MAIR070700202201

浙江海宁“1.25”“竣玮”号游艇

自沉事故调查报告

# 1.事故简况

2022年1月25日0000左右， “竣玮”号游艇，本航次从嘉兴九龙山旅游度假区水域经汽车吊吊入嘉兴乍浦海域，开往钱塘江上游途中，因游艇不适航，相关操作人员不熟悉钱塘江水域通航环境和水文状况，1600时在钱塘江海宁大缺口水域搁浅后进水沉没，沉船位置：30°22′.54N/120°41′.31E，船上共3人，全部获救，直接经济损失约50万元，事故等级：小事故。

# 2.专业术语

Z C:船舶检验局

GPS:全球定位系统

# 3.事故调查取证情况

事故发生后，杭州海事局立即成立事故调查组，开展事故调查工作。调查组共取得了以下证据材料：询问笔录13份(其他单位笔录2份)，水上交通事故报告书1份，游艇建造合同复印件及船舶交接书复印件1份，游艇买卖合同复印件及船舶交接书复印件1份，船舶名称核定申请表复印件1页，船检登记号授号申请表复印件1页，船舶建造（初次）检验申请表1页，游艇适航证书及检验记录复印件1份（已失效），游艇检验报告复印件1页（已失效），船员证书复印件2套，九龙山游艇俱乐部（平湖）有限公司营业执照复印件1份，九龙山游艇俱乐部（平湖）有限责任公司日常管理制度1套，人员名单1份，现场救助视频1段，1月25日九龙山度假区闸门监控视频1段。

## 3.1船舶概况

“竣玮”号游艇2010年2月由杭州之江玻璃钢船艇制造有限公司（已注销）建造完工，游艇主要技术数据如下：

|  |  |
| --- | --- |
| 船名 | “竣玮” |
| 总吨 | 65 |
| 净吨 | 32 |
| 艇长 | 18.05米 |
| 艇宽 | 5.50米 |
| 型深 | 2.00米 |
| 干舷 | 0.85米 |
| 主机型号 | 沃尔沃D12D-C |
| 主机功率 | 992千瓦（496KW\*2） |
| 船舶种类 | 游艇 |
| 船体材料 | 纤维增强塑料 |
| 呼号/识别码 | 无/无 |
| 船检登记号 | 2010R3100979 |
| 船舶登记号 | 无 |
| 检验单位 | 浙江省船舶检验局杭州检验处 |
| 建造年份 | 2009年4月6日 |
| 建造完工日期 | 2010年2月2日 |
| 建造地址 | 杭州 |
| 建造厂家 | 杭州之江玻璃钢船艇制造有限公司（已注销） |

### 3.1.1船舶登记和检验情况

“竣玮”号游艇原船舶检验机构为浙江省船舶检验局杭州检验处，检验时间为2010年6月7日，此后再未进行过船舶检验，该游艇原检验证书航行水域为：遮蔽航区，证书已失效；经查询，该游艇未在海事管理机构进行过船舶登记。

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 文书名称 | 发证机关 | 发证日期 | 有效期 |
| 船舶国籍证书 | 无 | —— | —— |
| 所有权证书 | 无 | —— | —— |
| 游艇适航证书 | 杭州ZC | 2010.6.7 | 2012.2.1 |

## 3.2人员情况

“竣玮”号本航次船上人员3人，其中1人持有游艇驾驶员证书，另外2人无相关证书，与本次事故关联人员3人，相关人员情况如下：

驾驶员丁某某，男，持有中华人民共和国三亚海事局2021年5月14日签发的游艇A1F（有效期至：2023年11月12日）资格驾驶证书，事发时在驾驶台操作，不熟悉钱塘江水域水文和航路情况。

宋某，男，无游艇驾驶资格证书，事发时在驾驶台，协助驾驶员进行瞭望。

万某某,男，无游艇驾驶资格证书，事发时在驾驶台休息。

顾某某，男，“竣玮”号游艇所有人。

施某某，男，受游艇所有人委托具体负责“竣玮”号游艇维修及其他相关事宜。

乔某，男，九龙山游艇俱乐部（平湖）有限公司现场管理人员。

## 3.3气象海况与通航环境

### 3.3.1气象海况

事故发生时间为2022年1月25日（农历腊月二十三），系钱塘江小潮汛期间，事故发生地大缺口水域无潮汛观测站，查阅潮汐表显示嘉兴澉浦水域当天潮汐情况如下：0035时，潮高113（厘米，下同）；0600时，潮高642；1237时，潮高140；1807时，潮高676；大缺口水域最低潮和最高潮时间较嘉兴澉浦水域推迟2个小时左右，涨潮潮头到达大缺口水域时间约为1450时，流向偏西，流速约5-6节，潮头高1—2米；偏北风，风力3-4级,阴；能见距离约1公里。

### 3.3.2通航环境

**3.3.2.1事发水域通航环境**

钱塘江大缺口水域处于钱塘江涌潮形成发展并壮大区域，钱塘江河流走势在此区域大约呈90度折线走向，钱塘江潮水携带大量泥沙，在此水域堆积形成大面积浅滩，最低潮时江中有大面积浅滩露出水面，受潮流和钱塘江径流作用变化影响，深水航路不稳定，通航环境复杂多变。

**3.3.2.2航标及警戒标志设置**

事发水域附近有大缺口旧仓灯桩、尖山污水1号灯桩、尖山污水2号灯桩，用以船舶航行引导和标识警戒。

### 3.3.3航道及水文情况

该水域潮强流急、涌潮汹涌，属于非正规半日浅海潮流，水位每日两涨两落，水流为往复流，但不对称性较明显，涨潮流大于落潮流，潮差较大，航道频繁变迁，江中有大面积浅滩，通航条件复杂。事发水域附近无潮汐观测站点，涨落潮时间主要参考嘉兴澉浦观测站点，向后推迟约两个小时左右，并受风、流等其它因素影响略有提前或延后，嘉兴澉浦潮汐观测站点距离事发水域航程约30海里。

## 3.4船舶管理情况

“竣玮”号所有人为自然人顾某某,该游艇2010年7月由游艇所有人的父母从原船主杭州竣玮贸易有限公司以游艇所有人的名义购得，从2010年8月开始长期停靠于嘉兴九龙山旅游度假区游艇俱乐部人工湖停泊设施。

调查发现，嘉兴九龙山旅游度假区人工湖为陆地水域，该水域是在嘉兴九龙山上挖出来的人工湖，九龙山紧靠嘉兴乍浦沿海。乍浦沿海水域高平潮时，九龙山海边道路和平台距离海面约4米左右，该水域通过一道闸门和嘉兴乍浦海域相连通，船舶由人工湖进出海上需要通过闸门在高平潮时进行，该闸门由于损坏从2019年7月起处于长期关闭状态。

从2010年8月开始一直持续到2022年1月25日，“竣玮”号停靠九龙山旅游度假区人工湖期间，游艇管理由九龙山游艇俱乐部（平湖）有限公司负责。由于股东股权纠纷，九龙山游艇俱乐部（平湖）有限公司从2019年5月份开始处于停业状态。九龙山游艇俱乐部（平湖）有限公司在2019年5月份后对“竣玮”号的日常管理只是保障该游艇日常安全停泊，对停泊在九龙山旅游度假区人工湖水域游艇离开该水域放任自流，对相关游艇动态未及时报告相关管理机关。

2021年7月，游艇所有人顾某某口头委托自然人施某某对长期停泊在嘉兴九龙山人工湖水域的“竣玮”号游艇进行维修并协助办理船舶检验事务，随后施某某口头委托自然人万某某对“竣玮”号游艇进行维修，相关维修工作由万某某组织人员进行，从2021年7月持续到2022年1月。1月25日游艇沉没前，游艇所有人顾某某不清楚游艇具体状况和动态。

船舶所有人未对“竣玮”号游艇进行有效的安全管理，九龙山游艇俱乐部（平湖）有限公司对“竣玮”号的管理流于形式，未做到管理有效、到位。

## 3.5救助情况

杭州海事局按照应急预案要求，立即开展救援行动，一是指派“海巡07996”艇前往现场开展搜寻救助；二是指派执法人员驾车赶赴事发水域现场进行协调指挥；三是协调公安、消防等公务力量开展救助；四是协调钱塘江沿岸志愿者队伍开展搜寻救助。1600时左右，游艇沉没，1754时，3名遇险人员全部被志愿者队伍“海宁海豹救援队”用橡皮艇成功救助。

# 4.重要事故因素认定

## 4.1自沉事故认定

4.1.1据“竣玮”号驾驶员丁某某陈述：浪很大，两三分钟就进到船舱里面了，尾部和船舱很快进水。据船上人员宋某陈述：船上3人是1月25日天刚黑左右，被救援队用皮划艇救起来，当时船舶已沉没，3人在船头最高处，水面已经淹到3人腰部。据船上人员万某某陈述：浪向船尾推上去，很快到甲板生活区，机舱盖没关，水进入机舱后船头翘起，船身沉没。

4.1.2现场救助视频显示，“竣玮”号整个主甲板被淹没，只能隐约看到船首栏杆。

4.1.3经和现场救援人员“海宁海豹救援队”队长电话确认，3人得救时，船舶已经完全淹没。

综上所述，调查组认为此次事故为自沉事故。

## 4.2自沉时间认定

4.2.1根据“竣玮”号驾驶员丁某某陈述，船舶于25日1500时多一点沉没；根据“竣玮”号船上人员万某某陈述，1500时多点出的事情，1600时多点沉的；根据“竣玮”号船上人员宋某陈述，1530时左右开始进水，船很快就沉掉了。

4.2.2杭州市交通运输局最先接到的报警时间为1612时。

4.2.3查询事故发生前后船上人员与施某某电话通话报警时间为 1600时。

综上所述，调查组认为事故的发生时间约为25日1600时。

## 4.3自沉地点认定

4.3.1根据嘉兴公安提供的船舶通话报警定位，显示，“竣玮”号在30°22′.6N/120°41′.4E处。

4.3.2 1月26日白天退潮后，在大缺口水域搜寻沉船，1月28日1045时在30°22′.54N/120°41′.31E处发现沉船踪迹。

综上，调查组判定自沉地点在30°22′.54N/120°41′.31E。

# 5.事故经过

2022年1月24日—1月25日凌晨左右，万某某、宋某、丁某某三人在施某某的授意和九龙山游艇俱乐部（平湖）有限公司的配合下，有计划的组织汽车吊、车辆、人员，将“竣玮”号游艇通过汽车吊由陆地人工湖水域沿海边堤岸吊入大海，进行试航，检验游艇有没有修好，“竣玮”号吃水约1米，船上存柴油约900升。

1月25日0400时，“竣玮”号游艇被汽车吊吊入乍浦九龙山海域，当时乍浦海域正在涨潮，能见距离约2公里，随后万某某、丁某某、宋某3人上船，丁某某负责驾驶，宋某协助瞭望，万某某大部分时间休息。船舶启动后，驾驶员丁某某按照万某某的指示驾驶“竣玮”号开向钱塘江上游，在整个过程中，船上GPS、甚高频无线电话、雷达等助航导航设备均不能开启，通过手机测速软件得知，“竣玮”号航速约5-6节。

0600左右，“竣玮”号通过杭州湾跨海大桥，航速约5-6节，未向嘉兴海事局报告，随后“竣玮”号继续向钱塘江上游航行。

1200左右，“竣玮”号通过嘉绍跨江大桥，航速约6节，未向杭州海事局报告，随后“竣玮”号继续向钱塘江上游方向航行。

1400左右，“竣玮”号航行至海宁老盐仓大缺口附近水域后搁浅停车，能见距离约1公里，阴天，微风，海宁老盐仓大缺口附近水域正处于落潮期，潮水快落至最低潮；3人商量后，准备等下个潮水来时，乘潮脱浅。

1500左右，潮头来到船边，潮头高1-2米，游艇在被潮头抬高瞬间脱浅，根据水文测绘部门常年累计统计数据，该区域涨潮潮头流速约6节左右，此时游艇“竣玮”最大静水航速约5-6节左右，流速抵消绝大部分的游艇动力速度，游艇进一步随潮流漂移至水深更浅区域。

1510左右，游艇第二次搁浅，游艇停车，3人商量等潮水把游艇再抬高一点，游艇浮起来再动车。

1530左右，船上3人发现游艇没有浮起来，跑到游艇尾部查看，发现机舱进水；游艇尾部有个发动机散热的通风口盖子未关，机舱盖也未关，机舱进水；随后3人关上机舱盖，宋某到驾驶台启动游艇，想强行脱浅，未成功，水迅速进入舱室，艇尾开始下沉，头部开始上翘；随后3人立即向施某某报告求救，通过微信向施某某发送遇险位置，3人穿好衣服和救生衣，用缆绳将自己绑在船头等待救援，1600时左右，“竣玮”号游艇沉没。

1623时，杭州海事局接杭州市交通运输局转报：在30°22′.6N/120°41′.4E附近，有船沉没，3人遇险； 1754时，3名遇险人员被“海宁海豹救援队”救起。

# 6.事故损失情况

“竣玮”号游艇沉没，该游艇2010年买卖合同显示价格为人民币150万元整，综合考虑10%的年折旧率和相关处置费用，该事故损失约为人民币50万元整。

# 7.事故原因分析

**7.1驾驶员不适任**

“竣玮”号游艇驾驶员丁某某未进行开航前检查并在开航时确保船舶适航,履职不到位；在游艇发生搁浅后，应对措施不当导致机舱进水，最终致使游艇沉没，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第七条、第三十四条、第四十六条的规定，是事故发生的主要原因。

**7.2游艇不适航**

“竣玮”号游艇自2010年2月建造完成以来，未持有船舶国籍证书及其他法定证书、文书，2012年6月船检证书过期后也再未进行过船舶法定检验；开航前船舶助导航设备等关键性设备未能正常开启，船舶处于不适航状态，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第九条、第三十三条,《游艇安全管理规定》第六条、第十四条的规定，是事故发生的原因之一。

**7.3现场负责人违章指挥**

游艇现场负责人万某某在明知游艇不适航的情况下，组织车辆、人员将游艇从封闭水域吊至杭州湾水域并指挥游艇驾驶员进行冒险航行。违反了《中华人民共和国安全生产法》第二十五条第六项之规定，是事故发生的原因之一。

**7.4船舶所有人安全主体责任不到位**

“竣玮”号游艇所有人顾某某授意施某某对游艇进行维护保养后对游艇动态不了解、不掌握，导致游艇在不适航情况下冒险航行，最终造成船舶自沉，是事故发生的原因之一。

# 8.其他原因

**九龙山游艇俱乐部（平湖）有限公司安全管理责任未落实**

九龙山游艇俱乐部（平湖）有限公司作为游艇停泊水域的管理单位，安全管理人员缺配，安全管理制度未落实，放任他人将游艇吊离管理水域，存在安全管理责任未落实的情形。

# 9.事故责任认定及事故结论

综上分析，本起事故是由于“竣玮”号游艇在不适航的情况下，当事驾驶员不熟悉钱塘江通航环境和水文情况，未能对游艇在事发水域航行风险作出充分估计，冒险航行，搁浅后操作不当导致“竣玮”号沉没的单方责任事故。

“竣玮”号对本起事故负全部责任，该游艇驾驶员丁某某为直接责任人；现场负责人万某某负有管理责任；船舶所有人顾某某负有管理责任；九龙山游艇俱乐部（平湖）有限公司负有管理责任。

# 10.安全管理建议

本次自沉事故中，“竣玮”号游艇存在船艇不适航、船员不适任、游艇俱乐部管理缺失等问题，导致“竣玮”号游艇自沉事故发生，安全管理建议如下：

一、建议游艇所有人顾某某加强对《安全生产法》、《海上交通安全法》、《游艇安全管理规定》相关条款的学习，提高法律意识。

二、建议九龙山游艇俱乐部（平湖）有限公司落实安全管理制度，配备安全管理人员加强游艇管理。

三、建议九龙山旅游度假区管理委员会加强对九龙山游艇俱乐部（平湖）有限公司的管理。

杭州海事局

2022.4.20