福建漳州龙海 “2·10”较大渔业船舶侧翻

事故调查报告

2023年2月10日20：49许，龙海籍渔业船舶“闽龙渔运60936”在返航途中，当航行至闽南渔场距六鳌半岛以东约31海里（概位：东经118°21′36″、北纬23°52′57″）海域时，突遇大风浪袭击后翻沉，造成3人死亡，4人失踪（事发时船上共有8人，全部落水，经各方全力搜救，1人生还），直接经济损失672.5万元。

事故发生后，省委省政府高度重视，省领导第一时间分别作出批示，要求海洋渔业、海事等部门尽一切力量搜救落水失踪人员，稳妥做好善后处置等工作。

国务院安委办对该事故查处实行挂牌督办，要求我省进行提级调查。依据《安全生产法》《生产安全事故报告和调查处理条例》（国务院令第493号）等有关法律法规，受福建省政府委托，由福建省海洋与渔业局牵头，于4月17日成立福建省人民政府漳州龙海“2•10”较大渔业船舶侧翻事故调查组，组长由省海洋与渔业局局长担任，副组长由漳州市人民政府副市长、省海洋与渔业局总工程师担任，成员由省应急厅、公安厅、海洋与渔业局、总工会、福建海事局、漳州市政府有关部门人员组成。同时聘请了有关海洋气象预报、海洋渔业、水上交通安全专家参与事故调查。事故调查组下设管理小组、技术小组、综合小组。

调查组围绕国务院安委会办公室事故督导核查工作组提出的问题清单，按照“四不放过”和“科学严谨、依法依规、实事求是、注重时效”的原则，通过走访渔村、调查取证、查阅资料、笔录问询、问题核实、综合分析和反复论证，调取当地气象部门和自然资源部东海预报减灾中心等相关气象观测资料进行综合分析，同时委托第三方机构对船舶实载状态的稳性进行了认真复校核算，查明了事故发生的原因、经过、应急处置、人员死亡（失踪）等情况，认定了事故性质，查出日常安全管理存在的问题，并提出了事故防范及整改措施建议。

# 一、基本情况

## （一）事故船舶相关情况

“闽龙渔运60936”船舶所有人：张俊苹，其中张俊苹占股份60%，康素珍占股份40%。船籍港：龙海。

**1.主要技术参数。**经核查，该船于2015年12月15日建造完工，船体钢质，船长22米，总吨110，净吨61，型宽5.7米，型深2.7米，主机总功率220千瓦，核准作业为捕捞辅助（收鲜船），核定近海航区（Ⅱ类），核定乘员8人。该船船体结构、稳性衡准满足渔业船舶法定检验规则和渔船建造规范要求，船舶安全技术状态良好。该船船体结构未曾改装过，自建造以来没有大修记录。

**2.船舶设备。**事故渔业船舶《国内海洋渔船安全证书》记载配备以下主要设备：

（1）航行设备：CPT-130D罗经1台，MR-1831雷达1台，RV-680测深仪（探鱼仪）1台，FT-8700定位仪1台，FT-8700防碰撞系统AIS1台。

（2）主机和舵机：WHM6160C300-2型主机1台（制造厂：潍柴重机股份有限公司，出厂日期：2021年5月14日）。流线型平衡舵1套，主操舵装置型式为液压式DBY-20/28。

（3）安全设备设施：RAFT-Y-10型10人救生筏1只，SY-1型救生衣10件，硬塑材质的救生圈2个，FT-805型甚高频电话1台，FT-9200型固定北斗终端1台，FT-801型渔业专用电台1台，FT-808型中高频无线装置1台，配备SA-3600型插卡式AIS设备，以及卫星宽带通信、AI盒子、视频摄像头、VOIP（互联网语音）电话等智控终端设备（高通量终端设备）。

事故渔业船舶年度检验尚处于法定有效合格检验周期内。经调查获救生还船员，上述设备在事发前工况正常。

**3.船舶持证情况。**经核查，事故渔业船舶法定证书齐全有效。《渔业船舶所有权登记证书》编号：（闽龙）船登（权）（2021）FZ-100007号。《渔业船舶国籍登记证书》编号：（闽龙）船登（籍）（2022）FZ-100016号，证书有效期至2027年10月20日。《国内海洋渔船安全证书》编号：3506000211152，证书有效期至2024年12月14日。《捕捞辅助船许可证》编号：（闽龙）船捕（2021）FZ-100012号，使用期限：2021年7月30日至2024年7月29日，辅助时限非禁（休）渔期。

**4.船员配备。**经调查，在船船员数量、职务船员基本满足最低安全配员要求。事故渔业船舶核定乘员8人，本航次实际出海人员8人。根据相关规定，该船应配三级船长1名、助理船副1名、三级轮机长1名，普通船员应持有普通船员证书。本航次该船配备了三级船长1名，助理船副1名，三级轮机长1名（证书过期半年多，有效期至2022年7月25日），4名船员持有渔业普通船员证书，1名船员未持有渔业普通船员证书（获救生还者，2005年曾培训后劳务派遣到外省渔船上任水手）。

**5.船舶装载。**经核查检定，事故渔业船舶未超载，稳性满足要求。漳州市渔业船舶检验局为事故渔业船舶核发的《国内海洋渔船检验证书》核定净吨位为61。根据获救生还船员陈述，本航次共收购了渔获物320盘，每盘约0.02吨，共计6.4吨。同时，针对获救生还船员就渔获物堆叠码放位置的陈述，漳州启航船舶科技有限公司进行船舶稳性校核，并出具《稳性校核报告书》，本航次船舶完整稳性满足《国内海洋渔船法定检验技术规则（2019）》要求。

**6.船舶航区。**漳州市渔业船舶检验局为事故渔业船舶核发的《国内海洋渔船检验记录》核定航区为“近海航区”。事发海域属于“近海航区”，船舶航行区域符合检定航区要求。

**7.值班职务船员。**经调查获救生还船员，事发时，三级船长张建忠负责驾驶，三级轮机长张瑞辉负责瞭望，其他船员均在船员舱休息。船长、轮机长均有较长时间的渔业船舶任职经历。

船长张建忠，1968年6月出生，从事海上捕捞工作30多年。2016年7月31日，取得机驾长职务船员证书，证号35062119680611X667；2017年8月1日通过新旧证书换发程序取得三级船长职务船员证书，有效期至2022年7月31日；2022年6月1日换证，有效期至2027年5月31日。

轮机长张瑞辉，1989年6月出生，从事海上捕捞工作17年多。2017年7月26日取得三级轮机长职务船员证书（适用主机总功率<250KW渔业船舶），证号35068119890609XX17，有效期至2022年7月25日。

**8.渔业保险。**事故渔业船舶在福建省渔业互保协会龙海办事处办理了沿海内河渔业船舶互助保险，保额28.8万元，保险凭证1FJ20D2022000504号，有效期至2023年8月3日止；投保不记名雇主责任险，投保8人，保额25万元/人，附加险35万元/人，合计60万元/人。保险凭证1FJ20E2022000791号，有效期至2023年8月3日止。

## （二）事发时海域天气实况

**1.气象预报**

根据漳州市气象局发布的2023年第007期《重要气象信息专报》：2月10日在闽南渔场和台湾浅滩渔场将有东北风6-7级阵风8级(2月10日当天未达到海上大风预警等级，漳州海洋与渔业预警中心未发送2月10日当天海上大风预警信息）。

**2.事发时海域天气实况**

**（1）气象海洋部门提供的事发时天气实况**

自然资源部东海预报减灾中心出具的事发海域附近海洋实测资料显示，距离事发海域约50公里古雷头海洋站2月10日21：04测得最大风速19.2m/s（8级风）；距离事发海域约30公里的海上浮标2月10日21：10测得最大波高3.7m。从天气形势及雷达实况拼图上，可得出事发时段该海域受一股冷空气影响，短时有可能出现狂风和恶劣海况。

**（2）获救船员描述的事发时天气实况**

根据获救船员郑东海笔录，事发前一段时间，船舶比平时摇摆得更加厉害，晕船反应强烈。事发时，船首突遭一股大浪袭击导致船舶大幅度右倾，右前甲板大量进水，与此同时又遭一股大浪压下，浪高达到驾驶室高度，渔船瞬间倾覆。落水后，人被抛到浪头上，感觉风吹着很冷，还能看见远处灯光；跌落到浪谷时，风被浪挡住了感觉没那么冷。

**（3）事发海域附近作业渔船描述的事发时天气实况**

经调查，事发当晚（2月10日晚上），距离涉事船舶10海里左右，“闽龙渔61218”渔船在点位附近锚泊，据船长林东方描述：当晚21：00许，受大风浪影响，船上有一条长度130米、直径约6.5厘米的锚绳被瞬间扯断，推测当时海上风力有9级以上。

**（4）老渔民对事发海域历史天气的描述**

调查组走访了曾经常在事发海域作业、经验丰富的两位老渔民，均有几十年的海上作业经历。据介绍，在事发海域，尤其在春季，曾多次遇到短时类似龙卷风以及不规则的大浪，天气海况异常恶劣，但气象部门的天气预报中只报有大风，且气象部门现有观测站点距离事发海域较远，播报的风力往往比事发海域实际风力小2级左右。

综上，因受一股冷空气和台湾海峡狭管效应的影响，事发海域当时天气海况非常恶劣，存在短时8级及以上狂风和恶劣海况等极端情形。

## **（三）事发海域通航环境**

经比对海图，事发海域水深约40米，无暗礁或沉船。经向当地老渔民代表了解，事发海域在闽南渔场“二沟尾”外和“三沟尾”内大砂线附近，该海域潮流通常会出现西向流、南向流、东向流、北向流，潮流流向复杂，受东北季风影响时，浪涌会比较密集。调查组前往漳州市海事局通过调阅海事VTS系统，回放事发时段数据，显示事发地点没有过往船舶，且不在商船习惯航线上。事发海域位于福建省划定的机动渔船底拖网禁渔区线外侧海域附近，该船航区为近海航区，本航次生产作业的海域和船舶证书上核定的航区一致，不存在超航区作业情形。

二、事故发生经过

“闽龙渔运60936”于2月6日13：15从龙海石码渔业码头出港前往港尾一级渔港，在港尾港外等待回港捕捞渔船向其收购渔获物并补给。至9日13：32，该船驶离港尾一级渔港，前往东南方向的台湾浅滩渔场。10日03：03，抵达位于东经118°57′15″，北纬22°47′00″台湾浅滩渔场海域，期间共向“闽龙渔62225”“闽龙文渔65089”“闽龙文渔65045”“闽龙文渔65018”“闽龙渔62276”“闽龙渔62266”“闽龙渔08056”“闽龙渔08086”等9艘船收购海鲜共计320盘。

2月10日18：07许，“闽龙渔运60936”位于东经118°31′14″、北纬23°38′35″海域开始返航，航向322°，航速10节，船长张建忠负责驾驶，轮机长张瑞辉协助瞭望，其他船员均在船员舱休息。返航途中海上风浪大，船舶顶着风浪航行摇摆得厉害，船员郑东海和康素珍晕船反应强烈。

20：38许，“闽龙渔运60936”位于东经118°22′11″，北纬23°51′51″海域，航向344.6°，航速8.4节。船舶遇到了不规则的大浪和偏北大风。随后“闽龙渔运60936”在大风浪中不断调整航向，降低航速，克服风浪影响。

20：48许，“闽龙渔运60936”位于东经118°21′37″，北纬23°52′54″海域，航向349.6°，航速3.5节。

20：49许，“闽龙渔运60936”位于东经118°21′36″，北纬23°52′57″海域，此时船艏右舷突然受到一股大风浪袭击，将船艏一下子向左转移74°，航向变为275.6°，航速0.9节，船被打横。轮机长张瑞辉跑到船员舱叫船员赶紧穿救生衣，拿救生圈，船员郑东海跑出船员舱到主甲板，船员张建国在驾驶甲板正向顶棚甲板上爬去，要去释放救生筏，但没来得及释放。此时渔船右舷墙淹没在水中，大量海水积在右前甲板还没来得及从舷墙下的排水孔流出，右舷又一个大浪打过来，浪高至驾驶室，渔船瞬间倾覆，船员均落水。郑东海落水后，把套在身上的救生圈的绳子缠绕在手上漂浮在海面，其随后抱住附近漂浮的泡沫箱，用箱子托着下巴随海浪漂流。

落水后，船员们在海面漂流，相隔约10至20米，轮机长张瑞辉喊话点名，船员们均有回应。不久，轮机长张瑞辉再次喊话，只有船员郑东海和蔡全兴有回应，其他人没有回应。大约三个小时后，船员蔡全兴被海浪冲散，船员郑东海在海里保持不动，等待救援。11日07：58许，“东海救113”船在东经118°13′54″，北纬23°46′48″附近海域发现船员郑东海，并将其救起，由直升机转送至厦门翔安医院医治。14：00许转运至漳州市第二医院继续观察治疗。

三、事故应急处置、善后处置和评估情况

## （一）应急搜救情况

**1.信息流转**。

2月10日20：57许，福建省、漳州市、龙海区海洋与渔业局预警中心值班人员同步接到“福建省渔船动态监控管理系统”显示“闽龙渔运60936”北斗示位仪报警。随后各级值班人员按规范程序开展警情核实工作。

2月10日21：00许至2月11日01：20许，经初步核查后，漳州市、龙海区海洋与渔业局预警中心值班人员按规定报告本单位领导、上级单位及商请漳州市海上搜救中心协调相关海上搜救成员单位，指挥调度周边“闽龙渔08086、62289、63666、62888”等渔船前往报警海域位置核查与搜寻。

2月11日01：15许，经龙海区海洋与渔业局综合分析研判，认为发生险情的可能性较大。

01：20，龙海区海洋与渔业局启动应急响应。

01：30，漳州市海洋与渔业局启动应急响应。

01：34，漳州市海上搜救中心接张先生18760635551报警后启动应急预案，采取搜寻救助措施。

02：51至02：55，漳州市海洋与渔业局分别将事故相关情况上报漳州市政府办、市委办总值班室。

**2.应急救援。**事故发生后至23日17：00，漳州市海上搜救中心共计播发航行警告597次，协调组织410艘次船舶（其中，公务船舶12艘次、专业救助船3艘次、商船171艘次、渔船224艘次）和4架次救助直升机投入搜寻行动。行动中，成功救起1人，捞起三具遇难者遗体（其中一具女性）。2月23日，漳州市搜救中心主要成员单位经会商，决定自23日17：00起终止搜寻。

**（二）善后处置情况。**漳州市安委办及时召开“闽龙渔运60936”失联人员善后处置工作推进会，由龙海区石码街道牵头成立善后处置工作组，下设获救人员陪护小组、家属疏导小组、赔付抚恤小组等3个小组，深入开展一对一善后工作。截至目前，除张建国和康素珍2名船东（实际经营人）外，5名死亡（失踪）船员家属均已签定理赔协议，赔付558.5万元，家属对理赔结果满意，情绪稳定。

## **（三）事故人员伤亡和直接经济损失情况**

本次“闽龙渔运60936”倾覆事故，造成3人死亡、4人失踪，直接经济损失约672.5万元。

**（四）评估情况**

本起事故整个应急处置过程效果良好，成功救起1人，事故信息接报及时、组织指挥有力、应急响应到位、舆情社情平稳、安抚善后周到，应急救援过程救援人员安全，未发生次生衍生事故。

# 事故原因

**（一）事故发生原因分析**

依据农业农村部《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第一款的规定，经调查认定，漳州龙海“2·10”渔业船舶侧翻事故是一起因短时极端天气导致的自然灾害事故。主要理由：

**1.排除船舶机械故障、碰撞、触礁、装载不当、操作不当等因素。**事发海域没有过往船舶且不是商船航线，无暗礁、岛礁以及沉船等障碍物。该船装载情况符合稳性要求。事发前船长不断调整航向和降低航速以应对风浪（详见表1）。排除船舶机械故障、碰撞、触礁、装载不当、操作不当等因素，大概率是遭遇短时突发的极端大风浪袭击后沉没。

**2.从船舶航行轨迹来看，只有自然不可抗力才会出现这种情形。**通过对插卡式AIS以及高通量终端设备读取记录的轨迹数据分析（详见表1），20：48至49，该船在短暂的1分钟内航向突变74°，航速急速降至0.9节。从船舶稳性、在水中的惯性及人为操纵上均无法导致船舶航向瞬间大幅度转向74°，航速降幅达74.3%，只有遭遇极端恶劣的自然因素才会有这样的结果。

表1：“闽龙渔60936”航速航向变化情况

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **时间** | **航向** | **航向变化情况** | **航速（节）** | **航速变化（节）** |
| **1** | 2038时 | 344.6° |  | 8.4 |  |
| **2** | 2040时 | 344.7° | 向右改变0.1° | 7.5 | 降0.9 |
| **3** | 2045时 | 330.7° | 向左改变14° | 6.4 | 降1.1 |
| **4** | 2047时 | 341.2° | 向右改变10.5° | 6.6 | 升0.2 |
| **5** | 2048时 | 349.6° | 向右改变8.4° | 3.5 | 降3.1 |
| **6** | 2049时 | 275.6° | 向左改变74° | 0.9 | 降2.6 |

**3.从获救船员亲身体验感受来看，事发当时现场海况确实极端恶劣。**据介绍，事发前一段时间，风大浪高，船舶摇晃厉害，出现晕船现象。事发时，船舶突遭一股大浪袭击后大幅度右倾，随即又遭一股达到驾驶室高度的大浪袭击，渔船瞬间倾覆。获救船员落水后遭受风大浪急的体验。

**4.从事发海域附近作业渔船船长体验感受来看，事发海域当时确实风大海况极端恶劣。**“闽龙渔61218”渔船事发时距事发位置10海里锚泊，据船长估计，当时海上风力有9级以上。21：00许船上有一条长度130米、直径约6.5厘米的锚绳被瞬间扯断。

**5.从事发附近海域实测天气海况来看，事发海域当时确实出现过狂风大浪恶劣海况。**根据自然资源部东海预报减灾中心提供的实测天气形势及雷达实况拼图显示，事发时段该海域受一股冷空气影响，存在短时狂风和恶劣海况。事发周边海域实测风力达8级以上，最大波高3.7m。

**6.从有该海域长年作业经验老渔民来看，在事发海域附近曾多次遇到过短时类似龙卷风以及不规则的大浪。**气象部门现有观测站点距离事发海域较远，由于台湾海峡受狭管效应的作用，气象部门播报的风力往往比事发海域实际风力小2级左右。漳州市、龙海区气象局预报：2月10日有8级阵风，据此推测，事发海域当时存在短时8-9级以上大风和恶劣海况。

**7.从全国渔业安全专家现场分析判断来看，该事故属于自然灾害事故。**受福建省海洋与渔业局委托，由全国渔业安全事故调查专家委员会主任宋耀华任组长的五人专家组，经现场分析、研判，作出“该起事故属于自然灾害事故”的认定意见。

## **（二）事故暴露出的日常安全管理问题**

**1.“闽龙渔运60936”船安全生产主体责任落实不到位**

**（1）聘用不合规船员上船作业。**聘用1名证书已过期三级轮机长和1名未持有渔业普通船员证书的人员上船工作（获救船员），其行为违反了《中华人民共和国渔业船员管理办法》第四条第一款和《福建省实施〈中华人民共和国渔业法〉办法》第二十八条有关规定。

**（2）进出港报告内容不一致、不真实。**本航次该船通过“渔港通”APP报告的信息与向石码渔业社区报备出海船舶信息不一致。向石码渔业社区报备随船出海人员为7人，实际为8人（其中7人信息相符、1 人未报告）；通过“渔港通”APP报告出海人数为7人，实际为8人（其中5人信息相符、2人信息不符、1人未报告），违反了《农业农村部关于施行渔船进出港报告制度的通告》相关规定。

**（3）未落实编队编组出海生产制度。**根据龙海区石码渔业社区提供的编队编组生产安排，该船编组在龙海区石码渔业社区第六中队第二十组，与“闽龙渔运60501”“闽龙渔运60669”同组生产，本航次未按规定编队编组出海生产，其行为违反了未认真履行《福建省渔业船舶安全生产管理办法》第十二条第七款等有关规定。

**2.石码渔业社区渔船安全监督管理不到位**

**（1）督促渔船编队编组出海生产不力。**根据龙海区石码渔业社区提供的编队编组生产安排，该船与“闽龙渔运60501”“闽龙渔运60669”同组生产。但日常对“编队编组”出海作业监督检查执行不力，致使本航次“闽龙渔运60936”未落实编队出海生产。其行为未认真履行《福建省渔业船舶安全生产管理办法》第六条第四款有关规定。

**（2）未能及时发现渔船进出港报备信息不一致问题。**通过对《龙海区石码镇进出港人员信息数据项》、“渔港通”APP报告的信息和实际出海船员信息进行认真比对，除了在港尾一级渔港中途上船的1名未持证普通船员（获救船员）外，向石码渔业社区报备7人随船出海人员与实际信息一致，通过“渔港通”APP报告7人出海人员中，有2人信息不符。渔业社区渔船信息化监控平台值班值守人员未能定期比对核实，及时发现报备信息不一致问题。

**（3）渔船定人联船制度落实不到位。**根据《石码镇定人联船制度》，明确每艘船安排2个人挂钩，要求负责督促挂钩船编队生产。镇联船责任人林伟聪和社区两委联船责任人张燕虹一同挂钩“闽龙渔运60936”“闽龙渔运60501”和“闽龙渔运60669”，经查，“闽龙渔运60669”于2022年9月出售，“闽龙渔运60501”一船员受伤没有出海，本航次“闽龙渔运60936”未落实编队出海生产。

**3.政府有关部门安全管理工作有待进一步加强**

**（1）登临检查不细致。**根据《福建省渔业港口巡查工作规则》第七条规定，2023年1月19日，龙海区海洋与渔业执法大队直属石码渔港中队在石码一级渔港对该船实施登临检查，未发现违规情节。经调查，执法人员当场未查出职务船员张瑞辉三级轮机长证书已过期（有效期至2022年7月25日）问题。

**（2）险情分析研判能力不足。**海洋与渔业预警中心值班人员接到北斗示位仪离线自动报警后，值班员花费较长时间向涉事船舶、渔业社区、船东家属、事发海域周边船舶进行调度、核实确认，但值班人员在渔业运输船舶自动报警前后航速变化较大、卫星电话（高流量）联系不上的前提下，不能及早对涉事船舶高概率遇险作出正确判断。

**（3）未按规定要求接警处置。**根据《福建省海上搜寻救助条例》第十八条第三款有关规定，龙海区预警中心于11日00：30和漳州市预警中心于10日23：05、11日00：28分别致电漳州市海上搜救中心报告事故船舶险情，但漳州市海上搜救中心未按正式接警处置，到了11日01：34船东家属报警后才按正式接警处置。

# 五、对有关人员和单位的处理建议

**（一）建议予以行政处罚人员**

1.张俊苹，男，26岁，汉族，漳州市龙海区人，闽龙渔运60936”船舶所有人。作为渔业船舶所有者，聘用未持有相应有效渔业船员证书的人员上船作业，建议龙海区海洋与渔业执法大队依据相关规定，给予行政处罚。

2.张建忠，男，55岁，汉族，漳州市龙文区人，闽龙渔运60936”船长（系张俊苹父亲）。作为船长，未认真履行进出港报告第一责任人责任，本航次渔船出港报告内容不一致、不真实，且未落实编队编组出海生产制度。鉴于其在本事故中失踪，建议免于追责。

**（二）建议给予党纪政务处理人员**

建议对石码街道、石码街道渔业社区，龙海区海洋与渔业执法大队7名有关公职人员由相关单位按照干部管理权限予以处理。

**（三）作出检查单位**

建议石码街道党委、政府分别向龙海区党委、政府作出深刻检查；龙海区海洋与渔业局向龙海区政府作出深刻检查；漳州海上搜救中心向漳州市政府作出深刻检查。

六、事故防范和整改措施建议

**（一）加大监测能力建设资金投入，织密海上气象观测网。**台湾海峡因受狭管效应影响，海上气象及海况复杂多变，目前我国在台湾海峡海上气象监测能力不能满足渔民日常海上生产作业的需要。漳州市天气预报是建立在多家数值预报模式基础上，利用现有的监测站点实况进行检验评估并开展本地化订正。全市仅有两个海岛站，且靠近陆地，海上气象监测存在大范围的盲区，无实况支撑海上风力订正。建议漳州市在省统一规划下，整合各部门现有海上监测资源，加大资金、人力和技术投入，织密海上气象观测网，提高海上气象预警和预报水平。

**（二）强化日常管理，全面落实安全生产责任。**龙海区要多措并举，全面加强日常监督执法。一要强化渔船组织化建设，镇、渔业社区要严格履行组织化管理责任。二要强化责任落实，督促船东加大对渔业生产的安全投入，按规定配齐配全消防、救生、信号、通信导航等设备，提高安全性能；督促船东船长经常注意收听天气海况，及时采取防风避浪措施，严禁台风（大风）解除之前船舶出海生产；落实渔船网格化管理，确保渔船定人联船制度落到实处；加强船员持证上岗培训，增加船员持证总量；强化抽查检查，有效落实编队编组生产、进出港报告等安全管理制度。三要强化渔业执法队伍建设，加大对渔业社区、镇渔业管理人员、渔业执法协管员业务培训，提高基层一线管船能力。四要严格监管执法，针对船员不适任、进出港报告不落实等突出问题，要及时组织开展专项整治行动。

**（三）进一步规范应急响应机制，强化应急处置培训，切实提升应急处置能力。**漳州海事局进一步健全完善海上搜救救助机制，龙海区相关部门要按照《全国政府系统值班工作规范（试行）》的要求，严格实行24小时值班制度、重要节假日和重大活动期间领导带班制度，进一步完善突发事件应急预案，全面细化应急响应要求,明确应急响应条件，严格按流程规范快速处置。同时要加强业务培训，提升值班人员应急处置技能，高效做好应急处置和信息报送工作。

**（四）广泛宣传教育，持续提升渔民群众安全意识。**龙海区要积极引导辖区渔民群众参加渔业船员培训，按照各自职责，多形式、全方位在沿海渔村广泛开展“知危险、会避险”和警示宣传教育，督促船长自觉遵守安全值班瞭望制度和航行、作业及锚泊等各项规定，增强渔民的安全意识，自觉落实渔船航行和作业生产安全措施。各渔业村镇要在港口醒目位置设置渔业安全宣传标语和警示标志，鼓励群众及时举报渔业违法违规行为，营造“人人关注渔业安全、人人重视渔业安全”的良好氛围。

漳州龙海“2·10”较大渔业船舶

侧翻事故调查组

2023年12月18日