

湛江“10·13”“顺安 66”轮 自沉事故调查报告

编制单位：广东海事局

编制时间：2021 年 5 月 24 日

单位地址：广州市海珠区怡乐路 47 号

联系方式：020-89098225

简 介

2020年10月13日约1540时，安庆顺安海运有限公司所属钢质多用途船“顺安66”轮，从广西钦州载运约4900吨海砂驶往广东江门新会途中，在广东省湛江市徐闻县罗斗沙西南水域4.8海里处抛锚防台，船舶受风浪影响进水右倾后坐沉（沉没概位：20° 19.155' N/110° 30.601' E）。事故造成10名船员全部落水，其中5人获救、2人死亡、3人失踪，构成较大等级水上交通事故。

广东海事局依法成立事故调查组对该事故进行调查处理，调查组通过对“顺安66”轮5名获救船员、船舶所有人及相关管理人员、承租人，以及事发前一航次离船的轮机长等相关人员进行了询问调查，复印船公司、船舶和船员相关证书，调取了事故船舶的AIS数据和沉船初步探摸报告等方式获取相关证据材料。

调查认定，本次事故是一起因船舶实际经营人违法经营水路运输，船公司未落实安全管理责任，船舶装货后未平舱，货舱不能保持风雨密，船长在开航前未制订航行计划，未接收气象报告，在船舶遭遇大风浪后船长指挥不当，导致船舶沉没、5人死亡失踪的责任事故，“顺安66”轮应承担事故全部责任，安庆顺安海运有限公司和实际经营人负有管理责任，船长刘某彭、实际经营管理人徐某军、安庆顺安海运有限公司总经理李某勤是事故责任人。

目 录

一、事故简况	5
二、专业术语和标准用语标示	5
三、事故调查取证情况	5
四、船舶、船员及船公司情况	6
(一) 船舶情况	6
(二) 船员概况	8
(三) 船公司管理及船舶经营情况	10
五、气象海况及通航环境情况	13
(一) 气象海况	13
(二) 通航环境情况	15
六、重要事故因素认定	16
(一) 船舶沉没时间	16
(二) 船舶沉没地点	16
(三) 货舱盖情况	17
(四) 气象信息接收情况	18
七、事故经过	18
八、事故搜救情况	21
九、事故损失情况	22
十、事故原因分析	23
(一) 船舶沉没原因	23

(二) 事故原因	23
十一、责任认定	25
(一) 不安全行为	25
(二) 责任认定	26
十二、调查发现的其他违法行为	26
十三、安全管理建议和处理建议	27
(一) 安全管理建议	27
(二) 处理意见	28
十四、附件	29

一、事故简况

2020 年 10 月 13 日约 1540 时，安庆顺安海运有限公司所属钢质多用途船“顺安 66”轮从广西钦州装载约 4900 吨海砂，驶往广东江门新会途中，在广东省湛江市徐闻县罗斗沙西南水域 4.8 海里处抛锚防台，船舶受风浪影响进水右倾后坐沉（沉没概位：20° 19.155′ N/110° 30.601′ E），船上 10 名船员全部落水，其中 5 人获救、2 人死亡、3 人失踪，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;

SMC: Safety Management Certificate, 安全管理证书;

VHF: Very High Frequency, 甚高频;

VTs: Vessel Traffic Service, 船舶交通管理中心。

三、事故调查取证情况

事故发生后，广东海事局成立事故调查组，调查组依据《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》等法律、规章的规定，对“顺安 66”轮 5 名获救船员、船舶所有人及公司管理人员、承租人，以及事发前一航次离船的轮机长等相关人员进行了询问调查，复印了船公司、船

舶和船员相关证书，调取了事故船舶 AIS 数据和沉船探摸报告等证据材料（事故主要证据材料清单见附件 3）。

四、船舶、船员及船公司情况

（一）船舶情况

1. 船舶概况

表 1：“顺安 66”轮船船资料

船名	顺安 66	船籍港	安庆
船舶种类	多用途船	航区	近海
船舶识别号	CN200329	船体材料	钢质
舵的数量	1	主机数量	1
总吨	2998	净吨	1679
船长	93.24 米	船宽	14.80 米
型深	7.20 米	主机总功率	1471KW
参考载货量	4910 吨	满载吃水	5.70 米
货舱数量	2	货舱盖形式	卷筒式钢质风雨密，加盖帆布压条固定以增加密封性
船舶建造厂	温岭市永发船舶修造有限公司		
船舶建成日期	2004 年 7 月 28 日		

船舶所有人	安庆顺安海运有限公司
所有人地址	安庆市沿江中路 14 号水狮营综合楼



图 1：“顺安 66”轮

2. 船舶检验及发证情况

该轮最近一次船舶检验是 2020 年 7 月 15 日由安徽省船舶检验局（江淮）在舟山港完成的年度检验，于 2020 年 7 月 27 日签发的《海上货船适航证书》，准予该轮在近海航区作为多用途船使用，有效期至 2021 年 7 月 27 日。

该轮《船舶国籍证书》《船舶最低安全配员证书》由安庆海事局于 2018 年 2 月 28 日签发，有效期自 2018 年 2 月 28 日至 2023 年 2 月 27 日。该轮的《船舶营业运输证》有效期至 2021 年 5 月 31 日。该轮 SMC 有效期自 2019 年 3 月 26 日至 2024 年 3 月 25 日，证书有效。

3. 安全检查情况

该轮最近一次船舶安全检查于 2020 年 4 月 11 日在江苏太仓港实施，共发现 18 项缺陷，其中缺陷代码“30”2 项，缺陷内容分别为“左舷救生艇艇机无法启动”和“检查时船长反馈船上无体系文件，被找到后，船长不知道指定人员是谁，船上未见体系运行、监控的相关记录”；缺陷代码“17”的 15 项，缺陷代码“03”的 1 项，内容为“自 2020 年 3 月 14 日起未按规定开展开航前自查”。2020 年 4 月 15 日经太仓海事局璜泾海事处复查合格，18 项缺陷均已完成整改。

4. 沉船舱盖探摸情况

安庆顺安海运有限公司委托正力海洋工程有限公司于 2020 年 10 月 20 日至 21 日对沉船进行了探摸。根据正力海洋工程有限公司出具的《“顺安 66”沉船探摸报告》，货舱舱盖板基本处于一端搭在舱口上、一端在舱口内。

（二）船员概况

“顺安 66”船船员全部由租船人徐某军聘请。根据该轮船最低安全配员证书，该轮最低安全配员为船长、大副、三副各 1 名，值班水手 2 名，轮机长、大管轮、三管轮各 1 名，值班机工 3 名，共计 11 人。事发航次实际配员为 10 人，其中 5 人未持有合格证书，缺少配员 6 人。事发航次船员情况：

船长：刘某彭，男，36 岁，持有枣庄市地方海事局签发的内河三类船长适任证书，证书号码：3203211984****3036，有效

期至 2026 年 3 月 4 日，于 2020 年 8 月 27 日在舟山上船任职，9 月 2 日开始接任船长，事发航次是第一次驾船到琼州海峡周围水域。事故航次与水手郑某值 0700-1100 时和 1900-2300 时的班。

大副：郑某军，男，36 岁，持有铜陵市港航(地方海事)管理局签发的内河二类船长适任证书，证书号码：3704811984****0616，有效期至 2021 年 4 月 19 日，于 2020 年 8 月 27 日在舟山上船任职二副，10 月 2 日接任大副，事故航次与水手韩某亮值 0300-0700 时和 1500-1900 时的班。

二副：宋某利，男，50 岁，持有安徽省芜湖市地方海事局签发的内河船员服务簿，证书号码：3402241970****0037，于 2020 年 10 月 3 日到该轮任职二副，事故航次与水手郑某忠一起值 1100-1500 时和 2300-0300 时的班。

值班水手：郑某忠，男，57 岁，持有舟山海事局签发的沿海航区 500 总吨及以上值班水手适任证书，证书号码：BHB145201***796，有效期至 2028 年 5 月 17 日，于 2020 年 1 月 26 日到该轮任职水手，事故航次与二副一起值 1100-1500 和 2300-0300 时的班，事故中死亡。

值班水手：韩某亮，男，25 岁，持有青岛海事局签发的沿海航区 500 总吨及以上值班水手适任证书，证书号码：BEJ145201***704，有效期至 2060 年 7 月 15 日，于 2020 年 8 月 11 日开始在该轮任职水手，事故航次与大副郑某军值 0300-0700 时和 1500-1900 时的班，事故中失踪。

值班水手：郑某，男，18岁，未持有基本安全培训合格证、船员服务簿及适任证书，于2020年10月2日到该轮任职水手，事故航次与船长刘某彭值0700-1100时和1900-2300时的班。

二管轮：张某，男，32岁，持有连云港海事局签发的沿海航区750至3000千瓦二管轮适任证书，证书号码：BFA223201***538，有效期至2024年3月25日于2020年8月10日到该轮任职二管轮，事故中失踪。

机工：黄某聪，男，45岁，持有舟山海事局签发的沿海航区750千瓦以上值班机工适任证书，证书号码：BHB245202***678，有效期至2040年3月3日，于2020年4月11日到该轮任职机工，事故中失踪。

机工：车某有，男，51岁，持有舟山海事局签发的沿海航区750千瓦及以上值班机工适任证书，证书号码：BHB245201***095，有效期至2034年3月10日，于2020年8月10日到该轮任职机工，事故中死亡。

大厨：练某国，男，54岁，未持有基本安全培训合格证、船员服务簿及适任证书，于2020年10月2日到该轮任职大厨。

（三）船公司管理及船舶经营情况

1. 公司概况

船舶所有人安庆顺安海运有限公司，成立于2008年6月11日，主要经营国内沿海及长江中下游普通货物运输。该公司设有总经理（李某勤）、指定人员（法定代表人李某俭兼任），下设

体系办（主任梁某）等部门，机务主管由总经理李某勤兼任，海务主管赵某宏。公司管理架构如下图。

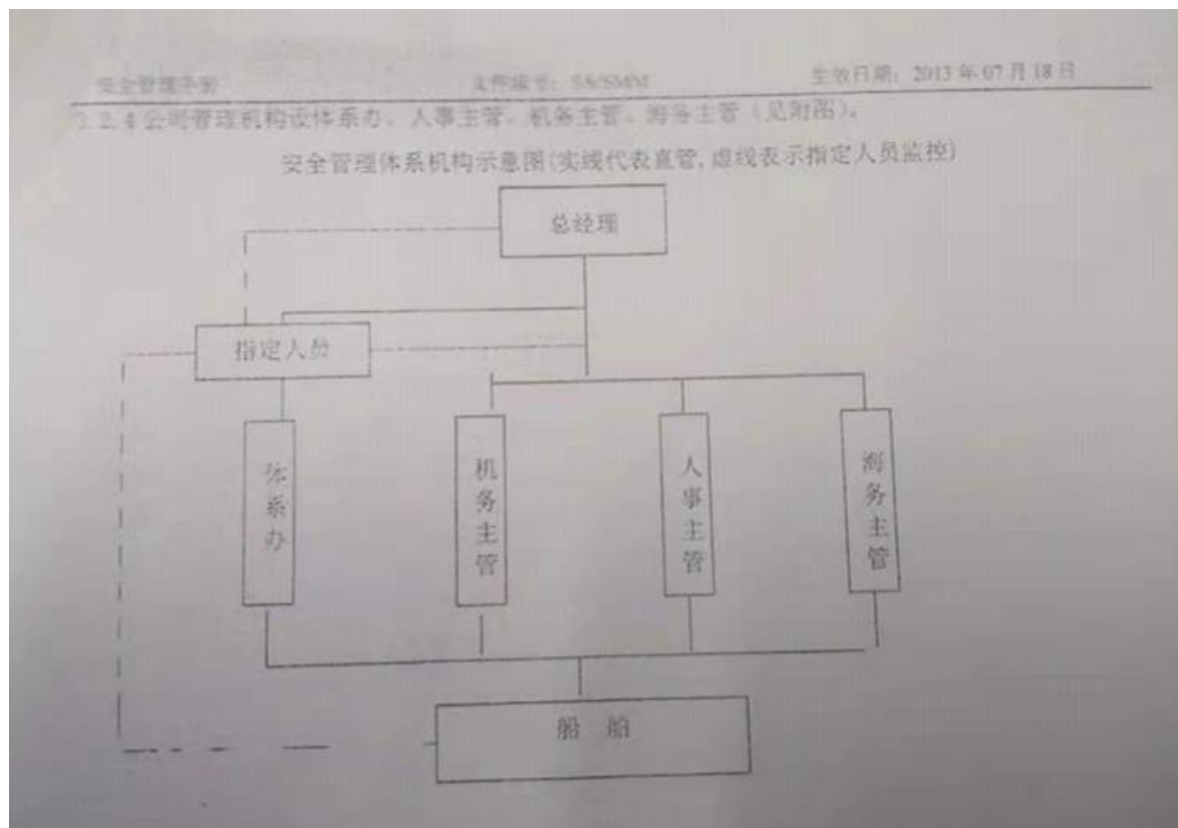


图 2：公司管理架构图

公司现有 12 艘船舶，其中运输船舶 8 艘，工程船 4 艘，运输船舶中纳入体系管理有包括“顺安 66”轮在内的 4 艘船舶。

公司《水路运输许可证》编号：交皖 XK0045，有效期从 2017 年 10 月 17 日到 2022 年 6 月 30 日。经营范围：国内沿海普通货物运输。

公司《营业执照》签发日期：2017 年 7 月 25 日，营业期限：长期，法定代表人：李某俭，经营范围：国内沿海及长江中下游普通货物运输。

公司《符合证明》有效期自 2019 年 03 月 3 日至 2024 年 3 月 2 日，2020 年 5 月 7 日至 5 月 8 日，对公司实施了第 1 次年度审核与签注、附加审核与发证（中国籍散货船&中国籍其他货船），开具 13 项一般不符合项。年度审核于 2020 年 5 月 21 日完成，证书有效。

“顺安 66”轮持有安庆海事局于 2019 年 1 月 22 日签发的《安全管理证书》，证书有效期自 2019 年 3 月 26 日至 2024 年 3 月 25 日。

据安庆顺安海运有限公司指定人员李某俭陈述，其每个月在公司上班 10 天左右，并非全职做指定人员，其没有做过船员，没有在航运公司工作的经历，且其对体系管理基础知识、指定人员岗位职责不熟悉。

安庆顺安海运有限公司作为“顺安 66”轮的管理公司，对该轮的安全管理不到位，不掌握该轮船上船员情况，没有对船长和轮机长进行上船前熟悉体系培训，没有保持船岸间日常联系，公司《船舶动态表》根据船讯网查询船舶轨迹记录，而“顺安 66”轮经常按照装货或卸货联系人的要求关闭 AIS，公司经常会出现船讯网查询不到船舶动态的情况。

2. 船舶经营情况

该轮经营人为安庆顺安海运有限公司，自 2017 年 8 月 20 日起，安庆顺安海运有限公司分别以每年 145 万、190 万、185 万元的价格光船出租给徐某军经营，安庆顺安海运有限公司与徐某

军每年签订一次《船舶光租合同》，但没有进行光租登记，最近一次光租合同于 2019 年 8 月 26 日签订，合同有效期至 2020 年 8 月 30 日，该合同期满后，由于原合同约定的租金支付方式存在异议，新合同尚未拟好，新的合同尚未签订，口头约定徐某军继续按照原合同约定租用“顺安 66”轮，该轮实际仍由徐某军经营。根据《船舶光租合同》，双方约定徐某军独立承担《中华人民共和国航运公司与防污染管理规定》所有有关安全与防污染的责任和义务，在不妨碍船长履行其职责并独立行使其权力的前提下，安庆顺安海运有限公司对处理涉及安全与防污染的事务具有最终决定权。

租船人徐某军陈述，其将“顺安 66”轮交给货代林某钦直接调度，之前基本都是在国内南北线营运，最近 6 个航次开始载运海砂。

“顺安 66”轮船长刘某彭陈述，事故航次其接到租船人徐某军安排的货主代表林某钦弟弟的电话，指令该轮驶往钦州装砂，并要求“顺安 66”轮仅在通过琼州海峡期间开启 AIS，其他时间一律关闭。这是该轮第一次到广西钦州载运海砂，卸货港为广东江门新会。

综上，事故期间，徐某军为该轮的实际经营人。

五、气象海况及通航环境情况

（一）气象海况

1. 湛江市气象局 2020 年 10 月 13 日 10 时发布海洋天气预报，今天白天到夜间，阳江到湛江港口海面、雷州半岛东部海面：暴雨，东北风转东南风 7 到 8 级，阵风 9 级，视程 6 到 19 公里；雷州半岛东西部海面：大雨，东北风 8 级，阵风 9 到 10 级，视程 7 到 25 公里；琼州海峡海面：大雨，东北风转东南风 8 到 9 级，阵风 10 级，视程 10 到 20 公里。

湛江市自然资源局 2020 年 10 月 13 日 06 时发布未来 24 小时海浪预报（有效时间：今天 08 时—明天 08 时），今天（13 日）白天到夜间，湛江附近海面：浪高 1.0 到 2.3 米。

2. 船长陈述，事故发生时阴天，东北风约 8 级，浪高 2-3 米，能见度 1500 米左右；二副陈述，事发前起风，大概 8 级左右。

3. 事发当天参与搜救的“南海救 102”船反映，事发水域当晚阵风 12-13 级。

综上所述，事发时，东北风约 8 级，阵风约 10 级，浪高 2-3 米。

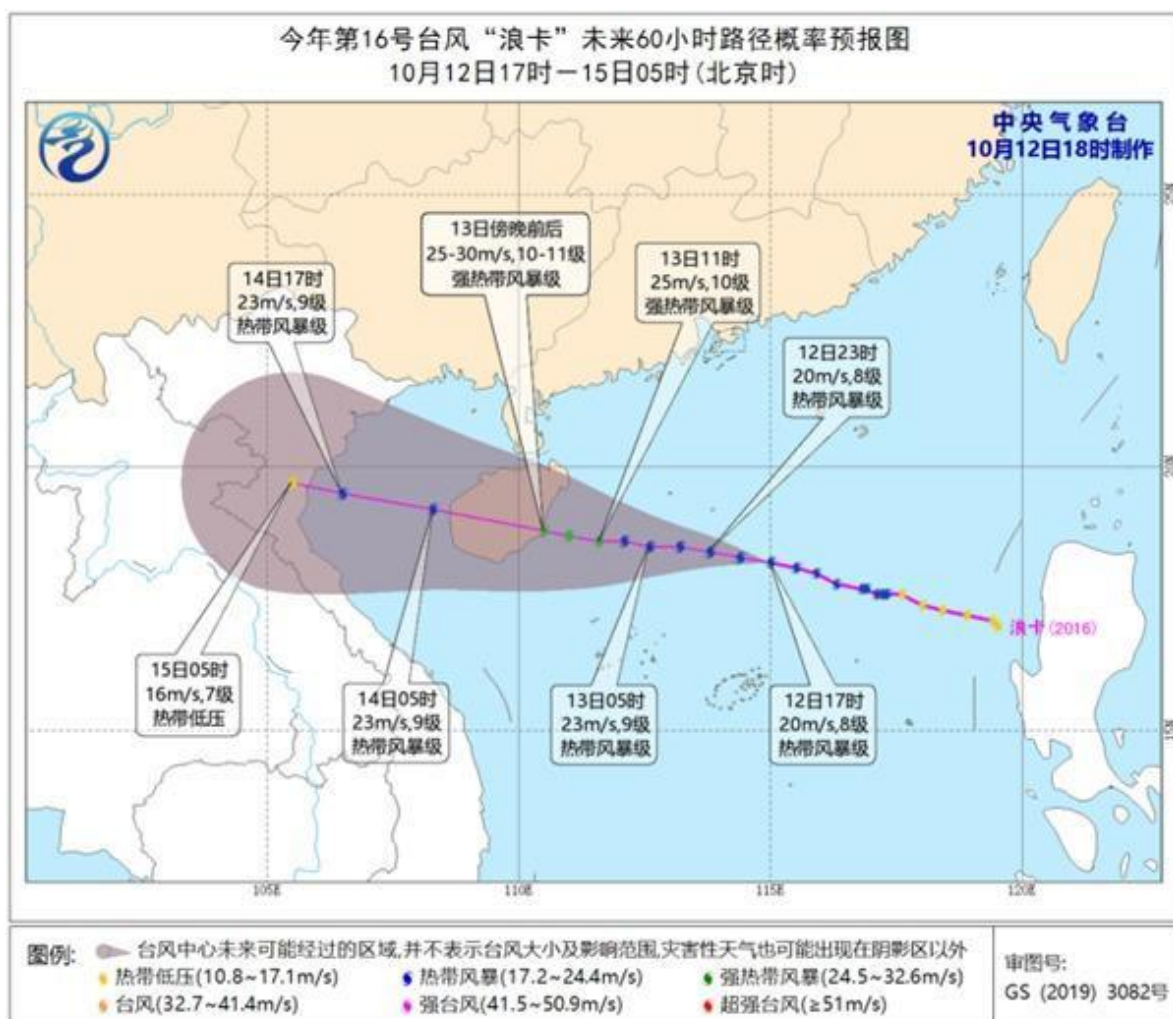


图 3：中央气象台发布台风“浪卡”路径预报图

(二) 通航环境情况

该轮沉没地点为徐闻罗斗沙灯浮西南 4.8 海里处（概位： $20^{\circ} 19.159' N/110^{\circ} 30.839' E$ ），距离外罗门水道约 1 海里，处于琼州海峡东部喇叭口，水域相对开阔，遮蔽条件较差。

冬季季风期间，该水域风向、浪涌不稳定随时变化，涨落潮方向为东北、西南方向。据查 2020 年潮汐表（第 3 册），2020 年 10 月 13 日琼州海峡东口 2 号站，转流时间 1019 时，最大流

时间 1701 时，流向 053 度，流速 2.7 节。

六、重要事故因素认定

（一）船舶沉没时间

1. 根据失踪船员黄某聪家属提供的黄某聪发送“船斜了有危险”的微信记录，该信息发送时间为 10 月 13 日 1532 时。

2. 船长刘某彭陈述，13 日约 1525 时，船舶开始右倾 2-3 度，1530 时通知所有人出来穿好救生衣，准备弃船，约 1535 时船舶持续右倾，然后坐沉。

3. 大副郑某军陈述，13 日约 1500 时接班船晃的厉害，告诉船长后，船长通知起锚去旁边小岛避风，但船刚起锚，右倾越来越厉害，没几分钟就沉了。

4. 二副宋某利陈述，13 日约 1440 时开始起风，浪打到甲板上，打到舱盖上，船上右舷挡浪板（舷墙）被浪掀开约 2 米长缺口，船长打铃起锚，通知机舱排水，船体开始向右倾斜，船长把船往岸上冲，船长看右倾回不来，就叫大副通知船员跳船，前后 15 分钟船就沉了。

综上，该轮沉没时间为 2020 年 10 月 13 日约 1540 时。

（二）船舶沉没地点

1. “顺安 66”轮获救船员不能提供船舶准确沉没地点。

2. 救助船“捷隆拖 1”轮于事故次日发现沉船，位置：20°

19.155' N/110° 30.601' E。

3. 根据正力海洋工程有限公司出具的《“顺安 66”沉船探摸报告》，2020 年 10 月 21 日测得沉船位置为：20° 19.159' N，110° 30.839' E。

综上，认定船舶沉没地点为：20° 19.155' N/110° 30.601' E。

（三）货舱盖情况

根据该轮检验证书，该轮货舱安装有货舱盖，型式为卷筒式钢质风雨密，并注明加盖帆布压条固定以增加密封性。

1. 二副宋某利陈述，其上船后发现该轮甲板锈蚀严重，舱盖上有两个地方有小孔。13 日约 1440 时大风 8 级，浪打到舱盖上，从舱盖进入货舱。

2. 船长刘某彭陈述，该轮两个货舱舱口盖都有锈蚀有洞穿，局部有密集的小孔，有的地方洞穿孔疏一点，舱口盖转折连接处橡胶老化脱落了，下雨货舱里会进水。

3. 轮机长陈述，该轮舱口盖滑轮与舱口边缘有缝隙，舱口盖连接处橡皮老化。

4. 船员陈述事故航次盖好货舱盖后未加盖帆布。

综上，该轮货舱盖缺乏维护保养，存在严重锈蚀和穿洞，舱口盖连接处水密橡胶老化脱落，且未按要求加盖帆布，不能保持货舱风雨密。

（四）气象信息接收情况

1. 船长刘某彭陈述，船上有奈伏泰斯接收机，但其不懂使用，没有开过机，一般用手机“海上通”APP和网页版“温迪”搜天气，开航前手机网络信号不好，没有收到气象信息。12日约2200时船舶进入琼州海峡后手机有信号，才接收到16号台风“浪卡”的预报信息。13日白天通过VHF16频道，收听到琼州海峡交管中心重复播发的台风信息和船舶做好防抗准备的提醒。船公司从未向船上提供给气象信息。

2. 大副郑某军陈述，我船平时都没有收听台风预警等天气情况。

3. 公司指定人员李某俭陈述，其对台风“浪卡”的动向不太了解。

综上，该轮事故航次自钦州开航前不掌握台风“浪卡”情况，没有制订防台避台方案。

七、事故经过

本事故经过根据船员及相关人员陈述、AIS数据等证据，经综合分析得出。

2020年10月11日约1030时，“顺安66”轮抵达广西钦州港外3#锚地抛锚。1620时，起锚驶往钦州港3#锚地北面抛锚，联系装砂船舶。约2230时，一艘无船名内河绞吸砂船开始抽砂直接装载给该轮，货舱内海砂含水分较多。12日约0030时，该

轮装载海砂约 5000 吨，装完海砂后没有平舱。随后，该轮离开装砂点向南 1 海里抛锚。12 日约 0300 时，该轮开始抽排舱底水。

约 0630 时，该轮抽排舱底水结束，盖好舱盖（没有盖帆布），即起锚开航，船长刘某彭和水手郑某在驾驶台值班，拟驶往广东江门新会卸载，当时偏东风 5-6 级，晴，能见度良好，浪高 1 米左右。开航时压载水排空，船上有淡水约 2-3 吨，重油约十几吨，柴油 5-6 吨，滑油 1 吨，船艏吃水约 5.3 米、船艉吃水约 5.4 米。

约 2057 时，该轮开启 AIS。

约 2140 时，该轮航向约 135° ，航速约 6.6 节，经过琼州海峡西报告线，未向海峡交管报告。

约 2200 时，该轮航速约 6 节，船长刘某彭通过手机了解到 2020 年 16 号台风“浪卡”信息，预报台风在海南岛东南方向几百公里处，预计 13 日傍晚在海南登陆，中心风力 8 级，广东西部 8-9 级，阵风 10 级，浪高 3-4 米。

约 2251 时，船长刘某彭在微信“顺安 66 工作群”里发送了 16 号台风“浪卡”台风路径图。船长刘某彭认为按照当时的航速，可以在台风影响之前穿过琼州海峡，在台风到来之前到达目的港，而且船长刘某彭不知道海口附近哪里可以抛锚防台。因此，该轮没有选择锚泊防台，继续航行。

2300 时，受风浪和潮水影响，该轮船速下降到 5 节左右，船长刘某彭交班给二副，该轮继续向东航行。

13 日 0645 时，该轮在琼州海峡东部海域航行，船长刘某彭

接班，航速 2.2 节，东北风约 7 级，浪高约 1-2 米。船长判断无法在台风来临之前到达目的港，计划在附近水域抛锚防台。

约 0710 时，该轮在琼州海峡中水道 18#灯浮左侧向左转向，拟驶往罗斗沙附近水域抛锚防台。

约 0808 时，该轮航向约 350°，穿过琼州海峡中水道。

0823 时，该轮关闭 AIS，继续向北航行。

约 1040 时，该轮到达罗斗沙西南海域，在距离罗斗沙约 1 海里处，抛左锚 4.5 节锚链入水，抛好锚后船首向东。当时东北风 7 级左右，浪高 1-2 米。

约 1100 时，二副和水手郑某忠上驾驶台接班。

约 1400 时，风浪开始加大。

约 1440 时，风力加大到 8 级，浪打到舱口盖上，海水从货舱盖进入货舱，船舶右舷自船首往后约 2 米舷墙被掀开。

约 1500 时，东北风约 8 级，浪高 2-3 米，大副郑某军和水手韩某亮到驾驶台接班，当时船长刘某彭也在驾驶台，船长发现船首向北，右舷上浪，右舷甲板靠船艏部位长度约 30 米舷墙被风浪打坏，一端连着船体，一端随着风浪摇摆，即通知机舱备车。

约 1525 时，该轮已经右倾 2-3 度，船舶起锚后向东航行，航速约 2 节。经检查机舱没有进水，初步判断货舱进水，船长通知二管轮张某抽排货舱的水，二管轮回复说货舱排不出水，期间船舶右倾越来越大。

约 1530 时，船长在驾驶台打铃通知所有人穿好救生衣，做

好弃船准备。

约 1540 时，该轮右倾至货舱盖右侧边缘接触水面，随后船舶进水坐沉，船员未来得及释放救生艇和救生筏，穿着救生衣跳入海中。船舶沉没后，2 艘救生艇和 1 个救生筏受浮力离开沉船。

大副郑某军、二副宋某利、水手郑某和大厨练某国浮出水面后，发现附近一艘处于正浮状态的救生艇，即游过去先后登上救生艇。登上救生艇后，发现船已经沉了。二副上救生艇后，即用手机发微信给其妻子，要求其妻子向池州 110 报警。

船长刘某彭穿着救生衣，最后一个在驾驶台左侧落入海中，后发现附近的救生艇和救生筏上都有人，因风浪大不敢游过去，就在沉船附近等待救援。

八、事故搜救情况

2020 年 10 月 13 日约 1700 时，湛江市海上搜救分中心接“顺安 66”轮租船人徐某军报：“顺安 66”轮 10 月 12 日从钦州开往广州（后经核实为江门新会），装载海砂 4000 至 5000 吨，船上 10 人，13 日 1600 时失去联系，船上有一水手于 13 日 1540 时联系家属告知该轮快沉没，请求救助，船舶最后位置不知，只知道该轮 13 日 0300 时位置，经定位 13 日 0300 时该轮位于琼州海峡中水道。

接报后，湛江市海上搜救分中心通过多种渠道核实险情情况，获知该轮沉没在徐闻县前山镇罗斗沙以南约 5 至 7 公里的位

置，船上 10 人落海，其中 4 人爬到救生艇内，请求救助。湛江海上搜救分中心立即启动应急预案，协调南海救助局派出“南海救 102”轮、中海油公司派出大马力拖轮“勘探 212”轮和“南海 222”轮、海军派出 4 艘军舰赶往事发海域搜救。

13 日 2136 时，“南海救 102”轮救起救生艇上的郑某军、宋某利、郑某和练某国等 4 人。救助船分别于 14 日约 0100 时和 0300 时发现并捞起机工车某有和水手郑某忠遗体。14 日约 1030 时，过往商船“航盛达”轮救起船长刘某彭。

截止 10 月 17 日，湛江市海上搜救分中心协调搜救船艇 75 艘次(其中部队军舰，海事、渔政等公务船艇，专业救助船艇，社会成员单位船艇共计 26 艘次，过往商船 49 艘次)、飞机 4 架次对可能存在遇险人员的区域进行了搜寻。

17 日 2000 时，现场搜救工作转为日常搜救，继续协调过往商船和附近海域作业渔船搜救失踪人员。

截至目前，仍有 3 人失踪。

九、事故损失情况

事故造成“顺安 66”轮沉没，2 人死亡，3 人失踪，直接经济损失约 440 万元，未造成水域污染。

按照《水上交通事故统计办法》，该事故构成较大等级水上交通事故。

十、事故原因分析

（一）船舶沉没原因

受台风“浪卡”影响，事发水域东北风约 8 级，阵风约 10 级，浪高 2-3 米，海况恶劣。“顺安 66”轮装载海砂含水量大，尽管开航前抽排了舱底水，但所装载海砂含有较多水分，且该轮为多用途船舶，受货舱结构所限，海砂所含海水短时间不能完全排净；该轮货舱盖缺乏维护保养，存在严重锈蚀和穿洞，舱口盖连接处水密橡胶老化脱落，且未按要求加盖帆布，不能保持货舱风雨密，在恶劣海况下，甲板上浪导致货舱进水；该轮完货后未平舱，船舶横摇与舱内自由液面造成舱内海砂移位致使船舶向右倾斜；船首右侧防浪板撕裂，该轮在右前方受风情况下，浪从该轮右侧涌上甲板，并进入货舱，逐渐加剧右倾；货舱内大量积水形成自由液面，降低了船舶稳性，该轮进一步向右倾斜进水沉没。

（二）事故原因

1. 该轮船长不适任，未能有效履行职责。

一是未制订航行计划冒险开航。该轮自钦州港外锚地开航前，船长没有接收气象信息，没能及早、充分了解台风预警信息，开航前没有制订航行计划，没有制订防台方案，冒险开航致使船舶遭遇大风浪。二是船舶遭遇大风浪时应急指挥不当。在船舶遭遇大风浪后，船长盲目将船舶驶往海峡东部开阔水域抛锚避风，

由于遮蔽条件差，致使该轮在大风浪中剧烈颠簸、摇摆，导致货舱进水、货物移位，船舶向右倾斜；船舶存在沉没危险时，未采取措施获取岸基支持，未及时报告海事管理机构，以获取有效救助力量。在船舶倾斜并有紧迫沉没危险时，船长没有果断决定弃船，也未及早组织船员做好救生艇、救生筏释放等弃船逃生准备工作，船员在弃船过程中慌乱无序，以致船员未按照应急部署要求，释放和使用救生艇或救生筏自救，而错误地选择跳海，或在慌乱中被海浪卷走吞没，导致事故损害加大。三是未保障船舶处于安全适航状态。该轮船长未组织船员对货舱盖进行维护保养，未及时对舱盖存在严重锈蚀和穿洞，舱口盖连接处水密橡胶老化脱落等情况进行整改，且开航后未按要求加盖帆布，不能保持货舱风雨密，致使甲板上浪后货舱进水。

2. 租船人违法经营水路运输。租船人徐某军作为该轮的实际经营人，未按规定为船舶配备合格适任船员，未保障船舶正常维修保养，违法经营安排船舶偷运海砂，为逃避监管指使船舶故意关闭 AIS、未按规定办理进出港报告。

3. 船公司未落实安全管理责任。安庆顺安海运有限公司作为该轮的所有人，负责该轮安全与防污染管理，对该轮船员配备、日常运营、船舶状况等情况不了解，长期疏于对该轮的安全管理和维修保养，没有对该轮提供有效岸基安全管理支持，没有落实安全管理责任。

十一、责任认定

（一）不安全行为

1. “顺安 66”轮未配备适任的船员，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第六条“船舶应当按照标准定额配备足以保证船舶安全的合格船员。”和《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》第五条“船舶所有人（或者其船舶经营人、船舶管理人，下同）应当按照本规则的要求，为所属船舶配备合格的船员，但是并不免除船舶所有人为保证船舶安全航行和作业增加必要船员的责任”的规定。

2. “顺安 66”轮船长刘某彭放任不适任船员在船工作，开航前没有制订航次计划，没有及时掌握计划航线上的气象情况和海况，并根据气象情况制订防台方案，未正确履行船长职责，违反了《中华人民共和国船员条例》第十八条“船长管理和指挥船舶时，应当符合下列要求：（一）保证船舶和船员携带符合法定要求的证书、文书以及有关航行资料；（二）制订船舶应急计划并保证其有效实施；”，以及《中华人民共和国海船船员值班规则》第七条第一款和第八条（二）项的规定。

3. 租船人徐某军作为该轮的实际经营人，使用未配备合格船员的船舶从事水路运输经营，违反了《国内水路运输管理条例》第十八条第一款“水路运输经营者应当使用符合本条例规定条件、配备合格船员的船舶，并保证船舶处于适航状态。”的规定。

4. 安庆顺安海运有限公司对“顺安 66”轮的安全管理不到位，不掌握该轮船上船员情况，未能按体系文件中“船员调动交接规定”开展工作，没有保持船岸间日常联系，不符合公司体系文件要求，没有尽到对船舶的安全管理责任，违反了《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》第五条“航运公司应当确保向船舶提供足够的资源和岸基支持，并对安全与防污染工作进行监控，保持船岸之间的有效联系。”的规定。

（二）责任认定

这是一起因船舶实际经营人违法经营水路运输，船公司未落实安全管理责任，船舶装货后未平舱，货舱不能保持风雨密，船长在开航前未制订航行计划，未接收气象报告，在船舶遭遇大风浪后船长指挥不当，导致船舶沉没、2人死亡3人失踪的责任事故，“顺安 66”轮应承担事故全部责任，安庆顺安海运有限公司和实际经营人负有管理责任，船长刘某彭、实际经营人徐某军、安庆顺安海运有限公司总经理李某勤是事故责任人。

十二、调查发现的其他违法行为

1. 该轮未按照规定保持船舶自动识别系统处于正常工作状态，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第九条“船舶、设施上的人员必须遵守有关海上交通安全的规章制度和操作规程，保障船舶、设施航行、停泊和作业的安全。”的规定。

2.该轮未向海事管理机构报告船舶的航次计划、适航状态、船员配备和载货等情况，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第十二条“国际航行船舶进出中华人民共和国港口，必须接受主管机关的检查。本国籍国内航行船舶进出港口，必须向主管机关报告船舶的航次计划、适航状态、船员配备和载货载客等情况”的规定。

3. “顺安 66”轮船长刘某彭、大副郑某军、二副宋某利、值班水手郑某和大厨练某国等 5 人未通过海船船员基本安全培训并持有相应海船船员适任证书，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第七条“船长、轮机长、驾驶员、轮机员、无线电报务员话务员以及水上飞机、潜水器的相应人员，必须持有合格的职务证书。其他船员必须经过相应的专业技术训练。”以及《中华人民共和国船员条例》第四条第一款“本条例所称船员，是指依照本条例的规定经船员注册取得船员服务簿的人员，包括船长、高级船员、普通船员。”和第五条第一款“船员应当依照本条例的规定取得相应的船员适任证书”的规定。

十三、安全管理建议和处理建议

（一）安全管理建议

1. 安庆顺安海运有限公司和实际经营人应遵守国内水路运输和水上交通安全等相关法律法规规定，确保船舶适航、船员适任。

2. 安庆顺安海运有限公司应针对船舶安全管理流于形式，缺少有效的船-岸报告制度，安全管理措施不落实，船舶安全管理混乱，以及船员应急处置能力低等问题，立即采取措施，严格公司内部检查、监督管理，强化船员的再教育、再培训，切实负起安全生产主体责任。

（二）处理意见

1. “顺安 66”轮船长刘某彭、船舶实际经营人徐某军、安庆顺安海运有限公司总经理李某勤涉嫌重大责任事故罪，建议移送司法机关处理。

2. 将安庆顺安海运有限公司安全管理存在的问题通报公司注册地海事管理机构，建议注册地海事管理机构对该公司安全管理体系实施附加审核。

3. 将安庆顺安海运有限公司经营和安全管理存在的问题通报公司注册地交通港航管理部门，建议交通港航管理部门依法对该公司经营和安全管理存在的问题进行调查处理。

4. 建议事故发生地海事管理机构对“顺安 66”轮事故航次船舶配员不足、未向海事管理机构申报进出港以及未保持 AIS 正常开启等违法行为，予以海事行政处罚。

5. 建议事故发生地海事管理机构对“顺安 66”轮船长刘某彭、大副郑某军、二副宋某利、值班水手郑某和大厨练某国等 5 人未持有相应船员证书上船任职，予以海事行政处罚。

十四、附件

1. 事故调查组成员名单（略）
2. 事故航次船员名单（略）
3. 事故主要证据清单（略）

