

MAIR149801202303

深圳“7.9”“XX188”轮与“XX118”轮碰撞 撞事故调查报告

大亚湾海事局

2023 年 8 月

地址：广东省深圳市大鹏新区葵涌街道下洞光汇综合楼

联系电话：0755-84230119

一、事故简况和调查概况

（一）事故简况

2023 年 7 月 9 日约 2128 时，休闲船舶¹“XX188”（驾驶员 1 人，乘客 6 人）在航经大鹏新区南澳街道大水坑水域时（概位：22° 31′ 48.30″ N, 114° 37′ 6.06″ E），与航经该水域另一艘休闲船舶“XX118”（驾驶员 1 人，乘客 5 人）发生碰撞。事故造成两船不同程度受损，1 人死亡，未造成水域环境污染，直接经济损失约 18.7 万元，构成一般等级水上交通事故。

（二）调查概况

大亚湾海事局根据《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国海上交通事故调查处理条例》等法律法规要求，于 7 月 10 日成立深圳“7.9”“XX188”轮与“XX118”轮碰撞事故调查组，对事故展开全面调查。经对涉事船舶所有人、驾驶员、乘客及公司管理人员等相关人员调查询问，调取监控视频、事发水域雷达数据，并开展现场勘查、模拟实验及技术鉴定等，共获取：1）水上交通事故调查询问笔

¹ 该船《沿海小船检验证书》中船舶种类为“快艇”，《深圳市海上交通安全条例》中定义“核定载客十二人以下，用于公众海上旅游、观光或者娱乐等活动的船舶属于休闲船舶”；《深圳市海上休闲船舶运营安全管理办法》第二条规定“在深圳海域使用休闲船舶从事经营性海上载客旅游、观光、娱乐等休闲活动适用本办法。本办法所称的休闲船舶是指核定载客十二人及以下的休闲旅游船舶和休闲渔业船舶。”综上，本报告中将涉事两船统一称为“休闲船舶”。

录 24 份；2) 船舶证书复印件 6 份；3) 休闲船舶驾驶员电子驾驶证 2 份；4) 身份证复印件 21 份；5) 现场勘查记录 3 份；6) 图片视频资料 58 份；7) 船体碰撞部位取样物 3 份；8) 水上交通事故报告书 2 份；9) 其他相关资料 19 份。

二、事故船舶和人员情况调查

(一) XX188

1.船舶概况

船名	XX188	船籍港	深圳
总吨	3	主机功率	183.9 千瓦
船长	7.25m	船宽	2.15m
型深	1.09m	船体材料	纤维增强塑料
干舷	670mm	乘客定额	10 人
船员人数	1 人	船舶种类	快艇
航区	平静水域营运限制	船舶所有人	戴 XX
建造完工日期	2021 年 12 月 24 日	船舶制造厂	深圳市盛利船艇科技有限公司



图 1: “XX188” 轮侧面图

2.船舶和设备情况

(1) 登记检验情况

船舶持有有效的《船舶所有权登记证书》,取得日期为 2022 年 1 月 5 日;持有有效的《船舶国籍证书》,有效期至 2027 年 2 月 9 日;持有有效的《沿海小船检验证书》,有效期至 2023 年 12 月 23 日,事发时船舶证书齐备有效。

(2) 信号及通信设备配备情况

该船《沿海小船检验证书》载明信号设备: 舷灯 2 盏, 环照白灯 1 盏, 国旗(5 号)1 面, 号笛 1 只, 号球 1 只; 通信设备: 便携式甚高频无线电话 1 台。舷灯和环照白灯的安装均符合《沿海小型船舶检验技术规则(2016)》要求, 舷灯能见距离最小为 1 海里, 环照白灯能见距离最小为 2 海里。

(3) 航行要求

该船《沿海小船检验证书》记事栏载明：本船为高速载客船，限于白天、能见度良好、非雷雨天气、距岸不超过5nmile、航程不超过2小时、风力不超过蒲氏风级6级、目测波高不超过1m的条件下航行。

（4）船舶保险情况

该船购买了安诚财产保险股份有限公司的公众责任保险，保险单号：66150120234403XXXXXX97。

（5）设备工作情况

无证据表明开航前船舶及设备存在缺陷或异常情况。

3.驾驶员情况

（1）身份信息

徐 XX，男，1984 年 XX 月 XX 日出生，身份证号码441323XXXXXXXXXX018，籍贯广东省惠东县。

（2）持证情况

驾驶员持有有效的深圳市休闲旅游船舶驾驶证（证书编号：21XXX，有效期2021年8月5日至2026年8月26日）。

（3）驾驶经历

驾驶员于2015年8月26日初次取得休闲船舶驾驶证，2021年开始作为“XX188”的驾驶员。

（4）事发前身体情况

无证据表明驾驶员在事发前有饮酒、吸毒等可能引起情绪不稳定的情况。

4.载客情况

事发航次“XX188”载客6人，符合乘客定额要求。

(二) XX118

1.船舶概况

船名	XX118	船籍港	深圳
总吨	3	主机功率	183.9 千瓦
船长	7.6m	船宽	2.16m
型深	1.08m	船体材料	纤维增强塑料
干舷	660mm	乘客定额	10 人
船员人数	1 人	船舶种类	快艇
航区	平静水域营 运限制	船舶所有人	黎 X 旺
建造完工 日期	2018 年 08 月 08 日	船舶制造厂	深圳市盛利船艇科 技有限公司



图 2: “XX118” 轮侧面图

2.船舶和设备情况

(1) 登记检验情况

船舶持有有效的《船舶所有权登记证书》,取得日期为 2019 年 10 月 18 日;持有有效的《船舶国籍证书》,有效期至 2024 年 12 月 11 日;持有有效的《沿海小船检验证书》,有效期至 2025 年 8 月 7 日,事发时船舶证书齐备有效。

(2) 信号及通信设备配备情况

该船《沿海小船检验证书》载明信号设备: 舷灯 2 盏, 环照白灯 1 盏, 国旗(5 号)1 面, 号笛 1 只, 号球 1 只; 通信设备: 便携式甚高频无线电话 1 台。舷灯和环照白灯的安装均符合《沿海小型船舶检验技术规则(2016)》要求, 舷灯能见距离最小为 1 海里, 环照白灯能见距离最小为 2 海里。

(3) 航行要求

该船《沿海小船检验证书》记事栏载明: 本船为高速载客船, 限于白天、能见度良好、非雷雨天气、距岸不超过 5nmile、航程不超过 2 小时、风力不超过蒲氏风级 6 级、目测波高不超过 1m 的条件下航行。

(4) 船舶保险情况

该船购买了安诚财产保险股份有限公司的公众责任保险, 保险单号: 66150120234403XXXXXX03。

(5) 设备工作情况

无证据表明开航前船舶及设备存在缺陷或异常情况。

3. 驾驶员情况

(1) 身份信息

梁 X，男，1982 年 XX 月 XX 日出生，身份证号码 440882XXXXXXXXXX538，籍贯广东省雷州市。

(2) 持证情况

驾驶员持有有效的深圳市休闲旅游船舶驾驶证（证书编号：21XXX，有效期 2021 年 4 月 16 日至 2026 年 4 月 12 日）。

(3) 驾驶经历

驾驶员于 2013 年 4 月 23 日初次取得休闲船舶驾驶证，2017 年开始作为“XX118”的驾驶员。

(4) 事发前身体情况

无证据表明驾驶员在事发前有饮酒、吸毒等可能引起情绪不稳定的情况。

4. 载客情况

事发航次“XX118”载客 5 人，符合乘客定额要求。

三、环境因素调查

(一) 气象水文情况

根据深圳市气象台数据，事发时事发水域天气情况如下：晴天，气温 28℃，能见度 10-15 千米，西南风 3m/s，浪高 0.1-0.3 米，涨潮，流向西北，流速 0.1-0.4 米/秒。

双方驾驶员笔录陈述“当时是晴天，能见度很好，基本没浪，无风”。

综合深圳市气象台数据和当事人陈述，事发时天气海况为：晴，西南风 2-3 级，能见度良好，小浪。

（二）事发水域通航情况

事发点位于大鹏新区南澳街道大水坑水域（概位：22° 31′ 48.30″ N, 114° 37′ 6.06″ E），离岸约 800 米，海图水深约 5 米，非商船常规航行水域，事发时附近无其他船舶 AIS²信号，事发水域通航环境清爽。

综合雷达回波、AIS 信号、涉事驾驶员及乘客询问笔录等证据分析认定，事发水域无其他船舶对双方碰撞态势造成影响。

四、船舶管理情况

（一）XX188

“XX188”《船舶所有权登记证书》记载船舶所有人为戴 XX（身份证号码：440307XXXXXXXXXX830），实际为当事驾驶员徐 XX 出资购买，徐 XX 与戴 XX 签有《船舶证书代持协议》，约定该船舶在使用期间的所有权利义务责任均由徐 XX 承担。

（二）XX118

“XX118”《船舶所有权登记证书》记载船舶所有人为黎

² AIS: Automatic Identification System 船舶自动识别系统。

X 旺（身份证号码：440307XXXXXXXXXX817），该船日常经营管理由黎 X 明（黎 X 旺父亲）负责。当事驾驶员为梁 X，由黎 X 明雇佣，双方未签订劳务协议。

（三）船舶经营管理情况

大鹏 XXXXXXX 有限公司（以下简称 X 旅公司）按照《深圳市海上休闲船舶运营安全管理办法》第五条要求³，于 2023 年 1 月 9 日完成深圳市海上休闲旅游船舶经营人备案，备案有效期至 2026 年 1 月 8 日。

事发时，“XX188”与“XX118”均参与休闲船舶统一纳管，纳管模式为：当事船舶与深圳市南澳 XXXXXXX 公司（以下简称 X 山公司）签订《休闲船舶管理协议》（签订时间：2023 年 1 月，有效期 1 年），X 山公司与 X 旅公司签订《休闲船舶统一纳管合作协议》（签订时间：2023 年 5 月，有效期 1 年）。

根据上述协议约定，船舶所有人职责为：配合 X 山公司对休闲船舶进行网格管理；保证其所有的休闲船舶遵守法律法规、X 山公司和运营方的管理；在 X 山公司和运营方的管理下进行日常运营，由运营方向游客统一收取船票后组织游客登船；在 X 山公司、运营方规定的运营时间、航线外航行，或者所载人员非 X 山公司、运营方安排的游客，所发生的法律责任、经济纠纷和安全事故，全部由船舶所有人自行承担。

³ 《深圳市海上休闲船舶运营安全管理办法》第五条 休闲旅游船舶经营人应当向交通管理部门备案。

X 山公司的职责为：取得辖区休闲船舶的管理权，并进行网格管理；与 X 旅公司共同建立健全运营中涉及的安全生产制度、运营管理制度等各项制度；督促休闲船舶所有人做好船舶安全管理工作，配合 X 旅公司对船舶、船员的管理和处置。

X 旅公司的职责为：为 X 山公司管辖的休闲船舶提供运营资质管理服务、靠泊服务、统一经营管理、运营调度服务、游客管理服务及保险代办服务；建立运营管理体系、安全管理体系，编制相关管理制度及操作流程；建立安全生产责任制度、安全生产管理台账制度以及事故隐患排查、治理、防控制度等。

五、重要事故要素认定

（一）碰撞态势分析认定

根据雷达回波、定位仪动态轨迹等技术手段分析涉事双方船舶碰撞态势如下：

21 时 25 分 25 秒，“XX118”航经鹿咀高崖角，开始转向，航向 121.07° 。

21 时 26 分 15 秒“XX118”完全转过鹿咀高崖角，航向 149.02° 。

21 时 27 分 23 秒，“XX118”，位于 $22^{\circ} 32' 3.5'' \text{ N}$ ， $114^{\circ} 36' 52.4'' \text{ E}$ ，航向 147.0° ，航速 26.7Kn。此时，“XX188”位于 $22^{\circ} 31' 25.8'' \text{ N}$ ， $114^{\circ} 37' 23.1'' \text{ E}$ ，开

始动车向杨梅坑方向航行，航向 321.6° ，航速 20.1Kn，此时双方距离约 0.8 海里。根据鹿嘴登山口监控视频显示，两船均开启环照白灯，环照白灯能见距离最小为 2 海里，事发海域气象海况和能见度良好，两船之间无遮挡，两船处于互见中。

随后尽管双方船舶航向与航速略有调整，但总体保持不变，其中“XX118”航向稳定在 143.3° 左右，平均航速保持在 24.3Kn；“XX188”航向稳定在 323.5° 左右，平均航速保持在 23.4Kn，两船之间夹角约为 0.2° ，两船基本处于接近相反航向上相遇且构成碰撞危险，直到 21 时 28 分 37 秒碰撞发生。

综上，双方构成对遇局面，两艘当事船互为负有同等避让责任与义务的船舶。

（二）碰撞时间、地点、航速及航向的认定

通过当事双方陈述、雷达回波、定位仪动态轨迹及监控视频相互对照分析而认定碰撞时间、地点、航速及航向。

1.碰撞时间认定

深圳市公安局大鹏分局雷达动态轨迹显示：

“XX118”在 21 时 26 分 36 秒-21 时 28 分 00 秒之间一直保持 23.6-29.1Kn 速度航行，21 时 28 分 00 秒之后无历史轨迹数据显示。

“XX188”在 21 时 27 分 23 秒-21 时 28 分 37 秒之间一

直保持 22.1-24.7Kn 速度航行，21 时 28 分 37 秒航速为 22.1Kn，之后，船舶航速逐渐下降，直到 21 时 29 分 03 秒，航速降至 1.6Kn。

根据大鹏半岛国家地质自然公园管理处鹿嘴登山口监控视频显示（经核对，该监控视频时间比北京时间慢 160 秒，以下描述均为校准后时间），21 时 28 分 36 秒显示两船灯光亮点，21 时 28 分 37 秒显示仅剩一船灯光亮点。

综上，认定“XX188”与“XX118”的碰撞时间为 2023 年 7 月 9 日 21 时 28 分 37 秒。

2.碰撞地点认定

根据双方驾驶员陈述，碰撞地点位于大水坑水域。

大鹏新区休闲船舶智能化监控服务平台定位仪船舶动态轨迹回放显示：“XX118”定位仪信号最后一次发送信号时间为 21 时 28 分 23 秒，经纬度概位：22° 31′ 46.72″ N，114° 37′ 05.25″ E。

深圳市公安局大鹏分局雷达动态轨迹显示：“XX118”雷达回波数据最后一次显示时间为 21 时 28 分 00 秒，经纬度概位为：22° 31′ 53.15″ N，114° 37′ 1.76″ E。

“XX188”在 21 时 28 分 37 秒时经纬度概位为：22° 31′ 48.30″ N，114° 37′ 6.06″ E。

综上，根据 21 时 28 分 37 秒碰撞发生时“XX188”的位置，认定“XX188”与“XX118”的碰撞地点经纬度概位为：

22° 31′ 48.30″ N, 114° 37′ 6.06″ E（离岸约 800 米）。

3. 碰撞航速及航向认定

“XX188”驾驶员徐 XX 陈述：“2100 左右返回，主机转速约 4000 转，几分钟后在大水坑附近水域发生碰撞”。

“XX118”驾驶员梁 X 陈述：“刚到大水坑，主机没有熄火，油门已经完全减下来，挂空挡，船在滑行，速度已经慢了……”。

大鹏新区休闲船舶智能化监控服务平台定位仪船舶动态轨迹回放显示：“XX118”在 21 时 20 分 55 秒-21 时 27 分 57 秒之间一直保持 21.9-26.2Kn 速度航行，21 时 22 分 16 秒-21 时 24 分 59 秒之间航向保持在 93.63° -100.68°，21 时 25 分 25 秒经过鹿咀高崖角转向至 121.07°，21 时 25 分 54 秒-21 时 28 分 23 秒之间航向保持在 131.74°-149.02°，航向基本保持稳定。定位仪信号最后一次发送时间为 21 时 28 分 23 秒，此时速度为 4.4Kn，航向为 131.74°。

深圳市公安局大鹏分局雷达动态轨迹显示：“XX118”在 21 时 26 分 36 秒-21 时 28 分 00 秒之间一直保持 23.6-29.1Kn 速度航行，航向保持在 140.8° -148.5°，雷达回波数据最后一次显示时间为 21 时 28 分 00 秒，航速为 23.6Kn。

“XX188”在 21 时 27 分 23 秒-21 时 28 分 37 秒之间一直保持 22.1-24.7Kn 速度航行，航向保持在 321.0° -328.4°。21 时 28 分 37 秒-21 时 29 分 03 秒，航速从 22.1Kn 持续降至

1.6Kn。21 时 28 分 37 秒时航速 22.1Kn，航向为 328.4°。21 时 29 分 03 秒航速 1.6Kn，航向为 96.2°。

事故调查组选取同样船型，乘坐相同人数，在相似的气象海况条件下组织开展实船测试，测试结果显示：船舶从 24Kn 航速开始挂空挡，直到速度降为 4.4Kn 所用时长在 12-13 秒之间，从 4.4Kn 降至 0Kn 所用时长在 7-12 秒之间。公安雷达动态轨迹中“XX118”21 时 28 分 00 秒的航速约为 24Kn，21 时 28 分 23 秒的航速为 4.4Kn。因此调查组认定，“XX118”在 21 时 28 分 11 秒左右开始减速，在 21 时 28 分 23 秒（碰撞前 14 秒）速度降至约 4.4Kn，在碰撞时其速度接近于 0Kn。

综上，碰撞发生前，“XX188”航速基本无变化，碰撞发生时航速为 22.1Kn，航向为 328.4°；碰撞发生前，“XX118”航速出现明显减缓，碰撞发生时“XX118”航速接近于 0Kn，航向约为 131.74°。

（三）碰撞部位认定

根据“XX118”驾驶员陈述，他船与本船左舷船头附近碰撞，根据“XX188”驾驶员陈述，碰撞他船船艏左舷位置。

根据现场勘验，“XX118”左舷（距离船艏约 30cm）有明显擦痕和开裂等碰撞痕迹，顶棚向右后方塌陷；“XX188”船艏正下方防撞垫胶皮有碰撞痕迹。

综上，事发时“XX188”艏柱与“XX118”船艏左舷（距

离船艏约 30cm) 位置发生碰撞。



图 4: “XX118” 轮初始碰撞点



图 5: “XX118” 轮顶棚受损情况



图 6: “XX188” 轮初始碰撞点

六、事故经过

根据询问笔录、鹿嘴登山口监控视频、杨梅坑 40 号民宿监控视频、雷达回波以及大鹏新区休闲船舶智能化监控服务平台定位仪动态轨迹、现场勘验等证据相互对照分析，认定事故经过如下：

（一）“XX188”

2023 年 7 月 9 日 1800 时左右范 XX（“XX188”乘客）联系杨梅坑“XX 阁”民宿老板要求帮忙租船出海钓鱼，民宿老板联系戴 XX 安排船出海，戴 XX 将客人转给徐 XX（“XX188”驾驶员）安排出海。

1910 时左右，戴 XX 带 6 名乘客到达杨梅坑海洋码头。

1920 时左右，徐 XX 驾驶“XX188”带 6 名乘客从杨梅坑海洋码头出发前往大水坑附近水域钓鱿鱼，6 名乘客均穿着救生衣。

1940 时左右，到达大水坑附近水域开始钓鱼。

21 时 27 分 23 秒，“XX188”向杨梅坑方向返航，航向 321.6°，航速 20.1Kn，此时距离“XX118”约 0.8Kn。

21 时 28 分 37 秒，“XX188”航行至 22° 31′ 12.2″ N，114° 37′ 6.36″ E 时与航经该水域的“XX118”发生碰撞。

“XX188”艏柱与“XX118”船艏左舷（距离船艏约 30cm）发生碰撞，碰撞时“XX188”航速为 22.1Kn，航向为 328.4°。

碰撞后，“XX188”掠过“XX118”左舷上方，之后又撞向“XX118”轮顶棚左侧位置，经过剧烈摆动后在“XX118”附近位置稳定，船上人员均未落水。

（二）“XX118”

2023 年 7 月 9 日 1500 时左右，徐 XX（“XX118”乘客）电话黎 X 旺（“XX118”船东）订船出海钓鱼，商定费用 800 元。

2100 时左右，5 名乘客由黎 X 旺带至杨梅坑海洋码头。

2120 时左右，梁 X 驾驶“XX118”带 5 名乘客从杨梅坑海洋码头出发前往大水坑附近水域钓鱿鱼，5 名乘客均穿着救生衣。

21 时 25 分 32 秒，“XX118”航经鹿咀高崖角向大水坑方向航行，航速 24.9kn，航向 134.17°。

21 时 26 分 15 秒，“XX118”完全转过鹿咀高崖角，航速 26.2kn，航向 149.02°。

21 时 27 分 57 秒，“XX118”到达大水坑水域。

21 时 28 分 11 秒，驾驶员梁 X 将主机挂至空挡，船舶开始减速，向前滑行，船速较慢，梁 X 取钓鱼设备，准备抛锚开钓鱼灯钓鱿鱼。

21 时 28 分 23 秒，“XX118”速度为 4.4Kn，航向为 131.74°。

21 时 28 分 37 秒，“XX118”速度接近于 0Kn，此时碰撞发生。碰撞后，“XX118”倾覆，船上 6 名人员全部落水。

七、事故应急处置情况

根据相关视频回放、雷达回波分析、定位仪动态轨迹比对以及双方驾驶员和乘客询问笔录综合判断事故应急处置情况如下。

（一）落水人员应急救助过程

事故发生后，“XX118”轮所有人员均倒扣在船壳下方，驾驶员梁 X 将乘客推出船底，四名乘客先后爬上船底外壳。梁 X 爬上船底外壳后，通过乘客报数发现少一个人。梁 X 第一次潜入船舱寻找失败后出来换气，听到船头位置有敲击声，随后再次下潜搜寻找到最后一名乘客（邱 XX）将其救

出，并协助其爬上翻扣的“XX118”船底外壳。随后“XX188”将“XX118”5名乘客转移至“XX188”上。“XX118”驾驶员梁X原地留守。

（二）“XX188”轮送获救人员上岸过程

5名乘客登上“XX188”后，驾驶员徐XX于2136时拨打黎X明电话，告知其事故情况并要求其报警，随后便立即返航前往杨梅坑方向，在此过程中“XX118”的乘客轮番对邱XX开展人工呼吸和心肺复苏急救。2137时黎X明拨打120电话求助，约2150时，“XX188”靠泊杨梅坑海洋码头并将邱XX抬上岸，随后120救护车到达现场开展抢救，邱XX经抢救无效死亡。“XX118”于2339时被拖带至长沙头码头。

八、事故损失情况

（一）“XX118”轮

事故造成“XX118”左舷外侧长约50cm裂痕，左舷内侧长约1m裂痕，顶棚塌陷、发动机泡水，1名乘客邱XX经抢救无效死亡，无燃油泄漏，直接经济损失约18.6万元。

（二）“XX188”轮

事故造成“XX188”船艏正下方防撞垫胶皮破损，无人员伤亡，无燃油泄漏，直接经济损失约0.1万元。

共计直接经济损失约18.7万元。

九、事故原因分析

本起事故是两艘在航机动船在能见度良好水域发生的碰撞事故，两船处于互见中的对遇局面，适用于《1972 年国际海上避碰规则》的相关规定。

（一）直接原因

1. “XX188” 轮

1) 未保持正规了望，违反《1972 年国际海上避碰规则》第五条⁴的规定。

事发水域能见度良好。根据两船对遇局面分析，两船最早互见距离约 0.8 海里，鹿嘴登山口监控距离事发地点约 0.9 海里，通过监控视频可以清晰看见两船环照白灯。根据“XX188”驾驶员陈述，其在碰撞前未发现对方船舶，通过分析雷达回波与定位仪轨迹能够印证驾驶员陈述。上述情况表明“XX188”驾驶员未用视觉、听觉以及适合当时环境和情况的一切有效手段保持正规了望，未能及早发现对向来船“XX118”，以致碰撞事故发生，违反了《1972 国际海上避碰规则》第五条的规定。

2) 未使用安全航速航行，违反《1972 年国际海上避碰规则》第六条⁵的规定。

确定安全航速应考虑能见度情况、通航密度、船舶操纵

4 《1972 年国际海上避碰规则》第五条 了望 每一船舶应经常用视觉、听觉以及适合当时环境和情况下一切有效的手段保持 正规的了望，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。

5 《1972 年国际海上避碰规则》第六条 安全航速 每一船舶在任何时候应用安全航速行驶，以便能采取适当而有效的避碰行动， 并能在适合当时环境和情况的距离以内把船停住。

性、夜间出现的背景亮光等诸多因素。“XX188”夜间航经传统休闲垂钓密集区域，附近还有“XX 星球”等垂钓船只，使用超过 20Kn 的航速航行，直到碰撞发生也无减速或转向行为。“XX188”未能充分考虑事发水域通航环境以及船舶操作性能等因素，未能使用安全航速航行，在适合当时环境和情况的距离之内把船停住，违反《1972 年国际海上避碰规则》第六条的规定。

3) 未使用适合当时环境和情况的一切有效手段判断碰撞危险，违反《1972 年国际海上避碰规则》第七条⁶的规定。

根据“XX188”驾驶员陈述，其在即将碰撞时才发现对方船舶，且涉事双方驾驶员相互认识，“XX188”驾驶员在开航前已通过电话获知对方船舶即将来到本海域垂钓，应当对于对方来船有心理预期，却未充分重视可能存在的碰撞危险。上述情况表明，“XX188”未使用适合当时环境和情况的有效设备与手段判断碰撞危险，未及早判明他船动态和动向等信息，以获得碰撞危险的早期警报，违反《1972 年国际海上避碰规则》第七条的规定。

4) 未能采取有效的避让行动，违反《1972 年国际海上避碰规则》第八条⁷、十四条⁸的规定。

⁶ 《1972 年国际海上避碰规则》第七条 碰撞危险 1. 每一船舶应用适合当时环境和情况的一切有效手段断定是否存在碰撞危险，如有任何怀疑，则应认为存在这种危险。

⁷ 《1972 年国际海上避碰规则》第八条 避免碰撞的行动 1. 为避免碰撞所采取的任何行动，如当时环境许可，应是积极地，并应及早地进行和注意运用良好的船艺。

“XX188”配有一台经过检验的 VHF⁹设备，但是在航行过程中并未通过 VHF 或其他方式与他船建立联系，表明本船意图，协调避让行动。其处于对遇局面中，在碰撞发生前未采用向右转向、减速等有效避让行动，未利用良好船艺谨慎驾驶以避免碰撞发生。上述情况表明，“XX188”在航行过程中未保持良好船艺，未采取适合当时环境和情况的有利于避免碰撞的行动，当与他船形成对遇局面时致有碰撞危险时，未采取向右转向，直至碰撞事故发生，违反《1972 年国际海上避碰规则》第八条、十四条的规定。

2. “XX118” 轮

1) 未保持正规了望，违反《1972 年国际海上避碰规则》第五条的规定。

事发水域能见度良好。根据两船对遇局面分析，两船最早互见距离约 0.8 海里。根据“XX118”驾驶员陈述，其到达钓鱼点挂空挡后，在取钓鱼所用设备时发现来船，一瞬间碰撞发生，已来不及采取避让行动避免碰撞发生。上述情况表明“XX118”驾驶员未用视觉、听觉以及适合当时环境和情况的一切有效手段保持正规了望，未能及早发现对向来船“XX188”，以致碰撞事故发生，违反《1972 年国际海上避

⁸ 《1972 年国际海上避碰规则》第十四条 对遇局面 1. 当两艘机动船在相反的或接近相反的航向上相遇致有构成碰撞危险时，各应向右转向，从而各从他船的左舷驶过。

⁹ VHF: Very high frequency 甚高频

碰规则》第五条的规定。

2) 未使用适合当时环境和情况的一切有效手段判断碰撞危险，违反《1972 年国际海上避碰规则》第七条的规定。

根据“XX118”驾驶员与乘客陈述，在碰撞发生前，该船刚刚抵达事发水域正在减速，选择锚位准备抛锚，驾驶员在忙于准备垂钓活动，疏于对船舶的操纵，忽视了碰撞风险，虽然在碰撞即将发生前发现对方来船，已来不及采取避让行动避免碰撞发生。上述情况表明，“XX118”未使用一切有效手段，及早判明他船动态和动向等信息，以获得碰撞危险的早期警报，违反《1972 年国际海上避碰规则》第七条的规定。

3) 未能采取有效的避让行动，违反《1972 年国际海上避碰规则》第八条、十四条的规定。

“XX118”配有一台经过检验的 VHF 设备，但是在航行过程中并未通过 VHF 或以其他方式与他船建立联系，表明本船意图，协调避让行动。其处于对遇局面中，在碰撞发生前虽有减速行为，且在碰撞时速度接近于 0Kn，但未采用向右转向等有效避让行动，未利用良好船艺谨慎驾驶以避免碰撞发生。上述情况表明，“XX118”在航行过程中未保持良好船艺，未采取适合当时环境和情况的有利于避免碰撞的行动，当与他船形成对遇局面时致有碰撞危险时，虽有减速行为，但未采取向右转向，直至碰撞事故发生，违反《1972 年

国际海上避碰规则》第八条、十四条的规定。

综上所述，“XX188”在本次事故中未保持正规了望，未使用安全航速航行，未使用适合当时环境和情况的一切有效手段判断碰撞危险，未能采取有效的避让行动；“XX118”未保持正规了望，未使用适合当时环境和情况的一切有效手段判断碰撞危险，未能采取有效的避让行动，是本次事故发生的直接原因。

（二）间接原因

1.涉事双方船舶均不具备夜航条件。

涉事双方船舶均未配备雷达等夜航设备，根据其《沿海小船检验证书》记事栏载明：本船为高速载客船限于白天航行。上述情况表明，涉事双方船舶均不具备夜航条件。

2.涉事船舶所有人未履行安全管理责任。

在《休闲船舶管理协议》¹⁰中明确要求休闲船舶所有人负责各自船舶安全管理工作，应当严格执行法律规定。涉事双方船舶所有人明知船舶不得夜航，在事发航次前，仍然指派或自驾涉事船舶违规载客出海。

十、事故责任认定

“XX188”与“XX118”处于对遇局面时，两艘当事船互为负有同等避让责任与义务的船舶。

¹⁰ 《休闲船舶管理协议》第二条 管理模式 1.乙方配合甲方对休闲船舶进行网格管理，向甲方提供船舶名单、船员名单、船舶证照信息、船员证照信息等。4.乙方保证其所有的休闲船舶遵守甲方和运营方的管理，包括但不限于安全生产管理制度、运营调度管理制度等。

“XX188”在本起事故中违反《1972 年国际海上避碰规则》第五、六、七、八、十四条规定；“XX118”本起事故中违反《1972 年国际海上避碰规则》第五、七、八、十四条规定。

综上所述，“XX188”在本起事故中的过失程度大于“XX118”，应负事故的主要责任，“XX118”负事故的次要责任。

十一、调查中发现的其他问题

（一）深圳市 X 山公司未有效落实安全管理职责

1.未建立安全生产制度。

涉事船舶已按要求¹¹与 X 山公司签订《管理协议》，双方约定 X 山公司有职责建立健全营运中涉及的安全生产管理制度、运营调度管理制度等各项制度。调查中该公司未能提供安全管理制度文件、未能提供执行安全管理制度的证据、公司主要管理人员对安全生产制度不清楚、不了解。

2.履行安全管理职责不到位

根据 X 山公司与 X 旅公司签订的《合作协议》约定：X 山公司拥有辖区内休闲船舶的管理权，对不服从 X 旅公司统一售票、统一检票、统一登船和统一调度运营的船舶负责督促。调查发现，X 山公司主要管理人员对“管理权”认识不

¹¹ 《深圳市海上休闲船舶运营安全管理办法》第六条【委托经营】 个人或者其他组织利用其所有的船舶从事经营性海上休闲活动的，可以委托经营休闲船舶的企业统一经营。接受委托经营的企业，应当与船舶所有人签订委托经营协议，对被委托经营的船舶承担安全管理责任。

清楚；对安全管理职责掌握不全面，片面认为仅需不定期组织辖区休闲船驾驶员安全培训，对X旅公司在杨梅坑船主运营信息发布微信群中通知的不履行安全责任的船舶未能尽到督促职责。

（二）深圳X旅公司安全管理制度落实不到位。

经查阅《深圳X旅公司安全生产管理制度汇编》，X旅公司建立了《休闲船舶安全管理制度》。但调查发现，2023年1月至今X旅公司分别于4月和6月组织开展集中安全培训2次，培训内容涵盖安全航行要求、事故案例警示等，涉事船舶均未参加培训。X旅公司对休闲船舶的培训教育及安全管理工作实施情况监督职责落实不到位，对不服从管理的行为缺乏有效的管理措施。

（三）涉事双方船舶均存在违法夜航行为

根据双方驾驶员、乘客陈述以及相关电子证据显示，“XX188”于1920时左右载客出海航行，21时27分23秒开始返航；“XX118”于2120时左右载客出海航行。涉事双方船舶明知涉事休闲船不具备夜航条件，不得夜航，仍然违法¹²夜间载客出海航行。

十二、对相关责任方的处理建议

¹² 《深圳市海上休闲船舶运营安全管理办法》第十五条 休闲船舶经营人应当密切关注天气预报和气象灾害预警信息，在下列时段或者有下列情形之一的，不得载客出海航行：（一）晚上八时至次日六时。
《深圳市海上交通安全条例》第十八条 有下列情形之一的，休闲船舶不得出海航行：（一）晚上八时至次日六时。

（一）建议追究刑事责任人员

徐 XX，“XX188”驾驶员，在本起事故中负直接责任，涉嫌违反《中华人民共和国刑法》相关规定，建议大亚湾海事局移送司法机关调查处理。

（二）对事故相关方的处理建议

1.徐 XX，“XX188”实际经营人，违反《深圳市海上交通安全条例》第十八条¹³和《深圳市海上休闲船舶运营安全管理办法》第十五条¹⁴规定，建议大亚湾海事局对其在本起事故中的违法行为给予行政处罚。

2.黎 X 明，“XX118”实际经营人，违反《深圳市海上交通安全条例》第十八条和《深圳市海上休闲船舶运营安全管理办法》第十五条规定，建议大亚湾海事局对其在本起事故中的违法行为给予行政处罚。

3.建议交通主管部门对“XX188”和“XX118”涉嫌违规经营行为进行调查处理。

十三、安全管理建议

略

¹³《深圳市海上交通安全条例》第十八条 有下列情形之一的，休闲船舶不得出海航行：（一）晚上八时至次日六时。

¹⁴《深圳市海上休闲船舶运营安全管理办法》第十五条 休闲船舶经营人应当密切关注天气预报和气象灾害预警信息，在下列时段或者有下列情形之一的，不得载客出海航行：（一）晚上八时至次日六时。

深圳 “7.9” “XX188” 轮与 “XX118” 轮

碰撞事故调查组

2023 年 8 月 11 日