

浙江宁波“10.21” “江丰17” 轮船落水事故 调查报告

一、事故概况

2021年10月21日0703时左右，“江丰17”轮（船舶所有人：芜湖某某投资咨询有限公司，船舶管理人：宁波某某建设有限公司，总吨：492，主机功率：218千瓦，总长：52.5米，船舶种类：运泥船，航区：沿海，船籍港：芜湖）从宁波奉化江李花桥4号渣土码头装载690吨渣土驶往舟山金塘，行驶至奉化江鄞州大桥附近水域（概位 $29^{\circ}48'.4N/121^{\circ}30'.3E$ ），该轮值班水手杨某贵在甲板作业期间失足落水失踪。10月25日1200时左右，落水者在落水附近水域被找到，确认死亡，事故造成1人死亡。



图1、事发水域示意图

二、船舶概况

(一) 船舶主要技术数据及基本信息

船名	江丰 17	曾用名	
船籍港	芜湖	船舶种类	运泥船
船体材料	钢质	建成日期	2014年6月22日
造船厂	安徽省远洋船舶修造有限公司	总长	52.5米
型宽	10.2米	型深	3.5米
总吨	492	净吨	275
参考载货量	699T	主机功率	1个/218KW
航区	国内沿海	船检机构	安徽省船舶检验局(江淮)
船舶所有人	芜湖某某投资咨询有限公司		
船舶经营人	安徽某某运贸有限公司		
船舶管理人	宁波某某建设有限公司		

(二) 船舶持证和检验情况

该轮持有芜湖海事局签发的《船舶国籍证书》、《船舶最低安全配员证书》，持有安徽省船舶检验局（江淮）签发的《海上货船适航证书》，以上证书均在有效期内。船舶图纸和现场勘验显示该船甲板情况与船舶实际情况一致。

(三) 船舶载货情况

该轮本航次装载 690 吨渣土，《海上船舶检验证书簿》参考载货量 699 吨，船舶载货量满足装载要求，渣土中混有钢筋及其他垃圾。

三、船员情况

(一) 船员持证及值班情况

“江丰 17” 轮本航次共配备 5 名船员，船舶配员符合该轮《船舶最低安全配员证书》要求。事发时船上人员情况如下：

杨某贵，值班水手，男，2021 年 9 月 27 日上船任职，为本起事故的落水人员，事发时在船首甲板作业。

黄某忠，船长，男，2020 年 11 月 1 日上船任职，事发时在驾驶台操船。

周某振，二副，男，2021 年 8 月 3 日上船任职，事发时在船首甲板作业。

黄某东，轮机员，男，2021 年 9 月 21 日上船任职，事发时在船中甲板作业。事发后抛下救生圈。

梁某琴，值班水手，女，2018 年 5 月 4 日上船任职，事发时在厨房做饭。

(二) 药物和酒精的影响

经询问船员，杨某贵身体健康，未发现其有异常情况，未发现服用药品，工作前未饮酒。无直接证据表明药物和酒精对事故发生存在影响。

(三) 疲劳程度

根据该轮 AIS 轨迹、航海日志和船长陈述，该轮 10 月 20 日 1250 时从李花桥开航，1650 时到达大浦口；1950 时大浦口开航，2250 时到达李花桥江丰渣土码头；21 日 0650 时李花桥江丰渣土码头开航，《航海日志》未记录杨某贵值班情况，靠泊期间杨某贵未参与值班。综上，无直接证据证明杨某贵事发前存在疲劳的情况。

四、气象海况及通航环境

(一) 气象水文

小雨，风浪小，退潮流，能见度良好。

(二) 事故水域通航环境

事发水域位于奉化江电镀城（鄞州大桥）水域。事发时无其他船舶航经该水域，水面宽度约为 150 米，湾头水域，船舶进出港受潮流影响。

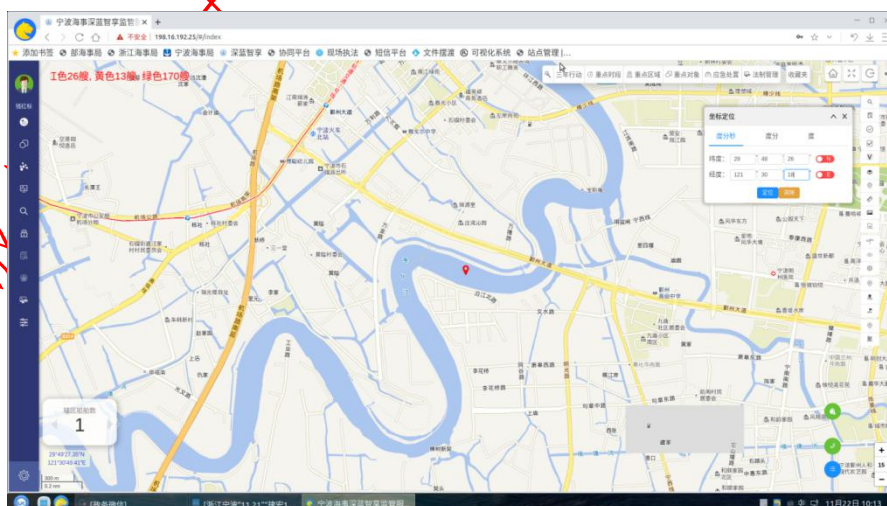


图 2、事故水域通航环境

五、管理情况

(一) 公司管理情况

船舶所有人：芜湖某某投资咨询有限公司，企业类型：有限责任公司（自然人投资或控股），经营范围：投资咨询（证券、期货投资咨询外），房地产信息咨询。

船舶管理人：宁波某某建设有限公司，企业类型：有限责任公司（自然人投资或控股），经营范围：基础工程、市政工程、园林绿化工程、河道清淤工程、房屋拆迁工程、航道疏浚工程的施工；港口经营；货物装卸、投运服务。

2021年1月1日宁波某某建设有限公司与船舶所有人芜湖某某投资咨询有限公司签订了“江甬17”轮的《租船协议》和《安全生产协议》，并于2021年1月1日生效。公司设有总经理、副总经理、办公室和安全部等部门。目前该公司与芜湖某某投资咨询有限公司的13艘开底泥驳船签订了《渣土清运协议》，有效期至2021年12月31日，从事渣土清运工作。经调查发现公司管理方面存在以下问题：

1. 公司安全生产规章制度不完善。无相关规章制度和文件明确规定其作为船舶租赁人如何履行《安全生产协议》所规定的安全经营与防污染管理责任。公司提供的《船舶安全管理手册》无船舶甲板作业方面的操作制度或规程。

2. 公司安全培训不到位。公司于2021年10月11日使用《安全管理手册》，2021年11月份进行安全培训，培训人员只涉及

船长和承包人，未覆盖全部船员，同时公司和船长未对新进船员进行培训。

（二）船舶管理情况

调查发现，船长对船长岗位职责和《浙江省水上交通安全管理条例》相关内容不熟悉。2021年10月21日“江丰17”轮从宁波奉化江李花桥4号渣土码头装载690吨渣土驶往舟山金塘途中，在甲板作业时，未采取安全措施保障船舶上人员的安全。

六、事故经过

根据船舶监控资料、“江丰17”轮船长、二副、轮机员调查询问笔录及相关资料整理如下：

2021年10月21日约0650时，“江丰17”轮由船长操纵，从奉化江李花桥4号渣土码头装载约690吨渣土驶往舟山金塘，随后二副、值班水手、轮机员开始甲板作业。甲板作业时值班水手杨某贵未穿救生衣。

0702时22秒，杨某贵发现货舱左前部靠近舱口围附近的渣土内有一段废弃钢筋，试拉了一下随后离开去船首。

0702时58秒，杨某贵从船首回来后，重新用手去拉废弃钢筋，该项工作未采取安全措施。

0702时58秒至0703时26秒，这段时间杨某贵多次用力试图将钢筋从渣土中拉出。

0703时26秒，杨某贵用力将钢筋拉出，没有控制好力度，失去平衡。

0703 时 27 秒，杨某贵及该钢筋几乎同时从左舷落水。船长及时用左舵避让落水人员，随后在船中部作业的轮机员发现后将左舷救生圈抛向杨某贵，但杨某贵并未能抓住救生圈。

0704-0707 时，船长黄某忠第一时间挂空档，观察落水人员飘过船尾后向左转向返回救人。可观察到杨某贵先往上游游动，然后又向船的方向游动。

约 0708 时，“江丰 17”轮完成调转方向，此时船长观察到杨某贵突然没入水中，之后再未发现。随后船长电话向公司报告。

0718 时，公司人员向鄞奉海事处报告。

七、搜救情况

鄞奉海事处接到事故报告后立即指派“海巡 07134”艇赶赴现场开展搜救。0725 时“海巡 07134”艇赶赴现场开展搜救，实施奉化江交通管制，指挥“江丰 17”轮、“江丰 1”轮在现场开展搜救，协调奉化江作业保洁船参与人员搜救，协调台州、镇海两支专业救助力量参与水下扫测探摸和搜救工作。10 月 25 日 1200 时左右，落水者遗体在船员落水位置上游约 200 米的地方被发现并打捞出水。

八、事故损失情况

该起事故造成“江丰 17”轮值班水手杨某贵落水死亡。

九、事故原因分析

（一）直接原因

该轮值班水手杨某贵安全意识缺乏，缺少自我保护意识。

2021年10月21日在船舶航行时，在没有护栏的甲板上作业，未穿着救生衣，同时拉钢筋时未采取其他安全措施，最终导致失足落水，溺水死亡。

（二）间接原因

1. 船长黄某忠未采取安全措施保障船舶上人员的安全。事发当日船舶航行时，船员在没有护栏的甲板上作业时，船长未确认安全措施是否到位，如作业船员穿着救生衣、布置安全绳和其他防护措施。

2. 宁波某某建设有限公司安全生产规章制度不完善，一是无相关规章制度和文件规定明确其作为船舶租赁人如何履行《安全生产协议》所规定安全经营与防污染管理责任；二是《船舶安全管理手册》无船舶甲板作业方面的操作制度或规程；公司疏于对租赁船舶的管理，未认真落实企业安全生产主体责任。

3. 宁波某某建设有限公司日常管理中未开展有效的安全培训和指导监督，激励船员遵守强制性规定。一是公司安全教育只涉及船长和承包人，未覆盖所有船员；二是船长的日常培训无相关记录。

十、责任认定

1. 值班水手杨某贵安全意识缺乏，缺少自我保护意识。在甲板作业时，未采取安全措施，同时船舶航行时，在没有护栏的甲板上作业，未穿着救生衣。事发当时未穿着救生衣的行为违反了《浙江省水上交通安全管理条例》第二十三条第一款的规定，

应负本起事故的主要责任。

2. 该航次船长未采取安全措施保障船舶上人员的安全。事发当日船舶航行时，船员在没有护栏的甲板上作业时，船长未确认安全措施是否到位，如作业船员穿着救生衣、布置安全绳和其他防护措施等，未能完全落实《中华人民共和国船员条例》第十八条（七）项船长保障船舶上人员安全的规定，应负本起事故的次要责任。

3. 公司安全生产规章制度不完善，日常管理中未开展有效的安全培训和指导监督，应负管理责任。

综上所述，事故调查组认定本起事故为单方责任事故，“江丰17”轮负本起事故的全部责任。值班水手杨某贵为本起事故的主要责任人，船长黄某忠为本起事故的次要责任人，宁波某某建设有限公司负本起事故管理责任。

十一、安全管理建议

建议“江丰17”轮船舶管理人宁波某某建设有限公司切实履行企业安全生产主体责任，一是以文件的形式明确规定租赁船舶安全生产责任及责任人；二是针对船员落水风险，制定甲板作业操作制度，操作制度同时必须满足安全营运和防污染的要求；三是将本次事故通报其施工范围内的所有船舶，根据甲板作业操作制度，全面检查和指导船舶甲板作业工作，认真落实各岗位安全生产责任；四是加强船员安全教育培训，组织船员学习甲板作业操作制度，提升船员的自我保护意识，防止类似事故再次发生。

十二、调查机构：宁波鄞奉海事处

此报告仅用于促进安全参考，不作其他用途