**连江县2018年“10·31”“闽连渔运60059”沉船事故调查报告**

2018年10月31日2030时左右，福建省连江县苔菉镇北茭村王文静等人所有的闽连渔运60059，在开往福鼎市沙埕中心渔港避风途中，距沙埕中心渔港东偏南约7.5海里海域（概位：27°08.84ˊN,120°33.17ˊE），遭遇今年第26号台风“玉兔”外围大风巨浪袭击，造成渔船倾覆后沉没。船上16名船员全部落水，10人获救、5人死亡、1人失踪。

一、船舶概况

1.船舶技术参数：闽连渔运60059，船籍港：连江，船舶类型：捕捞辅助船，生产方式：收鲜船，船体材质：钢质，总吨位：198.0，载重量：233.4吨，主机功率：390.0千瓦，船长：35.26米，型宽：6.8米，型深：3.35米，建造完工日期：2005年05月31日，造船厂：福建省连江县大建湾渔港船舶开发有限公司。

2.船舶证书：所有权登记证书编号：（闽连）船登（权）（2018）FZ-100014号，发证日期：2018年08月03日；国籍证书编号：（闽连）船登（籍）（2018）FZ-100021号，发证日期：2018年08月03日，证书有效期至2023年08月02日；渔业船舶检验证书：3501000181423，发证日期：2018年07月27日，证书有效期至2022年02月28日，下次检验日期：2019年06月30日，核定航区为沿海航区（Ⅲ类）；捕捞辅助船许可证编号：（闽连）船捕（2018）FZ-100060号，发证日期：2018年08月15日。闽连渔运60059船舶证书齐全有效。

3.船舶设施设备：该船配备救生衣25件、救生圈6个、救生筏1只、救生浮具1个；无线电设备3台：FT-801渔业专用电台1台、甚高频1台、中/高频1台；船载终端2台：北斗海事船载一体化终端1台（北斗号：0000193096，海事电话：17498514441）、船舶自动识别系统1台（简称AIS终端，型号：SPAT-1000B，MMSI：412442103）。该船安全设施设备配备符合渔船检验规范的要求。

据了解，该船北斗终端是我省2015年底配备的第一代模拟机，实际使用过程中存在设计结构不够科学、信号不稳定、故障率高、开机后严重干扰其他电子设备正常使用等问题，船检部门现已不再签发船用产品合格证。为此，福建省海洋与渔业局已经规划将该批设备进行更新换代。

该船除渔业部门配置的一台AIS终端外，船东还另外自配一台“新骆航海”牌AIS终端（MMSI不详），以防止设备损坏无AIS终端可用。由于船东自配的AIS终端中设置的MMSI码和船名未事先留存、报备，本起事故发生时，开启使用的是自配的AIS终端，相关部门及调查组无法通过它掌握其航行轨迹。

4.安全检查情况：该船最后一次安全检查，是连江县海洋与渔业执法大队苔箓中队于2018年8月20日在北茭渔港进行的，检查时船上提供的船舶证书齐全有效，职务船员证书齐全有效，船上安全设备、通导设备、航行设备配备符合规定。

5、核定航区

该船核定航区为沿海航区，本航次航行于福建连江至浙江象山沿海，未超航区航行。

6、船长履职情况

该船船长吴国城，从事渔船作业的海上资历四十多年，担任渔船船长二十多年，有丰富的渔船驾驶经验，持二级渔业船舶船长证书，符合规定。

7.船舶和船员保险情况

闽连渔运60059船主王文静于2018年8月13日在福建省渔业互保协会连江办事处投保船舶综合责任险和雇主责任险。船舶综合责任险，保单号：1FJ13D2018001113，投保日期：2018年8月13日，投保联系人：王文静，时限为2018年8月14日至2019年8月13日，保额100万元。雇主责任险，保单号：1FJ13E2018000842，投保日期：2018年8月13日，不记名投保总人数：10人，时限为2018年8月14日至2019年8月13日，保额80万元/人。

二、船舶所有人情况

闽连渔运60059登记的船舶所有人和持证人为王文静，占100%股份，住址：苔菉镇北茭村青楼下147号；船舶实际上的股东由5人组成，分成6股，其中黄忠挺占2股、刘文伟占1.5股、王文静占1股、何建文占0.8股、胡星国占0.7股。

三、事故发生的详细情况

1.事故发生的时间：调查组认定船舶开始发生侧倾时间为2010时；船舶发生侧倾后，船员全部入水求生时间为2031时；船舶完全沉没时间在2031时之后不久。根据获救人员陈述和事故前后船上人员与岸上人员的通话记录及微信聊天记录，10月31日2001时船上人员黄忠挺在驾驶台与岸上人员陈朝滨微信语音聊天结束，当时船舶摇摆剧烈；2010时，黄忠挺打电话给陈朝滨说“一个大浪把船打侧倾了”；2030时黄忠挺打电话向宁德市海上搜救中心求救，只讲2句话手机中断，宁德市海上搜救中心再回拨过去，已经无法接通。

2.事故发生的地点：调查组认定事故地点概位北纬27度8.84分、东经120度33.17分。无法通过北斗系统和“AIS”系统查询到船舶轨迹。通过VTS小目标雷达测到的船舶回波信号消失位置为北纬27度8.84分、东经120度33.17分。10月31日1926时，船上人员黄忠挺在驾驶台与岸上人员陈朝滨微信语音聊天，报送的船位为北纬27度14分、东经120度35分，航速8-9节，航向南偏西，正往沙埕口方向航行，到船舶发生侧倾，航行时间40分钟左右，航程5.5海里左右。小目标雷达测到的船舶回波信号消失位置与推算船位相吻合。

3.事故发生的经过

2018年10月26日0900时左右，闽连渔运60059从宁德市三都澳斗帽海域开航，10月27日1000时左右到达浙江象山县石浦渔港，开始收购鱼货。本航次共收购鱼货12000盘，价值50.6万元。

10月31日0200时左右，闽连渔运60059装载好鱼货。该船股东黄忠挺和船长吴国城收听了浙江省气象台天气预报，天气预报31日浙江南部沿海风力4-5级转5-6级，当时象山县石浦渔港附近海域风力4级左右。该船即自象山县石浦渔港开航，船长吴国城在驾驶台驾驶船舶，航速8.5节左右，返回宁德市三都澳海域。

到31日傍晚时分海面风浪逐渐增大，1700时左右，船舶到达浙江苍南县南麂岛附近海域，船舶摇摆加剧，船长操纵船舶向沿岸航行，准备进入福鼎市沙埕中心渔港避风。

2010时，船舶到达浙江苍南县北关岛附近海域，将要进入福鼎市沙埕中心渔港，遭受大风巨浪双重袭击，船舶向右舷严重侧倾，机舱进水，主机熄火，无线电设备断电，无法用无线电设备向外呼救，船长要求大家立即穿好救生衣准备逃生。船上人员黄忠挺即给岸上人员陈朝滨打电话告知船舶被大浪打成侧倾。

2020时左右，船长跑到船头，用手机向家人通报发生的事情，要家人立即向村委会报告。其余船员都慌忙穿上救生衣（王文静、蒋有华来不及穿上救生衣，其他人员均有穿着救生衣），并跑到船舶最上层甲板找寻可浮物和绳子，将绳子绑在可浮物上以便抓牢。之后船上人员陆续跳入水中求生，有的抓住舱盖板、有的抓住泡沫板、有的抱住救生圈。

2024时左右，岸上人员陈朝滨拨打0593-12395电话，向宁德市海上搜救中心报警，因说不清楚海面情况，拨打黄忠挺电话，要黄忠挺拨打0593-12395电话报警。

2030时黄忠挺拨打0593-12395电话，向宁德市海上搜救中心报警，就说了闽连渔运60059船在宁德西星岛附近海域快沉了。搜救中心叫他们船上人员赶快穿好救生衣，之后通话中断。搜救中心再回拨电话已经无法接通，黄忠挺已被大浪打入海中。

2031时之后不久船舶沉没，船舶沉没后救生筏自动释放浮在海面，未被船员发现。16名船员均漂浮在海面待救。由于风浪大、水温低，部分船员长时间漂浮后体力不支被浪卷走，到11月1日上午至中午，10名船员被前来救援的船舶、直升机救起，2具尸体被搜寻到。11月3日搜寻到1具尸体，11月6日搜寻到2具尸体。截至目前，船上16名船员中，10人获救、5人死亡、1人失踪。

4.事故发生时气象

（1）气象与海况预报：事发海域位于温台渔场和闽东渔场交界处，根据福建省气象台、福建省海洋预报台于10月31日1700时和2200时联合发布的2次“福建省渔业气象及海况预报”，受第26号台风“玉兔”影响，10月31日1700时-11月1日1700时温台渔场天气小雨，“东北风6-7级阵风8级转6-7级阵风8-9级，中到大浪转大浪”；闽东渔场天气小雨，“东北风6-7级阵风8-9级转7-8级阵风9级，中到大浪转大到巨浪”。

（2）事故海域实际海况：根据参与救助的中国渔政35001船的航海日志：“10月31日2300时，风速仪测得事故海域风力10级，风向偏北，浪高3米，流向偏南”。根据获救船员陈述：“事发时事故海域东北风，最大风力能达到10级，浪高3-4米，小雨，能见度一般”。

5.事故发生的水域：事故海域地点距福鼎市沙埕中心渔港东偏南约7.5海里，位于闽东渔场和温台渔场交界处，水深10至15米；无暗礁及沉船等障碍物。

6.船舶载重情况：该船本航次携带鱼盘14000个，购买鱼货12000盘，连盘带冰加鱼货每3盘重50公斤左右，共200吨；空鱼盘2000个左右，每个1.3公斤，重约2.6吨；将要到达目的地，船上剩余油、水约5吨；16名船员及携带物品，重约1.5吨；船上装载货物及人员总重量约209吨，船舶设计载重量233.4吨。

7.事故造成的损失：事故造成“闽连渔运60059”沉没，5名船员死亡、1名船员失踪，船上货物及其他财物随船沉没，其中鱼货损失50.6万元。

8.政府对防范台风“玉兔”的指令

10月28日，福建省防汛指挥部通知：要求位于闽中渔场、闽南渔场和台湾浅滩渔场的所有海上作业渔船务必于29日18时之前全部就近到港避风。

10月28日，福建省海洋与渔业局通知：要求位于闽中、闽南渔场和台湾浅滩渔场的所有海上作业渔船务必于29日18时之前全部就近到港避风，撤离途中要注意安全，台风影响解除前不得出海作业；同时做好回国远洋渔船防台风工作。

该船是在闽东渔场及以北海域航行，不在政府指令“29日18时之前全部就近到港避风”的海域范围。

四、事故发生原因、类型和性质

1.事故原因：从气象与海况预报以及事故海域实测数据和获救船员陈述可以认定，事发时事故海域阵风在8级以上，实测风力达到10级，大到巨浪。并且从事故海域的海图和获救船员陈述可以认定，船舶不是因为碰撞、触损等原因致沉，是在大风巨浪袭击下，船舶向右舷严重侧倾，机舱进水，主机熄火，无线电设备断电，船舶侧翻后沉没。大风巨浪是造成该起事故的直接原因。

2.事故类型和性质：根据事发海域的天气、海浪情况以及该船在大风巨浪袭击下侧翻沉没的客观事实，以及农业部《渔业船舶水上安全事故报告和调查处理规定》第三条第三款和第三十八条“台风或大风，指在准许航行作业区为沿海航区（Ⅲ类）、近海航区（Ⅱ类）、远海航区（Ⅰ类）的渔业船舶分别遭遇八级、十级和十二级以上风力袭击，或在港口、锚地遭遇超过港口规定避风等级的风力袭击，或遭遇Ⅱ级警报标准以上海浪袭击，造成渔业船舶损坏、沉没或人员伤亡、失踪”的法定依据，闽连渔运60059在核定的沿海航区（Ⅲ类）航行，遭遇八级以上大风和巨浪双重袭击沉没，符合自然灾害事故的认定标准，本起事故属于大风类型。

综上，闽连渔运60059在返航途中遭遇大风巨浪天气，虽然采取沿岸航行、进港避风、谨慎驾驶等应急措施，但大风巨浪仍致该船侧翻沉没，调查组认定：本起事故为自然灾害事故。

五、救助及善后处理情况

1.救助简况

2018年10月31日2027时，宁德市海上搜救中心接报“闽连渔运60059在沙埕口外水域遭遇风浪，船舶即将沉没，请求救援”，立即启动应急预案，组织开展搜救行动。宁德市委、市政府和相关部门，省海洋与渔业局，福州市政府、市海洋与渔业局、福州海事局，连江县委、县政府、县海洋与渔业局、苔菉镇及北茭村的领导和相关工作人员，在得到消息后均第一时间赶到宁德市海上搜救中心、福鼎市、霞浦县等地，召开会议商讨搜救方案，组织部署搜寻力量。由于事故发生时船上的无线电设备因断电无法显示经纬度，船上人员黄忠挺向宁德市海上搜救中心报警时提供的位置为西星岛附近海域（这个位置与实际事故海域距离约14海里），救助船于31日2200时左右到达西星岛附近海域搜救无果。宁德市海上搜救中心根据船东提供的“10月31日1926时，船上人员黄忠挺在驾驶台与岸上人员陈朝滨微信语音聊天，报送的船位为北纬27度14分、东经120度35分，航速8-9节，航向南偏西”的信息，经船位推算，于31日2230时果断将搜救重点区域调整到沙埕口外附近海域（实际事发海域）。累计协调组织军舰1艘，海巡船2艘、渔政船3艘、海警船2艘，专业救助船2艘、救助飞机2架，渔船65艘次，以及其他各类民用船舶141艘次，事发地周边地方人民政府组织镇村干部群众1000多名参与岸上及沿海搜寻。通过搜救，截至目前，共有10名船员获救，5人死亡，仍有1名船员未搜寻到。

2.善后处理

连江县委县政府高度重视善后处置工作，专门成立善后安抚处置工作组。对10名获救船员第一时间送往医院进行康复治疗，目前均已康复。每位死亡（失踪）船员家属由苔菉镇班子成员、镇干部、村干部联合实行“一对一”安抚慰问，及时关注家属思想动态，第一时间洽谈理赔事宜，船东积极配合筹措赔偿资金，到目前为止，死亡（失踪）船员的赔偿事宜已全部执行到位。

六、事故责任认定

本起事故是自然灾害导致的事故。

七、处理意见和建议

1、对该起事故在全市范围进行通报。

2、由连江县海洋与渔业局对该船的船东进行立案调查，依法处理。

八、整改措施

1、开展渔船安全生产大整治。在全市范围内开展渔业船舶安全生产大整治行动，加强渔业安全生产属地管理责任和部门监管责任，排除安全生产隐患。

2、对事故进行通报。向全市通报该起事故，教育船东船长切实履行安全生产主体责任，严格按规定开启使用安全船载终端，配齐职务船员，雇用合格船员，务必收集和报备所有设备中保存的MMSI（九位码）和“船名”等原始信息。

3、严格日常管理。一是镇、村要严格按照《福建省渔业船舶安全生产管理办法》的规定，履行日常监管责任，并督促船东、船长依法配齐职务船员，普通船员要持证上岗，确保通信、导航等安全设备符合要求，同时保持良好状态，使船舶处于适航状态。二是执法机构要加密渔业港口巡查检查频度，特别是动态检查，重点检查超员、无证上岗、通讯导航设备、作业方式、安全救生和消防设备等，将渔船安全隐患消灭在出海之前。三是要加快北斗终端的更新换代，加强北斗和AIS终端开机情况监督检查。

4.强化宣传培训。渔业行政主管部门、渔业执法机构、乡（镇）等要加强对船东、船长及渔业船员的宣传教育，要求船东、船长要落实渔船安全生产制度，掌握应对恶劣天气的应急措施，及时进港避风。摸底排查辖区未持证船员情况，有组织有计划地开展船员培训，提高船员上岗持证率。

事故调查组

2018年12月24日