

附件：

福建 “8·30” “珀尔修斯” 轮与 “闽晋渔 05119” 碰撞事故调查报告

一、事故简况

2020 年 8 月 30 日约 0347 时（北京时间，以下均同），利比里亚籍散货船“SBI PERSEUS”轮（以下简称“珀”轮）空载自马来西亚甘马挽港驶往上海途中，在台湾海峡海域（概位 25°24'.74N, 120°41'.28E）与中国福建泉州晋江籍钢质渔船“闽晋渔 05119”轮发生碰撞。事故造成“闽晋渔 05119”轮沉没，船上 12 人失踪、2 人获救，构成重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；

VDR: Voyage Data Recorder 船载航行数据记录仪；

CPA: Closest Point of Approach 最小会遇距离；

TCPA: Time to Closest Point of Approach 到达最近会遇点的时间；

DOC: Document of Complicane 符合证明；

SMC: Safety Management Certificate 安全管理证书；

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

VHF: Very High Frequency 甚高频；

ARPA: Automatic Radar Plotting Aid 自动雷达标绘仪；

ECDIS: Electronic Chart Display and Information System 电子海图显示与信息系统。

三、事故调查情况

2020 年 8 月 30 日 0647 时，福建省海上搜救中心接福建省海洋与渔业局报称：8 月 30 日 0350 时许，福建泉州晋江籍渔船“闽晋渔 05119”轮在台湾海峡东部水域疑似与一艘外籍货船发生

碰撞后沉没，船上共 14 人。

接到事故报告后，福建海事局立即组织调查人员开展肇事嫌疑船排查等前期调查取证工作。经排查，“珀”轮有重大嫌疑。福建海事局立即向该轮及其所属公司发出邮件通知，要求该轮驶往中国第一到达港上海港接受调查，并备份保存 VDR、航海日志等相关记录资料。9 月 2 日，交通运输部海事局成立调查组开展事故调查工作。

经调查，调查组共取得询问笔录 13 份；船员事实陈述 3 份；现场勘验记录 1 份；事故水域 AIS 数据记录 1 份；“闽晋渔 05119”轮北斗卫星船位 1 份；油漆样品 9 份；“珀”轮 VDR 数据 1 份；中国海事局海事调查实验室分析报告（油漆样品及 VDR 数据分析）及 VDR 音频数据中文翻译文本各 1 份；双方船舶提交的水上交通事故报告书各 1 份；双方船舶证书及文书复印件、船员证书复印件、安全管理材料等相关资料若干。

（一）船舶资料。

图 1：“SBI PERSEUS”轮

1. “珀”轮。



船名	SBI PERSEUS	呼号	D5KQ9
国籍	利比里亚	船舶种类	散货船
MMSI	636017388	IMO 编号	9712151
总吨	36336	净吨	21330
载重吨	63267.4 吨	总长	199.9 米
型宽	32.26 米	型深	18.5 米
船体材料	钢质	完工日期	2016-02-04
主机型号	MAN B&W 5G60ME-C9.2	主机功率	8500 千瓦
MMSI	636017388	船级社	DNV GL
建造船厂	中船澄西船舶修造有限公司		
船舶所有人 及地址	SBI Perseus Shipping Company Limited Trust Company Complex,Ajeltake Road, Ajeltake Island,Majuro,Marshall Islands		
船舶经营人 及地址	Optimum Marine Management Ltd 110, Vouliagmenis Avenue & Zamanou St 16674 Glyfada Greece		



2. “闽晋渔 05119” 轮。

船名	闽晋渔 05119	船舶种类	国内捕捞船
船籍港	晋江	渔船编码	3505822017080001
MMSI	412451648	船舶识别码	35058205119
总吨	364	净吨	127
船长	36.73 米	型宽	8.2 米
型深	3.95 米	设计吃水	3.40 米
船体材料	钢质	建造日期	2017-08-08
核定航区	近海	主机功率	410 千瓦
检验登记号	350500017049	北斗号	181765
建造船厂	晋江市永兴船舶制造有限公司		
船舶所有人及地址	陈小玲 晋江市深沪镇同心路 9 号		

（二）船舶状况。

1. “珀” 轮。

（1）船舶证书和检验情况。

该轮持有利比里亚政府主管部门于 2016 年 7 月 1 日签发的船舶登记证书，以及由 DNV GL（挪威德国劳氏船级社）签发的船舶检验证书，相关船舶证书齐全有效（详见附件 2）。最近一次船舶检验是 2020 年 2 月 3 日在美国实施的年度检验。

（2）PSC 检查情况。

该轮于 2020 年 4 月 6 日在日本水岛接受最近一次 PSC 检查，发现 1 项缺陷（救生筏登乘梯绳索局部磨损），PSC 检查缺陷与事故原因无直接关联。

（3）导航设备工作状况。

事发期间，驾驶台主要导航设备使用情况如下：

ARPA 雷达两部，显示方式均设为北向上、真运动、偏心显示，其中 S 波段雷达量程在 3-12 海里之间变换、X 波段雷达量

程在 1.5-6 海里之间变换；两部 VHF 均守听 16 频道；AIS 信号正常显示在雷达和 ECDIS 中。

（4）船舶载货情况。

本航次该轮由马来西亚甘马挽港（Kemaman）驶往上海，空船压载航行，艏吃水约 4.88 米、艉吃水约 7.20 米。

2.“闽晋渔 05119”轮。

（1）船舶登记和检验情况。

该轮持有中华人民共和国晋江渔港监督签发的《渔业船舶国籍证书》和《渔业船舶所有权登记证书》，以及中华人民共和国渔业船舶检验局（泉州）签发的《渔业船舶检验证书》，相关船舶证书齐全有效（详见附件 3）。事故前最近一次船舶检验是 2020 年 6 月 4 日进行的年度检验。

（2）安全检查情况。

2020 年 7 月 27 日，该轮接受由晋江市深沪镇人民政府组织实施的日常安全检查，发现问题 1 项（二层未摆放灭火器），该项问题当日即整改完毕并经复查合格，检查问题与事故原因无直接关联。

（3）救生及导助航设备情况。

根据该轮《渔业船舶检验证书》，该轮核定乘员 15 人，主要救生设备配备如下：救生筏 1 只（型号 HAF-Y15，定员 15 人），救生圈 4 个，救生衣 17 件。

该轮主要导助航设备有：罗经（型号 CPT-130D）、雷达（型号 KR-1008）、AIS 避碰电台（型号 FT-8700B）、测深仪各一部，甚高频无线电设备、中/高频无线电设备各 1 台。

（4）船舶载货情况。

本航次该轮由渔场返回晋江深沪渔港，据获救船员陈述，事故发生时，该轮载有渔获约 35 吨。

（三）人员情况。

1.“珀”轮。

该轮本航次配员 20 人（详见附件 4），全部为菲律宾籍。

船舶配员、船员持证情况符合该轮最低安全配员证书要求。事故发生时，二副和水手 ARNAIZ FRANCIS LIM 在驾驶台值班。

船长 LIGAN REYNALDO AMAZON，男，菲律宾籍，1960 年 2 月 11 日出生，持有菲律宾政府于 2020 年 7 月 21 日签发的船长适任证书（证书编号：CMM200000934520），有效期至 2025 年 7 月 21 日。2020 年 8 月 7 日在马尔代夫马累(MALE)港上“珀”轮任职。

二副 LAMBONAO KESIE JIM GILUANO，男，菲律宾籍，1991 年 4 月 16 日出生，持有菲律宾政府于 2016 年 7 月 19 日签发的大副适任证书(证书编号：35-6609)，有效期至 2021 年 7 月 19 日。曾于 2018 年 3 月 23 日至 2018 年 6 月 26 日、2018 年 11 月 7 日至 2019 年 5 月 17 日、2019 年 8 月 1 日至 2020 年 2 月 10 日期间，先后在 Optimum Marine Management Ltd 管理的“E TRANSPORT”轮、“SBI PHOENIX”轮、“SBI HERMES”轮等三艘散货船上担任二副职务，2020 年 8 月 7 日在马尔代夫马累(MALE)港上“珀”轮任职。

当班水手 ARNAIZ FRANCIS LIM，男，菲律宾籍，1978 年 9 月 12 日出生，2020 年 1 月 4 日上“珀”轮任职，协助二副值班。

2.“闽晋渔 05119”轮。

根据《中华人民共和国渔业船员管理办法》该轮应至少配备二级船长、二级船副、助理船副、二级轮机长、二级管轮等职务船员各 1 名。

本航次该轮在船人员 14 人（详见附件 5），其中陈代钦持一级船长和二级轮机长海洋渔业船员证书，胡小兵持一级船副远洋渔业船员证书。其他 12 人中，11 人持海洋渔业普通船员证书，1 人（林斗辉）未持有海洋渔业普通船员证书，仅持有“渔业船员培训证明”。林斗辉于 2020 年 5 月 6 日至 5 月 9 日在晋江深沪镇渔业协会完成“海洋普通船员”项目培训，但尚未取得船员证书。

综上，本航次该轮职务船员配备不满足《中华人民共和国渔业船员管理办法》规定的最低配员标准。

由于事故发生时，2 名获救普通船员均在休息睡觉，对本船航行值班情况不了解，未能提供该轮当时值班驾驶人员的相关信息。

（四）环境因素。

1.气象海况。

根据“珀”轮值班二副陈述、船上气象信息记录以及“闽晋渔 05119”轮获救船员陈述，事发时，事故海域天气为阴天，西南风 4 级，轻到中浪，能见度良好。

2.通航环境。

事故发生地点位于台湾海峡北部，距离中国台湾岛最近距离约 29 海里，距离中国平潭岛最近距离约 45 海里，位于牛山岛（中国领海基点）接近正东方向、距离约 40 海里，海图水深约 83 米。该海域是大型商船南北航线习惯通道，也是闽中渔场，时值渔汛期，商渔船交通流较为密集。事发时，在事故现场周围 5 海里范围内另有 2 艘往西南方向航行的渔船，均位于“珀”轮右侧；在“珀”轮正前方约 3.5 海里处有一艘往西南方向航行的商船。

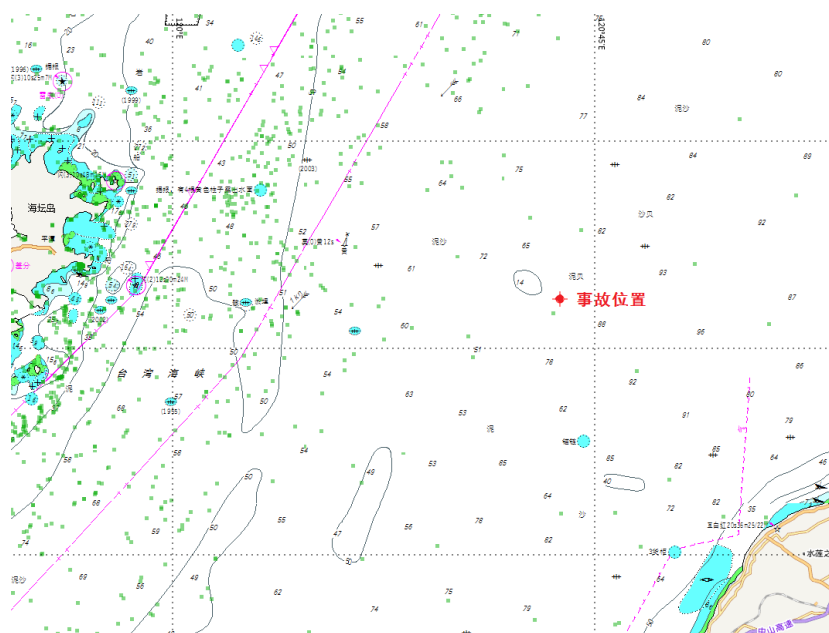


图 3：事发水域示意图

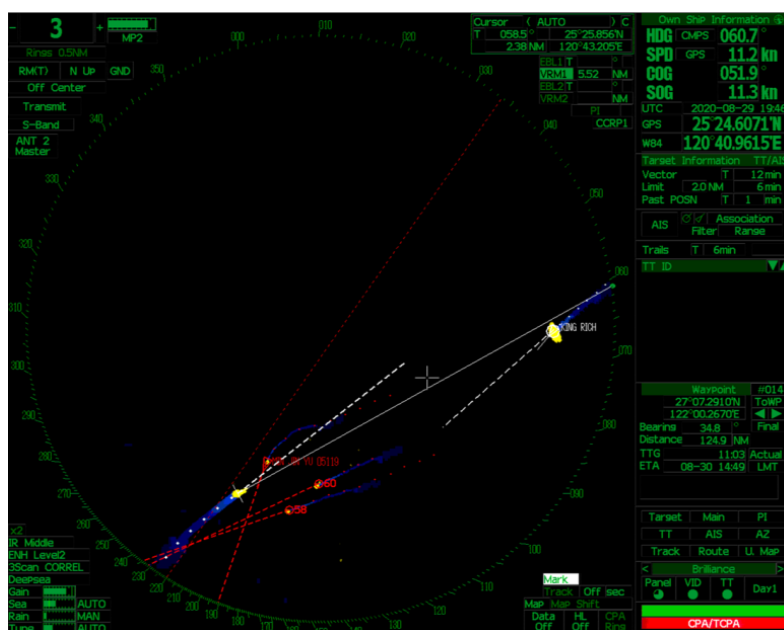


图 4: “珀”轮 VDR 提取的雷达截图 (0346 时许)

(五) 管理因素。

1.“珀”轮。

“珀”轮所属船舶经营公司和管理公司均为 Optimum Marine Management Ltd., 该公司持有美国船级社(ABS)签发的国际安全管理体系《符合证明》, 有效期至 2025 年 3 月 18 日。“珀”轮持有利比里亚海事管理部门 2017 年 1 月 1 日签发的《安全管理证书》, 有效期至 2021 年 7 月 9 日, 2019 年 5 月 12 日通过中间审核。

2.“闽晋渔 05119”轮。

该轮《渔业船舶所有权登记证书》载明船舶所有人为: 陈小玲(身份证号: 350582*****029), 地址: 晋江市深沪镇同心路 9 号, 100% 股权所有。该轮于 2017 年 8 月 14 日取得福建省海洋与渔业厅核发的《渔业捕捞许可证》, 核准作业类型和方式: 围网/单船; 作业场所: 福建省 A 类和福建省向东延伸的 C2 渔区; 作业时限: 2017 年 8 月 14 日至 2022 年 8 月 13 日。

经调查, 陈小玲原有合计功率为 757.6 千瓦渔船 4 艘, 2016 年 10 月陈小玲向渔业行政主管部门提出更新改造渔船申请, 于 2016 年 12 月 12 日取得农业部签发的《渔业渔船网工具指标批

准书》（编号：（农）船网（2016）Y-100119 号、（农）船网（2016）Y-100120 号），获批购置并制造双控功率为 408 千瓦、船长 36.73 米、总吨位 365 的中型国内捕捞渔船 2 艘，同时淘汰旧船“闽晋渔 00192”轮、“闽晋渔 60250”轮。

2017 年 7 月 27 日，陈小玲与深沪镇个体陈代钦私下签订《船舶权属协议》，该协议约称：“一、乙方（陈代钦，下同）有渔业船舶一艘，船号为闽晋渔 05119，因工具指标所有人名称为甲方（陈小玲，下同）。二、船舶所有权、经营权属乙方所有。该船一切生产安全责任由乙方自行负责，与甲方无关。三、在适当的时候甲方应积极配合乙方办理有关船舶过户手续。”（协议共 5 个条款，第四、五条款无关，略）

2017 年 8 月 8 日，陈小玲申办取得“闽晋渔 05119”轮船舶登记国籍证书、船舶所有权证书和渔业船舶检验证书。

根据陈小玲陈述，陈小玲已将获批的渔船工具指标私下转让给陈代钦。由于《海洋捕捞渔船更新改造项目实施管理细则》第九条规定：“已获取更新改造补助的国内海洋捕捞渔船，五年内不得买卖。”为获取国家的更新改造渔船补助，“闽晋渔 05119”轮船舶所有人仍登记为陈小玲，而该轮实际控制人为陈代钦，日常经营管理完全由陈代钦负责。

（六）其他调查情况。

1.事故调查组通过调取岸基 AIS 和北斗船位记录，以及读取“珀”轮 VDR 信息，获取了事发期间当事双方船舶航行动态电子数据。

事故发生期间，岸基 AIS 系统仅显示“珀”轮的 AIS 信号，未显示“闽晋渔 05119”轮的 AIS 信息，但“珀”轮雷达上显示有“闽晋渔 05119”轮 AIS 信息。调查组推断可能原因是：“闽晋渔 05119”轮上的 B 级 AIS 设备发射功率较低，岸基 AIS 系统的 AIS 基站因距离较远未能接收到其发出的 AIS 信息。

2. “闽晋渔 05119”轮沉没后，调查组在查询相关岸基 AIS 系统时，发现在闽浙沿海海域仍时有“MIN JIN YU 05119”轮

(MMSI:412451648) 的 AIS 船位信息显示。经晋江渔港监督排查并书面证实：“闽晋渔 05119”轮在闽中渔场（概位 $25^{\circ}24'714\text{N}/120^{\circ}41'298\text{E}$ ）发生碰撞，导致渔船沉没，事故报警时间为：2020 年 8 月 30 日 0358 时。

调查组推断：相关岸基 AIS 系统所显示在其他海域出现的“MIN JIN YU 05119”轮(MMSI:412451648) 的 AIS 船位信息，疑为违法临时套用“闽晋渔 05119”轮拼音船名和 MMSI 码的其他船舶或者网位仪。

四、重要事故要素分析与认定

（一）碰撞事实认定。

1.岸基电子数据排查。

根据福建省渔船监控系统记录的“闽晋渔 05119”轮北斗船位信息，8 月 30 日 0347 时许，“闽晋渔 05119”轮船位 $25^{\circ}24'.78\text{N}/120^{\circ}41'.28\text{E}$ ，该船北斗系统随后在 0358 时发出沉船报警。根据岸基 AIS 系统记录的“珀”轮航迹信息，8 月 30 日 0347 时许，“珀”轮 AIS 船位与“闽晋渔 05119”轮北斗船位接近，且大幅度向右调整航向，事发位置 3 海里范围内无其它货船。

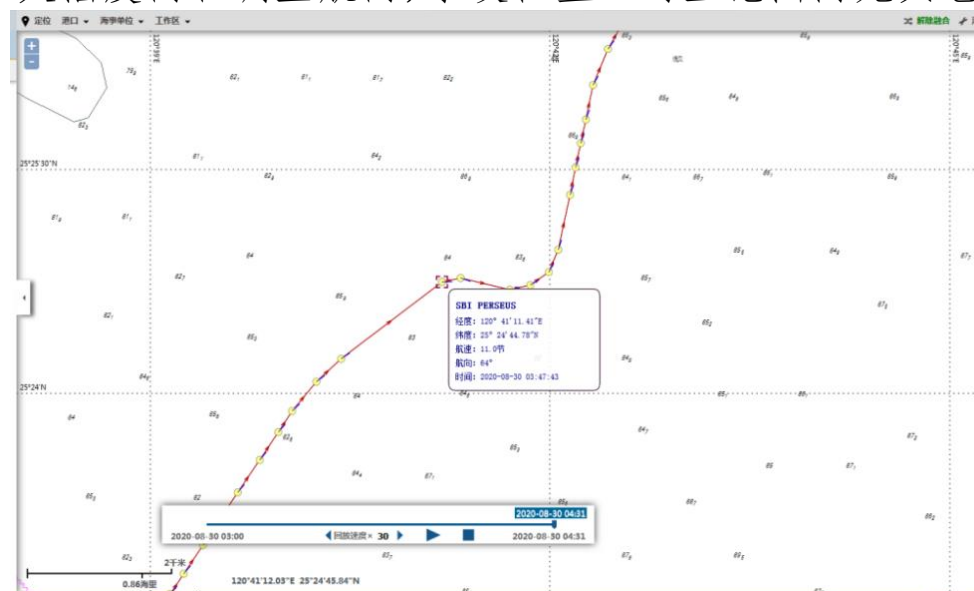


图 5：岸基 AIS 系统 “珀” 轮航行轨迹

2.“珀”轮 VDR 记录分析。

经读取回放“珀”轮 VDR 数据,2020 年 8 月 30 日 0347 时许,“珀”轮雷达显示该轮与“闽晋渔 05119”轮的雷达回波接近重合,之后,“闽晋渔 05119”轮雷达回波消失。

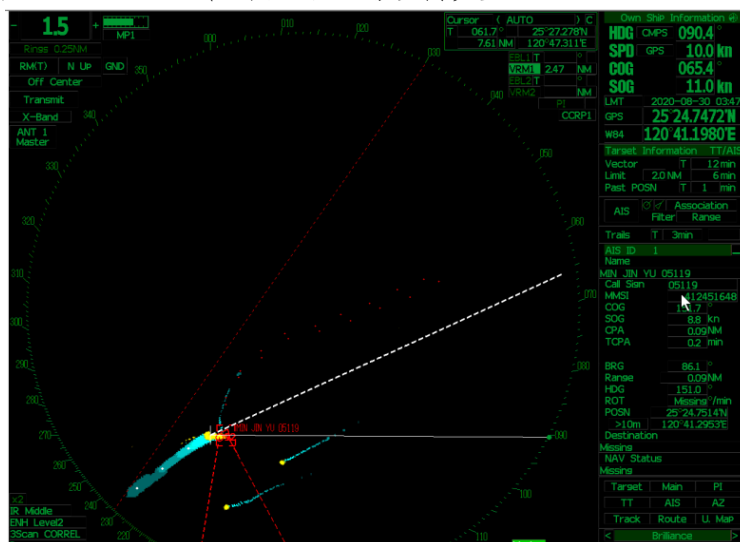


图 6:“珀”轮轮 VDR 提取的雷达截图 (0347 时许)

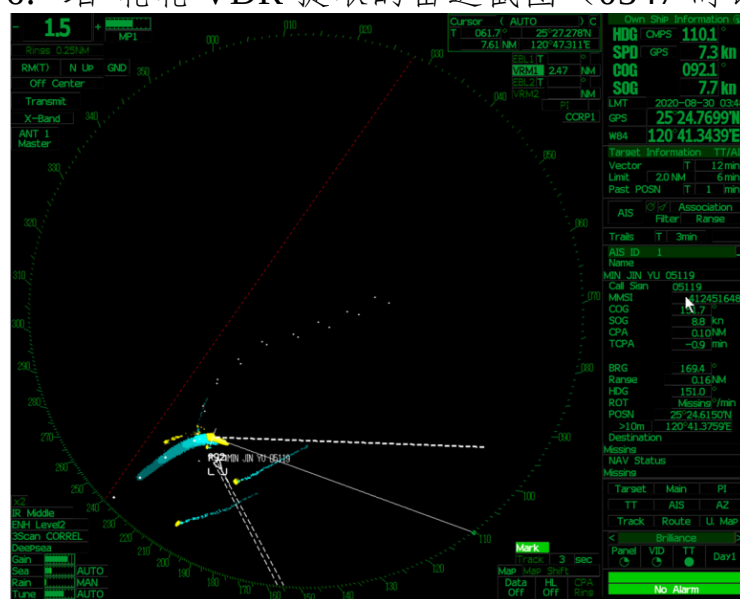


图 7:“珀”轮轮 VDR 提取的雷达截图 (0348 时许)

0347 时 35 秒之前,“珀”轮 AIS 接收到的“闽晋渔 05119”轮 AIS 信号正常,间隔 15-30 秒更新航向、航速信息;0347 时 35 秒之后,“珀”轮 AIS 上显示的“闽晋渔 05119”轮 AIS 航向、航速信息未再更新,至 0350 时“闽晋渔 05119”轮 AIS 信号消失。

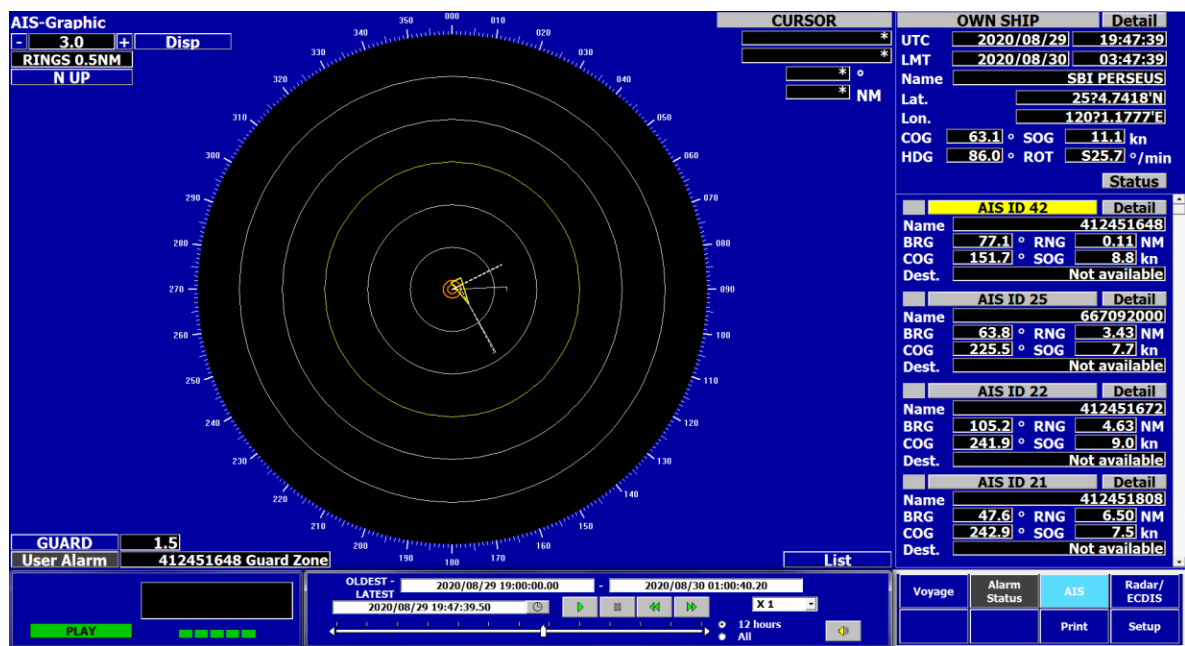


图 8: “珀”轮 VDR 记录的 AIS 信息截图 (0347 时许)

3.“珀”轮船员陈述及驾驶台 VDR 录音分析。

“珀”轮值班二副和水手在接受调查时均称，当时怀疑发生碰撞，但没有察觉到异常声和船体振动，与“闽晋渔 05119”轮近距离接近后，可以看到渔船正在航行且灯光显示正常。

“珀”轮水手长陈述，该轮抵上海后，其在球鼻艏左舷发现新的凹痕。

中国海事调查实验室对“珀”轮 VDR 音频数据进行环境噪声抑制后，可以较清晰听到“珀”轮驾驶台人员对话。经分析该对话内容，表明事发时间“珀”轮值班二副和水手知晓本船与“闽晋渔 05119”轮发生了碰撞。

“珀”轮在接受调查后，向调查组提交水上交通报告书，确认该轮于 2020 年 8 月 30 日约 0350 时在 25°24'.46N, 120°41'.18E 处与“闽晋渔 05119”轮发生碰撞。

4.“珀”轮船体现场勘验。

调查组经现场勘验发现，“珀”轮左舷从球鼻艏往后至首尖舱后舱壁有多道附着外来蓝色油漆的新擦痕，擦痕局部凹陷，凹陷位置距离水面高度约 0.7-1.5 米范围。外来油漆与“闽晋渔 05119”轮水线以上船体油漆颜色相符。“珀”轮对擦痕以及外来蓝色油漆

无法解释其来源。

5.油漆样品鉴定。

中国海事局海事调查实验室对调查组提取的“珀”轮船首左舷船壳的外来蓝色油漆（编号 20201401J）与“闽晋渔 05119”轮水线以上面漆使用的同种类太仓市开林油漆有限公司生产的开明牌 184 号油漆（编号 20201401Y）进行了检测并出具了检测报告。

检测结论：“珀”轮船首左舷船壳的外来蓝色油漆与“闽晋渔 05119”轮水线以上面漆使用的同种类油漆，两者颜色、质地、所含元素成分、红外光谱特征均相同，所含元素均为碳、氧、铝、硅、硫、氯、钡，属于同种类油漆。



图 9:现场勘查“SBI PERSEUS”轮照片

6.“闽晋渔 05119”轮获救船员陈述。

根据“闽晋渔 05119”轮获救船员陈著平和陈国文陈述，事故发生时，两人均在船员舱室内睡觉。碰撞发生后，“闽晋渔 05119”轮迅速进水倾覆，陈著平和陈国文被碰撞震醒后，拉开所在舱室门要逃生，海水已迅速进入船舱，两人游泳逃离正在沉没的渔船，

浮出水面后，爬上翻扣在水面的“闽晋渔 05119”轮随船辅助小艇底部等待救援。约 0600 时，附近过往的“闽晋渔 05769”轮将两人救起。陈著平称本船是右舷被撞，船舶左倾翻沉。陈国文称爬上辅助小艇底部后看到旁边朝北方向有条大船，船很高，估计空载，驾驶室有灯光，因天黑，没看清其他特征。

综上所述，通过对调查获取的电子数据、碰撞痕迹现场勘验、油漆采样鉴定结果、证人证言等证据分析，“珀”轮与“闽晋渔 05119”轮的碰撞事实形成了完整证据链，调查组认定：2020 年 8 月 30 日约 0347 时许，“珀”轮与“闽晋渔 05119”轮发生了碰撞，两船碰撞后导致“闽晋渔 05119”轮迅速沉没，12 人失踪，2 人获救。

（二）“珀”轮逃逸行为认定。

根据中国海事调查实验室对“珀”轮 VDR 音频数据中驾驶台人员对话内容的翻译文本，碰撞发生后，值班二副和水手关于碰撞对话的主要内容如下：

约 0348 时，二副：“撞到了吗？”水手：“撞了”。

约 0351 时，水手：“后面情况怎样？”二副：“我还能看见她们。”（根据该轮 VDR 记录的雷达信息，当时另有一艘往西南方向行驶的渔船位于其右正横、距离约 0.13 海里处）水手：“但是撞上了吗？”二副：“可能撞上了”。

约 0352 时，二副：“她为什么转向？”水手：“是啊，所以才会这样”。

约 0353 时，水手：“那艘船简直是在自杀！”二副：“但她们仍然是漂浮着的”。

约 0354 时，二副：“真的撞了吗？”水手：“但是她们还浮着不是吗？”二副：“还浮着”。

约 0356 时，水手：“她们在那里，红色清晰可见...她们还在航行...肉眼可见，刚才越来越远，这会儿越来越近”。二副：“我还以为她会直行，不管怎样，她还浮着”。水手：“我看到她向我们转向，真的撞到了，先生”。二副：“当时可能是她们转向...当我撞到她们的时候，我以为她会直行”。水手：“这就是为什么当

我们在她们俩之间，她冲我们来，还是撞到了”。

约 0358 时，水手：“我还以为她们会被撞毁”。二副：“不，她们还浮着...看这个，她们还在移动。”（据二副询问笔录，当时在 ECDIS 上观察到‘闽晋渔 05119’轮 AIS 信号）

通过对上述谈话内容分析，结合碰撞事实认定，可以得到以下结论：

1.值班水手确定两船发生了碰撞并告知二副；二副也察觉发生了碰撞。

2.在察觉发生碰撞后，“珀”轮值班驾驶船员存在以下主观上未履行职责的行为：

(1)未采取减速/停车及其他一切可用的方法和手段对当时发生的碰撞情况进行核实，仅凭不充分的信息认定对方渔船未被撞毁，因而也未对相碰的船舶和船上人员尽力施救；

(2)未尽可能与相碰的船舶取得联系，将其船舶名称、船籍港、出发港和目的港通知对方，而是直接恢复航向驶离事故现场；

(3)未向船长报告碰撞情况，也未对发生的碰撞情况做相关的记录。

综上所述，“珀”轮值班驾驶船员主观上察觉发生了碰撞，未履行救助义务并直接驶离事故现场，根据交通运输部海事局《水上交通肇事逃逸案件调查处理规定》，调查组认定该轮当班二副及值班水手的上述行为构成肇事逃逸。

（三）两船会遇局面和碰撞态势分析。

1.两船会遇局面分析。

本起事故发生在能见度良好的夜间，根据两船的航行船位电子数据，经电子海图标绘和分析，碰撞事故发生前两船构成交叉相遇局面。具体如下：

（1）0333 时许，两船相距 5.0 海里，CPA 0.05 海里、TCPA 14 分 25 秒。自此时起，两船相对方位基本不变，均保向保速行驶，存在碰撞危险，双方处于交叉相遇局面。“闽晋渔 05119”轮位于“珀”轮右舷，根据《1972 年国际海上避碰规则》第十五条，

“珀”轮为让路船、“闽晋渔 05119”轮为直航船。

(2) 0340 时许，两船距离约 2.6 海里，CPA 为 0.03 海里、TCPA 为 7 分 36 秒。“闽晋渔 05119”轮保向保速行驶，“珀”轮开始使用自动舵向右转向避让“闽晋渔 05119”轮，航向由 0340 时的 041°转至 0341 时 20 秒的 050°。

(3) 0341 时 20 秒，两船相距 2.2 海里，CPA 为 0.06，TCPA 为 6 分钟 18 秒，此时两船进入紧迫局面。“闽晋渔 05119”轮继续保向保速行驶，“珀”轮改用手操舵右舵 5 持续约 30 秒后回正舵，至 0342 时 34 秒把定航向为 057°。

(4) 0344 时许，两船相距 1.23 海里，CPA 为 0.15，TCPA 为 3 分钟 24 秒。“闽晋渔 05119”轮开始向左转向，“珀”轮航向由 057°改为 059°，随后保向保速行驶。

(5) 0346 时许，两船距离 0.4 海里，CPA 为 0.04 海里、TCPA 为 1 分 30 秒，此时两船已构成碰撞紧迫危险局面，“闽晋渔 05119”轮持续左转，“珀”轮采取了右舵 10 的措施向右转向避让，但未能避免碰撞的发生。

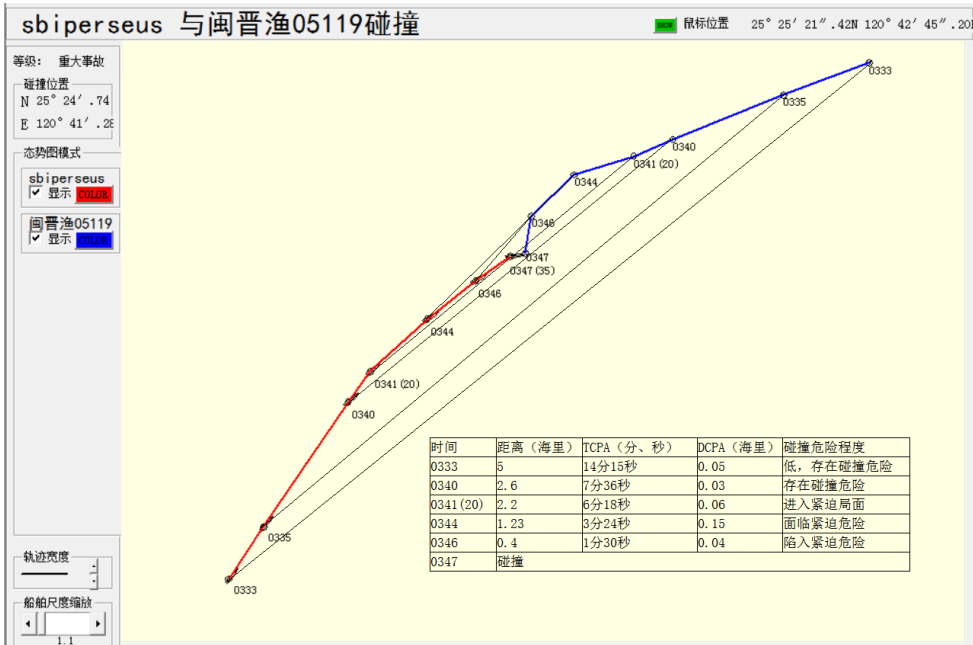


图 10:两船会遇局面分析示意图

2.两船碰撞态势分析。

根据“珀”轮 VDR 记录以及船体勘验资料，碰撞发生时，“珀”轮船艏向约 085°，“珀”轮上的 AIS 显示“闽晋渔 05119”轮船艏向约 151°，结合“闽晋渔 05119”轮获救船员陈述，经计算和分析，两船发生碰撞时，“珀”轮船艏部左侧撞击“闽晋渔 05119”轮右舷（未明部位），碰撞夹角度约在 60°至 70°之间。碰撞时间：2020 年 8 月 30 日 0347 时至 0348 时之间，推定为 0347 时 35 秒。碰撞概位：25°24′.74N，120°41′.28E。

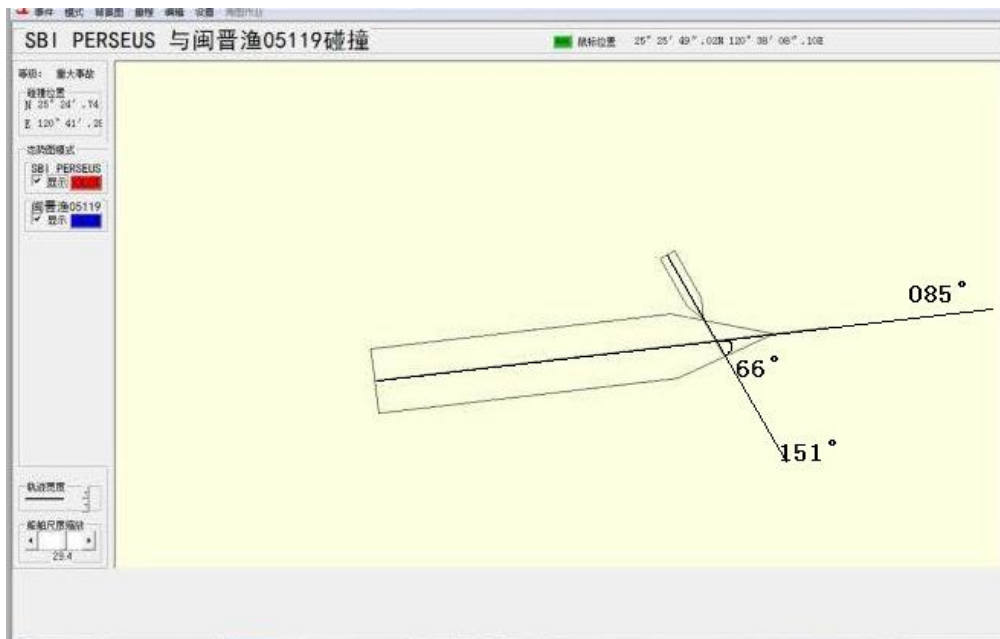


图 11:两船碰撞角度示意图

五、事故经过

经综合分析事故调查依法取得的证据，事故经过整理如下。

（一）“珀”轮。

2020 年 8 月 24 日约 0700 时，“珀”轮从马来西亚甘马挽港开航，空载压载航行，计划驶往上海港中远船厂进坞修船。

8 月 30 日约 0328 时，该轮航行至台湾海峡北部，船位 25°21′.87N，120°38′.58E，航向 041°，航速 11.7 节，船舶航向航速稳定。驾驶台值班人员为二副和 1 名水手，船上 1 台 GPS、1 台 AIS（信号接入电子海图和雷达）、2 部电子海图、2 部雷达（分别置于 12 海里、6 海里档）、2 台 VHF（均守听 16 频道）及航行灯均保持开启，使用自动舵航行。当时该轮右前方有 4 艘

渔船朝西南方向行驶，二副在雷达上对最靠近本船船艏线的渔船（即“闽晋渔 05119”轮）回波进行了物标捕抓，雷达屏幕显示来船 AIS 信息为：船名“闽晋渔 05119”、MMSI 号 412451648、航向 233.5°、航速 10.1 节、CPA0.81 海里、TCPA18 分 54 秒。

约 0333 时，船位 25°22'.64N，120°39'.14E，航向 041°，航速 11.8 节，船舶保向保速航行。此时，“闽晋渔 05119”轮位于本船右舷约 9°、距离约 5.0 海里处，CPA 为 0.04 海里、TCPA 为 14 分 25 秒。

约 0335 时，船位 25°22'.98N，120°39'.39E，航向 041°，航速 11.8 节，船舶继续向保速航行。此时，“闽晋渔 05119”轮位于本船右舷约 9°、距离约 4.4 海里处，CPA 为 0.03 海里、TCPA 为 12 分 36 秒。

约 0340 时，船位 25°23'.79N，120°40'.00E，航向 041°，航速 11.8 节。此时，“闽晋渔 05119”轮位于本船右舷约 10°、距离约 2.6 海里处，CPA 为 0.03 海里、TCPA 为 7 分 36 秒。该轮将自动舵航向设定为 050°，船舶开始朝右偏转，二副对值班水手说：“我们将向右转”。

0341 时 20 秒，船位 25°23'.99N，120°40'.16E，航向 050°，航速 11.6 节，此时，“闽晋渔 05119”轮位于本船右舷约 1°、距离约 2.2 海里处，CPA 为 0.06 海里、TCPA 为 6 分 18 秒，二副下令“右舵 5”，该轮改自动舵为手操舵。

0341 时 48 秒，二副下令“正舵”。

0342 时 34 秒，值班水手告诉二副航向把定在 057°。此时，“闽晋渔 05119”轮位于本船左舷约 8°、距离约 1.77 海里处，CPA 为 0.46 海里、TCPA 为 4 分 42 秒。

约 0344 时，船位 25°24'.33N，120°40'.57E，航向 057°，航速 11.4 节。此时，“闽晋渔 05119”轮位于左舷约 12°、距离约 1.23 海里处，CPA 为 0.15 海里、TCPA 为 3 分 24 秒，二副下令“航向 059°”。

0345 时 33 秒，值班水手对二副说道：“要撞到了！”。

约 0346 时，船位 25°24′.58N，120°40′.92E，航向 059°，航速 11.3 节。此时，“闽晋渔 05119”轮位于本船左舷约 17°、距离约 0.5 海里处，CPA 为 0.04 海里、TCPA 为 1 分 30 秒，二副下令“右舵 10”。

约 0347 时，值班水手连续说道：“哦！她转得更多了”、“她越来越近了”，二副回答：“我们仍在右舵 10”。

0347 时 14 秒，值班水手：“哦！会撞上”。

0347 时 35 秒，船位 25°24′.74N，120°41′.17E，航向 083.3°，航速 10.3 节。“珀”轮在持续转向过程中与“闽晋渔 05119”轮发生碰撞。

约 0348 时，二副问值班水手“撞上了吗？”值班水手回答“撞了”。二副走出驾驶室到右翼船桥查看（据二副称，看见之前发现的渔船灯光在右舷慢速移动），后返回驾驶室下令“正舵”、“左舵 10”。

约 0350 时，“珀”轮雷达显示屏上“闽晋渔 05119”轮 AIS 信号消失。

约 0351 时，值班水手询问二副所观察到的情况，二副告诉值班水手说可能是撞了，但仍能看到渔船。

约 0358 时，值班水手说道：“我还以为她会被撞毁了”，二副说：“不，她仍浮在水面”，随后，观察在电子海图上“闽晋渔 05119”轮 AIS 信号说道：“看这，她还在移动”。

约 0403 时，“珀”轮逐渐调整航向将船位调整至计划航线继续向北航行，电子海图上“闽晋渔 05119”轮 AIS 信号消失。

1102 时，“珀”轮船长收到上海代理的消息，获知本船涉嫌与“闽晋渔 05119”轮发生碰撞，于是要求值班二副回忆相关情况，并着手收集信息。同时，船长决定按原计划驶往上海港。

9 月 1 日，“珀”轮驶抵上海港长兴岛中远船厂前沿锚地。

（二）“闽晋渔 05119”轮。

2020 年 8 月 27 日约 2300 时，“闽晋渔 05119”轮从福建泉州晋江深沪渔港开航，于第二天下午到达位于台湾海峡北部的闽中

渔场捕鱼作业。

8月30日约0200时，收网返航，航向约250°。

约0333时，船位25°26′.00N，120°43′.76E，航向248°，航速10.3节。“珀”轮在该轮左舷约18°、距离5.0海里处。

约0335时，船位25°25′.79N，120°43′.14E，航向246°，航速10.2节。“珀”轮在该轮左舷15°、距离4.4海里处。

约0340时，船位25°25′.50N，120°42′.34E，航向245°，航速10.2节。“珀”轮在该轮左舷14°、距离2.6海里处。

约0342时，船位25°25′.37N，120°42′.00E，航向248°，航速10.5节。“珀”轮在该轮左舷17°、距离2海里处。

约0344时，船位25°25′.27N，120°41′.63E，航向241°，航速10.1节。“珀”轮在该轮左舷15°、距离1.23海里处。此时，该轮开始向左调整航向。

约0346时，船位25°25′.00N，120°41′.32E，航向215°，航速9.7节。“珀”轮在该轮右舷6°、距离0.6海里处。

约0347时，船位25°24′.85N，120°41′.26E，航向200°，航速9.7节。此时，两船距离约0.3海里。

0347时35秒，船位25°24′.76N，120°41′.28E，航向151°，航速8.8节。“闽晋渔05119”轮与“珀”轮发生碰撞，碰撞导致“闽晋渔05119”轮向左迅速翻沉入海，该轮随船的辅助小艇翻扣浮在海面上。

正在船员舱室内睡觉的陈著平和陈国文两人随“闽晋渔05119”轮一起沉入水中后游出水面，并登上翻扣在水面的辅助小艇底部等待救援。

0358时，翻沉的“闽晋渔05769”轮上北斗系统释放沉船事故报警信号。

约0600时，附近过往的“闽晋渔05769”轮将陈著平和陈国文两人救起。

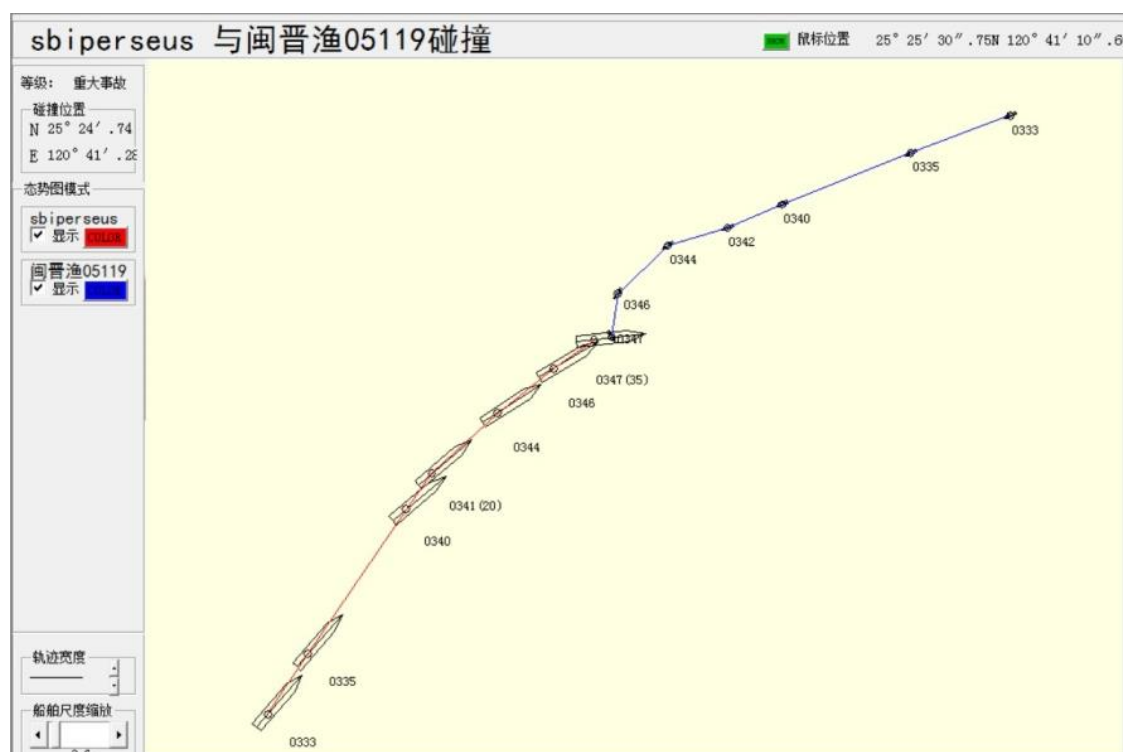


图 12:两船碰撞经过示意图

六、应急处置和搜救情况

2020 年 8 月 30 日 06 时 47 分，福建省海上搜救中心接渔业部门的报警信息后立即启动应急预案开展搜救工作。调派和协调海峡两岸海上搜救力量（包括专业救助船舶、救助直升飞机、执法船艇、军舰以及过往商船和附近渔船）对事故海域以及根据福建省海洋预报台推算落水人员漂移轨迹的周边海域进行大规模搜救行动。大规模搜救行动持续至 9 月 4 日 1200 时。截至本报告完成之日，未发现“闽晋渔 05119”轮及该轮失踪人员。福建省海上搜救中心于 9 月 3 日组织专家对本起事故失踪人员的搜救工作进行评估，专家们一致认为“失踪人员在海面生存的可能性较小，并且根据获救船员陈述和碰撞后渔船迅速沉没的情况，随船沉没人员在该沉船深度（70 米以上）已经无生存可能”。随后，由大规模搜救转入常态化搜救，并配合地方政府做好家属安抚、理赔等善后处置工作。

七、事故损失情况

“闽晋渔 05119”轮船舶沉没， 12 人失踪；“珀”轮左舷从球

鼻艏往后至首尖舱后舱壁有多处擦痕，擦痕局部轻微凹陷。

八、事故原因分析

（一）事故原因分析基础。

1.本起事故适用《1972 年国际海上避碰规则》以及《中华人民共和国海上交通安全法》等有关法律、法规的规定。

2.本起事故发生前，当事两船构成交叉相遇局面。约 0333 时，两船在相距 5 海里时已构成碰撞危险局面。约 0341 时，两船构成紧迫局面。

（二）直接原因。

当事两船均为在航机动船舶，在能见度良好情况下，两船在台湾海峡海域航行时交叉相遇。双方均未严格遵守《1972 年国际海上避碰规则》的相关规定，是导致本起碰撞事故发生的直接原因。

1.“珀”轮的过失。

（1）未积极履行让路船义务。

“珀”轮作为交叉相遇局面中的让路船，在两船构成碰撞危险局面后，未能及早地采取大幅度的让路行动，是导致两船相互接近并构成紧迫局面的主要原因。直至 0340 时，两船距离约 2.6 海里，CPA 为 0.03 海里、TCPA 为 7 分 36 秒时，该轮才开始使用自动舵小角度向右转向避让，随后改用手动舵操“右舵 5°”持续约 30 秒后回正舵。该轮航向的一连串小改变，不能确保他船用视觉或雷达观测时容易察觉到，也不能确保本船宽裕地让清他船。

（2）未正确判断碰撞危险。

0342 时，“珀”轮航向转至 057° 后，两船相距约 1.77 海里，CPA 为 0.46 海里、TCPA 为 4 分 42 秒，该轮值班驾驶员认为“闽晋渔 05119”轮已过本船船首，随即把定航向。未能通过雷达和肉眼对“闽晋渔 05119”轮方位变化保持持续观测和判断，未充分考虑到以较小的 CPA 驶近他船时存在的碰撞危险，也未采取积极的避让行动增大两船的 CPA。

(3)未以安全航速行驶。

“珀”轮在事故发生前一直保持约 11.8 节的速度全速航行。直至 0346 时(碰撞前约 1 分钟),值班二副发现“闽晋渔 05119”轮与本船构成紧迫危险后,未采取适当而有效的行动,仅采取“右舵 10°”向右转向避让,未采取减速、停车或倒车等措施以确保在适合当时环境和情况的距离以内把船停住。

(4)未使用操纵和警告声光信号。

“珀”轮与“闽晋渔 05119”轮相互驶近直至碰撞的过程中,值班二副在无法了解他船的意图或行动,或者怀疑他船是否正在采取足够的行动以避免碰撞时,未使用号笛鸣放至少五声短而急的声号以表示这种怀疑以及对他船发出警告信号。根据“珀”轮 VDR 数据有关该轮驾驶台录音记录,无证据表明该轮在与“闽晋渔 05119”轮的避让过程中使用过号笛等声号。

(5)未履行救助义务,肇事后逃逸。

“珀”轮值班驾驶船员主观上察觉发生了碰撞,未履行救助义务而直接驶离事故现场。

2. “闽晋渔 05119”轮的过失。

“闽晋渔 05119”轮驾驶台值班船员在事故中均失踪,根据该轮北斗系统记录以及“珀”轮 VDR 数据中有关“闽晋渔 05119”轮的动态信息分析,该轮存在以下过失:

(1)未采取正确的避让行动。

在两船构成交叉相遇局面的碰撞危险时,作为直航船,该轮航迹显示其最初保向保速,但在两船形成紧迫局面后,其对本船左舷的“珀”轮采取向左转向的行动,从而导致两船避让行动的不协调,从而导致事故的发生。

(2)未正确判断碰撞危险。

从事故经过来分析,可以推定该轮驾驶值班船员未能对当时局面和碰撞危险作出正确判断。

(3)未以安全航速行驶。

碰撞发生前,该轮运动速度没有发生明显变化,一直保持约

10 节的速度航行，可以推定：该轮在避让过程中未采取减速、停车或倒车等措施，未能确保避让行动适当而有效并能在适合当时环境和情况的距离以内把船停住。

（三）间接原因。

1. “珀”轮值班驾驶人员未遵守船长常规命令要求，未规范履行航行值班职责。

“珀”轮所属公司安全管理体系要求值班驾驶员执行船长常规命令，有疑问时通知船长，在采取避让行动时要遵守《1972 年国际海上避碰规则》并核实避让行动的效果。“珀”轮船长常规命令要求：在沿海水域航行要始终保持与目标船 CPA 在 1 海里以上、TCPA 在 15 分钟以上。值班二副在指挥本船与“闽晋渔 05119”轮的避让过程中未遵守船长常规命令要求，在紧急情况时也未通知船长。

2. “闽晋渔 05119”轮驾驶船员配备不足。

调查组无法核实事发当时该轮由谁在驾驶台值班。由于该轮本航次职务船员配备不满足《中华人民共和国渔业船员管理办法》规定的最低配员标准，驾驶船员缺少助理船副 1 名，客观上可能导致该轮因驾驶船员配备不足而疲劳驾驶或由普通船员替代驾驶。

3. 当事两船在避让过程中未进行有效沟通和提醒。

根据“珀”轮 VDR 记录的有关该轮驾驶台录音，碰撞发生前，无证据表明两船进行过有效沟通和提醒。

九、责任认定

（一）不安全行为分析。

1. “珀”轮。

“珀”轮在本起事故中存在未积极履行让路船义务、未正确判断碰撞危险、未以安全航速行驶、未使用操纵和警告声光信号、未履行救助义务、肇事逃逸、未遵守船长常规命令要求，未规范履行航行值班职责等不安全行为，违反《1972 年国际海上避碰规则》第六条、第七条第 1 款、第八条第 5 款、第十六条、第三

十四条第4款规定；违反《海员培训、发证和值班规则》（STCW规则）第A-VIII/2节第40条规定；违反《中华人民共和国海上交通安全法》第三十七条规定；背离该轮所属公司安全管理体系相关要求。

2. “闽晋渔 05119” 轮。

“闽晋渔 05119”轮在本起事故中存在未采取正确的避让行动、未正确判断碰撞危险、未以安全航速行驶、船员配备不足等不安全行为，违反《1972 年国际海上避碰规则》第六条、第七条第1款、第8条第5款、第十七条第3款规定；违反《中华人民共和国渔业船员管理办法》第十七条规定。

（二）责任认定。

综上所述，本起事故是两船互有过失的海上交通事故责任事故。“珀”轮承担本起事故的主要责任，“珀”轮值班二副和水手是事故的直接责任人；“闽晋渔 05119”轮承担本起事故的次要责任。

十、调查发现的其他问题

（一）“闽晋渔 05119”轮船舶所有人陈小玲与陈代钦私下签订《船舶权属协议》，将获批的渔船工具指标私自转让给陈代钦。涉嫌违反《渔业捕捞许可管理规定》相关规定。

（二）“闽晋渔 05119”轮沉没后，调查组在查询相关岸基 AIS 系统时，发现在闽浙沿海海域仍时有“MIN JIN YU 05119”轮(MMSI:412451648)的 AIS 船位信息显示，说明该轮船名和 MMSI 码被套用。

十一、处理建议

（一）建议福建海事局将“珀”轮及其事故直接责任人在本起事故中涉嫌构成交通肇事罪的调查情况移送司法机关处理。

（二）建议福建海事局对“珀”轮及其直接责任人在本起事故中涉嫌违反海事行政管理秩序的行为依法实施行政处罚，并将事故调查情况通报船员派遣国政府和船旗国政府主管机关。

（三）建议泉州渔业监督机构对“闽晋渔 05119”轮在本起

事故中涉嫌违反《中华人民共和国渔业船员管理办法》规定的行为依法实施行政处罚。

(四) 建议渔业主管部门对“闽晋渔 05119”轮船舶所有人陈小玲、实际控制人陈代钦涉嫌违反《渔业捕捞许可管理规定》的行为进一步依法调查处理。

十二、安全管理建议

(一) Optimum Marine Management Ltd.公司应加强对所属船舶安全管理体系运行的监控,确保航行规定和船长常规命令能够有效执行;加强对所属船舶驾驶船员的航海技术业务培训,确保所有履行航行值班的驾驶船员严格遵守《1972 年国际海上避碰规则》、《海员培训、发证和值班规则》,积极履行救助义务,提高船员法律意识、安全意识和责任意识,保证航行安全,坚决杜绝肇事逃逸行为的发生。

(二) 建议晋江市人民政府加强对渔业船舶安全隐患治理,狠抓渔业船舶安全生产主体责任落实,督促渔船船主及从业人员认真吸取事故教训,严格遵守渔业水上交通安全相关规定,加强对渔船驾驶船员的航海技术业务培训,尤其应注重渔船与商船会遇时避碰知识的培训,确保渔船驾驶船员掌握《1972 年国际海上避碰规则》和避让技能,规范航行值班和船舶配员,防止类似事故发生。

(三) 建议渔业主管部门和渔港监督机构加强对渔业船舶规范使用 AIS 设备的监督检查,采取有效措施,严肃治理套用渔船船名和 MMSI 码的违法船舶和网位仪,维护海上交通环境和秩序。

十三、报告附件

- 1.事故调查组成员名单;
- 2.“SBI PERSEUS”轮主要船舶证书清单;
- 3.“闽晋渔 05119”轮主要船舶证书清单;
- 4.“SBI PERSEUS”轮船员名单;
- 5.“闽晋渔 05119”轮船员名单。

附件 1：事故调查组成员名单

海安全函〔2020〕868 号

**中华人民共和国海事局关于
成立福建 8·30 “SBI PERESEUS” 轮与 “闽晋渔
05119” 轮碰撞事故调查组的通知**

福建海事局：

2020年8月30日0400时许，福建籍渔船“闽晋渔05119”轮与利比亚籍散货船“SBI PERESEUS”轮在台湾海峡发生碰撞事故，事故造成“闽晋渔05119”轮沉没，12人失踪，构成重大水上交通事故。

为及时开展事故调查工作，查明事故经过和原因，经研究，我局决定成立福建“8·30”“SBI PERESEUS”轮与“闽晋渔05119”轮碰撞事故调查组，调查组组成如下：

组 长：

杨新宅 中国海事局 高级海事调查官

副组长：

宋剑华 福建海事局 高级海事调查官

许吉翔 中国海事局 高级海事调查官

组 员:

吴延国 中国海事局 高级海事调查官

刘振东 中国海事局 中级海事调查官

李高良 福建海事局 中级海事调查官

林 武 福建海事局 中级海事调查官

高祥霖 平潭海事局 助理海事调查官

沈茂镇 平潭海事局 高级海事调查官

林国潮 平潭海事局 中级海事调查官

朱明德 泉州海事局 高级海事调查官

柳明峰 泉州海事局 中级海事调查官

陈瑞林 泉州海事局 中级海事调查官

陈燕敬 泉州海事局 中级海事调查官

杨卫东 崇明海事局 中级海事调查官

请调查组尽快开展事故调查工作。

中华人民共和国海事局

2020年9月2日

附件 2：“SBI PERSEUS”轮主要船舶证书清单

证书名称	签发机关	签发日期	有效期至
登记证书	利比里亚海事管理部门	2016-07-01	--
最低安全配员证书	利比里亚海事管理部门	2016-12-02	--
符合证明	美国船籍社	2020-03-18	2025-03.18
安全管理证书	利比里亚海事管理部门	2017-01-01	2021-07-09
无线电安全证书	DNV GL	2017.12.08	2021-02-04
设备安全证书	DNV GL	2017.12.08	2021-02-04
入级证书	DNV GL	2018-10-15	2021-02-04
构造安全证书	DNV GL	2017.12.08	2021-02-04
无线电安全证书	DNV GL	2017.12.08	2021-02-04

附件 3：“闽晋渔 05119”轮主要船舶证书清单

证书名称	签发机关	签发日期	有效期至
渔业船舶所有权 登记证书	中华人民共和国晋江 渔港监督	2017-08-10	--
渔业船舶国籍 登记证书	中华人民共和国晋江 渔港监督	2017-08-10	2022-08-08
渔业船舶检验证书	中华人民共和国泉州 渔业船舶检验局	2017-08-08	2021-08-07
渔业捕捞许可证	福建省海洋与渔业厅	2017-08-14	2022-08-13

附件 4：“SBI PERSEUS” 轮船员名单

IMO CREW LIST												
			☒ Arrival		☐ Departure				Page No		1	
1. Name of ship			2. Port of Arrival/Departure		3. Date of Arrival/Departure		4. Flag State of ship		5. Port of Arrival/Departure			
SUB PERSEUS			SHANGHAI, CHINA				LIBERIA		KEMAMAN, MALAYSIA			
6. No	7. Family name, Given names, Middle names	8. Sex	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth	12. Identity document		13. Identity document		Date joined	Place joined	
						Passport No.	Exp. Date	Seaman's BK No.	Exp. Date			
1	LIGAN REYNALDO AMAZON	M	MASTER	FILIPINO	11 Feb 1960	DUMALINAO ZAM OS	P951251A	14-Dec-28	C1437105	08 Mar 2023	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
2	GUETA MARK ANTHONY ANDENA	M	CH.OFF	FILIPINO	08 Jun 1985	MANILA	P8005526A	18-Sep-28	C1251073	19 May 2023	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
3	LAMBONAO KESIE JIM GILUANO	M	2ND OFF	FILIPINO	16 Apr 1991	SURIGAO CITY	P1835594B	02-Jun-29	C1313510	27 May 2023	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
4	SABJON NICK HILLARDO CAMBRONERO	M	3RD OFF	FILIPINO	22 Jan 1988	LEON ILOILO	P3450418A	15-Jun-22	C1353941	17 Aug 2023	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
5	LARIOSA ELDRIUGE VIDAL	M	CH. ENGR.	FILIPINO	01 Mar 1979	QUIRINO ISABELA	P9723547A	23-Oct-21	C0935854	19 Oct 2025	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
6	FLORES JAYSON CAPARAS	M	2ND ENGR.	FILIPINO	17 Nov 1983	MANILA	P1360155B	03-Apr-29	C1201462	05 Jan 2023	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
7	ENSENDENCIA RSEASS KING SURITA	M	3RD ENGR	FILIPINO	18 Jan 1991	LILOY ZAM DN	P5073511B	08-Mar-30	A0330534	11 Jun 2020	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
8	HERMANO MARCELLINUS KRISTOFER RELL	M	E/CDT	FILIPINO	06 Apr 1988	MANILA	P1456183A	03-Jan-22	C1020714	27 Mar 2027	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
9	PERALTA ARIEL OCARIZA	M	ELECT.	FILIPINO	08 Oct 1983	TAMBULIG ZAM DS	P5010444A	28-Jan-28	C0893481	17 Aug 2020	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
10	CAMIRING ARVIN DEMABILDO	M	BSN	FILIPINO	19 Apr 1976	BACOLOD CITY	P2355953A	17-Mar-22	C1155645	08 Apr 2023	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
11	ARNAIZ FRANCIS LIM	M	AB	FILIPINO	12 Sep 1978	HINGARAN NEG OC	P4541521B	25-Feb-30	C1323208	14 Aug 2025	7-Aug-23	MALE, MALDIVES
12	QUEVADA J.C. ARMONIC ANOSO	M	AB	FILIPINO	13 Dec 1987	TAYABAS QUEZON	P3452533A	20-Jun-22	C0829583	25 May 2027	4-Feb-20	TAMPA FL, USA
13	ACHACOSO CLAUDITO GALOS	M	AB	FILIPINO	07 Feb 1978	DUERO BOHOL	P0348919A	22-Jul-28	C1369943	05 Aug 2023	4-Feb-20	TAMPA FL, USA
14	ESTABLECIDA JAICO ANDES	M	OS	FILIPINO	30 Oct 1994	BACODR CAVITE	P1723503A	23-Jan-22	C1458594	15 Jan 2020	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
15	BARRIENTOS EDUARD ALINDAY	M	OS	FILIPINO	22 Mar 1997	IILIGAN CITY	P4373709B	10-Jan-30	C1529549	04 Jan 2030	5-Mar-23	CRISTOBAL PANAMA
16	GORNE ENRIQUE MAUREL	M	FTR	FILIPINO	29 Jun 1974	MACROHON SO LITE	P3935211B	21-Nov-29	C1321366	17 Aug 2023	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
17	CUETO JHAYAN DIEGO	M	OILER	FILIPINO	12 Jun 1996	CANDELARIA OZN	P3853787B	15-Nov-29	C1458020	06 Dec 2023	7-Aug-20	MALE, MALDIVES
18	PIAD RUSSTOM SUBIBI	M	OILER	FILIPINO	02 May 1992	DUMANGAS ILOILO	P4585593D	27-Jan-30	C1341832	11 Jun 2023	21-May-19	MALE, MALDIVES
19	OGATIS PETER HARRIS ALVAREZ	M	C/COOK	FILIPINO	22 Jul 1972	LEBAK'S KUDARAT	P7198443A	16-May-26	C0841750	10 May 2021	6-Aug-19	TAMPA FL, USA
20	LOPEZ EDILBERTO JR. GELLACONE	M	MSN	FILIPINO	04 Mar 1989	ALORQUINSAN CEBU	P4050131A	08-Oct-22	C1310243	19 Mar 2020	7-Aug-20	MALE, MALDIVES

14. Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer

No crew member onboard are employed under minimum age of eighteen years old

LIBERIA
CAPT. REYNALDO AMAZON
MASTER

附件 5：“闽晋渔 05119” 轮船员名单

闽晋渔05119船员名单

姓名	身份证	职务	证书编号	籍贯	是否获救
陈代钦	350582	一级船长	35058219730331X459	晋江深沪	否
胡小兵	421125	一级船副	421125197207147399	湖北浠水	否
陈亚小	350582	普通船员	35058219730409X429	晋江深沪	否
陈代挺	350882	普通船员	35058219840102X449	晋江深沪	否
李明彬	350521	普通船员	35052119670212X607	泉州惠安	否
林斗辉	350426	普通船员	已于5月6日至5月9日 完成普通船员证书培 训	三明尤溪	否
杨秀国	522121	普通船员	5221211974091748X9	贵州遵义	否
廖忠新	522121	普通船员	52212119900719X379	贵州遵义	否
施稳定	350582	普通船员	35058219790621X479	晋江深沪	否
刘成煊	350426	普通船员	350426197408095689	三明尤溪	否
刘春弟	350426	普通船员	350426197501295657	三明尤溪	否
刘胜忠	522324	普通船员	522324199312104579	贵州晴隆	否
陈著平	350582	普通船员	35058219681003X445	晋江深沪	是
陈国文	350321	普通船员	350321196705213349	莆田南日	是