

警钟长鸣

2017年第3期

中华人民共和国山东海事局

2017年3月1日

2016年10月30日0144时许，WATERWAYS SHIPPING LIMITED 所属的利比亚籍散货船“MENARO”轮（以下简称 M 轮，载运 69200.115 吨大豆）由新加坡驶往丹东途中，与天津汉沽营城渔业有限责任公司所属天津籍钢制渔船“津汉渔 04856”船（以下简称 J 船）在成山头以东约 50 海里处（ $37^{\circ}15'.4N$ 、 $123^{\circ}45'.9E$ ）发生碰撞。事故造成 J 船沉没，6 名渔民失踪；M 轮船鼻首 8.5 米到 10.1 米高度处钢板凹陷变形、13 米水线位置处擦伤。构成较大等级水上交通事故。

本起事故是发生在能见度良好的天气条件下的两艘在航机动船舶之间的碰撞事故。经调查发现，**M 轮的过失行为**：（1）了望疏忽。自 0130 时许到事故发生时，该轮 X 波段雷达一直置于 6 海里量程档(偏心显示)但未进行雷达标绘，其 S 波段雷达进行标绘的物标也有限。在与 J 船接近到 2.7 海里时才进行标绘。而且在碰撞发生前，驾驶台团队之间缺乏有效的信息沟通。M 轮没有综合利用这些有效手段保持充分、正规的了望，其行为违背了《规则》第 5 条的规定；（2）未采用安全航速。在 0110 时许，船舶航行至渔船密集区域船长被叫到驾驶台值班时至事故发生时，船舶一直以全速航行，没有考虑到通航密度情况而通知机舱备车和采用安全航速行驶以便采取适当而有效的避碰行动。其行

为违背了《规则》第6条的规定；(3) 没有对碰撞危险做出充分估计和判断。值班人员没有及早使用雷达标绘或与其相当的系统观察进行碰撞危险的判断，而且自0135时起至碰撞发生时，J船的方位没有明显的变化，但M轮船长未综合使用各种手段判断碰撞危险。其行为违背了《规则》第7条的规定；(4) 避免碰撞的行动和措施不当。两艘机动船处于交叉相遇局面，M轮作为让路船没有及早地采取大幅度的行动，宽裕地让清J船，而是一直保向保速航行，直到碰撞发生前1分钟两船接近到0.5海里陷入紧迫危险后，才采取向左转向的避让措施。其行为违背了《规则》第8条、第15条、16条的规定。**J船的过失行为：**(1) 未采用安全航速。该船与M轮处于交叉相遇局面至碰撞发生前一直以9节左右的航速行驶。没有考虑到当时通航密度尤其是渔船的密集程度而采用安全航速行驶。其行为违背了《规则》第6条的规定。(2) 作为交叉相遇局面中的直航船，在碰撞发生前只是被动地履行了保向、保速的义务，两船陷入紧迫危险时，该船也为采取最有助于避碰的行动。其行为违背了《规则》第17条第二款的规定。

同时对相关责任人的处理意见如下：

(一) KONEEY SERGEY，M轮船长，未遵守海上交通安全的规章制度和操作规程，航行值班期间疏忽瞭望，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第九条规定，造成人员伤亡和重大经济损失，建议依法对其进行行政处罚。

(二) ASOY KENNETH JOHN，M轮二副，未遵守海上交通安全的规章制度和操作规程，航行值班期间疏忽瞭望，违反了

《中华人民共和国海上交通安全法》第九条规定，建议依法对其进行行政处罚。

（三）毕勇刚，J船船长，未持有有效船长证书，不熟悉船舶设备和性能，未保证船员适任，对J船疏于管理，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第六条、第七条等规定，建议依法对其进行行政处罚。

（四）肖建洪，J船经营人，负责船舶日常管理与船员配备，未为J船配备足够的合格船员、对J船疏于管理负有管理责任，涉嫌违反《中华人民共和国海上交通安全法》第六和十条规定，建议依法对其进行行政处罚。

（五）赵洪余，J船大副，未遵守海上交通安全的规章制度和操作规程，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第九条规定，造成人员伤亡和重大经济损失，鉴于其在事故中失踪，建议对其免于处罚。

（六）M轮船长 **KONEEY SERGEY** 等，作为本起事故的责任人，涉嫌违反我国相关法律，建议移交司法机关依法处理。

希望航运生产经营单位认真汲取这起事故的经验教训，高度重视船舶安全管理，认真履行安全生产主体责任，进一步加强所属船舶和船员的安全管理，同时提醒广大船员认真履行安全航行职责，确保所属船舶的安全。

