

湛江市“9·8”船舶碰撞较大水上交通事故 调查报告

2015年9月8日约0436时，湛江硃洲镇洪拱村梁**所属锚泊渔船“粤湛渔运10096”在北水道1#灯浮东北方约10海里处（概位：20°36′.732N, 111°05′.830E）锚泊时，被途径此水域的“圣油227”轮碰撞沉没。事故造成“粤湛渔运10096”船上6名渔民全部落水，其中2人救获，4人失踪。

事故发生后，根据《中华人民共和国安全生产法》、《中华人民共和国生产安全事故报告和调查处理条例》的有关规定，湛江市政府成立了湛江市“9·8”渔船沉没较大事故调查组（以下简称“事故调查组”），事故调查组按照《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》等水上交通法律法规开展事故调查，通过现场勘查、调查取证、科学分析和专家论证，查明了事故发生的原因、经过、人员伤亡和直接经济损失等情况，认定了事故性质和责任，提出了对有关责任人员和责任单位的处理建议，并针对事故原因及暴露出的问题，提出了事故防范措施。

一、基本情况

（一）“圣油 227” 轮

1. 船舶概况



图 1：“圣油 227” 轮

该轮于 2007 年 12 月 6 日由福建闽东丛贸船舶实业有限公司福安造船厂建造完成，2014 年 12 月 2 日在舟山威辰船厂进行改装，2015 年 1 月 27 日由中国船级社完成改装检验。

船名	圣油 227	船籍港	深圳
船舶种类	油船	船体材料	钢质
船长	98.80 米	型宽	15.00 米
型深	7.40 米	总吨	2834
净吨	1587	主机功率	1545.0 千瓦
航区	国内沿海	参考载重吨	4980
建成日期	2007 年 12 月 6 日		

船舶制造厂	闽东丛贸船舶实业有限公司福安造船厂
船舶所有人	深圳市海昌华海运股份有限公司
船舶经营人	深圳市海昌华海运股份有限公司

表 1：船舶基础数据

2. 船舶证书情况

该轮《海上货船适航证书》、《船舶国籍证书》、《安全管理证书》、《船舶防止油污证书》、《最低安全配员证书》等相关证书齐全，且均在有效期内。

《船舶国籍证书》、《船舶最低安全配员证书》有效期至 2017 年 6 月 28 日，发证机关为中华人民共和国深圳海事局。

《海上货船适航证书》有效期至 2017 年 12 月 5 日，发证机关为中国船级社。

《船舶安全管理证书》有效期至 2017 年 12 月 17 日，发证机关为中国船级社。

3. 船舶配员及值班人员概况

该轮《船舶最低安全配员证书》要求配备 12 名船员，分别是船长 1 名、轮机长 1 名、大副 1 名、大管轮 1 名、三副 1 名、三管轮 1 名、值班水手 3 名、值班机工 3 名。事故航次船上实际配备工作人员共 15 名，所有船员持有有效船员职务证书，船舶配员满足船舶最低安全配员要求，事故发生时驾驶台和机舱均按规定安排有值班人员。具体情况如下：

船长：陈**，身份证号：****，持有沿海航区 500 至 3000 总吨船长证书，证书编号：***，有效期至 2016 年 03 月 01 日，自 2014 年 06 月 23 日在“圣油 227”轮任职，无违法计分信息。

大副：张**，身份证号：****，持有沿海航区 500 至 3000 总吨大副证书，证书编号：***，有效期至 2019 年 10 月 25 日，自 2014 年 07 月 13 日在“圣油 227”轮任职，无违法计分信息。
(事故时值班驾驶员)

二副：裴**，身份证号：****，持有沿海航区 500 至 3000 总吨二副证书，证书编号：***，有效期至 2016 年 12 月 31 日，自 2015 年 02 月 10 日在“圣油 227”轮任职，无违法计分信息。

三副：张**，身份证号：****，持有沿海航区 3000 总吨及以上三副证书，证书编号：***，有效期至 2016 年 12 月 31 日，自 2015 年 05 月 19 日在“圣油 227”轮任职，无违法计分信息。

水手：孙**，身份证号：****，持有沿海航区 500 总吨及以上值班水手职务证书，值班水手证书编号：***，有效期至 2049 年 08 月 13 日，自 2015 年 06 月 10 日在“圣油 227”轮任职水手，无违法计分信息。(事故时值班水手)

水手：戴**，身份证号：****，持有沿海航区 500 总吨及以上值班水手职务证书，证书编号：***，有效期至 2016 年 12 月 31 日，自 2015 年 02 月 10 日在“圣油 227”轮任职，无违法计分信息。

水手：王**，身份证号：****，持有 500 总吨及以上值班水

手职务证书，证书编号：***，有效期至 2015 年 12 月 15 日，自 2015 年 03 月 11 日在“圣油 227”轮任职，无违法计分信息。

水手：樊**，身份证号：****，持有 500 总吨及以上值班水手职务证书，证书编号：***，有效期至 2016 年 06 月 28 日，自 2015 年 05 月 17 日在“圣油 227”轮任职，无违法计分信息。

见习水手：陈**，身份证号：****，持有海船船员培训合格证书，证书编号：***，有效期至 2018 年 5 月 29 日，自 2015 年 6 月 10 日在“圣油 227”轮见习，无违法计分信息。

轮机长：梁**，身份证号：****，持有沿海航区主推进动力装置 750 千瓦至 3000 千瓦轮机长职务证书，证书编号：***，有效期至 2019 年 7 月 28 日，自 2015 年 2 月 10 日在“圣油 227”轮任职，无违法计分信息。

大管轮：梁**，身份证号：****，持有沿海航区主推进动力装置 750 千瓦至 3000 千瓦轮机长职务证书，证书编号：***，有效期至 2016 年 12 月 31 日，自 2015 年 2 月 10 日在“圣油 227”轮任职，无违法计分信息。（事故时值班轮机员）

二管轮：吴**，身份证号：****，持有沿海航区主推进动力装置 750 千瓦至 3000 千瓦二管轮职务证书，证书编号：***，有效期至 2016 年 7 月 20 日，自 2015 年 5 月 29 日在“圣油 227”轮任职，无违法计分信息。

机工：梁**，身份证号：****，持有主推进动力装置 750 千瓦及以上值班机工职务证书，证书编号：***，有效期至 2016 年

12月31日，自2015年2月10日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。（事故时值班机工）

机工：梁**，身份证号：****，持有主推进动力装置750千瓦及以上值班机工职务证书，证书编号：***，有效期至2016年12月31日，自2015年8月13日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。

机工：黄**，身份证号：****，持有主推进动力装置750千瓦以上值班机工职务证书，证书编号：***，有效期至2038年2月25日，自2015年3月28日在“圣油227”轮任职，无违法计分信息。

4. 航次装载及签证情况

该船于2015年9月07日1555时从珠海高栏港空载出港开往海南洋浦，前吃水1.2米，后吃水3.5米。

该船于2015年9月6日2004时在珠海港口海事处按规定办理了出港签证手续。

5. 船舶所有人情况

“圣油227”的船舶所有人—深圳市海昌华海运股份有限公司，经交通运输部批准，从事国内沿海及广东省内河成品油及化学品船运输，于2015年3月挂牌上市，现有船舶十三艘。公司设有股东会、董事会、总经理、行政部、财务部、业务部、船务部、证券部、安监室、体系办等，组织机构完善，其中，安监室、船务部、行政部、体系办具体负责船舶的安全管理。该公司按照

交通部有关规定，于 2009 年 5 月 1 日建立安全管理体系，且定期接受有关主管部门的审核，公司的符合证明及“圣油 227”轮的安全管理证书均保持有效。

(二) “粤湛渔运 10096” 渔船

1. 船舶概况



图 2：“粤湛渔运 10096” 原照片

“粤湛渔运 10096” 船属于渔业捕捞辅助船，于 2013 年在湛江兴泰渔船修造厂建造。该船于 2015 年 5 月份在湛江硇洲湛兴船舶修造厂进行上排修理，修理内容主要为船底铲蚝，刷防锈漆及驾驶台顶部刷光油。

船名	粤湛渔运 10096	船籍港	硇洲
		渔船编码	4408842013090003
船舶种类	渔业辅助船	生产方式	收鲜船、渔获物运销

船长	22m	总长	22.43m
型宽	4.9m	型深	2.2m
设计吃水	1.45m	总吨位	50
净吨位	28	船体材质	木质
结构型式	横骨架式	水密舱壁数	5
主机型号	8DC9	主机总功率	220KW
检验登记号	440800A13033	船舶制造厂	湛江兴泰渔船建造厂
龙骨安放日期	2013年7月10日	建造完工日期	2013年9月2日
船舶所有人名称		梁**	
取得所有权日期		2013年10月22日	

表 2：“粤湛渔运 10096”船舶基础数据

2. 船舶证书持有情况

“粤湛渔运 10096”船按规定持有《国内渔业船舶证书》、《渔业船舶国籍证书》、《渔业船舶所有权登记证书》、《捕捞辅助船许可证》，证书齐全有效。

(1)《国内渔业船舶证书》(证书编号：***、发证日期：2013 年 10 月 17 日、证书有效期至 2017 年 9 月 1 日、发证机关：湛江渔业船舶检验局)

(2)《渔业船舶国籍证书》(证书编号：***号、发证日期：2013

年 10 月 22 日、证书有效期至 2018 年 10 月 21 日、发证机关：广东省渔政总队东海大队)

(3)《渔业船舶所有权登记证书》(证书编号：***、发证日期：2013 年 10 月 22 日、发证机关：广东省渔政总队东海大队)

(4)《捕捞辅助船许可证》(证书编号：***、发证日期：2013 年 10 月 28 日、证书有效期至 2016 年 10 月 27 日、发证机关：湛江经济技术开发区海洋与渔业局)

3. 渔船配员、持证情况

据“粤湛渔运 10096”船船长黄**甲及轮机长黄**乙陈述：事故发生时“粤湛渔运 10096”船上共有 6 人，分别为：黄**甲（船长），黄**乙（轮机长），杨**、吴**、陈**、占**（船上工作人员）。

事发时，该船船员黄**甲持有四等船长证书，黄**乙持有四等轮机长证书，其余 4 人未持有渔业船员专业训练合格证书。根据《广东省渔业船舶船员考试发证实施办法》相关规定，该船应配备四等船长 1 名、四等轮机长 1 名、大管轮 1 名。事发时，“粤湛渔运 10096”缺少大管轮 1 名，杨**、吴**、陈**、占**等 4 人未持有渔业船员专业训练合格证书，不符合相关规定。

船长：黄**甲，身份证号码****，持有四等船长证书（证书编号：***、签发日期：2015 年 8 月 17 日、有效期至：2018 年 8 月 16 日、发证机关：广东省渔政总队东海大队）。

轮机长：黄**乙，身份证号码****，持有四等轮机长证书（证

书编号：***、签发日期：2015 年 4 月 20 日、有效期至：2020 年 4 月 19 日、发证机关：广东省渔政总队东海大队）。

4. 航行设备配备情况

“粤湛渔运 10096” 船除了配备船舶检验证书中列明的航行设备外，在造船时另配备导航设备 2 台，型号分别为 FT8700(AIS) 和 698 (GPS)。

5. 航行、作业及渔获情况

“粤湛渔运 10096” 船于 9 月 7 日 0700 时出海收购海鲜，7 日约 1600 时抛锚（锚位：20°36'.700N，111°05'.900E），事故发生时，船上载有收购的小黄蟹，重四五百斤左右。

6. 船舶签证情况

该船事故航次没有按照规定办理签证手续。根据《中华人民共和国船舶进出渔港签证办法》、《关于进一步规范全省渔船进出渔港签证和安全检查工作的通知》有关规定，广东省对长期固定进出同一个渔港（或本县内渔港）的渔船，由船东向渔港所在地签证机构申请办理 3-6 个月的定期签证。但该船船东在事发前 6 个月内都没有向东海渔政大队申请办理进出港签证手续。

7. 事发时船舶状态及船员值班情况

事发时该船处于锚泊状态，开启一盏锚灯，黄**甲、黄**乙两人在船舶驾驶室休息，其余四名船员在船舱休息，锚泊时没有安排人员值班。

8. 船舶所有人情况

“粤湛渔运 10096” 渔船的船舶所有人是梁**，但实际上，该船的生产作业及管理是由其丈夫，“粤湛渔运 10096” 船长黄**甲负责。

（三）事故时气象、海况及通航环境

1. 气象预报

湛江气象台 2015 年 9 月 7 日 1600 时发布的天气预报：湛江港口海面、雷州半岛东部海面：多云，有阵雨，偏南风 4-5 级，阵风 6 级，浪高 0.8 米到 1.5 米，视程 10-20 公里。

2. 气象海况

据“粤湛渔运 10096” 船获救船员陈述，事发当时海面东南风 3-4 级，流向西北，流速约 1 节，微浪。0315 时事发水域开始下雷阵雨，雷阵雨下了有半小时左右。

据“圣油 227” 船员陈述，0330 至 0400 时该船航行水域有中雨，能见度不好，0400 时雨停，天气情况变好，能见度有 5-10 海里，西南风 3-4 级，浪高 0.5-1.0 米。

查潮汐表，9 月 8 日 0400 时，下港附近水域：涨潮，潮高约 1.8 米，0648 时高潮 212 厘米，1425 时低潮 59 厘米。

3. 通航环境情况

事故地点为北水道 1 号灯浮东北方向 10 海里左右，航路复杂、附近渔船众多，是航经琼州海峡北水道船舶的习惯航路，该水域船舶通航密度较大。

根据渔业部门提供的资料显示，事故水域位于湛江海域，为

南海 C3 类渔区。

二、事故调查情况

由于肇事船“圣油 227”轮事发后驶离事故现场，事故调查组开展了对肇事船的追查工作。事故调查组首先通过询问调查“粤湛渔运 10096”船获救的 2 名渔民，获取事故发生的时间段、事故概位、当事船舶类型和特征、事故发生的大概经过、肇事船舶可能留下痕迹的船体部位等相关情况；然后通过湛江海事局船舶交通管理中心 AIS 回放在事故发生时间段航经事故概位水域船舶的轨迹，发现 5 艘船舶存在肇事嫌疑，并分派调查人员赴广西钦州港、海南洋浦港对 5 艘嫌疑肇事船舶进行排查。

具体情况如下：

（一）事故时间、地点的分析

事故调查组根据“粤湛渔运 10096”渔船被获救渔民的询问情况、航经事故地点附近水域的船舶 AIS 回放资料等，对渔船事故基本情况分析如下：

1. 事故时间的分析

初步认定事故时间段为 0315-0452 时，认定理由：

（1）根据事故沉船生还者船长黄**甲陈述：9 月 8 日 0315 前半个小时，事故海域下了约半个小时的雷雨，0315 时雨停，黄**甲起来关窗并看自己手机上的时间，当时时间为 0315 时。在 0315 时过后半个小时至 1 个小时左右的时间，渔船被撞沉。

（2）据黄**甲、黄**乙描述：事故发生后，黄**甲从沉入水

里的驾驶台游出水面，黄**乙被甩到海里，两人爬上救生筏，附近没有发现其他船员，大约半小时后，跟着肇事船同航向（西南航向）的第一艘船舶航经事故位地点偏南一点的水域。结合船舶 AIS 回放轨迹分析，事故发生后第一艘过往船舶为“浙舟粮油 18”轮，其于约 0452 时右舷横距事故位地点约 0.45 海里经过。航向约 240° （西南向），航速约 11.1 节，航向航速均无异常变化。

2. 事故地点的分析

事故地点：A: $20^{\circ}36'.700\text{N}$, $111^{\circ}05'.900\text{E}$; B: $20^{\circ}36'.700\text{N}$, $111^{\circ}05'.999\text{E}$; C: $20^{\circ}36'.799\text{N}$, $111^{\circ}05'.999\text{E}$; D: $20^{\circ}36'.799\text{N}$, $111^{\circ}05'.900\text{E}$ 四点连线范围处。认定理由：

（1）根据“粤湛渔运 10096”船长黄某甲、轮机长黄某乙陈述：两人均在 9 月 7 日下午 1600 时抛锚时记下 GPS 系统显示的经纬度： $20^{\circ}36'.700\text{N}$, $111^{\circ}05'.900\text{E}$ （其实应为： $20^{\circ}36'.7\text{N}$, $111^{\circ}05'.9\text{E}$ ，由于渔民的习惯记法，不记忆小数点后第三和第四位数，取作 00 整数），水深 40-50 米左右。且均在 7 日晚上 2000 时左右确认船位没有变化。

（2）据黄**甲陈述：当时海况良好，对船位不造成影响，不存在走锚的可能性。

（3）考虑到当地渔民不记忆经纬度后两位数的习惯，调查组将事故区域定为 A: $20^{\circ}36'.700\text{N}$, $111^{\circ}05'.900\text{E}$; B: $20^{\circ}36'.700\text{N}$, $111^{\circ}05'.999\text{E}$; C: $20^{\circ}36'.799\text{N}$, $111^{\circ}05'.999\text{E}$; D: $20^{\circ}36'.799\text{N}$, $111^{\circ}05'.900\text{E}$ 四点连线区域。

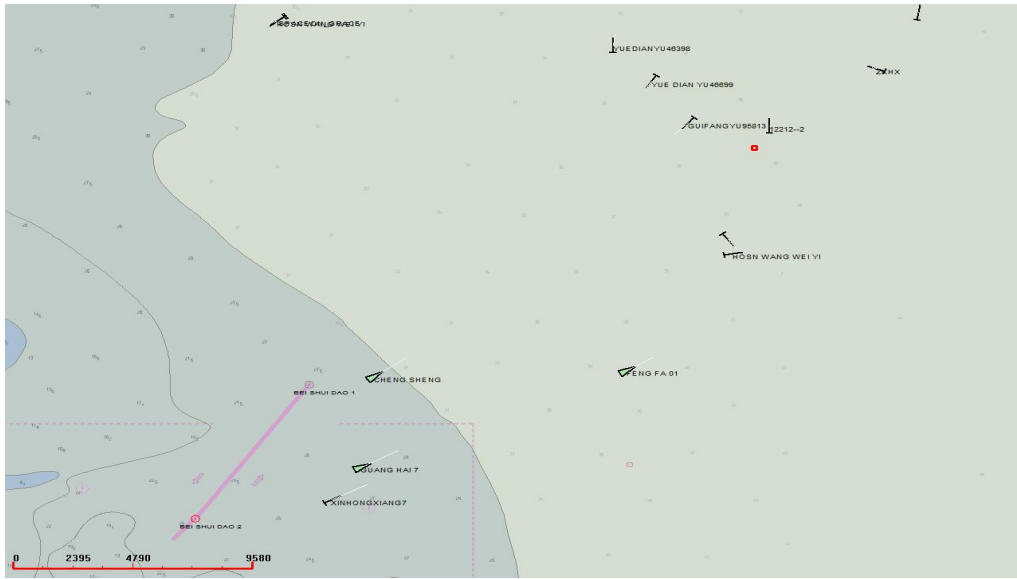


图 3:图中红点为事故地点概位

(二) 肇事船舶特征及碰撞情况分析

1. 据黄**甲与黄**乙陈述：肇事船舶为一艘长一百米左右、宽十几米的钢质货船，驾驶台前端壁为白色、驾驶台右后有烟囱是黑色，能看到球鼻艏，航向为西南向，干舷很高，艏楼甲板离水面很高，不是重载船，可能是一艘油船等特征。

2. 据黄**甲与黄**乙陈述：当时海面东南风、涨潮西北流，渔船抛首锚，船首向东南，肇事船舶碰撞“粤湛渔运 10096”左舷舫的驾驶台位置，发生碰撞后肇事船舶沿原方向航行，他们上到救生筏上漂流至天亮，从来往船舶及日出方向，以及长年在该水域作业，可以肯定地确认肇事船是向**西南航向**航行的船舶。

3. 据黄**甲与黄**乙陈述，渔船为木质，船体水线以上部分表面涂有光油，颜色偏黄，水线以下的船底部分为红色，驾驶台顶部、驾驶台两侧走道均铺有蓝色胶布垫，这些蓝色胶布垫铺至

顶部甲板、驾驶台甲板的两侧边缘，肇事船船艏与“粤湛渔运 10096”船发生碰撞之后，“粤湛渔运 10096”船左倾 90°并向肇事船的右舷摆近，渔船翻沉过程中与肇事船右舷有擦碰。因此，根据黄**甲与黄**乙的陈述，肇事船的船艏以及右舷墙会留下与渔船擦碰的痕迹。

鉴于“粤湛渔运 10096”船船员黄**甲、黄**乙在获救时神志清醒，在接受调查询问时逻辑正常，表达清晰，且调查在其被救起后立即开展的，因此，事故调查组认为黄**甲、黄**乙提供的事故信息应该是真实可信的。

（三）肇事船的排查

事故调查组通过湛江海事局船舶交通管理中心的 AIS 系统回放，发现在 9 月 8 日 0000 至 0600 时事故发生时间段航经事故概位附近水域的船舶共有 5 艘，分别是“永盛化 6”轮、“海洋石油 601”轮、“浙舟粮油 18”轮、“元翔 67”、“圣油 227”轮；接着，分派事故调查组赶赴广西钦州港、海南洋浦港登轮对嫌疑肇事船舶进行调查；根据获救渔民描述肇事船舶的特征对嫌疑肇事船舶进行一一排查，具体排查情况如下：

1. “永盛化 6”轮

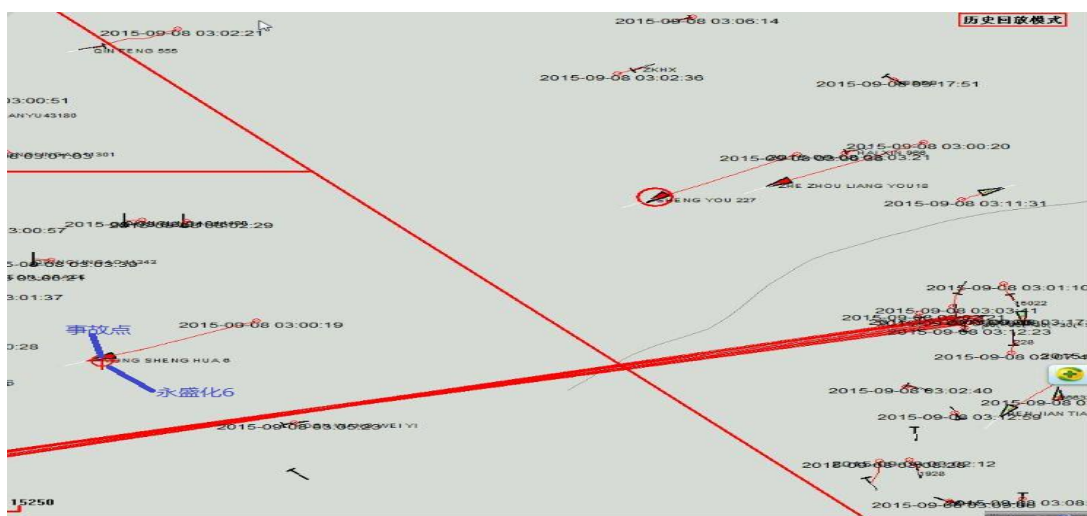


图 4：“永盛化 6”轮 AIS 轨迹截图

AIS 历史回放显示：9 月 8 日 0320 时许“永盛化 6”轮左舷横距事故位地点约 0.14 海里经过，航向约 240° （西南向），航速约 11.9 节，航速航向均无异常变化。

该船 0305 时发现船的左前方大约 3.5 海里处有一条锚泊渔船，0312 时值班驾驶员下达右 5 舵的指令避让渔船，0325 时，值班驾驶员确认驶过让清渔船。现场勘查：该轮为重载船（装载 4000 吨冰醋酸，参考载货量 4384 吨），吃水大，干舷低。

该船航经渔船事故位地点附近水域时航速航向均无异常变化，且与获救渔民所描述肇事船干舷很高，能看到球鼻艏，艏楼甲板离水面很高，不是重载船等特征不符，也没有发现碰撞痕迹，排除其肇事可能。



图 5：（“永盛化 6”轮现场取证照片）

2. “海洋石油 601” 轮

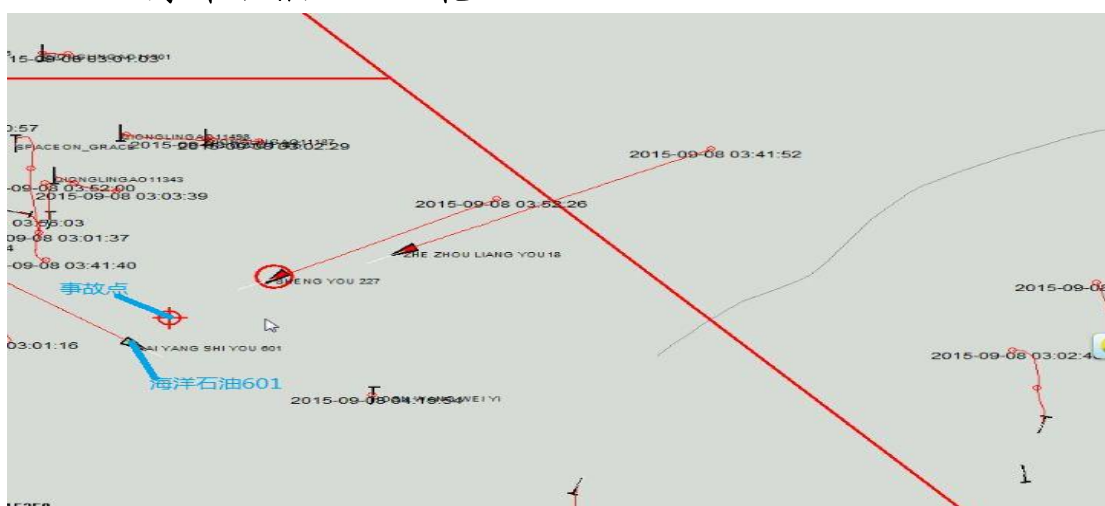


图 6：“海洋石油 601”轮 AIS 轨迹截图

9 月 8 日 0420 时许，“海洋石油 601”轮左舷横距事故点位置约 1.3 海里经过，航向 126° （东南向），航速 8.5 节，航向航速均无异常变化。“海洋石油 601”轮离事故地点较远，且航向与被救渔船船员描述肇事船舶方向不一致，另外，“海洋石油 601”是海上石油勘探辅助船，属于拖轮，外观与获救渔民描述的也不一致，排除其肇事可能。

3. “浙舟粮油 18” 轮

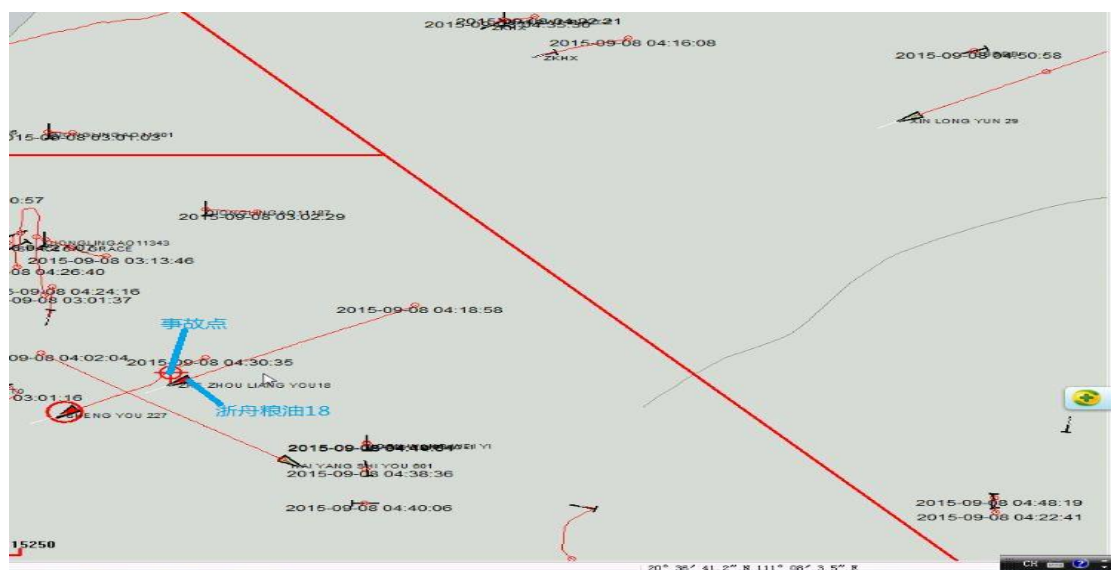


图 7：“浙舟粮油 18” 轮 AIS 轨迹截图

0452 时许“浙舟粮油 18”轮在右舷横距事故点位置约 0.45 海里经过。航向约 240° （西南向），航速约 11.1 节，航向航速均无异常变化。

“浙舟粮油 18”轮在进入雷州半岛东部沿海水域一直跟随前方船“圣油 227 轮”航行，相距约 2 海里，航速相近。该船大副于 0400 左右与“圣油 227 轮”大副高频通话，时长 2 至 3 分钟。现场勘查：该轮为重载船（装载 1992.498 吨棕榈油，参考载货量 2000 吨），吃水大，干舷低。

该船航经渔船事故位地点附近水域时保速保向，且与获救渔民描述肇事船干舷很高，艙楼甲板离水面很高，不是重载船等特征不符，也没有发现碰撞痕迹，排除其肇事可能。



图 8: (“浙舟粮油 18”轮现场取证照片)

4. “元翔 67” 轮

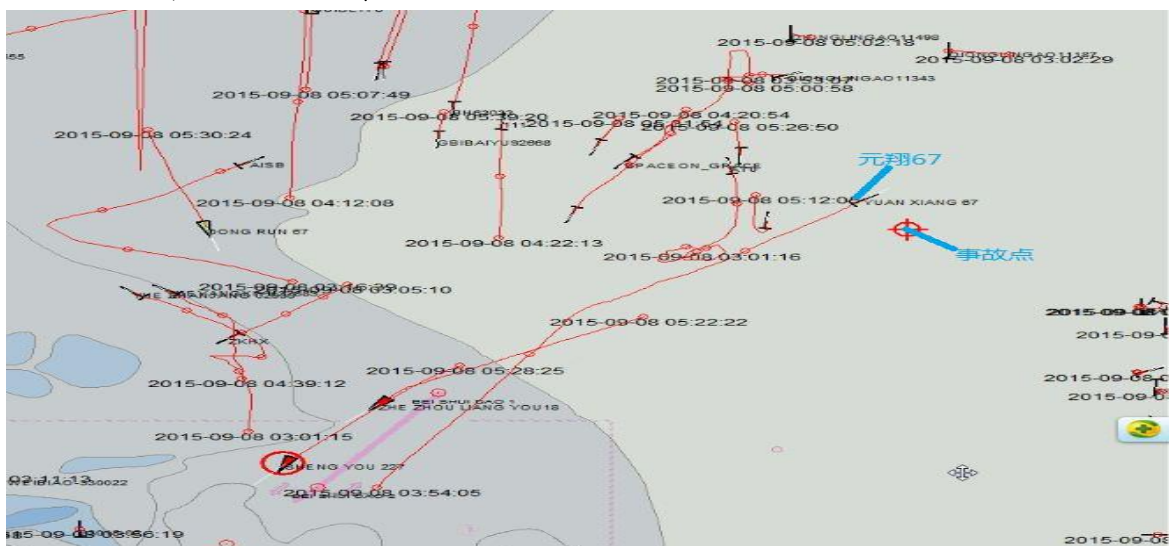


图 9: “元翔 67” 轮 AIS 轨迹截图

0454 时许 “元翔 67” 轮右舷横距事故点约 1.2 海里经过，航向约 62° （东北向），航速约 6.7 节，航向航速均无异常变化。“元翔 67” 轮离事故地点较远，且该轮的航向为东北向，与被救渔船船员描述肇事船舶为西南航向不一致，排除其肇事可

能。

5. “圣油 227” 轮

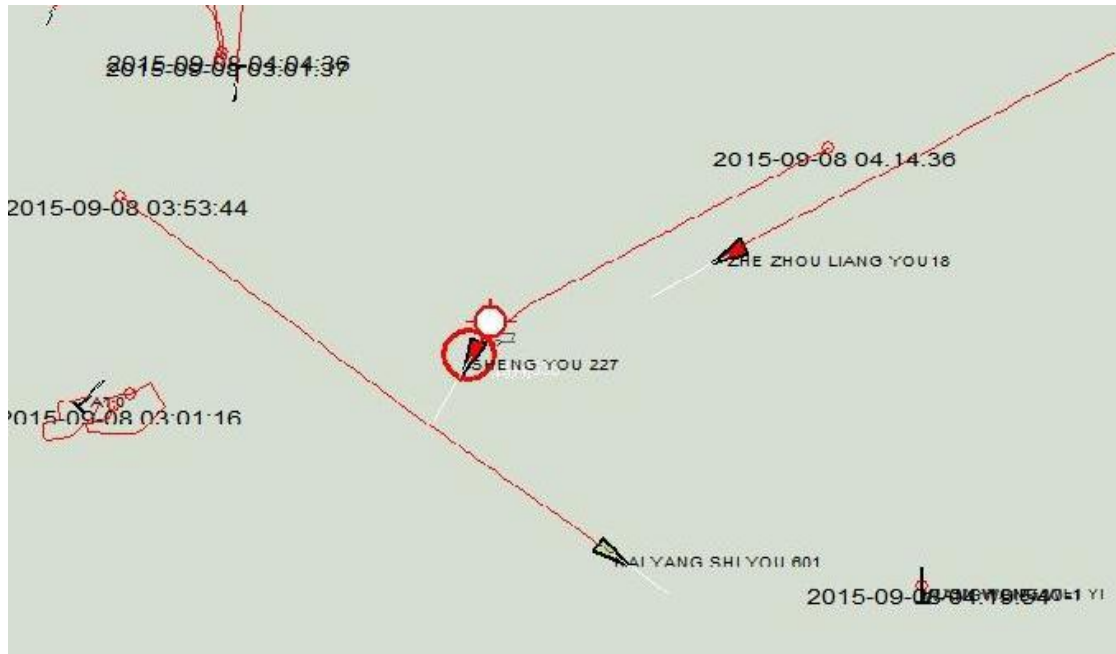


图 10: “圣油 227” 轮 AIS 轨迹截图

9 月 8 日 0436 时许，“圣油 227”轮航经渔船事故位地点附近水域，且有大幅度转向及突然降速的异常现象。调查发现情况如下：

(1) AIS 数据记录：9 月 8 日 0433 至 0440 时，“圣油 227”轮航经渔船事故位地点附近水域。0433 时，该船航向为 240° ，航速 11.1 节；0436 时，该船船位 $20^{\circ}36'.732\text{N}$ ， $111^{\circ}05'.830\text{E}$ ，航向变为 223° ，航速降至 9.9 节，0438 时，航向为 202° ，航速为 9.4 节，0440 时该船回到原来的航向约 240° ，航速恢复到约 11 节继续航行。

(2) “圣油 227”轮值班大副在航海日志中记录：0433 时，

船位：船位 20°37'.080N, 111°06'.309E(渔船事故地点附近水域)；

“圣油 227”轮值班大管轮在轮机日志值班记事中记录：主机转速由 415 降至 405。

(3) 2015 年 9 月 10 日上午，在洋浦海事局的协助下，事故调查组人员在“圣油 227”轮船长陈**、大副张**的陪同下，对锚地船舶“圣油 227”轮进行现场勘查，勘查发现：该轮船首右舷舷墙表面距水面高约 3 米、距船舶球鼻艏上缘后约 3-4 米处有长度约 4.6 米、宽度 0.8 米的新鲜擦碰痕迹。痕迹表面粘有外来的灰白色、灰蓝色的粉末状物质。擦碰位置与渔船船员描述被碰位置相接近，擦痕中的蓝色与渔船驾驶台甲板所铺垫蓝色胶布颜色一致。事故调查人员对擦碰痕迹进行了拍照、录像及取样操作。（详见“圣油 227”轮《水上交通事故现场勘查记录》及相关照片、录像）

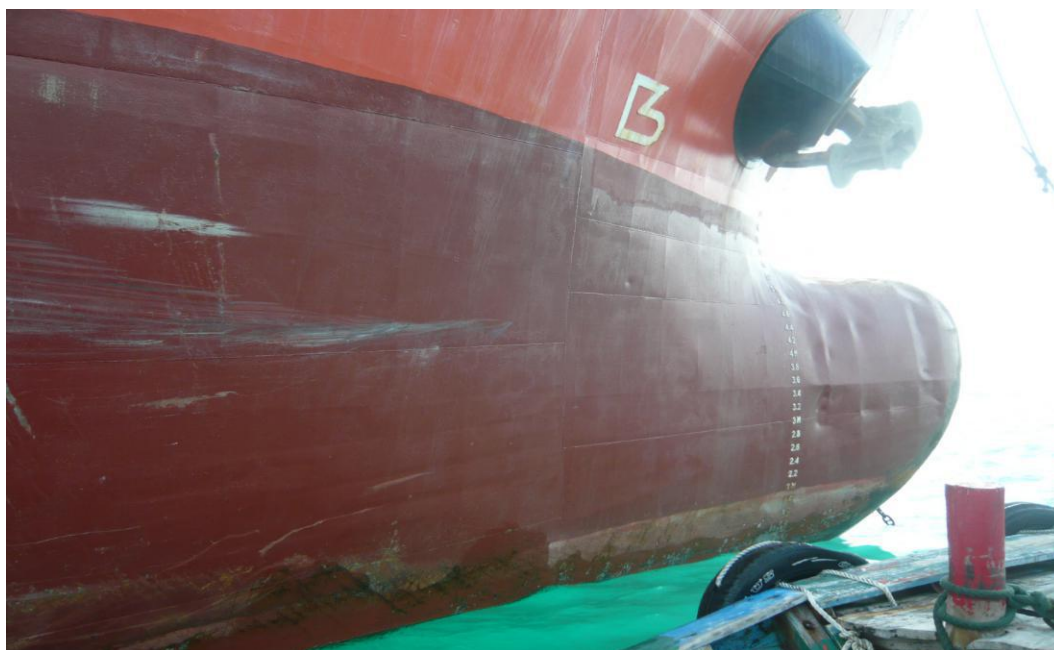


图 11: “圣油 227” 轮擦碰痕迹现场照片

(4) “圣油 227” 轮相关船员陈述:

① “圣油 227 ” 轮船长陈述: 船艏右舷擦碰痕迹为新鲜痕迹, 因为在上航次没有发现, 经分析擦碰痕迹和 AIS 回放资料, 认为很有可能当时与渔船发生了碰撞。

②大副张**称: 9 月 8 日 0433 时我在驾驶台右侧桌子上记录航海日志, 具体船位不记得, 但航海日志上有记录, 记录费时约 1 分钟, 船舶使用自动舵。刚记录完航海日志, 值班水手向我报告船舶前方有渔标, 不太亮是一闪一闪的, 但未说距离有多远, 雷达没有观测到, 电子海图也没有。随后, 我肉眼观测船舶正前方, 也没有看到任何灯光。(我船船头盲区约 200 米, 我站在雷达的前方, 雷达位于驾驶室右侧。)我向水手下令大幅度左转向, 约 20° 左右, 同时航速突然下降, 转速也下降, 约 2-3 分钟后我船恢复之前的航速和转速。我当时怀疑到船舶有可能撞到渔标、渔网或其他物体, 因此拿手电筒从驾驶台右侧出去, 用手电筒从船中照到船尾没有发现有其他物体。

③值班水手孙**称: 在船舶快要进入北水道之前, 船舶主机出现异常降速。我在主机降速前发现前方 20-30 米出现渔标, 位于我船正前方偏右一点, 向正在填写航海日志的大副进行报告。大副回复我说: “你打左边嘛, 用手动嘛。”在我用手动舵操船之后约 20 秒到 60 秒之间, 主机转速出现异常下降, 我没有听到响声, 但感觉到了船体震动。我向大副说: “是不是碰到渔网了

啊？”大副在驾驶台拿了手电筒走出驾驶台，我看到大副走到了船舶主甲板右舷通道位于锚链舱处，但没有登上船头。约三分钟后，大副回到驾驶台，对我说没有看到什么东西，并走向雷达又说雷达画面也很清爽。转速异常下降后，机舱大管轮、机工都来到驾驶台询问原因，我回答说好像是碰到了渔网吧。

④大管轮梁**称：约在 0420 时，我发现主机转速由 420 转/分降低至 410 转/分，我先打电话后走到驾驶台向大副询问主机降速原因，大副回复我说没什么异常。

⑤值班机工梁**称：在 8 日 0335 时接班后，约 0400-0430 时我感觉船舶有短暂摇晃，我发现船舶主机转速下降了 5-10 转。1300-1400 时，我到驾驶台与值班水手聊天，看到主机转速还是没有恢复，我就问水手，昨天晚上是不是碰撞了渔网？水手回复我说，昨天我下班后也感觉到了摇晃。

⑥值班水手戴**称：我下班后回到房间睡觉，迷迷糊糊感觉到有异常震动，8 日下午值班时，机工梁**和我聊天说：“夜间 0440 时好像碰到了浮筒，车速拉不起来。”我回答说：“我也感觉到了震动。”

（5）“圣油 227”轮与事故渔船获救船员描述的肇事船的船舶特征相符合。

（6）2015 年 9 月 15 日，湛江海事局组织召开了湛江“9·8”“粤湛渔运 10096”渔船被碰沉没事故（以下简称“9·8”事故）专家咨询会，会上，形成专家组意见：①“9·8”事故调查取证

工作的方向是正确的，全面的，为查明事故事实奠定了良好的基础。②如果“粤湛渔运 10096”渔船船长黄**甲和轮机长黄**乙关于本次事故发生情况的陈述是真实的，在没有其他相反证据的情况下，可以初步认定“圣油 227”油轮为本次事故的肇事船舶。

综上所述，虽然事故失踪人员和事故沉船“粤湛渔运 10096”未找到，没有直接证据认定碰撞事故事实，但根据事故调查情况，鉴于“圣油 227”轮与渔民描述的肇事船当事船舶类型和特征相符，事发时间航经事发水域且发生突然降速，大幅转向的异常现象，现场勘查发现新鲜擦痕且擦痕的位置及颜色与渔船驾驶台高度及所铺设材料颜色相吻合，以及“圣油 227”轮驾驶台值班船员存在紧急避让操作且怀疑船舶撞到物体，部分船员感觉到船体震动等证据，结合专家咨询会专家组意见，事故调查组推定“圣油 227”轮是 2015 年 9 月 8 日与“粤湛渔运 10096”渔船发生碰撞，造成“粤湛渔运 10096”渔船沉没的肇事船。

二、事故发生经过、应急处置情况及评估

（一）事故发生经过

事故调查组通过调查情况，推定事故经过：

2015 年 9 月 8 日 0433 时许，“圣油 227”轮船位 20°37.080'N，111°06.309'E，航向为 240°，航速 11.1 节，船上值班大副在驾驶台右侧桌子上记录航海日志，值班水手向其报告船舶前方有渔标（实为“粤湛渔运 10096”渔船），大副下令大幅度左转向避让。0436 时许，“圣油 227”轮于 20°36'.732N，111°05'.830E 与

“粤湛渔运 10096”渔船发生碰撞，“圣油 227”轮球鼻艏挂到“粤湛渔运 10096”船首锚绳，因锚绳受力，导致“粤湛渔运 10096”左倾 90°，驾驶台进水，并向肇事船的右后部摆进过程中，左舷驾驶台顶部与“圣油 227”轮船艏右舷产生摩擦性接触，之后，“湛渔运 10096”渔船在“圣油 227 轮”的拖行下继续左倾至翻扣。0438 时许，“粤湛渔运 10096”渔船沉没，6 名渔民全部落水，黄**甲和黄**乙爬上救生筏，附近没有发现其他船员。“圣油 227”轮值班大副怀疑到船舶有可能撞到渔标、渔网或其他物体，拿手电筒从驾驶台右侧出去，行至船舶右舷船首附近返回，没有发现有其他物体。黄**甲在救生筏上落水后分别间隔半小时一共先后施放三颗求救信号弹及向驶过船舶大声呼救，但未见回应。9 月 9 日 0805 时，黄**甲、黄**乙二人随救生筏漂至 20°36'.300N，110°43'.500E 处被“粤湛渔 01258”渔船救起。

（二）事故应急处置情况及评估

1. 海上应急搜救

9 月 8 日 1105 时，湛江海上搜救分中心接报“粤湛渔运 10096”事故险情后，立即采取以下搜救措施：1. 通知渔政部门派出“中国渔政 44061”，“中国海监 9096”前往事发水域搜救，并要求协调附近渔船参与救助；2. 通知救助基地，派出“南海救 202”作为现场指挥船搜救；3. 高频播发航警，提醒过往船舶注意搜寻救助失踪人员；4. 通过 VHF 甚高频协调过往商船参与搜救；5. 通报海南海事局协助搜救；6. 请求省搜救中心做漂流路径计算，并将

该计算传真给各成员单位用于指导搜救；7. 请求省搜救中心协调直升机。

9 日，湛江海上搜救分中心继续加大搜救力度，派出搜救船艇 7 艘及飞机 1 架，并协调过往船舶搜寻失踪人员以及协调公安边防部门，对雷州半岛东面沿岸水域进行搜寻。

9 日 0700 时，2 名“粤湛渔运 10096”渔船落水失踪人员被“粤湛渔 01258”渔船救起。

9 月 11 日至 12 日，湛江海上搜救分中心协调广州海事测绘中心于前往沉没渔船附近海域扫测搜寻沉没渔船，一共扫测沉船概位附近海域 7.2 平方公里，没有发现事故渔船。

9 月 8 日至 14 日，湛江海上搜救分中心一共协调船艇 45 艘次及飞机 1 架次参与搜寻救助工作，搜寻区域面积合计 1752 平方公里。

9 月 14 日，鉴于遇险人员可能存在的区域均已搜寻完毕，如果落水失踪人员还在海上已无生还希望，湛江海上搜救分中心根据《广东省海上搜寻救助规定》，决定不再专门派出救助力量，改变搜寻方式为：继续每小时播发一次航警，提醒过往船舶加强瞭望、协助搜救；湛江海事、渔政部门协调过往运输船、海上作业渔船参与搜寻；公安边防部门，对雷州半岛东面沿岸水域进行搜寻。

截止目前，4 名失踪人员和事故沉没渔船“粤湛渔运 10096”仍未找到。

2. 事故善后处置

事故发生后，湛江市政府成立事故应急处置小组，做好失踪人员家属安抚工作。湛江海上搜救分中心指定专人负责联系失踪人员家属，并每天及时通报搜救情况，在保证安全的前提下，应家属的请求，安排家属随船出海参与搜寻。

湛江海事局在接到险情报告，立即开展事故排查工作，较短的时间内锁定肇事嫌疑船，在推定“圣油 227”轮为肇事船舶后，积极协调解决事故中失踪人员民事赔偿事宜。9 月 22 日，“粤湛渔运 10096”四名失踪人员的家属与“圣油 227”船东、“粤湛渔运 10096”船主成功和解，签订和解协议书（每名失踪人员获赔 57 万元）并赔付到位。另外，关于渔船的损失，“圣油 227”轮船东和“粤湛渔运 10096”船主也已协商解决。事故调查及善后处理工作及时迅速，较好地解决了事故纠纷，避免发生因民事赔偿问题而引起的冲突事件，维护了社会的稳定。

湛江“9·8”船舶碰撞较大水上交通事故应急响应迅速，响应程序合法，事故调查处理迅速及时，未发现搜救指挥、事故调查及善后处置工作人员的失职、渎职现象。

四、事故造成的人员伤亡

人员伤亡

事故造成 4 人失踪。

杨**，身份证号码：****。

吴**，身份证号码：****。

陈**, 身份证号码:****。

占**, 身份证号码:****。

五、事故发生原因和事故性质

(一) 事故发生原因

1. 直接原因

“圣油 227”轮了望疏忽，未采取一切有效手段发现锚泊渔船，以及未能做到谨慎驾驶，运用良好船艺；“粤湛渔运 10096”渔船锚泊时无人值守，未保持正规了望是导致事故发生的直接原因。

(1) “圣油 227”轮方

①了望疏忽，未能及早发现处于锚泊中的“粤湛渔运 10096”渔船。调查发现，在发生碰撞事故前该轮值班驾驶员大副忙于记录航海日志，直至值班水手报告：位于本船前方约 20-30 米处出现渔标。此时，大副方下令采取避让措施，但为时已晚，碰撞已无法避免，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条的规定。

②未能谨慎驾驶、充分注意运用良好船艺，确保船舶航行安全。本次事故发生在琼州海峡北水道 1#灯浮东北方约 10 海里附近水域，处于商船航经琼州海峡北水道的习惯航路与渔船捕捞、作业的 C3 类渔区的交汇处，该水域航路复杂、渔船众多，船舶通航密度较大。调查发现，该轮夜间航经此水域，始终保持全速、在采取避碰措施前一直使用自动舵操纵航行，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第六条、第八条的规定。

（2）“粤湛渔运 10096” 渔船方

无人值班值守，未保持正规了望。该渔船夜间在通航密度较大的水域锚泊，船上 6 人均在驾驶台或船舱内休息，没有按规定安排人员值班，未保持正规了望，以致于未能及时发现碰撞危险和采取相应的应急措施，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条的规定。

2. 间接原因

（1）“圣油 227” 轮方

调查发现，“圣油 227” 轮事故航次进行大幅度转向避碰操作，船舶的主机转速和航速出现突然下降的异常情况，没有按照公司规定报告船长和公司，即时进行停船检查，查明情况和原因。

（2）“粤湛渔运 10096” 渔船方

“粤湛渔运 10096” 渔船事发时缺少一名大管轮存在配员不足、船上 4 名渔民未持有渔业船员专业训练合格证存在聘用未持证人员上船工作。

（二）事故性质

根据《中华人民共和国安全生产法》，湛江市“9·8” 渔船沉没事故为生产安全责任事故。同时，根据《中华人民共和国生产安全事故报告和调查处理条例》第四十五条“特别重大事故以下等级事故的报告和调查处理，有关法律、行政法规或者国务院另有规定的，依照其规定”，事故调查组认为，湛江市“9·8” 渔船沉没事故属于较大等级的水上交通事故，该事故的调查处理

应依照《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》等水上交通法律法规执行。

六、事故责任的认定和对责任者的处理建议

根据事故调查情况，调查组对有关事故单位和人员的责任认定和追究提出如下意见：

（一）相关单位责任认定及处理建议

1. 深圳市海昌华海运股份有限公司作为事故船舶“圣油 227”的船舶所有人和经营人，负责船舶的安全营运和管理，其所属船舶“圣油 227”轮违反水上交通法规，航行中没有遵守《1972 年国际海上避碰规则》，保持正规了望，做到谨慎驾驶，对事故的发生负有主要责任，建议由海事主管部门并对其进行行政处罚。

2. 梁**作为“粤湛渔运 10096”渔船的船舶所有人，未履行渔船安全生产主体责任，未按规定聘用足够的合格船员及办理签证手续，对事故发生负有次要责任，其行为违反《中华人民共和国船舶进出渔港签证办法》等规定，建议由渔业主管部门对其进行行政处罚。

（二）相关人员责任及处理建议

1. 张**，“圣油 227”轮值班驾驶员，事故碰撞前忙于记录航海日志，没有采取包括视觉、望远镜和雷达等观测手段保持正规瞭望，没能做到谨慎驾驶，使用安全航速，对事故发生负有直接责任，其行为违反《中华人民共和国海上交通安全法》、《1972

年国际海上避碰规则》《中华人民共和国海船船员值班规则》等规定，建议由海事主管部门对其进行行政处罚。

2. 黄**甲，“粤湛渔运 10096”渔船船长，在没有办理签证的情况擅自驾船出海作业，锚泊时没有安排人员值班，疏忽瞭望，对事故发生负有直接责任，其行为违反《中华人民共和国船舶进出渔港签证办法》、《中华人民共和国海上交通安全法》、《1972 年国际海上避碰规则》等有关规定。建议由渔业主管部门对其进行行政处罚。

（三）关于刑事责任的处理建议

根据《最高人民法院关于遇害者不明的水上交通肇事案件应如何适用法律问题的电话答复》“...交通肇事案件中，如有遇害者下落不明的，不能推定其已经死亡，而应根据被告人的行为造成被害人下落不明的案件真实，依照刑法定罪处刑...”，鉴于本次事故中的失踪人员和沉没渔船一直未找到，“圣油 227”轮被推定为肇事船，有关人员死亡及案件事实的客观证据不足，不符合刑法所规定的水上交通肇事罪构成要件，且失踪人员已得到赔偿，因而，对本次事故的相关责任人，建议不作为水上交通肇事罪责任者移送公安机关。

七、事故防范和整改措施

本次事故的发生暴露出船员安全意识薄弱，不能严格遵守《1972 年国际海上避碰规则》，正确操作船舶；船舶所有人（经营者）没有落实船舶安全主体责任，疏于船舶安全日常管理；地

方政府及相关部门也要深刻吸取事故教训，始终把维护水上人命财产安全放在首位，形成“政府统一领导，各部门协调联动，全社会共同参与”的水上交通安全管理工作格局，有效防范和坚决遏制较大及以上水上交通事故。

（一）严格落实船东安全生产主体责任，加强船舶安全管理。深圳市海昌华海运股份有限公司与“粤湛渔运10096”船东梁**要深刻汲取事故教训，严格执行船舶管理相关安全生产法律法规，按规定为所属船舶标准配备船员，督促、管理所属船舶严格执行进出港签证制度，严格落实船东安全生产主体责任。加强安全生产教育培训，提高员工的安全操作技能和安全意识，深入开展船舶安全隐患自查自纠工作，确保生产作业安全。

（二）落实地方政府属地管理责任，深入开展隐患排查治理。碓洲镇政府要以这次事故为教训，牢固树立以人为本、安全发展理念，牢牢坚守“发展决不能以牺牲人的生命为代价”这条红线，建立健全“党政同责、一岗双责、齐抓共管”的安全生产责任体系。举一反三，组织相关部门深入开展“隐患排查治理”、“打非治违法”工作，确保辖区人民群众生命财产安全。要继续做好此次事故失踪者家属的安抚工作，防止发生群体事件，保持渔区社会稳定。

（三）严格履行部门监管职责，切实加强船舶安全监督管理力度。海事、渔政监管部门要建立海上安全生产执法检查联动机制，加强对辖区航道、锚地、通航密集区等重点水域的日常巡查

监管力度。督促船舶所有人（经营者）严格履行安全生产主体责任，加强船员的安全管理和技能培训，提升船员安全操作意识和突发事件应急处置能力。同时以此次事故作为警示教育，广泛开展水上交通安全宣传教育活动，以遵守海上避碰规则为教育重点，督促船舶做好雾航、夜航、锚泊等各项安全工作。