

大连“9·28”游艇 K 轮碰撞 潜水者事故调查报告

一、事故概况

（一）事故简况。

2024 年 9 月 28 日 0910 时左右，J 公司所有、王甲驾驶的游艇 K 轮在大连二坨子岛西南侧水域（概位： $38^{\circ}52'10''.1N/121^{\circ}36'38''.2E$ ）碰撞潜水者梁某祥。事故造成潜水者梁某祥死亡，未造成海洋环境污染，事故等级为一般等级。



图 1：游艇 K 轮

（二）专业术语和标准用语。

AIS: Automatic Identification System 船舶自动识别系统

PADI: Professional Association of Diving Instructors 国际
专业潜水教练协会

r/min: Revolution/Minute 每分钟转速

VHF: Very High Frequency 甚高频

二、事故调查取证情况

本起事故由大连海事局调查。大连海事局依据《海上交通安全法》等相关法律法规，成立了事故调查组，对事故展开了全面调查。查明了事故事实和原因，判明了事故责任。现将有关情况报告如下：

（一）船舶资料。

船名：K	船籍港：大连
船舶种类：游艇	船体材质：铝合金
游艇类别：IV 类	乘员定额：6 人
艇长：6.8 米	型宽：2.44 米
型深：1.22 米	功率：165 千瓦
总吨：4	净吨：1
建成日期：2022 年 06 月 02 日	
船舶所有人：J 公司	
实际管理人：王乙	

（二）登记/检验情况。

K 轮的船舶所有权和船舶国籍登记机关均为大连海事局，所有权取得日期为 2022 年 6 月 3 日，船舶国籍证书有效期从 2023 年 1 月 9 日至 2028 年 1 月 8 日。

船舶检验机构为辽宁省船舶检验局大连检验处，换证检验日期为 2023 年 6 月 21 日，有效期至 2028 年 6 月 2 日。

该轮检验证书“记事栏”显示：限该轮航行于距岸不超过 10 海里水域；限该轮在风级不超过 6 级（蒲式风级）且目测波高（有义波高）不超过 1 米的海况下航行。

事故航次，该轮法定证书齐全有效。

（三）设备情况。

K 轮配备主要设备有磁罗经、VHF 无线电通讯装置、AIS、带绳救生圈、尾挂机各一部。调查发现 AIS 信号不良，其他设备工况正常。

（四）航次状况。

2024 年 9 月 28 日 0824 时，由王乙驾驶 K 轮由小平岛游艇靠泊点出港，前往付家庄二坨子岛附近海域潜水游玩，船上共有乘员 5 人（含驾驶员）。游艇到达二坨子岛附近海域后，王乙要求王甲看护该游艇，随后 4 人穿着潜水装备先后下水。

（五）人员情况调查。

事发航次，船上乘员 5 人，符合乘员定额要求。

王甲，男，39 岁，1985 年 3 月出生，持有大连海事局签发的游艇驾驶证，证书有效期 2024 年 7 月 31 日至 2029 年 7 月 31 日，证书有效。事发时，王甲在驾驶室内驾驶该游艇，不存在饮酒、吸毒等影响驾驶船舶的情况。

王乙，男，45 岁，1979 年 12 月出生，游艇实际管理人，

持有大连海事局签发的游艇驾驶证，证书有效期 2021 年 6 月 24 日至 2026 年 6 月 24 日，证书有效。

梁某祥，男，44 岁，1982 年 5 月出生，乘客，与艇上其他人员为朋友关系，潜水爱好者。梁某祥持有符合 PADI 课程规定和标准的潜水证件，在本次事故中死亡。

（六）环境因素调查。

1. 天气海况情况。

大连市专业气象台 2024 年 9 月 28 日早晨 5:00 发布的大连港区天气预报：老港区：晴间多云，局部有雾，能见度小于 1000 米，东南风 5 到 6 级，中浪。

船上人员笔录：事发时风向为东南风，风力不大，能见度良好。

综上，认定事发时东南风 5 到 6 级，能见度良好。

2. 水域情况调查。

事发水域位于大连二坨子岛西南。K 轮多次在该海域开展潜水娱乐活动。

（七）管理因素调查。

J 公司是 K 轮的所有人，取得 K 轮所有权时间为 2022 年 6 月 3 日。J 公司¹法定代表人为谷某，与王乙系夫妻关系，该公司由谷某和李某贵（事发艇上乘员之一）各持有 50%股

¹ J 公司《营业执照》显示经营范围为：一般项目：技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；业务培训（不含教育培训、职业技能培训等需取得许可的培训）潜水救援装备销售；水下系统和作业装备销售；日用杂品销售；橡胶制品销售；游艇租赁；旅游开发项目策划咨询；会议及展览服务；休闲观光活动；休闲娱乐用品设备出租，信息咨询服务（不含许可类信息咨询服务）；租赁服务（不含许可类租赁服务）。（除依法须经批准的项目外，凭营业执照依法自主开展经营活动）许可项目：旅游业务。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动，具体经营项目以相关部门批准文件或许可证件为准）

份。

K 轮实际控制人和管理人为王乙，负责游艇的证书管理和日常设备维护。K 轮主要用于非盈利性潜水娱乐活动，同时其提供诸如氧气瓶类的潜水设施，其他潜水设备由其他潜水活动参与者自行准备。

（八）现场勘查情况。

1. 螺旋桨。

肇事游艇船尾有 1 台尾挂机，型号为 MERCURY225。该挂机正常工作时，螺旋桨位于水下约 60 厘米，进车时右旋，空挡时微速旋转，倒车时左旋，全功率时转速约 3400r/min。

现场勘察，螺旋桨叶片边缘发现一处轻微受损痕迹。



图 2：受损螺旋桨叶片

2. AIS 设备。

该艇配备 AIS 为 XINUO 型号，2024 年 9 月 28 日开机时间为 0801 时至 1156 时。

（九）其他情况调查。

1. 附近监控视频记录。

调查组调取了事发时段附近监控视频确定了该游艇的出港和返港时间。

2. AIS 历史轨迹调查。

调查组通过导助航综合应用系统调取了该游艇当天的 AIS 历史信息，发现系统中仅有当天 0830 时的一个 AIS 历史信息，船位： $38^{\circ}48'51''.48\text{N}$ ， $121^{\circ}31'24''.43\text{E}$ ，航向： 075° 航速：27 节。

三、重要事实认定

（一）事故发生时间及地点认定。

根据所收集证据综合认定，肇事游艇与梁某祥碰撞时间为 2024 年 9 月 28 日 0910 时左右，事故地点二坨子岛西侧水域，概位： $38^{\circ}52'10''.1\text{N}/121^{\circ}36'38''.2\text{E}$ 。



图 3：事发水域示意图

（二）碰撞事实认定。

根据肇事游艇驾驶员笔录及其他相关证据，认定该游艇

在倒车时与位于该艇尾部附近水中的梁某祥发生了碰撞，梁某祥被该艇尾挂机螺旋绞中。

四、事故经过

根据相关人员笔录、附近监控视频及其他证据综合分析，认定事故经过如下：

2024年9月28日0824时许，王乙驾驶K轮从小平岛游艇港开航，艇上乘员共5人，驶往二坨子岛附近海域进行潜水娱乐。

0830时，K轮船位 $38^{\circ}48'51''.48\text{N}/121^{\circ}31'24''.43\text{E}$ ，航向 075° ，航速27节。

0900时左右，K轮到达二坨子岛南面附近漂航，概位 $38^{\circ}50'10''\text{N}/121^{\circ}36'38''\text{E}$ ，该艇尾挂机未熄火，推进器控制杆仅放置在空挡位置。艇上乘员开始换装潜水装备，驾驶员更换为王甲。

0910时左右，驾驶员王甲发现K轮距离二坨子岛较近准备倒车。王甲回头看到梁某祥位于船尾右侧，提醒梁某祥不要下水，随后转头观察船舶前方并开始倒车，几秒后感觉船体撞击物体后卡顿，于是到船尾查看，看见梁某祥被游艇尾挂机绞住，随即大声呼救。随后，其他潜水者返回，将伤者救上游艇进行抢救，游艇开始返航。

随后，王乙拨打120、110报警。

0930时左右，船舶停靠小平岛游艇港。

五、应急处置和救助情况

事故发生后，驾驶员王甲及其他乘员立即施救，游艇返航。同时，王乙拨打了急救电话。船舶返回小平岛码头后，急救车将伤者送至大连医科大学附属第二医院抢救。

六、事故损失情况

本次事故造成潜水者梁某祥死亡²，未造成海域污染，无其他财产损失。

七、原因分析

肇事游艇驾驶员王甲驾驶船舶时缺乏应有的谨慎，倒车前，未观察船尾水面及水下状况，未能确保船尾附近清爽，是造成本次事故的直接原因之一。

潜水者梁某祥使用游艇进行船潜娱乐活动，在下水时未对附近潜在的危险源保持应有的警惕，对自身安全缺少应有的谨慎，是造成本次事故的直接原因之一。

八、事故结论和责任认定

（一）不安全行为分析。

1. 肇事游艇驾驶员王甲驾驶船舶时缺乏应有的谨慎，倒车前，未观察船尾水面及水下状况，未能确保船尾附近清爽，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第四十二条的规定³。

2. 潜水者梁某祥使用游艇进行船潜娱乐活动，在下水时未对附近潜在的危险源保持应有的警惕，对自身安全缺少应有的谨慎，存在一定过失。

² 大连医科大学附属第二医院急诊病历显示，伤者右下肢大部分离断，左足离断，腹壁可见多发伤口，已无大动脉出血。2024年9月28日1059时经抢救治疗后，已无生命体征，心跳呼吸停止，患者死亡。

³ 《中华人民共和国海上交通安全法》第四十二条规定“船员应当按照有关航行、值班的规章制度和操作规程以及船长的指令操纵、管理船舶，保持安全值班，不得擅自离岗。船员履行在船值班职责前和值班期间，不得摄入可能影响安全值班的食品、药品或者其他物品。”

（二）责任认定。

本起碰撞事故是双方互有过失共同导致的责任事故。

肇事游艇驾驶员王甲驾驶船舶时缺乏应有的谨慎，倒车前，未观察船尾水面及水下状况，未能确保船尾附近清爽，是本起事故的主要原因。

潜水者梁某祥使用游艇进行船潜娱乐活动，在下水时未对附近潜在的危险源保持应有的警惕，对自身安全缺少应有的谨慎，是本起事故的次要原因。

综合分析认定，K 轮承担本次事故的主要责任，肇事游艇驾驶员王甲及潜水者梁某祥是本起事故的直接责任人，肇事游艇驾驶员王甲承担本次事故主要责任，游泳者梁某祥承担本次事故次要责任。

九、调查发现的其他类似问题

调查发现，事发当天 K 轮全程开启了 AIS 设备，但仅显示一个 AIS 信息，存在 AIS 信息不连续的问题。

十、处理建议

王甲，肇事游艇驾驶员，违反《中华人民共和国海上交通安全法》第四十二条的规定，承担本次事故主要责任，涉嫌交通肇事罪，建议移送司法机关调查处理。

十一、安全管理建议

调查发现 K 轮 AIS 信息不连续的问题，建议辖区海事管理机构联合船舶检验部门对该游艇及其设备进行调查及后续处置。

为保护当事人合法权益，本报告中隐去当事人信息。报告不得作为民事、行政或刑事诉讼的依据。

水上交通事故调查公开专用