
舟山“1·11”“E TRADER”轮人员落水死亡事故 调查报告

1. 事故简况

2020年1月11日1135时左右,马绍尔群岛籍散货船“E TRADER”轮在舟山朱家尖岛南侧水域锚泊(锚位29°49'2N/122°27'.2E)期间,在接收“浙普渔运48112”船供应伙食物资的过程中,船上水手杨某在攀爬引水梯前往供应船过程中不慎落水,救起送医经救治无效后死亡,构成一般等级水上交通事故。

2. 专业术语和标准用语标示

AIS: Automatic Identification System, 自动识别系统;

VHF: Very High Frequency, 甚高频;

ABS: American Bureau of Shipping, 美国船级社。

3. 调查取证情况

本起事故由舟山沈家门海事处成立事故调查组开展调查,调查围绕事故发生的经过及原因、事故船舶航次情况、船舶配员情况、船员值班情况、船舶管理情况、伙食物资采购及供应开展等情况开展,重点对本起事故涉及的人的不安全行为,管理中存在的不安全因素进行了全面调查。调查组查阅了事故船舶的法定文书、船员证书和相关日志记载资料,对相关船员以及管理公司部分岸基管理人员进行了调查询问,调取了“E TRADER”轮AIS船位记录数据等,主要收集整理了以下证据资料:

-
- (1) “E TRADER” 轮船舶证书资料复印件若干;
 - (2) “E TRADER” 轮船员名单、有关船员证书、船员值班安排证明资料复印件各 1 份;
 - (3) “E TRADER” 轮航次计划、航海日志、轮机日志等资料复印件各 1 份;
 - (4) “E TRADER” 轮船舶物料申领表复印件若干;
 - (5) “E TRADER” 轮船舶管理人部分体系文件资料复印件若干; 船舶管理公司相关资料 1 份;
 - (6) 相关人员调查询问笔录 5 份, 船员陈述资料 1 份;
 - (7) “浙普渔运 48112” 船舶资料复印件若干, 船舶驾驶人询问笔录 1 份;

3.1 “E TRADER” 轮船舶资料

船名: E TRADER	船籍港: MAJURO
船舶类型: 散货船	总吨: 33032
净吨: 19231	载重吨: 56841
船舶长度: 185.64 米	型宽: 32.26 米
型深: 18.00 米	事发时吃水: 5.00 米
建成日期: 2010 年 9 月 14 日	主机功率: 9480.00KW
船舶所有人: Longtian International Ship Lease Co., Ltd	
船舶承租人: NS DALIAN SHIPPING CO.,LTD	
船舶管理人: Y.K.J SHIPPING CO.,LTD	

3.2 船舶持证情况

该轮持有马绍尔群岛海事主管机关签发的《登记证书》、《船舶吨位证书》、《船舶最低安全配员证书》，证书均有效。

该轮持有美国船级社 (ABS) 签发的《入级证书》、《载重线证书》、《货船设备安全证书》、《货船结构安全证书》、《货船无线电安全证书》、《国际防止油污证书》等证书，证书均有效。

该轮持有 ABS 签发的《安全管理证书》，签发日期为 2020 年 1 月 5 日，有效期至 2020 年 7 月 4 日。

该轮管理公司 Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 持有 ABS 签发的《符合证明》，证书签发日期为 2019 年 12 月 26 日，有效期至 2020 年 12 月 15 日，证书载明该公司可以管理 BULK CARRIER（散货船）类型船舶。

3.3 船员情况

该轮事发时在船人员共 21 名（附件 2），船舶持证配员满足该轮《船舶最低安全配员证书》要求。其中：

船长胡某，中国籍，持有浙江海事局签发的 3000 总吨及以上船舶的船长适任证书，证书有效。本次事故发生时在驾驶室值班。

大副单某，中国籍，持有连云港海事局签发的 3000 总吨及以上船舶的大副适任证书，证书有效。本次事故发生时在甲板指挥接收伙食供应。

值班水手杨某，中国籍，2001 年 3 月 20 日出生。其 2019 年 5 月 5 日开始在“E TRADER”轮实习工作，于 2019 年 11 月 11 日取得广州海事局签发的 500 总吨及以上船舶的值班水手职务证书。2020 年 1 月 4 日，Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 与杨某签订《船员劳动合同》，聘用其在“E TRADE

R”轮担任值班水手职务，合同规定自船员上船之日起生效，协议期为5个月。在本次伙食物资供应中其在攀爬引水梯前往供应船过程中不慎跌落入水，救起送医经救治无效后死亡。

3.4 船舶管理情况

该轮所有人为 Longtian International Ship Lease Co., Ltd, 该公司作为租赁人于2019年12月26日与承租人 NS DALIAN SHIPPING CO.,LTD 签订《船舶光船租赁合同》，租赁期限为5年，租赁期以双方签订光租船舶交接协议书之日起算，船舶租赁合同中明确该轮由 Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 进行技术管理，由承租人进行商务管理。

经调查，该轮所有人和承租人于2020年1月5日在江苏陈家港办理了船舶交接手续，交接完毕后，Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 安排18名船员到该轮任职，另外，该轮原有的大管轮、二管轮以及水手杨某（在本起事故中死亡）共3名船员继续留用。其后，“E TRADER”轮的日常运营管理均由 Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 负责。

Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 公司于2006年10月23日在马绍尔群岛注册成立，注册资本五百万美元，公司的主营业务为船舶管理及运营，目前船舶运力约40万吨（包括“E TRADER”轮），公司岸基管理人员共35名，主营航线为全球航线。

3.5 Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 体系文件相关要求

按照该公司体系文件《船舶备件物料管理须知》的要求，

机务部负责船舶修理的安排和设备、物料、备件、滑油等的采购和供应，物料包括船上生活用品。另外，体系文件规定公司相关职能部门应及时搜集有关供方的产品或提供服务的信息，对供方的相关产品和服务进行评价以确保各项指标均达标。物料的采购需要按照体系文件要求进行申报和审批并由机务部门按照程序负责相关采购和供应。

按照该公司体系文件《关于高空作业和舷外作业须知》的要求，高空作业应由有经验的一水进行，禁止没有经验的二水进行高空作业，高空作业时甲板上应有专人照顾；高空作业人员应穿戴合适的安全作业劳保用品，穿防滑软底鞋、身系安全带，安全带应系挂在牢固的地方，必要时应在作业处下方铺张安全网；船舷外作业须指派身体和技术条件适宜的人员担任，工作前，水手长应布置安全措施及注意事项；舷外作业人员应穿戴适合安全作业的劳保用品，必须穿救生衣和系安全带。

3.6 伙食物资采购及供应开展情况

Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 公司于 2020 年 1 月 5 日在江苏陈家港接收“E TRADER”轮并开始经营管理，之后为“E TRADER”轮配备 21 名船员。船员上船后，船长安排人员立即对船舶开展检查，检查发现船上部分设备物料及伙食紧缺，之后立即向公司书面申请补充物料及伙食。公司接到申请报告后，综合考虑物资采购进展及港口供应能力（公司负责人陈述称江苏陈家港无法完成物料及伙食供应），之后公司指令船长开航，计划在舟山水域补给伙食，公司将本次伙

食采购以及供应工作委托海务经理赵信追负责。

据 Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 公司海务经理赵某陈述,其经过多方联系和考虑,电话通知船长前往舟山虾峙门外水域锚泊待命等待伙食物资供应。2020 年 1 月 11 日早上,赵某通过私人朋友从舟山采购了价值约 1 万元人民币的伙食,并电话联系了一艘小船(后证实为“浙普渔运 48112”),由该船将相关伙食运往朱家尖岛南侧水域供应“E TRADER”轮,运输及供应时间为 2020 年 1 月 11 日上午。安排完毕之后,赵某提醒船长准备接收伙食。

“浙普渔运 48112”船于 1 月 11 日 0900 时左右从沈家门内港墩头码头西侧废铁厂码头装载伙食物资完毕后开航,经舟山普陀乌沙门水道前往朱家尖岛南侧水域,于 1100 时左右抵达朱家尖岛南侧上盘礁附近水域并靠妥“E TRADER”轮右舷,之后开始供应伙食。“浙普渔运 48112”船为收鲜船,船舶识别码为 412424313,船舶总长 17.45 米,型宽 3.8 米,型深 2 米,总吨 33,主机功率 100KW,事发航次该船所有人胡某负责驾驶船舶。

经调查,“E TRADER”轮本航次在舟山朱家尖岛南侧水域锚泊并进行伙食物资供应,未舟山海事局办理船舶进出口岸手续,也未向其他主管机关办理相应手续。

4.气象海况及通航环境情况

4.1 气象及海况

根据气象预报及现场人员陈述:事发时段有雨,东北风 6 级阵风 7-8 级,沿海海面风浪 3-4 级,能见度良好。

查阅《潮汐表》：事发时段落潮，据当事人陈述，事发时段正在转流，人员落水时该轮船首向在 040 度至 050 度之间。

4.2 通航环境情况

事发水域位于舟山朱家尖岛东南侧约 2 海里水域，乌沙门水道北侧，该水域位于中国领海基线以内。

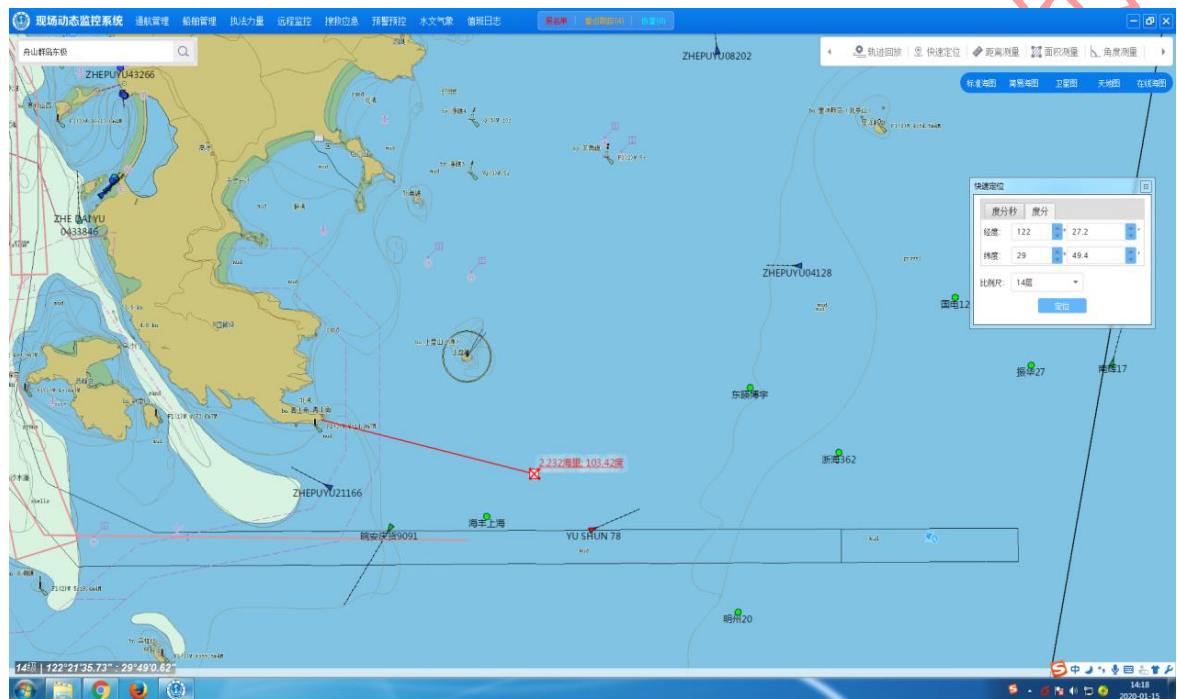


图 1：事发水域通航环境示意图

5. 事故经过

本事故经过根据“E TRADER”轮相关文书及日志记载资料，相关人员询问笔录等资料分析整理。

2020 年 1 月 8 日 1330 时左右，“E TRADER”轮空载驶离江苏陈家港，计划经舟山沿海南下驶往东南亚（目的港待定）。离港时艏吃水约 4.8 米，艉吃水约 6.1 米。

1 月 10 日 1133 时左右，船舶驶抵舟山朱家尖岛东南侧约 2 海里处水域锚泊，锚位 29°49'.2N/122°27'.2E。锚泊完毕

后，船长向公司机务及海务部门报告了船舶位置。之后按照公司指令，在锚泊等待伙食物资供应，

1月11日0800时左右，船长接到公司海务经理赵信追通知，计划当日1100时开始供应伙食物资，运货小船具体船名未知。

1030时左右，船长和三副在驾驶台值班，船长视觉发现一艘小船从本船左后方驶近，且小船甲板上堆放有物资，船长判断该小船（后证实为“浙普渔运48112”，以下简称“渔运船”）为伙食物资供应船，随后安排大副等人员前往甲板做好伙食物资接收准备，船长在驾驶台值守。

1100时左右，渔船靠妥“E TRADER”轮右舷，由渔运船船首出一根缆绳与大船连接。之后，“E TRADER”轮大副在甲板指挥接收伙食物资，大副首先安排木匠和水手 YE KO KO（缅甸籍）穿好救生衣并系好安全带后通过引水梯下到渔运船上，水手余某负责操作“E TRADER”轮上的克令吊，计划将带有网兜的吊绳下放至渔运船，将伙食物资装入网兜后再通过克令吊起吊至“E TRADER”轮甲板，“E TRADER”轮甲板上十余人等待搬运伙食。

1130时左右。水手杨某（仅穿有救生衣，未系安全带）开始通过攀爬引水梯，计划前往渔运船协助装运伙食。

1135时左右，水手杨某攀爬引水梯过程中不慎跌落且与渔运船船体接触后落水。随后“E TRADER”大副立即向船长报告人员落水情况，之后全船警报开始救助落水人员，船长接到报告后，立即前往甲板指挥救助，同时向公司报告请

求实施救助。人员落水后，渔运船也立即解缆并开始协助救助落水人员。

1220 时左右，杨某被救助到“E TRADER”轮甲板，随即被抬到船上医护室，当时水手杨某尚有心跳和呼吸，意识不清，抵达医护室后立即开展人工呼吸及心肺复苏。

1350 时左右，杨某被转移至前来救助的“东海救 118”轮送医救治。

待杨某转移后，渔运船载运伙食物资原路返回沈家门港，本航次未能对“E TRADER”轮供应伙食物资。

后经了解，水手杨某经医院救治无效死亡，死亡原因为溺水。

6. 事故损失

“E TRADER”轮值班水手杨某死亡。

7. 应急处置情况

舟山市海上搜救中心接报后，立即启动应急预案开展人员救助，协调“东海救 118”赶赴现场搜救，并指派“海巡 0731”立即备车待命随时准备开展救助，同时联系 120 救护车及医生前往东海救助局舟山朱家尖基地码头做好接应准备，期间与船上人员保持密切联系，指导其开展人员救助。

1350 时左右，“东海救 118”将落水人员接至船上，随即返航驶往朱家尖基地码头送医救治。

8. 事故调查发现的不安全因素

8.1 “E TRADER”轮未有效落实安全防范措施

事发前，“E TRADER”轮共组织 3 名船员通过攀爬引水

梯前往“浙普渔运 48112”船接收伙食物资供应，先前通过攀爬引水梯下船的木匠和水手 YE KO KO 两名船员均穿着救生衣并系安全带，后安全抵达“浙普渔运 48112”船，但是后续第 3 名船员杨某在通过攀爬引水梯下船过程中，仅穿着救生衣，未系安全带，且舷梯下方无安全网等安全防范设备，导致其在攀爬过程中落水。因此，“E TRADER”轮在进行本次伙食物资供应的舷外作业过程中，参与作业人员显然没有按照公司体系文件《关于高空作业和舷外作业须知》的要求执行，未做好舷外作业安全防护措施。

8.2 “E TRADER”轮管理公司违规雇佣渔船开展伙食供应作业

事发当日，“E TRADER”轮非法进入中国内水锚泊并开展伙食物资供应作业，该轮管理公司 Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 未按照体系文件要求，对伙食物资供应船的资质和相关情况进行综合评估，也未就伙食物资供应提前向相关部门进行申报，由公司岸基管理人员联系无任何供应资质的“浙普渔运 48112”船开展伙食物资供应，为本次事故的发生埋下了隐患。

8.3 客观风浪条件不适合靠泊及供给作业

事发当天，舟山沿海风力阵风达到 7-8 级，沿海海面风浪 3-4 级，且事发水域为非遮蔽水域，参照该水域保税油加注作业相关要求，气象风力达 7 级不适合开展靠泊供应作业，但该轮事发当天未充分考虑气象条件仍按计划开展靠泊及伙食供应，存在较大安全风险。

9. 安全管理建议

070302SR2020003: 调查发现,“浙普渔运 48112”作为渔运船,事发航次受 Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 委托违规开展货物运输并搭靠外轮开展伙食物资供应,期间未向相关主管机关办理相关手续,建议将该情况通报舟山市海洋与渔业局、舟山出入境边防检查站、舟山海关,对存在的违法违规行为进行调查处理。

070302SR2020004: 调查发现,本次事故发生期间,“E TRADER”轮在开展舷外作业时,未按照 Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 公司相关体系文件要求执行,公司也缺乏对船员应有的教育和落实检查。建议 Y.K.J SHIPPING CO.,LTD 组织对所属船舶船员开展体系文件学习培训,重点提高船员对《舷外及高空作业》等风险较高项目规范操作的安全意识,严格按照体系文件要求落实安全防护措施。