

MAIR190001202001

广东汕头“7·14”帆船（冒用“法诺 xxx 号” 船名）风灾事故调查报告

编制单位：龙湖海事处

单位地址：汕头市海滨路 47 号

联系电话：0754-88900173

编制时间：2020 年 8 月 11 日

简介

2020年7月14日约2024时，连xx等3人所有的帆船（经查：该船未经船舶检验机构检验，冒用在深圳登记的一游艇船名“法诺xxx号”，属“三无”船舶，下称该船为“SW”船）从汕头市东区粮食码头内档出发往礮石大桥方向航行，在礮石大桥附近返航后遇上强对流天气，海面突起大风，受大风影响船向左翻沉，船上人员共11人全部落水，事故造成1名女乘客死亡，构成一般等级的水上交通事故。

汕头海事局接到报告后，成立事故调查组展开事故调查，经综合分析，本起事故是由于“SW”船超载航行、遭遇超过其抗风等级的大风袭击造成，“SW”船对本事故负全部责任。

目 录

一、事故简况和调查取证情况.....	4
二、船舶、船员及其他乘坐人员情况.....	4
1、船舶概况.....	4
2、船员情况.....	8
3、其他乘坐人员情况.....	9
三、天气、海况和通航环境情况.....	9
（一）天气、海况.....	9
（二）通航环境情况.....	9
四、重要事故因素认定.....	9
（一）事故时间.....	9
（二）事故地点.....	10
五、事故经过.....	10
六、应急处置和搜救情况.....	10
七、事故损失情况.....	11
八、事故原因分析及责任认定.....	11
（一）事故原因分析.....	11
（二）责任认定.....	12
九、调查中发现的问题.....	12
十、安全管理建议及处理建议.....	12
（一）安全管理建议.....	13
（二）处理建议.....	13

一、事故简况和调查取证情况

2020 年 7 月 14 日 1930 时，“SW”船从汕头市东区粮食码头内档出发往礮石大桥方向航行，船上有船员及乘客共 11 人，约 2010 时在礮石大桥附近掉头返航，返航不久即遇上强对流天气，受大风影响船向左翻沉，船上人员全部落水随后被附近的锚泊船救起，事故造成 1 名女乘客死亡，无水域污染，构成一般等级的水上交通事故。

汕头海事局接到报告后，立即成立事故调查组展开事故调查，调查组联合汕头市公安局水上分局通过询问当事驾驶员、船舶所有人、救助船船员、乘客，调取港内 CCTV 监控录像，并到深圳海事局、CCS 深圳分社等单位进行核查，共获得询问笔录 14 份，其他相关文书资料若干份。

二、船舶、船员及其他乘坐人员情况

1. “SW”轮船舶概况

该船未经船舶检验机构检验，未取得船舶航行必备的相关证书。船东私自加装一台 5 匹的艇尾机。船打捞上岸后，实际丈量得船舶总长 7.7m，船宽 2.43m，深 1.17m，桅杆高度 11m，船体材料为白色玻璃钢，船首两侧均贴有黑色“法诺 xxx 号”字样、船尾后端贴有黑色“CN2018496xxxx”及黑色“法诺 xxx 号”字样。



图 1：发生事故后“SW”船停泊状态



图 2：打捞上岸的“SW” 船



图 3：冒用他人船名及识别码



图 4：深圳登记的船“法诺 xxx 号”

2. 船员情况

该船本航次航行时雇佣一名驾驶员郑 xx，男，1994 年 8 月 23 日出生，持有厦门海事局 2016 年 12 月 23 日签发的游

艇驾驶证，证书号码 180000201612xxxx。

3 其他乘坐人员情况

本航次船上人员除驾驶员郑 xx 外，其他人员为：船东连 xx 及 3 位朋友（林 xx、罗 x、林 xx），还有购票乘船的 6 人（杨 xx、林 xx、郑 xx、林 xx、詹 xx、魏 xx）。

三、天气、海况和通航环境情况

（一）天气、海况

1. 气象预报。汕头气象台 7 月 14 日 2012 时发布的气象预报：受强对流云系影响，预计从 2020-2200 时，主城区有 7-9 级的短时大风和雷暴等强对流天气，并伴有短时强降水。

2. 潮汐。事发时汕头港内涨潮。

（二）通航环境情况

事故发生水域为汕头港内，航行船舶较多，事发前后没有船舶经过该水域。

四、重要事故因素认定

（一）事故时间：2020 年 7 月 14 日约 2024 时

1. “SW” 船驾驶员接受调查时称 2010 时在礮石大桥附近掉头返航，返航航行约 200m 时就起风且风力很大，他想靠近海滨路航行却无法靠近。

2. 落水人员被附近锚泊船救起后救助人员报警时间为 2037 时。

3. 回放汕头港内 CCTV 监控录像，“SW” 船翻沉时间约

2024 时。

综上，认定事故时间为 2020 年 7 月 14 日 2024 时。

（二）事故地点：汕头港 17 号灯浮附近

1. 事发时间汕头港内涨潮，潮水自东往西流去，据施救落水人员的救助船“皖阜阳工 xxxx”轮船长称落水者是从 17 号灯浮那里漂来，“皖阜阳工 xxxx”当时泊于 17 号灯浮西侧。

2. 回放汕头港内 CCTV 监控录像可见“SW”船在 17 号灯浮附近翻沉时水面溅起明显浪花。

五、事故经过

2020 年 7 月 14 日 1930 时，“SW”船从汕头市东区粮食码头内档出发往礮石大桥方向航行，船上有驾驶员 1 人、船东 1 人、乘客 9 人，共 11 人（7 男 4 女）。时值涨潮，风力较小，航行时未挂风帆，由艇尾机推进。航行过程驾驶员、船东及部分乘客没有穿救生衣。约 2010 时在礮石大桥附近掉头返航，返航不久即遇上强对流天气，突起大风，风力达 8-9 级，方向不定。受大风影响船舶横摇幅度较大，此时船东组织人员往横倾的相反一舷移动压载，向左舷及右舷移动都有，约 2024 时船向左翻沉，船上人员全部落水，有 3 名均穿着救生衣的乘客被漂离难船，其余 8 人都抓住难船随其漂流，这 2 批人均先后漂至附近锚泊的工程船“皖阜阳工 xxxx”并被该船全部救起，一名女乘客在送医院后死亡。

六、应急处置和搜救情况

14 日 2041 时汕头市海上搜寻救助分中心值班室接到市公安局“110”转来“SW”船遇险信息，即派出执法人员及执法船“海巡 09003”前往救助，同时协调汕头海警派出船艇参与救助，并协调汕头市“120”急救中心对溺水人员的急救提供远程医疗指导。2125 时“海警 21046”船到锚泊船“皖阜阳工 xxxx”接溺水者（林 xx）及另外 2 位乘客上岸，2134 时溺水者上“120”救护车送往市中心医院，后报抢救无效死亡。2152 时“海巡 09003”到“皖阜阳工 xxxx”接走剩下的 8 名落水者上岸。

七、事故损失情况

事故造成“SW”船沉没，直接经济损失人民币 12 万元，一女乘客死亡，构成一般等级的水上交通事故。

八、事故原因分析及责任认定

（一）事故原因分析

该船未经检验，未核定抗风等级和乘员定额。参照在深圳检验登记的同一型式帆船“法诺 xxx 号”核定的船舶抗风等级为 6 级，乘员定额为 6 人，推定该轮抗风等级为 6 级，乘员定额为 6 人。该船尺度小吃水浅，桅杆较高，受风影响明显，14 日晚间的强对流天气，平均风力 6-7 级，阵风 8-9 级，大风已超越该船的抗风等级；船舶横摇幅度较大时，船东组织人员往横倾的相反一舷移动，几个人同时向左或向右移动会加剧这种浅吃水的玻璃钢小船的横摇，船舶恢复正浮的复原力矩受到严重影响；该船超载航行，储备浮力降低。

最后，船舶的稳性、浮性不足，受大风袭击而翻沉。

（二）责任认定

经调查综合分析，大风袭击及船舶超载是造成事故的原因。该事故为单方责任事故，“SW”船对本起事故负全部责任，驾驶员郑 xx 负航行安全方面的相应责任。

九、调查中发现的问题

（一）“SW”船未经检验、登记，冒用在深圳登记的一艘同一型号游艇“法诺 xxx 号”的船名。

（二）非法经营，参考已经检验的同一型式帆船，该类帆船为非营业性帆船，“SW”船未持有交通主管部门发出的经营许可证从事营业性活动。

（三）超载航行。连 xx 明知其船艇没有任何法定证书而擅自航行，且在已知该船只能乘坐 6 人（买船时船厂负责人已告诉他们）情况下仍超载冒险航行。

（四）粮食码头内档的游艇停泊区，是汕头市 xxxx 有限公司临时建设的，属临时设施，是非正式的游艇码头。

（五）“SW 船”已在上述游艇停泊区停了约 2 个月时间，xxxx 有限公司未核实该船的“身份”就让其停泊，也没有向有关部门报告，对该船的动态没有掌握，xxxx 有限公司未能落实安全管理的主体责任，

（六）汕头市 xxxx 有限公司未完成游艇俱乐部备案。

十、安全管理建议及处理建议

（一）安全管理建议

1. 汕头市 xxxx 有限公司应依法完成游艇俱乐部备案，并取得经营许可，方可开展经营业务；
2. 汕头市 xxxx 有限公司要依法配齐管理人员，进一步健全管理制度，确保到其码头停泊的船艇均为合法船艇；
3. 汕头市 xxxx 有限公司要依法建设游艇码头，严格执行船艇出航报备制度；
4. 提请地方政府对游艇码头进行统一规划。

（二）处理建议

1. 海事机构对冒用船名、船舶未检验合格取得适航证书等违法行为进行行政处罚。
2. 通报汕头市交通运输局，建议市交通运输局进一步规范游艇经营管理秩序，对连 xx 等 3 人非法经营的行为进行行政处罚。
3. 汕头市公安局水上分局对本案中涉及违法的人员依法进行处理。