

MAIR050000202201

烟台“10·3”“新昌泰 1”轮风灾事故 调查报告



编制单位：山东海事局

地 址：山东省青岛市巫峡路 21 号

编制时间：2023 年 4 月

联系方式：0532-58897316

目 录

一、事故简况	1
二、专业术语和标准用语标示	1
三、事故调查情况	1
（一）船舶概况。	2
（二）船舶检验、安检情况。	3
（三）船舶状况。	3
（四）船舶配员情况。	5
（五）船舶载货情况。	7
（六）船舶管理情况。	7
四、气象海况及事故水域环境情况	10
（一）气象海况。	10
（二）事故水域环境情况。	12
五、重要事实分析认定	12
（一）事故时间认定。	12
（二）事故位置。	13
六、事故经过	13
七、应急搜救情况	15
八、事故损害情况	16
九、事故原因	16
（一）直接原因。	16

(二) 间接原因。	17
十、调查发现的相关问题	17
(一) 相关企业和个人存在的问题。	17
(二) 管理部门存在的问题。	19
十一、责任认定	19
十二、处理建议	20
十三、安全管理建议	21

一、事故简况

2022 年 10 月 3 日 2228 时许，虞**个人所有的浙江舟山籍散货船“新昌泰 1”轮装载机制砂原料 5650 吨，由秦皇岛港驶往东营广利港途中，在莱州港西北约 16 海里处（概位：37°34.47'N/119°39.30'E）锚泊避风时受恶劣气象海况影响沉没，船上 12 名人员全部落水，其中 6 人获救、5 人失踪，1 人死亡，事故直接经济损失约 1400 万元，构成较大等级水上交通事故。

二、专业术语和标准用语标示

AIS: Automatic Identification System 船舶自动识别系统；

DOC: Document Of Compliance 符合证明；

MMSI: Maritime Mobile Service Identify 水上移动通信业务标识码；

NSM: National Safety Management 《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》；

SMC: Safety Management Certificate 安全管理证书；

VHF: Very High Frequency 甚高频无线电话；

VTs: Vessel Traffic Service 船舶交通管理系统。

三、事故调查情况

事故发生后，山东海事局成立了“10·3”“新昌泰 1”轮风灾调查组对事故开展调查。调查人员第一时间对获救船员开展调查问询，通过船舶登记系统、航运公司安全管理系统、船舶检

验系统、船员管理系统等调取船舶证书和船员证书，及时保存相关 VTS、AIS 数据记录，分别派员到河北沧州、山东滨州对船舶管理公司、船舶修理厂开展调查取证，有关调查情况如下。

（一）船舶概况。

表 1：“新昌泰 1” 轮船舶概况

船名	新昌泰 1
MMSI	414402260
船籍港	舟山
航区	近海
船舶种类	散货船
船体材料	钢质
总吨	3525
净吨	1974
总长（米）	99.17
型宽（米）	15.9
型深（米）	7.0
主机类型	内燃机
主机功率	1470KW
建成日期	2005 年 5 月 27 日
建造厂家	扬州市邗江酒甸东方船厂
船舶所有人	虞**
船舶管理人、经营人	沧州渤海新区祺泰船务有限公司

经调查，“新昌泰 1” 轮证书齐全，合法有效。

（二）船舶检验、安检情况。

浙江省船舶检验局舟山检验处自2022年7月26日至2022年9月15日在滨州对“新昌泰1”轮实施了中间检验，检验项目包括：货舱舱口围板、小舱口盖、各围蔽处所及风雨密门窗的完整性检查；围板和门槛高度复核；货舱舱口盖启闭试验；舱口盖的固定、帆布的加盖和绑扎；楔子、楔耳、封舱压条的设置以及门窗盖的关闭和密性检查等，检验结果正常。

该轮最近一次安全检查由曹妃甸海事局纳潮河海事处于2022年9月21日在曹妃甸港开展的检查，查出缺陷10项，缺陷已全部纠正，查出的缺陷与本次事故无关。

（三）船舶状况。

1. 船舶状况

经调查，“新昌泰1”轮船舶操纵设备、导助航设备等均工作正常，船壳外板整体状况良好。

2. 船舶探摸情况

2022年10月7日，烟台华宏潜水工程有限公司对“新昌泰1”轮进行了水下探摸并出具《“新昌泰1”轮沉船水下探摸工程报告》，报告显示船舶坐沉，右倾约20°，船艏西北向，船头略偏西，船艉东南向，货舱舱盖脱落，舱口围多处有变形，未发现船侧板破损和变形。

3. 船舶舱盖情况

“新昌泰1”轮共有2个货舱，货舱舱盖为链条式舱盖，货

舱盖型式为钢质加盖防水帆布风雨密，共计 23 块舱盖。船舶开舱是由货舱前部电机带动传送链条，传送链条与舱盖链环连接，通过电机转动带动舱盖开关。



图1：中间检验期间的舱口围板及楔耳、封舱压条和楔子

船舶关舱后，为保证舱盖稳定，需将传送链条与舱盖链环进行连接，收紧传送链条，同时用锁紧螺丝对舱盖进行固定，确保舱盖不发生移位。



图2：中间检验期间舱口盖的关闭和固定

经调查，事发前船舶货舱舱盖已关闭。2022 年 10 月 3 日上午，大副组织人员纵向收紧传送链条、垂向加固锁紧螺丝进行固定，未覆盖防水帆布。

（四）船舶配员情况。

“新昌泰 1”轮事故航次实际配员 12 人，其中 10 人持有有效船员适任证书，满足《船舶最低安全配员证书》最低额定配员 9 人的要求，另有 2 人未持有有效船员证书在船上任职。

表 2：“新昌泰 1”轮船舶配员情况

级别/职务	证书要求	实际配员	级别/职务	证书要求	实际配员
船长	1	1	轮机长	1	1
大副	1	1	大管轮	1	1
二副	1	1	二管轮	——	——
三副	——	——	三管轮	——	——
值班水手	2	2	值班机工	2	2
实习水手	——	1	兼职 GMDSS 操作员	2	2
管事	——	1	大厨	——	1
连续航行不超过 16 小时，减免三副、值班水手各 1 人。					

相关人员情况如下：

船长兼 GMDSS 通用操作员，李*，男，1981 年 9 月生，现持有莆田海事局 2021 年 11 月 24 日签发的沿海航区 3000 总吨及以上船舶船长证书，有效期至 2026 年 11 月 24 日。2022 年 9 月 18 日到“新昌泰 1”轮任职船长，第一次在船任船长职务，未签订劳动合同。

大副，耿*，男，1986 年 2 月生，现持有烟台海事局 2020 年 1 月 30 日签发的沿海航区 3000 总吨及以上船舶大副证书，有效期至 2025 年 10 月 30 日。2020 年 3 月份开始在上任大副职务，曾在 3 艘船舶任大副职务。2022 年 2 月至 6 月，曾在“新昌泰 1”轮任大副，2022 年 9 月 18 日再次到“新昌泰 1”轮任

大副职务。

二副兼 GMDSS 通用操作员，刘**，男，1971 年 3 月生，现持有连云港海事局 2021 年 3 月 2 日签发的沿海航区 500 总吨及以上船舶二副证书，有效期至 2026 年 3 月 2 日。2021 年年底取得二副适任证书，之后曾在 4、5 条船任职，2022 年 9 月 18 日开始在“新昌泰 1”轮任二副职务。

王*刚，男，1988 年 8 月生，2022 年 2 月在徐州参加了内河船舶船员基本安全培训，未持有效海船船员适任证书，在船任管事。

王*海，男，1965 年 8 月生，持有信阳市地方海事局签发的 2021 年 12 月 1 日签发的内河普通船员证书，证书有效期为长期有效，未持有效海船船员适任证书，2022 年 9 月 18 日开始在“新昌泰 1”轮任大厨。

（五）船舶载货情况。

依据“新昌泰 1”轮船舶载重线证书记载，该轮夏季干舷 1.312 米，对应吃水 5.70 米，参考载货量 5804 吨。

事故航次，该轮在河北秦皇岛新开河 3#泊位装载机制砂原料 5650 吨。货物属于 C 类散装固体货物，颗粒直径约 5-50 公分。

离港时，船舶接近满载状态，离秦皇岛港时船舶吃水，艏 5.41 米，艉 5.68 米，船舶未超载。

（六）船舶管理情况。

1. 船舶所有人

“新昌泰 1”轮《船舶所有权登记证书》显示船舶所有人为虞**。河北沧州李**提供的“新昌泰 1”轮《船舶买卖合同》显示虞**和李**于 2021 年 9 月 16 日签订船舶买卖合同，虞**将“新昌泰 1”轮出售给李**，船舶总售价 650 万元，双方于 2021 年 9 月 29 日完成船舶交接。李**自称为船舶股东代表，“新昌泰 1”轮为李**、高**、阚**等人共同所有，各股东签有股东协议。

2. 船舶经营人、船舶管理人

该轮于 2021 年 10 月 22 日办理了光船租赁登记，《光船租赁登记证明书》显示所有人虞**将“新昌泰 1”轮光船租赁给沧州渤海新区祺泰船务有限公司，租赁期 2021 年 10 月 21 日至 2024 年 10 月 24 日。该轮《水路运输许可证》显示船舶经营人沧州渤海新区祺泰船务有限公司。沧州渤海新区祺泰船务有限公司成立于 2005 年 9 月，公司法人王**，公司经营范围主要以国内沿海及长江中下游普通货船运输为主，公司管理船舶共计 17 艘，其中安全管理体系内船舶 4 艘（包括散货船 3 艘、其他货船 1 艘），7 艘船舶为不适用 NSM 规则，6 艘船舶停止营运退出安全管理体系。

“新昌泰 1”轮持有沧州海事局于 2022 年 5 月 18 日签发的《临时安全管理证书》（证书编号 12C126014），证书显示船舶管理人为沧州渤海新区祺泰船务有限公司。公司于 2007 年建立安全管理体系，并于当年取得《符合证明》，但 2017 年因未在符合证明有效期前完成安全管理体系审核，导致《符合证明》失

效。2018年4月8日公司再次取得《符合证明》(证书编号12C126), 目前已通过4次年度审核。现公司体系内设有总经理、指定人员和综合科、机务科、海务科3个部门, 体系内船舶4艘, 体系内人员22人, 其中公司岸基8人, 船员14人。

3. 船舶实际控制人

据调查, 李**等人在购买“新昌泰1”轮以后, 虞**与沧州渤海新区祺泰船务有限公司签订了光船租赁合同, 但“新昌泰1”轮的实际经营由李**负责(包括船员的招聘、船员工资的发放、船舶维修保养费用的支付、船舶物料备件的购买和供船等)。李**向沧州渤海新区祺泰船务有限公司按年支付管理费, 船舶营运利润由李**等人占有。“新昌泰1”轮根据李**指令运营, 李**为“新昌泰1”轮的实际控制人。

4. 公司经营资质监管情况

2022年5月19日, 沧州市港航管理局对沧州渤海新区祺泰船务有限公司进行水路运输企业年度核查, 未发现问题。10月9日, 沧州市港航管理局对沧州渤海新区祺泰船务有限公司进行了日常检查, 未发现问题。2022年10月10日, 沧州市港航管理局对沧州渤海新区祺泰船务有限公司下发通知, 要求公司每月报送航运企业资质动态保持情况。

5. 公司及船舶安全管理体系监管情况

2022年6月22日, 沧州海事局对沧州渤海新区祺泰船务有限公司开展了安全管理体系年度审核。审核开具一般不符合10

项，符合年度签注条件，相关不符合项均已关闭。

2021年11月2日，沧州海事局以“告知承诺”的方式，为“新昌泰1”轮签发《临时安全管理证书》。2022年4月23日，沧州海事局对“新昌泰1”轮开展了安全管理体系初次审核，因该轮在船舶和设备的维护保养方面存在严重和重大不符合NSM规则的情况，审核未通过，沧州海事局经审定不予该轮签发《安全管理证书》，并告知其必须在问题整改完成后才可再次申请审核。问题整改完成后，2022年5月18日，沧州海事局以“告知承诺”的方式，为“新昌泰1”轮签发《临时安全管理证书》。

2022年9月15日，沧州海事局对沧州渤海新区祺泰船务有限公司开展了日常监督检查，2022年10月16日，开展了“二十大”期间驻企督导检查，2023年2月21日开展了航运公司专项检查，共发现问题26个，并提出了具体整改要求。渤海新区祺泰船务有限公司均按规定进行了整改。

四、气象海况及事故水域环境情况

（一）气象海况。

莱州市气象局2022年10月3日1600时气象预报：今夜到明天，阴有中雨，局部暴雨伴有雷电，转多云；北到东北风，沿海海面8-9级阵风10-11级。发布暴雨橙色、大风橙色和雷电黄色预警信号。

自然资源部北海区海洋预报台10月3日0800时发布海浪警报：受强冷空气影响，10月3日上午至4日上午，莱州湾沿岸

将出现 100-200 厘米风暴增水。



图3：自然资源部10月3日0800时发布的风暴潮橙色预警

自然资源部北海区海洋预报台 10 月 3 日 1600 时发布海浪警报：受强冷空气影响，预计 3 日夜间至 4 日白天，渤海和黄海将出现 3.0 米到 5.5 米的大浪到巨浪。

根据山东省气象局实测数据，本次强冷空气造成海上风力极大值达到 12 级。

烟台市气象局专业气象台北隍城站点实测最大风力达 31.4 米/秒，达 11 级。

“新昌泰 1” 轮船长陈述事发时气象海况风力约 10 级，风向北偏东，流向东北。

综上，认定事发时“新昌泰 1” 轮所在海域风力 10 级，阵

风 11-12 级，风向北偏东。事发水域海流为落潮流，流向东偏北。

（二）事故水域环境情况。

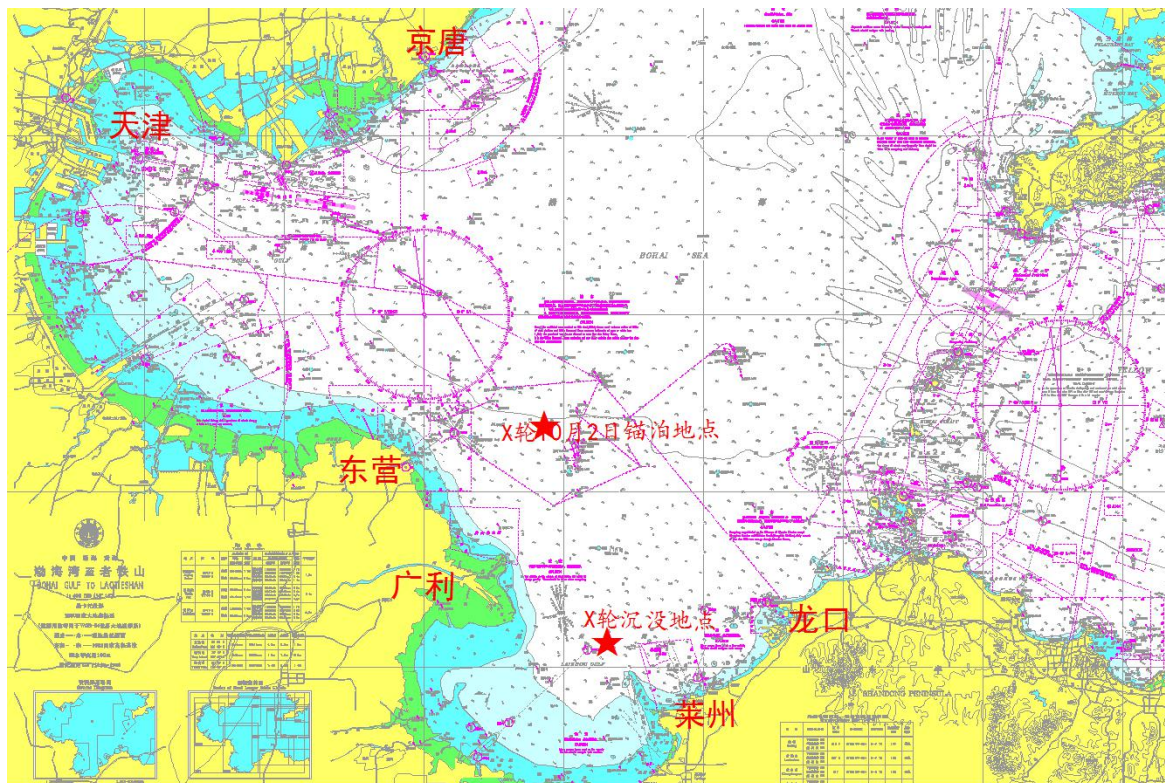


图 4：“新昌泰 1”轮沉没位置

“新昌泰 1”轮在莱州港北偏西约 16 海里处锚泊避风，该水域位于长山水道至潍坊港、广利港船舶航路西端，水深约 12 米，底质泥，水深足够，但周边开阔无遮蔽且周边分布海产养殖区，不适宜作为冬季锚泊避风场所。事发当晚，烟台、东营、潍坊三地海上搜救中心共接到莱州湾水域船舶走锚险情 29 起。

五、重要事实分析认定

（一）事故时间认定。

2022 年 10 月 3 日 2223 时，船舶二副曾与李**电话联系，电话挂断后，船舶右倾加剧，船舶迅速沉没；李**曾于 2250 时

再次联系船方，但电话无法接通，因此事故发生时间应介于 2223 时至 2250 时之间。“新昌泰 1”轮 AIS 信号消失时间为 2022 年 10 月 3 日 2228 时。

鉴于 AIS 信号消失时间更接近船舶沉没时间，调查采信事故发生时间为 2022 年 10 月 3 日 2228 时。

（二）事故位置。

AIS 系统显示：10 月 3 日 2228 时“新昌泰 1”轮船位为 37°34.47'N/119°39.30'E。经水下探摸确认上述位置为事故位置。

六、事故经过

2022 年 10 月 1 日 0900 时许，“新昌泰 1”轮装载机制砂原料 5650 吨从河北秦皇岛港开出，船舶艏吃水 5.41 米，艉吃水 5.68 米。

10 月 2 日 0056 时许，船舶到达东营港东偏北约 23 海里处抛锚，船位 38°11.3' N/119°25.9' E。

0900 时许，船方接东营代理通知称，因受大风恶劣气象影响，船舶无进港靠泊计划，要求船舶驶离东营选择安全水域抛锚避风。船长按照代理推荐，起锚向东南方向航行，选择避风位置。

1400 时许，“新昌泰 1”轮到达莱州港北偏西约 16 海里处，抛锚，左锚 5 节入水，锚位：37°34.5' N/119°39.3' E。

10 月 3 日上午，大副组织人员对甲板设备和舱盖进行固定，通过收紧传送链条和安装锁紧螺丝方式对舱盖进行固定，但未覆盖防水帆布。

1130 时许，东北风增强至 7 级，船长组织采取抛双锚措施，抛八字锚，左锚 5 节入水，右锚 3.5 节入水，船位稳定后，船舶顶风顶流，船艏向约 45° 。

1300 时许，海上风力增强，风力增至 9 级左右，浪高约 3 米，船舶顶风顶流，船位稳定。

1500 时许，船舶为防止走锚，备左主机顶推，船艏向约 45° ，船位稳定。

1700 时许，船艏向转至 340° 左右，船舶备双车，利用双车稳定船位。

1900 时许，锚泊位置潮流转向，船舶艏向持续向左转向至 280° 左右。船舶船艏西偏北迎流，船体横风（北偏东风），船舶上浪严重。

1950 时许，受风浪影响，船舶摇摆加剧，船舶舱盖向前移动，二舱舱盖后部与舱口围之间出现约 20 公分缝隙，上浪海水不断从缝隙进入货舱。船长尝试用车向右顶风顶流或向左顶流，没有成功。由于舱内进水，船舶逐渐右倾。

2000 时许，管事告诉大副，开关舱电机突发故障，无法使用电机带动链条调整舱盖位置，大副组织人员尝试用帆布和木楔对二舱缝隙进行封堵，没有成功。

2223 时许，船舶横风，右舷上浪严重。船长命令二副打电话给李**，告知船舶右倾 5° ，船舶计划起锚到潍坊水域抢滩，李**表示听从船长安排。挂断电话后，大副和管事王*刚计划到

船艏起锚，王*刚先到达船艏，大副回房间穿好救生衣到达甲板时，船舶右倾加剧，甲板上浪严重已无法到达船艏。船长发现一舱有舱盖掉入舱内，大量海水进入货舱，拉响弃船警报，命令所有人员穿好救生衣，准备弃船。

2227 时许，11 名船员到达船舶生活区左舷，王*刚 1 人在船艏，船舶右倾严重。船长试图释放左舷救助艇，未能成功。大副用绳子将驾驶台右侧的船员拉到左侧，随后在组织释放左舷救生艇过程中，被海浪打到海里，部分船员爬上左舷罗经甲板，期间受风浪拍击，12 名船员陆续落水。

2228 时许，船舶沉没，沉没位置 $37^{\circ} 34.47'N/119^{\circ} 39.30'E$ ，船舶 AIS 信号消失。

2305 时，山东省海上搜救中心接到该轮 406 兆应急示位标发送的船舶遇险信号，信号位置 $37^{\circ} 35.3'N/119^{\circ} 42.6'E$ ，船舶 MMSI414402260，经核实为“新昌泰 1”轮遇险报警。

七、应急搜救情况

接到“新昌泰 1”轮 406 兆应急示位标报警信息后，山东省海上搜救中心立即启动应急预案，全力组织力量开展“海陆空”搜救行动，一是组织空中搜寻。协调北海救助局救助直升机在烟台驻守的“B-7309”、从大连调派的“B-7313”，以及烟台市应急局协调的救助直升机“K32”、“H135”共同开展空中搜寻。二是加强海面搜寻。先后派出北海救助局专业救助船、海事执法船、渔业执法船以及烟台打捞局、中海油、莱州风电项目部等拖

轮 19 艘，组织附近商船 80 余艘次以及渔船 200 余艘协助开展海面搜寻工作。三是开展沿岸搜寻。协调莱州市、潍坊市政府组织干部群众加强海岸搜寻。经全力救助，成功救起 6 人，5 人失踪，1 人死亡。

八、事故损害情况

事故造成“新昌泰 1”轮沉没，所载货物机制砂原料随船沉没，直接经济损失约 1400 万元，船上 5 名人员失踪，1 人死亡，事故未造成海洋环境污染，依据《水上交通事故统计办法》，构成较大等级水上交通事故。

九、事故原因

（一）直接原因。

1. 恶劣天气的影响

受强冷空气影响，事发时海上风力 8-9 级，阵风达 10-11 级。受风暴潮影响，莱州湾各验潮站出现到达当地橙色警戒的高潮位，事发时段，东北向落潮流与风（北偏东）的作用力方向相反，由于“新昌泰 1”轮船体受到不同方向的作用力，致使船舶长时间横风横浪，导致船舶横摇幅度增大，货舱盖连续受到风浪冲击出现移位并最终脱落。

2. 船舶货舱舱盖移位、脱落，货舱大量进水。

在恶劣气象海况条件下，“新昌泰 1”轮货舱舱盖在风浪作用下出现移位，且船舶未加盖防水帆布保持风雨密，导致海水灌

入货舱，船体出现右倾无法恢复，最终在大风浪的作用下部分舱盖脱落导致船舶迅速进水沉没。

3. 船舶应急措施不当。

事发前，“新昌泰 1”轮遭遇风流不合情况，出现船体横风横浪，船长未及时起锚调整，致使船舶长时间处于横风横浪状态。

（二）间接原因。

船舶管理人、经营人未有效履行安全与防污染职责，日常管理流于形式；违规接收挂靠船舶，涉嫌变相非法转让水路运输经营资质。李**作为船舶实际控制人，违规经营管理船舶，雇佣未持有效海船船员适任证书人员上船工作。

十、调查发现的相关问题

（一）相关企业和个人存在的问题。

1. “新昌泰 1”轮。

（1）“新昌泰 1”轮管事和大厨未持有效海船船员适任证书在船任职，且未经海上交通安全、应急、救生等方面的专业教育、培训，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第十三条规定。

（2）“新昌泰 1”轮防风部署工作存在不足，未能保证货舱风雨密，违反了《中华人民共和国海船船员值班规则》第一百零一条规定。

2. 沧州渤海新区祺泰船务有限公司。

（1）作为“新昌泰 1”轮的船舶经营人，通过光船租赁，

取得了“新昌泰 1”轮的经营和管理权，但实际经营仍由李**负责，涉嫌变相非法转让水路运输经营资质，违反《国内水路运输管理规定》第二十一条、《国内水路运输辅助业管理规定》第十五条规定。公司体系内其他 3 艘船舶管理模式与“新昌泰 1”轮类似，同样是办理了光船租赁而由船东实际经营。

（2）作为“新昌泰 1”轮管理人，公司岸基人员不熟悉 NSM 规则以及相关的法律法规；对“新昌泰 1”轮日常安全管理缺位，未对“新昌泰 1”轮安全与防污染工作进行有效监控，未确保该轮配备合格适任船员，未对船上进行大风信息提醒和防风指导，违反《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》第五条和第十条规定。

（3）人员配备不符合规定。根据公司体系文体，该公司配备机务人员 3 人，海务人员 2 人。调查发现，公司实际在岗机务 1 人（刘运修，750 千瓦以下沿海航区轮机长）、海务 1 人（冯善平，500-3000 总吨沿海航区船长），机务和海务人员任职资历不满足《国内水路运输管理规定》第八条规定。

3. 李**。

（1）“新昌泰 1”轮实际控制人李**安全意识淡薄，违规经营船舶，不按规定办理变更登记，办理光船租赁登记手续时隐瞒真实情况、弄虚作假，违反《国内水路运输管理规定》第二十条、《国内水路运输管理条例》第六条以及《中华人民共和国船舶登记条例》第五十一条、五十二条规定；

(2) 为追求经济利益，忽视船舶安全管理，违法雇佣未接受海上交通安全以及相应岗位专业教育、培训的人员上船任职，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第十三条规定。

4. 虞。**

“新昌泰 1”轮所有人虞**不按规定办理变更登记，违反《中华人民共和国船舶登记条例》第五十二条规定；办理光船租赁登记手续时隐瞒真实情况、弄虚作假，违反《中华人民共和国船舶登记条例》第五十一条规定。

(二) 管理部门存在的问题。

1. 沧州市港航管理局港口航运科

未发现沧州渤海新区祺泰船务有限公司海务、机务人员配备不满足要求的情况，未发现沧州渤海新区祺泰船务有限公司放任李**非法经营管理“新昌泰 1”轮，对沧州渤海新区祺泰船务有限公司监管不到位。

2. 沧州海事局船舶监督处

未发现沧州渤海新区祺泰船务有限公司对“新昌泰 1”轮日常安全管理缺位、体系运行监控存在的问题，对沧州渤海新区祺泰船务有限公司监管不到位。

十一、责任认定

本起事故是由于“新昌泰 1”轮船舶管理缺位，在船人员安全意识淡漠，船舶遭遇恶劣气象海况而引发的单方责任事故。船舶实际控制人李**非法经营管理船舶，雇佣未持有效海船船员适

任证书人员上船工作，是事故主要责任人；“新昌泰 1”轮船长应急处置不当，大副未对货舱加盖防水帆布保持风雨密，以上 2 人对本起事故负有直接责任；船舶管理人（经营人）沧州渤海新区祺泰船务有限公司对本起事故的发生负有管理责任。

十二、处理建议

（一）李**，“新昌泰 1”轮实际控制人，非法经营和管理船舶，雇佣未持有效海船船员适任证书人员上船工作，违反《国内水路运输管理规定》第二十条、《国内水路运输管理条例》第六条以及《中华人民共和国海上交通安全法》第十三条的规定，造成重大人身伤亡和财产损失，建议烟台海事局移送司法机关调查处理。

李**不按规定办理变更登记，办理光船租赁登记手续时隐瞒真实情况、弄虚作假，违反《中华人民共和国船舶登记条例》第五十一条、五十二条规定，建议舟山海事局依法予以行政处罚。

（二）沧州渤海新区祺泰船务有限公司放任李**违规经营管理船舶，变相非法转让水路运输经营资质；该公司机务和海务人员任职资历不满足要求，违反《国内水路运输管理规定》第二十一条、《国内水路运输辅助业管理规定》第十五条规定以及《国内水路运输管理规定》第八条规定，建议沧州市港航管理局依法予以调查处理。

该公司日常安全管理缺位，未给“新昌泰 1”轮提供有效岸基支持、未给该轮配备合格适任船员、公司岸基人员不熟悉 NSM

规则以及相关的法律法规，以上行为违反《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》第五条、第十条规定，建议沧州海事局依法予以调查处理。

（三）虞**，“新昌泰 1”轮所有人，不按规定办理变更登记，办理光船租赁登记手续时隐瞒真实情况、弄虚作假，违反《中华人民共和国船舶登记条例》第五十一条、五十二条规定，建议舟山海事局依法予以行政处罚。

（四）李*，“新昌泰 1”轮船长，应急措施不当，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第三十四条规定，建议烟台海事局依法予以行政处罚。

（五）耿*，“新昌泰 1”轮大副，未加盖防水帆布保持舱盖风雨密，违反《中华人民共和国海船船员值班规则》第一百零一条规定，建议烟台海事局依法予以行政处罚。

（六）王*刚，未持有效海船船员适任证书，在“新昌泰 1”轮任职管事、水手，鉴于其在事故中失踪，建议免于追究责任。

（七）王*海，未持有效海船船员适任证书，在“新昌泰 1”轮任职大厨，鉴于其在事故中失踪，建议免于追究责任。

（八）建议沧州市人民政府、沧州海事局分别对沧州市港航管理局和沧州海事局船舶监督处等责任单位及其相关责任人员作出相应的处理。

十三、安全管理建议

为认真吸取事故教训，防止类似事故再次发生，更好地保障

海上人命和财产安全，提出如下安全管理建议：

（一）建议沧州渤海新区祺泰船务有限公司认真落实航运公司安全与防污染管理主体责任，有效运行公司安全管理体系，吸取事故教训，举一反三，加强船员管理、大风浪天气船舶锚泊作业安全评估和应急处置的安全培训，加强所属船舶的航行安全监控与指导并提供有效的岸基支持。

（二）建议沧州海事局加强辖区航运公司的日常监督力度，对公司安全管理体系进行附加审核，督促公司全面规范管理，切实落实安全与防污染管理主体责任。