

---

MAIR091900202002

## 广东珠海“10·02”“佰舸”游艇触礁事故调查报告

本报告仅用作安全教育，不得用作民事、行政和刑事诉讼的证据。

编制单位：港珠澳大桥海事局

单位地址：珠海市香洲区北珠一路 45 号

联系方式：TEL：0756-3339704 FAX：3316122

编制时间：2020 年 10 月 16 日

---

## 简介

2020年10月2日约1908时，珠海佰舸游艇制造有限公司所属“佰舸”游艇载员10人从珠海大万山岛驶往珠海大剧院“日月贝”途中，在珠海大九洲岛西侧1号灯浮附近水域发生触礁事故，事故造成“佰舸”游艇受损，1名驾驶员落水受伤，乘员9人中3人落水（2人受伤，1人死亡），其余6人不同程度受伤，事故直接经济损失约40万元，构成一般等级水上交通事故。

事故发生后，港珠澳大桥海事局成立事故调查组，对事故进行调查。调查组对事故游艇进行勘验，询问游艇驾驶员和其他乘员，调取了事故游艇适航证书、国籍证书、驾驶员证书等证据资料。

据调查，“佰舸”游艇存在未制定航线计划、疏忽了望、未使用安全航速航行、未按规定航路航行等过失行为，“佰舸”游艇应负事故全部责任。

## 目录

一、事故简况及调查情况.....	5
(一) 事故简况.....	5
(二) 事故调查情况.....	5
二、事故游艇、驾驶员、公司等情况.....	5
(一) 游艇基础数据.....	5
(二) 游艇检验情况.....	6
(三) 游艇安全检查情况.....	6
(四) 游艇驾驶员及载员情况.....	7
(五) 公司概况.....	7
(六) 靠泊码头情况.....	7
三、天气、海况和通航环境情况.....	7
(一) 天气、海况.....	8
(二) 事故水域通航环境情况.....	8
四、重要事故因素认证.....	9
(一) 事故时间.....	9
(二) 事故地点.....	9
五、事故经过.....	10
六、事故处理情况.....	12
七、事故损失情况.....	12
八、事故原因.....	14

---

九、事故结论.....	15
十、游艇载客营运许可及监管方面存在的问题.....	15
十一、安全管理与处理建议.....	16
(一) 安全管理建议.....	16
(二) 处理建议.....	17
十二、附件.....	18

本报告仅用作安全教育，不得用作民事、行政和刑事诉讼的证据。

## 一、事故和调查简况

### （一）事故简况

2020年10月2日约1908时，珠海佰舸游艇制造有限公司所属“佰舸”游艇载员10人从珠海大万山岛驶往珠海大剧院“日月贝”途中，在珠海大九洲岛西侧1号灯浮附近水域发生触礁事故，事故造成“佰舸”游艇受损，1名驾驶员落水受伤，乘员9人中3人落水（2人受伤，1人死亡），其余6人不同程度受伤，事故直接经济损失约40万元，构成一般等级水上交通事故。

### （二）调查情况

事故发生后，港珠澳大桥海事局成立事故调查组，对事故进行调查。调查组对事故游艇进行勘验，询问游艇驾驶员和其他乘员，调取了事故游艇适航证书、国籍证书、驾驶员证书等证据资料。

## 二、事故游艇、驾驶员、公司等情况

### （一）游艇基础数据

船名	佰舸
船籍港	珠海
船舶种类	游艇
船体材料	增强纤维
总吨	11
净吨	3

总长	10.88 米
船宽	3.74 米
型深	1.72 米
主机类型、功率	内燃机、382 千瓦
船舶建成日期	2019 年 9 月 9 日
船舶建造厂	中山市金鑫宝游艇有限公司
船舶所有人	珠海佰舸游艇制造有限公司
船舶经营人	—



图 1：“佰舸”游艇

### （二）游艇检验情况

该游艇持有游艇适航证书，有效期至 2022 年 9 月 8 日，该艇已于 2019 年 9 月 9 日在珠海经中国船级社建造检验合格。

### （三）游艇安全检查情况

该游艇于 2020 年 9 月 1 日在珠海香洲港经珠海香洲海事处

---

船舶安全检查，发现缺陷 2 项，无线电识别码证书和应急示位标检验报告不在船，9 月 10 日上述两项缺陷已复查合格。

#### （四）游艇驾驶员及载员情况

驾驶员李某，1963 年 1 月 31 日出生，持有惠州海事局 2019 年 8 月签发的游艇驾驶证，证书编号：0904002019080286，证书有效期至 2024 年 8 月 26 日。驾驶员李某于 2019 年 8 月取得游艇驾驶证，至今共驾驶“佰舸”游艇航行 20 余航次，主要是珠海香洲港周边水域。该游艇本航次驾驶员 1 人，乘员 9 人，游艇适航证书载明该艇乘员定额 12 人。

#### （五）公司概况

“佰舸”游艇所有人为珠海佰舸游艇制造有限公司，成立于 2015 年 8 月，初期投资约 200 万元，后期股东以增资等方式，总投资约 400 万元，该公司于 2016 年与中山金鑫宝游艇有限公司合作生产游艇，“佰舸”游艇是第一艘，也是唯一一艘游艇。目前公司资产是“佰舸”游艇一艘和游艇生产模具一套，总价约 370 万元，现该公司仍欠游艇供应商货款和股东借款约 160 万元。

#### （六）靠泊码头情况

“佰舸”游艇于 2019 年 7 月开始靠泊珠海格力游艇船务有限公司的工程码头，该码头共有 15 艘游艇停泊。码头有专人对靠泊游艇进行看管，并有规定游客、客户等外来人在未经上级领导同意不得进入。

### 三、天气、海况和通航环境情况

## （一）天气、海况

根据海洋出版社 2019 年 7 月第一版《潮汐表 2020》（珠海九洲港）数据，2020 年 10 月 2 日 1633 时最低潮 74cm，2248 时最高潮 208cm，1908 时涨潮。

根据珠海市公共气象服务中心 10 月 2 日 1900 时气象报告：九洲港、香洲港及珠澳海湾航线海域吹偏东风，风力 3-4 级，阵风 5 级；能见度 25 公里以上。

根据该艇驾驶员李某描述，事故时能见度很好，很远就能看见珠海大剧院“日月贝”，东南风，风力 4 级左右。

综上所述，事故发生时，天气晴朗，能见度良好，东南风，风力 4-5 级，涨潮。

## （二）事故水域通航环境情况



图 2：事发水域通航环境

事故发生在大九洲岛与横山岛之间的高速客船航道附近水域，航道宽 340 米，该水域附近分别有正门礁方位标 1 座、海獭

---

洲方位标 2 座、横山岛方位标 1 座及航道标 4 座，该水域附近分别有正门礁和浅滩。根据广东智慧海事监管服务平台轨迹回放，事发时大九洲岛西侧航道内无其他船舶在航，水域清爽。

#### 四、重要事故因素认证

##### (一) 事故时间：2020 年 10 月 2 日 1908 时

认定理由：

事故调查时，“佰舸”游艇驾驶员及游艇乘坐人员提供的事发时间介于 1900 时-1930 时之间。

根据“佰舸”游艇驾驶员笔录提供的证据，该艇约在 1900 时以 19 节速度穿越港珠澳大桥进入事发水域，现场实际测量桥梁至事发水域位置大约为 1.2 海里，按照当时游艇的速度，该艇大约需 6 分钟左右到达事故点。

根据该艇乘员笔录提供的证据，乘员的报警时间为 1921 时，而该艇发生事故后仍然向前航行，乘员的报警时间应在游艇停住并完成自救后拨出，据乘员称述大约在事故发生后约 10 分钟拨出报警电话。

综上，事故时间约在 1908 时。

(二) 事故地点：珠海大九洲岛西侧 1 号灯浮附近水域，事故地点：22° 14' 31" N, 113° 36' 31" E。

认定理由：

“佰舸”游艇驾驶员及乘员没有提供准确的事故地点。

根据驾驶员称述：“当时该水域未看见有其他船经过，水域

---

清爽，航速 19 节，艇艏方向是大致对着珠海大剧院“日月贝”方向航行，看见了大九洲岛西面的两个绿浮在我船右舷，当时一个很远，大约 500 米远，一个很近，大约 5 米远，计划稍晚转向进入航道中央航行，随后事故就发生了”。在其描述当中，其观测到的绿浮为九洲航道 1 号绿浮和 3 号绿浮，在 1 号灯浮的东南侧 50 米处有一礁石浅滩，由于其艇位离大九洲岛很近，没有及早向左转向进入大九洲岛西侧航道，结合游艇受损程度和位置的情况，可以判断事故发生在大九洲岛西侧 1 号灯浮附近的礁石浅滩位置。

事故发生在大九洲岛西侧 1 号浮附近水域，经查阅航海资料及现场勘验，大九洲岛西侧 1 号浮东南侧有一处礁石浅滩，与笔录中驾驶员提到的位置大致相符，所以认定事故地点为：22° 14' 31" N，113° 36' 31" E。

## 五、事故经过

本事故经过根据事故调查笔录、广东智慧海事监管服务平台资料等证据，综合分析得出。

2020 年 10 月 2 日上午乘员李某亮在晨跑时路过珠海大剧院“日月贝”，在与码头保安人员袁某沟通中得知可以进行游艇租赁，并与袁某达成口头协议租赁“佰舸”游艇，并交付租赁款 9888 元。

约 1100 时，9 名乘员在游艇码头保安员袁某带领下进入游艇码头，李某驾驶“佰舸”游艇从珠海市香洲港格力工程码头载

运 9 名乘员出发，计划前往大万山岛。

约 1500 时，“佰舸”游艇抵达珠海市大万山岛，乘员与驾驶员登岛共进午餐（期间未饮酒），随后乘员在岛上进行观光，驾驶员在“佰舸”游艇上进行卫生保养工作。

约 1800 时，“佰舸”游艇离开大万山岛，开航时开启电子海图机、GPS、测深仪等助航设备，东南风 4 级，涨潮，北向流，离岛后 7 名乘员在二层敞开式驾驶甲板或坐着或躺着睡觉，2 名乘员在 1 层封闭舱室内休息，驾驶员李某负责驾驶游艇，艇上所有人均未穿着救生衣。

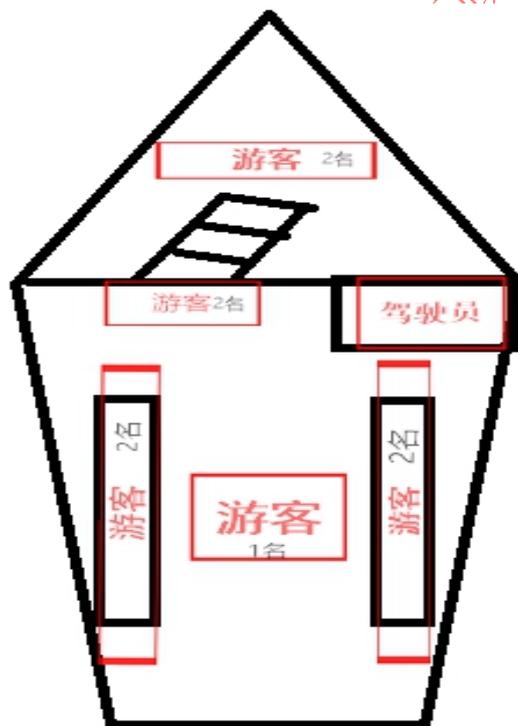


图 3：驾驶员及乘员艇上乘坐位置示意图

据驾驶员李某称述：“由于出发时间较晚，并且艇上乘员有比较劳累和晕船等现象，我着急送他们回岸上就餐，开的比较

快”。

约 1900 时，“佰舸”游艇从港珠澳大桥非通航孔通过，航速 19 节，航向约 323 度，涨潮，东南风 4 级左右。据驾驶员描述：“船艏方向是大致对着珠海大剧院“日月贝”方向航行，看见大九洲岛西面的两个绿浮在我艇右舷”。

约 1908 时，“佰舸”游艇在大九洲岛西侧 1 号灯浮水域发生触礁事故，1 名驾驶员落水受伤，乘员 9 人中 3 人落水（2 人受伤，1 人死亡），其余 6 人不同程度受伤。

## 六、事故处理情况

事故发生的一瞬间，驾驶员李某及三名乘客因艇底触礁带来的强烈冲击而落水，艇上其他乘客利用手机进行报警，同时对落水人员开展救助和自救工作。

接报后，港珠澳大桥海事局、珠海海事局、珠海海警局、中国渔政等 9 艘船赶赴现场开展应急救援工作，2137 时，现场搜救力量成功救起落水三人并送往医院就行救治，另有一人失踪。

10 月 4 日约 0900 时，现场搜救力量在鸡笼岛与野狸岛之间水域发现一具遗体，海警部门对其打捞并转运至香洲港，随后移交至珠海公安部门，并通报失踪人员家属，后经家属确认该遗体为“佰舸”游艇事故失踪人员。

## 七、事故损失情况

事故造成“佰舸”游艇艇艏底部撞击破损，撞击面积约 3m\*0.4m；游艇左舷艇中艏部有约 2m 长表层纤维破损；游艇左侧

螺旋桨七片桨叶卷曲变形，边缘破损。

初步统计直接经济损失约 40 万元。



图 4：“佰舸”游艇受损照片

## 八、事故原因

### （一）未制定航线计划

驾驶员在本航次出行时未制定合理的航线计划，对事故水域通航环境不熟，未能准确掌握大九洲岛西侧航道 1 号灯浮东南面约 50m 处浅滩情况，是本事故的原因之一。

### （二）疏忽了望

根据“佰舸”游艇驾驶员李某陈述，其通过港珠澳大桥后就直接对着珠海大剧院“日月贝”亮灯的方向航行，没有认真观测九州岛西侧航道的导、助航标志，说明其没有能够使用视觉、听觉，以及适合当时环境的一切有效手段保持正规了望，以便对航行态势保持足够的戒备，采取正确的操作措施。违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条，是本事故的原因之一。

### （三）未采用安全航速

“佰舸”游艇驾驶员李某在进入九州岛西侧航道前，面对九州岛西侧水域较为复杂的通航环境和近岸航行未采取任何减速措施，仍保持约 19 节的航速航行，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第六条的规定，是本事故的原因之一。

### （四）未按规定航路航行

该艇为快速返回码头靠泊，在航行时抄近路且速度快，在通过港珠澳大桥时从非通航桥孔通过，违反了《港珠澳大桥广东水域通航安全管理办法》第五条的规定，导致其艇位离九州岛西侧 1 号绿浮附近浅滩较近，且未及时调整航向和船位，是本事故的

---

原因之一。

## 九、事故结论

“佰舸”游艇负此次事故的全部责任，驾驶员李某是本次事故的责任人。

## 十、游艇载客营运许可及监管方面存在的问题

根据《游艇安全管理规定》（交通运输部令 2008 年第 7 号）第四十五条“乘员定额 12 人以上的游艇，按照客船进行安全监督管理。”，为应对这一规定，目前珠海所有的游艇乘客定额都在 12 以下。

《游艇安全管理规定》第八章附则第四十三条“游艇从事营业性运输，应当按照国家有关营运船舶的管理规定，办理船舶检验、登记和船舶营运许可等手续”。根据《国内水路运输管理条例》（中华人民共和国国务院令 第 625 号）第四十五条“载客 12 人以下的客运船舶以及乡、镇客运渡船运输的管理办法，由省、自治区、直辖市人民政府另行制定。”。2006 年 5 月 8 日，珠海市人民政府第 10 次常务会议审议通过《珠海市小型客运船舶管理规定》，对单船载客十二人以下的经营许可和监督管理做出明确规定，如第十三条“未经市交通主管部门批准，任何单位和个人不得在本市水域内从事小型客运船舶业务，其中小型客运船舶是指是指单船载客十二人以下（不含十二人）从事旅客运输、休闲观光等商业活动的船舶”，但该规定经 2017 年 10 月 30 日

---

第九届珠海市政府 15 次常务会议审议，决定废止。这导致目前珠海市载客 12 人以下经营行为的许可和监管处于无法可依的局面。

## 十一、安全管理与处理建议

### (一) 安全管理建议

近年来由于旅游行业火热，出海游玩人员较多，出现了很多自有私人小艇、游艇非法载运乘客进行观光游览的情况，但是存在驾驶技术水平低、海域水文情况不熟及安全意识低等情况，给海上船舶航行安全带来较大风险，为使当事人吸取教训，防止类似事故发生，更好地保障海上人命和财产安全，提出以下安全管理建议：

#### 1. 佰舸游艇制造有限公司

(1) 该艇驾驶员应严格遵守《游艇安全管理规定》和《港珠澳大桥广东水域通航安全管理办法》要求，加强技术培训，强化游艇操纵能力提升，提高业务水平，降低人为因素导致的事故风险。

(2) 游艇在开航前，应认真做好航线计划，对航行水域水文情况进行检查，尤其是对浅滩、暗礁等危险区域做好标记，如发现异常应及时调整航向及艇位，不要盲目冒险航行。

(3) 落实安全主体责任，督促游艇驾驶员及其他乘员按规定穿戴救生衣。

(4) 游艇从事营运应严格按照《游艇安全管理规定》要求

---

办理营运许可等手续。

## 2. 珠海格力船务有限公司

珠海格力船务有限公司应严格按照码头安全管理规定落实好安全主体责任,切实履行该公司码头管理规定第二章第三、四、五、六条的要求,严禁游客、观光人员、客户等外来人员私自进入或者其他人员私自带人进入码头。

### (二) 处理建议

1. 李某,“佰舸”游艇驾驶员,负事故全部责任,涉嫌交通肇事罪,建议移送司法机关追究其刑事责任。

2. 近年来旅游行业火热,出海游玩人员较多,出现了很多自有私人小艇、游艇未经许可载运乘客进行观光游览的情况,此次事故暴露了游艇营运许可和监管方面的诸多问题,建议将本次事故情况通报珠海市交通运输局,由珠海市交通运输局研究游艇营运许可和加强监管的措施。

## 十二、附件

(1) 附件 1: 事故调查组成员名单 (略)

(2) 附件 2: 证据材料清单 (略)

(3) 附件 3: “佰舸”游艇乘员名单 (略)