

青岛“3·21”“泓邦6”轮人员落水事故 调查报告

一、事故概况

2024年3月21日1350时许，“泓邦6”轮由连云港开往青岛北海船厂途中，在朝连岛附近水域（概位：35°49′.7N/120°50′.6E）发生人员落水。事故导致“泓邦6”轮1人失踪，未造成水域污染，构成一般等级水上交通事故。

二、事故调查取证情况

事故发生后，青岛海事局依法成立事故调查组对本事故展开调查。调查组通过询问“泓邦6”轮涉事船员、现场勘验、拍照、复印船舶文书资料等手段，获得事故有关证据材料。

（一）“泓邦6”轮概况

1. 船舶主要技术资料

船名	泓邦6
船籍港	连云港
船舶种类	起重船
船体材料	钢制
航区	近海
总吨	13655
净吨	4096

总长	129.8 米
船宽	40.0 米
型深	7.6 米
主机功率	无动力
船舶建成日期	2010 年 6 月 2 日
船舶建造厂	连云港龙祥船舶修造厂
船舶所有人	连云港市大力水下建设集团有限公司

2. 船舶检验情况

该轮事故前最近一次船舶检验是 2022 年 7 月 25 日在东营港开展的年度检验，其《国内航行海船安全与环保证书》有效期至 2025 年 11 月 12 日，事故发生时，该轮检验证书均在有效期内。

3. 船舶安全检查情况

船舶最近一次安全检查是由连云港连云海事处 2024 年 1 月 8 日开展的安全检查初查，共开具 8 项缺陷，无滞留项；2024 年 1 月 19 日连云港连云海事处开展安检复查，缺陷均已纠正。

（二）人员概况

“泓邦 6”轮上人员共 25 名。该轮为无动力船舶，无最低配员要求，其中落水人员彭某未持有有效的海船船员培训合格证书。

赵某某，男，1956 年 1 月 1 日出生，江苏连云港人，未持有有效的《海船船员基本安全培训合格证》，于 2022 年 2

月份开始在“泓邦 6”轮担任管理职务，事发时在驾驶台值班。

甲板吊机操作员彭某，男，1990 年 1 月 1 日生，安徽淮北人，于 2024 年 2 月开始在“泓邦 6”轮担任吊机工职务，主要工作为操作船舶甲板吊机和甲板巡视等工作，未持有有效的《海船船员基本安全培训合格证》。根据船长陈述，彭某无饮酒和吃药的情况，身体健康，精神状态良好，无自杀倾向。根据当时一同巡视甲板的彭某同事陈某某和宋某某陈述，彭某和其他同事交往良好。

（三）“泓邦 6”轮公司情况

连云港市大力水下建设集团有限公司成立于 1996 年 6 月 19 日，经营范围包括水下工程焊接、切割、探摸、打捞、摄影、录像；船舶及船舶设备租赁；河道疏浚工程施工；船舶污油水回收（危险化学品除外）；废旧物资回收；清洁服务；围油栏的租赁、销售；环保科技的技术研发、技术咨询、技术服务；建筑劳务分包服务（劳务派遣除外）；普通货物水路运输；自营和代理各类商品和技术的进出口业务，但国家限定企业经营或禁止进出口的商品和技术除外。

三、天气海况和通航环境情况

（一）天气海况

1. 根据青岛市气象台的气象资料，2024 年 3 月 21 日天气情况为晴间多云，风向南风，风力 4 级，气温 3℃至 10℃。

2. 根据船长赵某某陈述，事发时风力东南风 6 级，浪高大约 2 米，能见度良好，晴天没有雾。

3. 根据海洋天津科学技术出版社出版的《2024 年潮汐表 第 1 册鸭绿江口至长江口》青岛 ($35^{\circ} 05' N$ $120^{\circ} 18' E$) 0907 时潮高 78cm, 1512 时潮高 360cm。

综上, 事发时天气晴间多云, 风向东南风, 风力 6 级左右, 能见度良好, 事发时 (1350 时许) 涨潮。

(二) 通航环境情况

事故水域位于朝连岛西侧推荐航路上。该推荐航路为进入青岛港和离开青岛港南下的必经航路。事发时通航环境良好, 不存在其他船舶或碍航物碍航的情况。

四、重要事故因素论证

(一) 事故事件、地点

1. 根据水手陈某某和宋某某陈述, 彭某和陈某某、宋某某于 2024 年 3 月 21 日 1300 时左右开始进行甲板巡视 (三人成队一同巡视), 宋某某在最前, 陈某某在中间, 彭某在三人最后的位置。

2. 根据陈某某陈述, 最早发现彭某失踪的是一同巡视甲板的水手宋某某到达船艏左舷拐角的地方时, 发现彭某失踪, 同时陈某某立即通过对讲机报告驾驶台人员落水。根据船长赵某某陈述, 1350 时收到甲板陈某某呼叫人员落水的信息。

综合以上两点情况, 推测事故发生地点为船舶正常航行至朝连岛西南方向大约 4 海里处 (概位: $35^{\circ} 49' .7N/120^{\circ} 50' .6E$), 事故发生时间为 3 月 21 日 1350 时许。

(二) 落水部位

1. 根据水手陈某某和宋某某陈述，事发前三人从本船右舷中后部开始，逆时针方向向左舷巡视。事发时陈某某和宋某某在船艏左舷拐角处，回头发现彭某失踪。两人估计彭某于船艏右舷处落水。

2. 两名现场目击者陈某某和宋某某在事发时未听到彭某呼救，也未听到其他异常声音，且无法用对讲机联系到彭某。

3. 事发期间附近无监控设备。

4. 经现场勘验发现船艏右舷拐角处有一船上缆桩，该缆桩面向船舷一侧无护栏。

综上所述，推测彭某在船艏右舷缆桩无栏杆的部位意外落水的可能性较大。

五、事故经过

本事故经过是根据船员询问笔录经分析得出的可能经过。

2024年3月20日1300时许，“泓邦6”轮由“东盛拖28”轮拖带从盐城滨海港通用码头出发，21日1300时许航行至朝连岛西南方向水域，宋某某、陈某某和彭某在此时由右舷船艏开始向左舷船艏逆时针进行甲板日常巡视工作（根据宋某某和陈某某的陈述，三人均穿着救生衣、工作鞋，配戴安全帽）。

1350时许，宋某某和陈某某巡视到船艏左舷拐角处，宋某某回头发现彭某失踪，于是和陈某某跑向船艏，发现彭某落水，距离船艏几十米，双手高举，宋某某立刻扔出救生圈，

但随后过来一个涌浪彭某彻底失踪；与此同时陈某某通过对讲机报告驾驶台人员落水，之后通过对讲机呼叫彭某，未收到彭某回应。

六、应急处置和搜救情况

事故发生后，青岛市海上搜救中心接到“泓邦 6”轮甚高频报警，称船上一船员落水，青岛市海上搜救中心立即协调救助力量到事发水域展开搜救工作。

3 月 21 日，青岛市海上搜救中心协调附近“港通 16”轮等 5 艘过路商船参与搜救；北海救助局派遣直升机赶往现场进行搜救；协调海警机构派遣船艇进行搜救；“东盛拖 28”轮在“泓邦 6”轮抛锚后解绑，参与搜救。

3 月 23 日，拖轮“东盛拖 28”出发到事发水域进行搜救。

3 月 24 日，拖轮“东盛拖 28”出发到事发海域进行搜救。

目前搜救暂无进展。

七、事故分析

（一）人员资历及安全培训

彭某在船职务为甲板吊机工，未持有有效的海船船员培训合格证书，于 2024 年 2 月开始在“泓邦 6”轮担任吊机工职务，主要工作为操作船舶甲板吊机和甲板巡视等工作。

（二）船舶环境

事发时天气晴间多云，能见度良好，但风力较大，为东南风 6 级，浪高 2 米左右。“泓邦 6”轮船艏右舷缆桩处无护

栏，附近甲板存在泥沙和积水。

（三）工作习惯

根据宋某某陈述，日常甲板巡视共分两组，一组三人，每组每天巡视两次，宋某某所在巡视班组负责下午和下半夜巡视，开始时间为 0100 时和 1300 时。

（四）救生衣穿戴情况

根据水手陈某某、宋某某和船长赵某某陈述，事发前落水人员彭某穿戴有气胀式救生衣。

（五）异常表现

根据水手陈某某、宋某某和船长赵某某陈述，事发前彭某无异常，精神状态良好，身体健康，与其他同事交往良好。

（六）人员落水

根据水手陈某某和宋某某陈述，彭某当时正在进行甲板巡视工作，在船艏右舷检查拖带情况时意外落水。

（七）药物和酒精影响

根据水手陈某某、宋某某和船长赵某某陈述，彭某没有服药和饮酒的行为，没有证据表明药物和酒精对事故发生存在影响。

（八）疲劳

未有证据表明彭某事发前存在疲劳的情况。

九、调查结论

（一）事故原因

根据现有证据，无法还原人员落水的过程，推测落水人员彭某在船艏右舷进行甲板巡视工作时，行走不慎，失足落

水。

（二）责任认定

本起事故原因为推断的可能原因，无法认定事故责任。

十、安全管理建议

为防止类似事故再次发生，更好地保障水上人命和财产安全，针对事故发现的主要问题，建议“泓邦 6”轮船舶所有人（实控人）连云港市大力水下建设集团有限公司：

深刻汲取事故教训，将事故案例通报公司所有船舶，加强在船人员安全培训教育，提高工作人员的安全意识和防范技能；建立健全船员、船上工作人员培训制度，加强新任（聘任、转岗）人员的安全培训，确保指派任职的各类工作人员熟悉船舶布置、装置、设备、工作程序、特性、局限性以及安全风险和预防措施等相关情况。