

MAIR050100201806

青岛“7·19”“荣昌 18”轮与无证渔船 碰撞事故调查报告

编制单位：中华人民共和国青岛海事局

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 10 月 11 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7月19日2330时许，安徽昌汇运贸有限公司所有芜湖籍干货船“荣昌18”轮从日照开往石岛途中，在青岛朝连岛东南水域（概位 $35^{\circ}58' .0N/121^{\circ}02' .0E$ ）与锚泊无证渔船发生碰撞，造成渔船驾驶室及右舷舷墙损坏，无人员伤亡和污染，造成水上交通小事故。

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 7 月 19 日 2330 时许，安徽昌汇运贸有限公司所有芜湖籍干货船“荣昌 18”轮从日照开往石岛途中，在青岛朝连岛东南水域（概位 $35^{\circ} 58' .0N/121^{\circ} 02' .0E$ ）与锚泊无证渔船发生碰撞，造成渔船驾驶室及右舷舷墙损坏，无人员伤亡和污染，造成水上交通小事故。



图 1：荣昌 18 轮



图 2：渔船

二、调查取证情况

接报后，青岛海事局成立调查组对事故展开调查取证工作。

调查人员对“荣昌 18”轮进行了现场勘验，拍照，对相关人员进行询问调查，事发时值班人员自称文化水平低（小学文化），不能填写事故报告书。调查人员对事故渔船进行了现场勘验、拍照、取证，现场勘验未发现船体标识船名，驾驶室及航行设备受损，未取得该船相关证书等资料信息，对船长进行了询问调查，制作了询问笔录。

调查人员对范某某（自称渔船船主）进行了询问调查，据其陈述，事故渔船为其个人所有，船号为“鲁崂渔运 60368”，但未提供与该船相关的任何法定证书。

调查人员从“鲁崂渔运 60368”船主管部门取得关于该船的相关信息，证明该船登记所有人为曲某某，该船从 2016 年未通过营运检验，且一直处于脱检状态。

调查组共取得：水上交通事故现场勘验记录 2 份，询问笔录 4 份，船舶证书等证据材料若干。

三、事故船舶、船员概况

（一）船舶概况

船名	荣昌 18
国籍	中国
船籍港	芜湖
船舶识别号	CN20096130561
登记号码	121209000292
初次登记号码	121209000292
船检登记号	2009H2300700
船舶种类	干货船
船舶材质	钢质
建造时间	2009 年 08 月 12 日
建造地点	芜湖市裕溪口后街 6 号
造船厂	芜湖市英豪船舶制造有限公司
检验单位	安徽省船舶检验局（江淮）
总长	89.80 米
型宽	18.00 米
型深	4.50 米
总吨	2589
净吨	1450
参考载货量	5036 吨
主机功率	436.00 千瓦
船舶所有人	安徽昌汇运贸有限公司
船舶经营人	安徽昌汇运贸有限公司

经初步调查，“荣昌 18”轮船舶法定证书齐全有效（证书列表详见表 1）。

序号	证书名称	登记号码	签发日期	到期日期	发证机关
1	船舶所有权证书	121209000292	2015-03-30		芜湖海事局
2	船舶国籍证书	121209000292	2015-03-30	2020-03-29	芜湖海事局

3	船舶最低安全配员证书		2015-03-30	2020-03-29	芜湖海事局
4	船舶检验证书簿	2009H2300700	2016-11-02	2018-08-31	安徽省船舶检验局（江淮）
4	海上货船适航证书	2009H2300700	2017-09-15	年度： 2018-08-31	安徽省船舶检验局（江淮）
				换证： 2019-08-31	
5	海上船舶吨位证书	201600018353 （证书编号）	2016-01-21	2019-08-30	长江船舶安全技术中心
6	海上船舶防止油污证书	2009H2300700	2016-11-02	2020-03-25	安徽省船舶检验局（江淮）
7	海上船舶防止生活污水污染证书	2009H2300700	2017-09-11	2019-07-30	安徽省船舶检验局（江淮）
9	海上船舶载重线证书	2009H2300700	2016-11-02	2020-03-25	安徽省船舶检验局（江淮）
10	海上船舶防污底系统证书	2009H2300700	2017-09-11	--	安徽省船舶检验局（江淮）

表 1：“荣昌 18”轮法定证书列表

（二）航次情况

1. 2018 年 7 月 19 日 1000 时许，“荣昌 18”轮本航次空载由日照开往石岛，船舶吃水 4.2 米，船上人数 8 人。

2. 2018 年 7 月 17 日，渔船本航次由青岛开往海阳修船，航经至朝连岛水域，因机器故障抛锚，船上共 9 人。

（三）船员情况

1. 荣昌 18 轮船员配备情况

荣昌 18 轮《船舶最低安全配员证书》要求最低配员为 9 人。经调查核实，本航次该轮实际在船 8 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。事故发生时该轮冯某某一人在值班，相关人员信息如下：

值班人员：冯某某，中国籍，1967 年 12 月 09 日出生，小学文化，未持有船员服务簿和适任证书，自称是该轮的负责人，事发时，其一人在驾驶台值班。

2. 渔船

经调查，事发时渔船上共 9 人，船长范某持有（船舶长度 L<24m 渔业船舶）三级船长职务证书，调查时船长不能提供船上人员名单和相关信息，没有证据证明其他人员持有相关证书。该船人员配备不符合渔船配员要求。相关人员信息如下：

船长，范某，中国籍，1976 年 9 月 21 日出生，初中文化，持有渔业机构颁发的（船舶长度 L<24m 渔业船舶）三级船长职务证书，证书有效期：2021 年 4 月 6 日。船长自称具有多年渔船船长经历，自 2018 年 6 月 20 日上事故渔船担任船长。事发时船长一人在驾驶台值班。

（四）船舶公司情况

1. 荣昌 18 轮

船舶所有人和经营人：安徽昌汇运贸有限公司，统一社会信用代码：913402216836193542，公司成立日期：2008 年 12 月 9 日，法定代表人，江某，男，1963 年 1 月 2 日出生，中国籍。

2. 渔船

范某某，女，1978 年 03 月 26 日出生，自称对事故渔船拥有所有权，船舶的经营和管理均由其个人负责。

（五）船舶安全检查及检验情况

1. 荣昌 18 轮。

经查询“中国海事协同管理平台”，该轮最近一次安全检查是于 2016 年 12 月 13 日在日照港进行，发现缺陷 14 项，其中开航前纠正项目 9 项，立即纠正项目 3 项，十四天内纠正 2 项，其中立即纠正项目之一涉及船舶配员-“0240 船舶配员：全船船员无适任证书”，该项缺陷当时得到立即纠正。事故发生时，全船船员均无适任证书。

2017 年 7 月 24 日，安徽省船舶检验局（江淮）在日照对该轮进行了中间检验，签发了《海上货船适航证书》，有效期 2018 年 8 月 30 日。

2. 渔船

船主未提供该船相关船舶检验等相关书证资料。

（六）事故水域的天气及通航环境情况

1. 气象情况

（1）“荣昌 18”轮值班人员陈述：晴天，南风 6 级左右，能见度 3 海里左右。

（2）渔船船长陈述：南风 5 级，能见度良好。

（3）山东气象台发布 2018 年 7 月 19 日 17 时天气预报：今夜到明天黄海北部和中部天气晴间多云，局部海域有轻雾或雾，南风 5-6 级。

综上，调查组认为，事故发生于能见度良好水域。

2. 通航环境

事故地点位于黄海中部朝连岛附近水域，此处为非通航

密集水域，经当事人员陈述，事发时通航环境良好，过往船舶不多。

四、相关事实认定

（一）碰撞时间和位置

1. 据“荣昌 18”轮值班人员陈述，2018 年 7 月 19 日 2330 时许，在接近船首方向发现事故渔船，距离约 100 米，航速 8 节。

2. 事故渔船值班船长陈述，2018 年 7 月 19 日 1800 时许，该船因水泵故障临时抛锚，锚位：35° 58′ .0N/121° 02′ .0E，直到碰撞发生。事发时间 2018 年 7 月 19 日 2330 时许。

综上所述，本报告认定碰撞时间：2018 年 7 月 19 日 2330 时许。碰撞位置：35° 58′ .0N/121° 02′ .0E。

（二）碰撞部位

依据对事故双方船舶的现场勘验及双方当事人的陈述，“荣昌 18”轮左舷船名下方主甲板纵向肋骨有明显碰撞擦痕，渔船驾驶楼从右舷往左舷方向倾斜损毁，右舷舷墙损毁。

“荣昌 18”轮船艏左舷与渔船驾驶楼及舷墙右舷侧发生碰撞。

（三）事故渔船

1. 经现场勘验，渔船船体未做船名、船籍港等船舶标识。

2. 船长对事故渔船为何未标识船号不清楚；船长自称事故渔船是一艘捕捞渔船。

3. 范某某自称事故渔船船号为“鲁崂渔运 60368”并拥有

所有权和控制权，其产权是从其前夫（孙某某）转来，其提供的“买卖协议”和“离婚协议书”均未表明具体的船号，也未提供所有权证书。

4. 经向青岛市海洋与渔业局查询，“鲁崂渔运 60368”船舶所有权证书显示该船所有人为曲某某，该船从 2016 年未通过营运检验，至今一直脱检。

（四）事故发生时态势

1. 据事故渔船船长陈述，事发时，该船在锚泊中。

2. 据“荣昌 18”轮值班人员陈述，判断与其发生碰撞事故的船舶是正在锚泊的渔船。

结论：在航机动船“荣昌 18”轮与处于锚泊中的无名渔船发生碰撞。

五、事故经过

以下事故经过主要依据事故双方值班人员等的陈述及其它证据得出。

（一）荣昌 18 轮

2018 年 7 月 19 日 1000 时许，“荣昌 18”轮本航次空载由日照开往石岛，船舶吃水 4.2 米，船上人数 8 人。

2030 时许，冯某某到驾驶台接班且是唯一值班人员，雷达、AIS、VHF 等驾驶台设备工作正常，航行灯正常显示，AIS 显示船名“RONG CHANG 888”。天气晴天，南风 6 级左右，能见距离约 3 海里。该轮没有自动舵，双车推进，手操舵航行。航向 050 度，航速 8 节。

2230 时许，通过视觉发现船艏偏左方向有一目标闪红色

灯光，该目标没有显示 AIS 信号，没有使用雷达对该目标进行识别。判断距离本船约 100 米，认为该物标是渔网。

值班人员没有对发现的物标进行避让，直到通过视觉看到显示红色灯光的物标是一艘渔船时，这时判断距离本船约 20 米，立即采取了向右转向的避让措施（右车后退、转右舵），随即，两船发生碰撞，渔船从该轮的左舷侧划过，未造成人员伤亡。断定碰撞时，渔船在抛锚（图 3：碰撞示意图）。

（二）无证渔船

2018 年 7 月 17 日，渔船本航次由青岛开往海阳修船，船上共 9 人。航速在 3-6 节。

2018 年 7 月 19 日 1200 时许，因水泵漏水，船舶漂航修理。

1800 时许，在 $35^{\circ} 58' .0N/121^{\circ} 02' .0E$ 处抛锚，继续修理水泵。船长一人在驾驶台值班，驾驶台雷达、避碰仪等设备开启并正常工作，船舶锚泊显示了锚灯和红色闪灯。

2100 时许，水泵修复。事发前天气良好，南风 5 级，能见度良好。

2330 时许，船长突然发现对方船驶近，只喊了“救命”，已来不及采取任何避让措施，两船发生碰撞（图 3：碰撞示意图）。

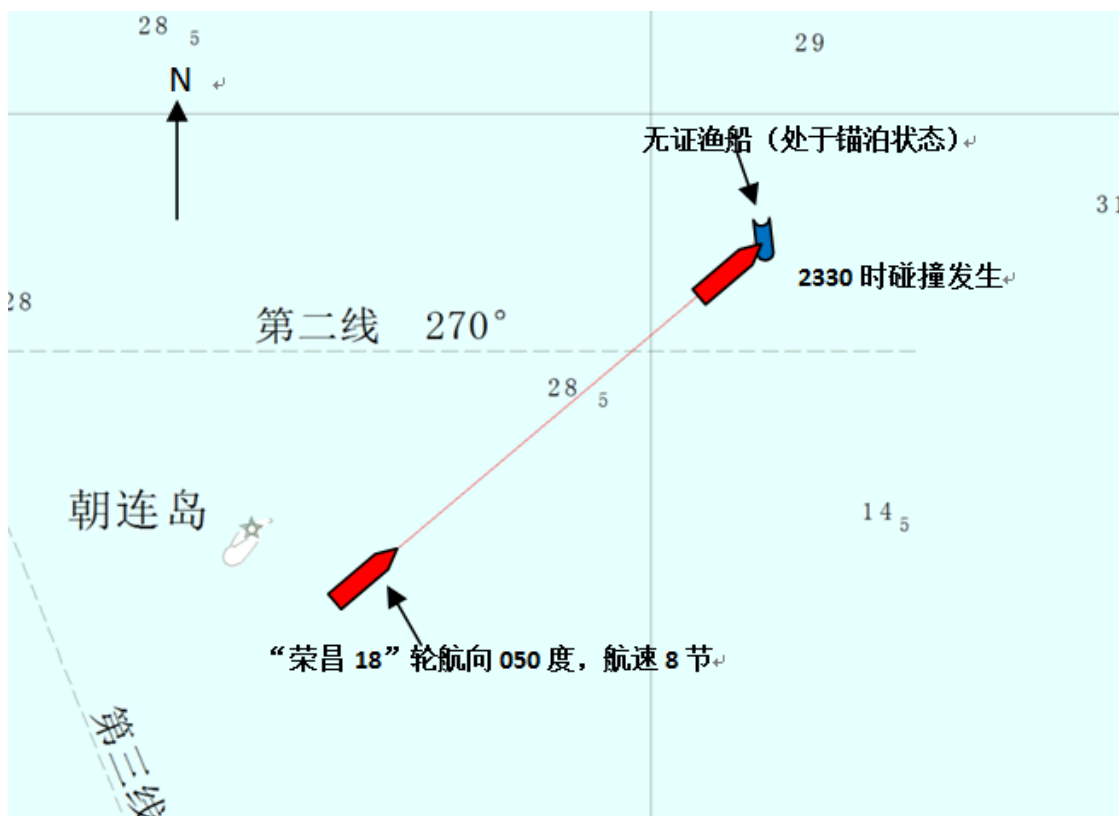


图 3：碰撞示意图

六、事故损害情况

经调查,本次事故造成无名渔船驾驶楼、部分驾驶设备及右舷舷墙损坏,渔船方提出损失 29.2 万元人民币。“荣昌 18”轮左舷船名下方主甲板纵向肋骨有碰撞导致的划痕,无实质性结构损坏。

七、事故因素分析

本起事故是两艘机动船在能见度良好的开阔海域中发生的碰撞事故,适用《1972 年国际海上避碰规则》(以下简称《避碰规则》)的规定,同时也适用相关的国内法律、法规的规定。“荣昌 18”轮属于在航机动船,渔船处于锚泊状态,两船构成特殊会遇态势,“荣昌 18”轮应保持正规了望,使用适合当时环境和情况的一切可用手段判断是否存在碰撞危

险，并及早采取避碰行动；渔船也应保持正规了望，并在发现有碰撞危险时，用灯光或声响招引他船注意。同时，两船均应依据良好船艺和海员通常做法采取避碰行动。事故调查组依据事故双方当事人的陈述及获取的证据资料进行了认真细致地分析研究，得出事故原因如下：

（一）直接原因

两船在能见度良好的天气情况下均未保持正规的了望，以至于未对当时的局面做出充分的判断并及早采取有效的避让措施是碰撞事故发生的直接原因。

“荣昌 18”轮值班人员通过视觉发现对方时两船距离约 100 米；“荣昌 18”轮值班人员没有使用雷达进行有效了望和系统观察；当发现船舶前方闪红色灯光物标时，没有进行正确的分析和判断。

渔船值班人员在碰撞即将发生时才突然发现对方并呼喊“救命”，来不及采取任何有效措施。

（二）间接原因

1. 荣昌 18”轮在夜间航行未安排舵工操舵或水手协助了望。

2. 荣昌 18”轮值班人员未持有任何船员证书，对《避碰规则》等法律法规缺乏正确的理解和执行。

3. 荣昌 18”轮所属公司聘用未持证人员上船工作，漠视航行安全。

4. 渔船船主法律意识淡漠，经营无名渔船在海上航行，出港不办理相关手续；安全意识淡漠，没有对渔船及人员进

行有效管理，聘用无证人员上船工作。

八、责任认定

（一）不安全行为分析

1. “荣昌 18” 轮

（1）疏忽了望。在能见度良好的条件下，碰撞物标距本船约 100 米时才发现对方，自始至终未使用雷达进行了望和系统观察。其行为违反了《避碰规则》第 5 条规定。

（2）当发现显示红色灯光的被撞物标时，未对局面和碰撞危险作出充分估计和判断，错误的认为是渔网。其行为违反了《避碰规则》第 7 条的规定。

（3）未及早采取有效的避让措施。当发现显示在本船前方约 100 米的对方物标时，错误的判断为渔网，没有采取任何避让措施。按照海员通常做法，当有显示灯光的物标至有碰撞危险，应当作为船舶进行及时避让。其行为违反了《避碰规则》第 8 条的规定。

（4）该轮仅一人在驾驶台值班，同时兼任了望和舵工的职责，其行为违反了《中华人民共和国海船船员值班规则》第二十三条的规定。

（5）安徽昌汇运贸有限公司招用未依照《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》第二十七条的规定。

2. 渔船

（1）疏忽了望。临碰前，值班人员才发现碰撞危险，说明该船未采取适合当时环境和情况下一切有效的手段保持正

规的了望，其行为违反了《避碰规则》第 5 条的规定，同时也违反了《中华人民共和国渔业船员管理办法》第二十二条的规定。

（2）未使用必要的招引注意信号。渔船在夜间锚泊的情况下，与“荣昌 18”轮构成碰撞危险，未及早发出能够招引“荣昌 18”轮注意的灯光或声响信号，其行为违反了《避碰规则》第 36 条规定。

（3）未足额配备合格的船员。渔船在船人员 9 人，仅船长持有三级船长证书（船舶长度<24 米），其行为违反了《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四条的规定。

5. 范某某，经营无船名渔船，其行为违反了《中华人民共和国渔业法》相关规定。

（二）责任认定

在航机动船“荣昌 18”轮与锚泊渔船在能见度良好的开阔海域相遇，构成《避碰规则》中特殊会遇态势，两船均应保持正规了望，并依据良好船艺和海员通常做法采取避碰行动。

两船在碰撞发生前，均未保持正规的了望，导致双方对碰撞危险均未察觉，也未及早采取有效的避让行动或措施。在此方面双方过失相当。

“荣昌 18”轮值班人员已发现渔船可能处于锚泊状态，作为在航机动船，未依据良好船艺和海员通常做法采取避碰行动，导致碰撞发生，在此方面“荣昌 18”轮的过失明显大于渔船的过失。

九、事故结论

综上所述，本起事故是两艘机动船在能见度良好的开阔海域中发生的碰撞事故，属于水上交通事故，“荣昌 18”轮的过失大于渔船过失，“荣昌 18”轮应对本起事故承担主要责任，渔船承担次要责任。

十、对相关责任人的处理建议

（一）“荣昌 18”轮，违反《避碰规则》相关要求，造成事故，建议依法对其进行行政处罚。

（二）安徽昌汇运贸有限公司招用未依照《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》第二十七条的规定。相关海事机构已对其进行行政处罚。

（三）范某某，渔船实际控制人和管理人，经营无证船舶，未按照要求配备职务船员，对事故发生负有管理责任，建议主管机关对其进行调查处理。

十一、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：

（一）调查发现，安徽昌汇运贸有限公司作为安全生产责任主体，发生招用未依照《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的违法行为，给海上航行安全造成重大威胁，建议该公司在生产经营活动中遵章守法，加强船员聘用管理，杜绝类似违法行为再次发生。

（二）调查发现，范某某存在经营无证渔船，未按照要

求为船舶配备职务船员等情况，建议将本起事故调查情况通报青岛市海洋与渔业局，建议渔业主管机关加强对渔船的经营和配员情况监管。