，安排值班水手离开驾驶台查看情况。

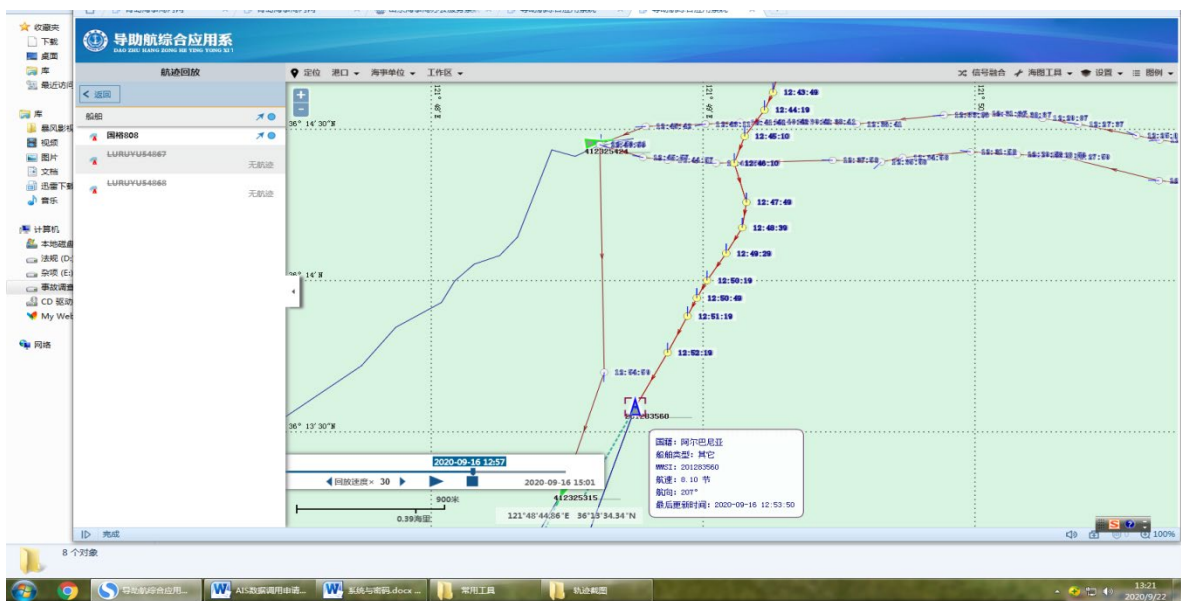


图 6：“鲁乳渔 54868”船接近“顺达 898”轮

自 1254 时至碰撞发生时，“鲁乳渔 54868”船航迹成“S”型，航向多变，在此过程中，“顺达 898”轮未停船，“鲁乳渔 54868”船船长要求渔民穿上了救生衣（事后证实船长自己和秦某某没有穿）。

1314 时许，两船发生碰撞，随后，渔船沉没，渔船上 6 名人员全部落水，5 人被“顺达 898”轮救起（其中 2 人死亡），1 人失踪。

八、事故原因分析

“鲁乳渔 54868”船为达到逼停“顺达 898”轮的目的采取激进的方式，故意操纵船舶近距离逼近并拦截对方，“顺达 898”轮没有及时停船以解决事端，而是将 AIS 设备关闭，操纵船舶与对方周旋，两船不理性行为是导致事故发生的原因。

九、调查中发现的违法行为

（一）“顺达 898” 轮

1. 该轮所有船上人员均未持有相关有效证件，船舶所有人（管理人）招用未依照《中华人民共和国船员条例》规定取得相应有效证件的人员上船工作，其行为违反《中华人民共和国船员条例》第二十七条第二款的规定。

2. “顺达 898” 轮未持有《船舶营业运输证》从事非法砂石运输，其行为违反《国内水路运输管理条例》第八条的规定。

3. “顺达 898” 轮未持有《海上移动通信业务标识码证书》，故意关闭 AIS 设备，其行为违反《国内航行船舶船载电子海图系统和自动识别系统设备管理规定》第十条、二十二条的规定。

4. “顺达 898” 轮超载，事发后为逃避处罚，在事发水域将部分货物（碎石）抛入海中，其行为违反《国内水路运输管理条例》第十八条、《中华人民共和国海洋环境保护法》第六十二条的规定。

（二）“鲁乳渔 54868” 船

“鲁乳渔 54868” 船未按照规定配备符合要求的“船副”和“三级轮机长”职务证书人员，其行为违反了《中华人民共和国渔业船员管理办法》第十七条的规定。

（三）“顺达 898” 轮与“鲁乳渔 54868” 船

“顺达 898” 轮认为两船发生碰撞是由于“鲁乳渔 54868”船在追逐、拦截本船过程中采取危险操作而导致；“鲁乳渔 54868”船获救渔民于某某等人认为渔船是被“顺达 898”轮船船员操作挖

掘机推翻沉没。上述行为均涉嫌构成治安或刑事犯罪，相关线索已通报青岛海警局。

十、事故结论

本起事故是因“鲁乳渔 54868”船认为“顺达 898”轮触碰其渔网而在追逐并试图逼停“顺达 898”轮的过程中发生的双方互有责任的碰撞事故。“鲁乳渔 54868”船及其对船“鲁乳渔 54867”船认为“顺达 898”轮触碰了其渔网，没有寻求采取正规的法律途径解决，而是采取极端的驾驶操作行为追逐、拦截对方，意图逼停对方私下解决争端；“顺达 898”轮采取了关闭 AIS 设备终端，企图驾船摆脱对方的措施。由于“鲁乳渔 54868”船驾驶人员在事故中死亡、“顺达 898”轮具体操纵情况无法查明，上述原因分析建立在推断的基础上，本报告不能确定双方各自承担的事故责任大小。

十一、处理建议和安全管理建议

（一）处理建议

1. 胡某某，“顺达 898”轮船舶所有人（管理人），未取得船舶经营运输资质非法从事海上运输，建议将上述违法行为通报当事人所在地相关主管部门进行调查处理。

2. 胡某某，“顺达 898”轮船舶所有人（管理人），存在招用未持有相应有效证件的人员上船工作等多种违法行为，建议依据相关法律对其进行行政处罚。

3. “顺达 898”轮向海域倾倒货物，涉嫌造成海洋污染，建议将上述违法行为通报事发地海警部门进行调查处理。

4. “鲁乳渔 54868”船为达到逼停“顺达 898”轮的目的采取激进的方式，故意操纵船舶近距离逼近并拦截对方，“顺达 898”轮关闭 AIS 设备，操纵船舶与对方周旋。双方上述行为造成事故发生、人员死亡失踪，涉嫌治安或刑事犯罪，建议司法机关依法追究相关责任人刑事责任。

（二）安全管理建议

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：

1. “顺达 898”轮船舶所有人（管理人）存在未取得船舶经营运输资质非法从事海上运输，招用未持有相应有效证件的人员上船工作以及关闭 AIS 设备实施非法装卸作业，逃避监管等多种违法行为，建议船籍港主管部门加强源头管理和现场管控，健全完善信用监管，提升水上交通安全水平。

2. “鲁乳渔 54868”船因认定它船触碰其渔网而采取追逐、紧逼等极端危险行为，意图迫使对方停船导致碰撞事故，造成船舶沉没和人员伤亡，教训深刻；该船还存在配员不足违法行为，建议渔船主管部门加强对渔民的宣传教育，引导渔民遵纪守法，遇到纠纷，应寻求正规法律途径解决。

3. 建议地方政府安全生产主管部门督促威海好当家集团有限公司落实企业安全生产主体责任，取缔非法砂石装卸点，从源头上杜绝非法砂石运输行为。

十二、附件

附件：1. “顺达 898”轮人员名单

2. “鲁乳渔 54868” 船人员信息表

3. 青岛 “9 · 16” “顺达 898” 轮与 “鲁乳渔 54868”
船碰撞事故专家论证意见