

大连“1·22”H6轮人员死亡事故调查报告

一、事故简况

2025年1月22日0215时许，H公司所属大连籍滚装客船H6轮，在皮口港码头9号泊位停泊期间（船舶概位39°21'.906N/122°21'.283E），船员王某落水死亡。事故造成1人死亡，未造成海洋污染，无其他财产损失，构成一般等级海上交通事故。

二、专业术语和标准用语。

CCTV: Closed-Circuit Television 闭路电视监控系统

FSC: Flag State Control 船旗国监督检查

三、事故调查取证情况

事故发生后，大连海事局依据《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》等法律法规组织成立事故调查组，依法依规开展调查工作。

调查组坚持“全面、客观、公正、及时”的调查原则，询问了相关人员，收集了船舶、人员等相关资料，调取了事发时段CCTV监控视频记录，进行了现场勘验。

（一）船舶情况调查。

1.主要技术数据。

船名：H

船籍港：大连

船舶种类：滚装客船

船体材质：钢质

总长：49.2米

船宽：9.80米

型深：2.80 米

功率：350 千瓦×2

总吨：497

客位：351

航区：沿海航区

建成日期：2015 年 10 月 15 日

船舶所有人：H 公司



图 1: H6 轮照片

2. 登记/检验情况。

该轮持有大连海事局于 2018 年 5 月 5 日签发的船舶所有权证书，持有大连海事局于 2023 年 5 月 16 日签发的国籍证书，有效期至 2028 年 5 月 15 日。

该轮持有中国船级社大连分社于 2023 年 9 月 22 日签发的《国内航行海船安全与环保证书》，有效期至 2025 年 10 月 14 日。事故航次，该轮法定证书齐全有效。

3.船舶相关舱室、设备情况。

(1) 人员居住舱室。

H6 轮人员居住区位于驾驶甲板，进出该甲板需要经过两个露天梯道。王某房间位于驾驶台后左侧船员室，进出路径均为露天甲板。



图 2: H6 轮驾驶甲板布置示意图

(2) 船舶 CCTV 系统。

该轮配备有 CCTV 系统，该系统共有 14 个摄像头，其驾驶甲板装有 3 个摄像头，其中船尾方向摄像头可以覆盖供船员进出驾驶甲板的一个露天梯道（中）；其救生甲板装有 6 个摄像头，其他左后方摄像头可以覆盖进出驾驶甲板的一个露天梯道（左后）。

该轮驾驶甲板装有 3 个摄像头均不能覆盖王某居住房间及出入口附近区域。

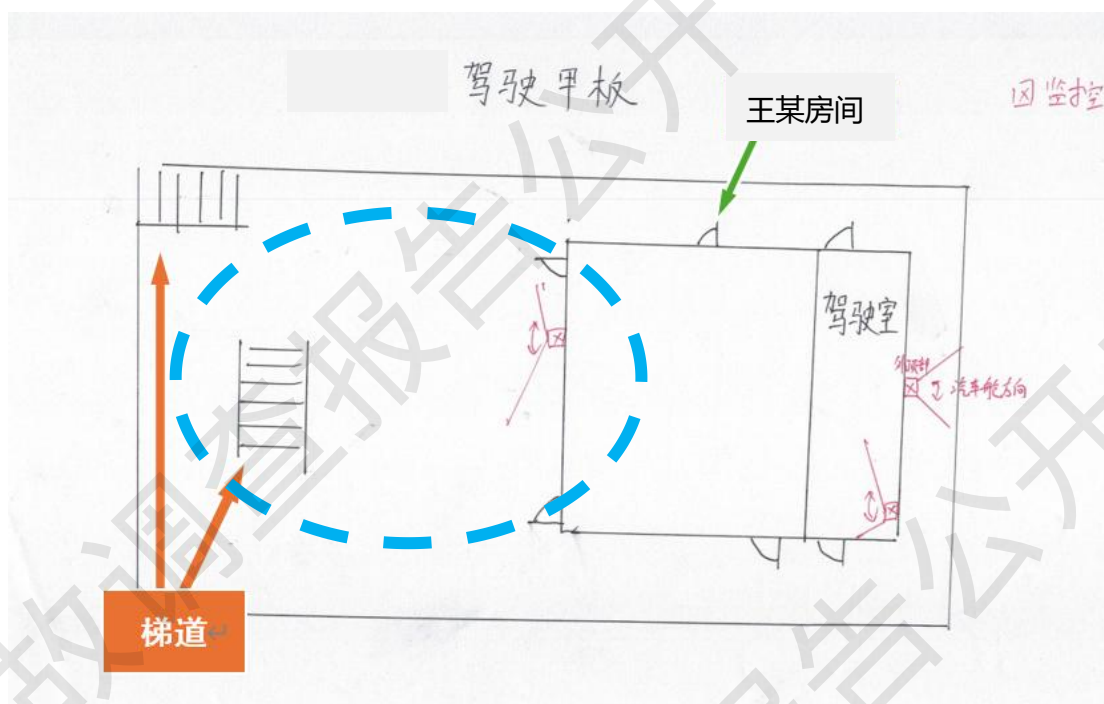


图 3：驾驶甲板 CCTV 情况示意图

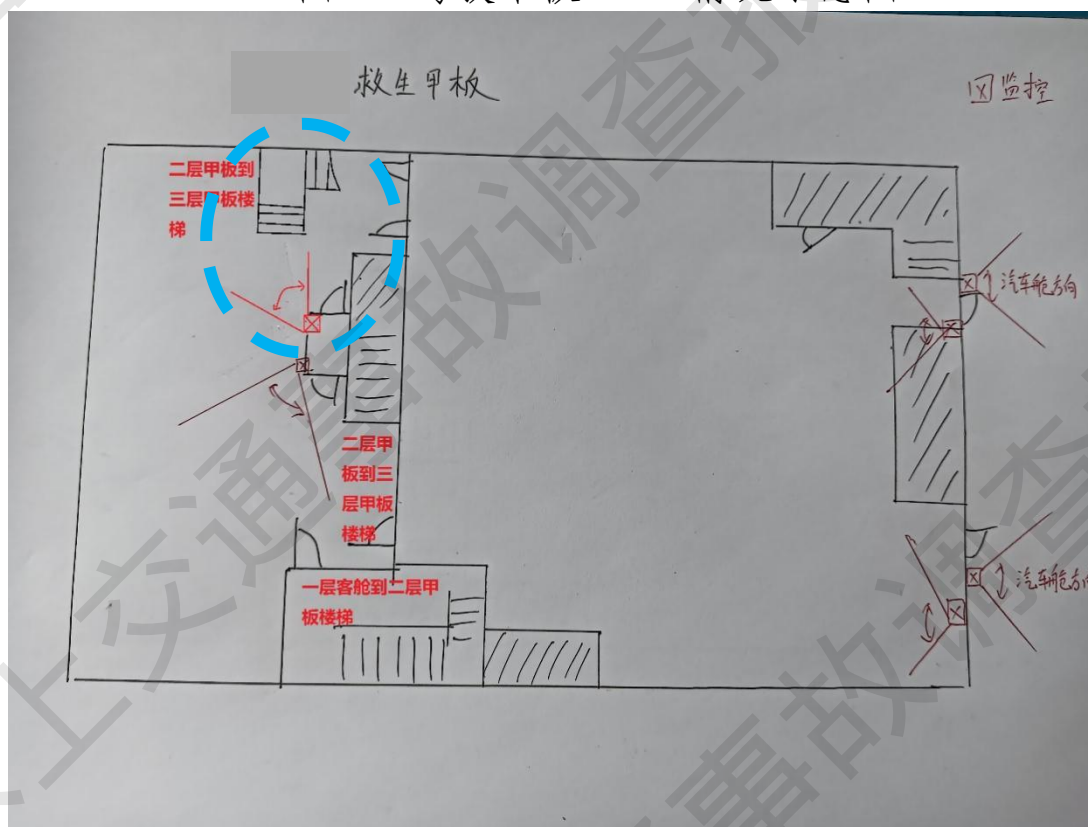


图 4：救生甲板 CCTV 情况示意图

附近船舶 CCTV 系统情况：“

H5 轮汽车舱摄像头可以在远端覆盖 H6 轮驾驶甲板左侧区域，但因 H 轮烟囱遮挡，在王某房间出入口附近存在盲区。

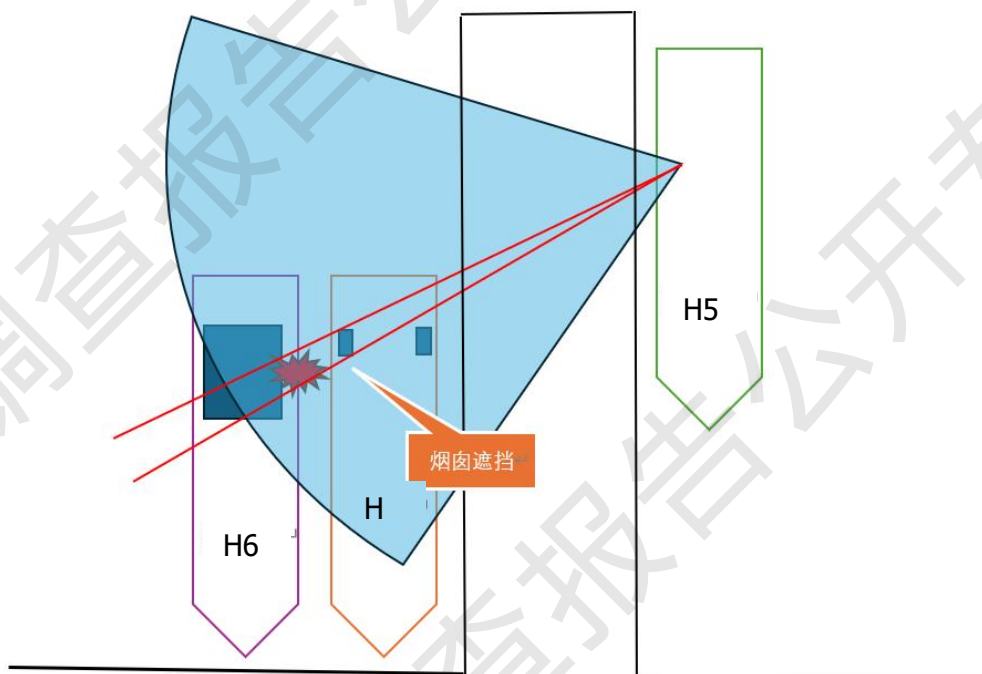


图 5: H5 轮 CCTV 情况示意图



图 6：事发区域

4. 船舶安检情况。

2024 年 12 月 20 日，大连海事局对 H6 轮开展安全检查，共查出 6 项缺陷，均与本次事故原因无关。

（二）船员情况调查。

12 月 21 日该轮配员 11 人，符合该轮最低配员和救生定员要求，最后班次至 1550 时许。22 日 0215 时许事故发生时，在船人员 3 人，相关人员信息如下：

船长：宋某，男，生于 1971 年 2 月 20 日，持有大连海事局签发的本港海船船长证书。事发时已离船回家。

服务员：王某，男，生于 1992 年 3 月 26 日，持有大连海事

局签发的本港海船值班水手证书，在本起事故中死亡。

机工：衣某，男，生于 1978 年 4 月 19 日，持有大连海事局签发的本港海船值班轮机员证书。事发时在房间休息。

水手：肖某，男，生于 1996 年 11 月 23 日，持有大连海事局签发的本港海船值班水手证书。事发时在房间休息。

（三）环境因素调查。

1. 气象海况情况。

大连市专业气象台天气预报：21 日下午到夜间，黄海北部，晴，偏北风 6 级半夜减弱到 5 到 6 级，大浪转中浪，22 日白天，黄海北部，晴，东北风 5 到 6 级，中浪。

大连市海洋预报台 21 日 10 时发布的未来 24 小时海洋预报：皮口港附近海域浪高 0.4 米，表层水温 0.9 度。

综合分析认定：事故发生时，偏北风 5 到 6 级，中浪，表层水温 0.9 度。

2. 通航环境情况。

事故水域位于皮口港 9 号泊位。事发时，H 并靠在 H 轮外档。H5 轮停靠在西侧 11 号泊位。



图 7：事发水域示意图

（四）管理因素调查。

H6 轮船船舶所有人、管理人为 H 公司。该公司持有大连海事局于 2020 年 12 月 1 日签发的符合证明，有效期至 2025 年 11 月 30 日，公司安全管理体系覆盖滚装客船船种。

该轮持有大连海事局于 2020 年 12 月 1 日签发的安全安全管理证书，有效期至 2025 年 11 月 30 日。

（五）其他情况调查。

1. CCTV 视频记录调查。

事故发生后，调查组调取了 H6 轮、H 轮、H5 轮等相关 CCTV 监控视频记录。

1) H5 轮汽车舱摄像头视频：

22 日 0214 时许，王某从房间走出，走进视频盲区。此后，

王某再未从该视频盲区中走出。

0215 时许，有物体落水声音。

0216 时许，有疑似人喊叫的声音。



图 8: H5 轮 CCTV 视频截图（汽车舱摄像头）

2) H6 轮救生甲板左后摄像头视频:

22 日 0215 时许，有物体落水声音。

0216 时许，有疑似人喊叫的声音。

3) 其他摄像头（事发前王某及其他人员活动轨迹）:

21 日 1640 时许，衣某下船取晚餐。

1643 时许，衣某携带晚餐经过梯道返回驾驶甲板。

1718 时许，王某经过驾驶甲板中部梯道，向二层走去。

1719 时许，王某经过二层客舱向船头走去。

1720 时许，王某到船头将船首门收起。

1721 时许，王某经过梯道返回驾驶甲板。

2.现场勘验情况。

2025年1月22日，调查组对H6轮进行了现场勘验，未发现异常或特殊痕迹。H6轮驾驶甲板王某房间门口附近区域处于监控摄像头盲区内，附近栏杆完好无破损，且无其他楼梯等通道。

3.健康情况。

衣某陈述，21日2118时许到王某房间打招呼，王某精神状态正常，未发现其饮酒。

该轮船长及其他船员陈述，事发当天王某精神正常，未发现王某带酒上船。

检查王某21日1718时至1721时到船头关闭船首门的CCTV视频监控记录，未发现异常情况。

4.遗体发现、死亡证明、司法鉴定情况。

2025年1月22日1400时许H轮发现在皮口港1号泊位附近海域发现水中有漂浮尸体后报警，1630时许，漂浮尸体打捞上岸，尸体上身着海汇公司工作服，下身蓝色牛仔裤，黑色白底鞋。1650时许，家属到现场辨认，死者为王某。

2025年2月10日，大连市公安局普兰店分局皮口派出所出具的王某《居民死亡医学证明（推断）书》显示，死亡原因为“意外死亡排除他杀”。

2025年3月4日，司法鉴定中心出具的《司法鉴定意见书》显示，“组织病理学诊断：肺水性肺气肿伴淤血，肝、肾淤血，脾脏贫血化，脑淤血、水肿。化验检查：提取死者心血经化验，

检出乙醇成分，含量为 0.95 毫克/毫升；提取死者胃内容物经化验，未检出毒物成分。综合以上检验特征，分析认为王某死因符合生前溺水死亡。”

参考《车辆驾驶人员血液、呼气酒精含量阈值与检验》（GB 19522-2024）的规定，王某事发前处于醉酒状态。

5.公安部门调查情况。

2025 年 1 月 22 日，大连市公安局普兰店分局接报在大连市普兰店区皮口港码头发现王某死亡，经过现场勘察、法医鉴定、走访群众等工作，排除了刑事案件。

三、重要事故因素认定

综合现场 CCTV 监控视频记录、《司法鉴定意见书》、相关人员陈述及现场勘验情况等证据，分析认定：

事发时间：2025 年 1 月 22 日 0215 时许。

事发地点：H6 轮驾驶甲板王某房间门口附近区域（监控摄像头盲区內）。

四、事故经过

根据事故当事人员陈述、《水上交通事故现场勘查记录》、监控视频等材料，综合分析认定事故经过如下：

2025 年 1 月 21 日 1550 许，H6 轮在皮口港码头 9 号泊位与 H 轮并靠。

1630 时许，该轮船员陆续离船。

1640 时至 1643 时，衣某下船取晚餐。随后，王某、衣某在

各自房间吃晚餐。肖某因身体不舒服，在自己房间睡觉。

1718 时许，王某离开房间。

1720 时许，王某到达船头将船首门关闭。

1721 时许，王某返回房间。

1840 时许，王某在公司指定微信群内打卡。

2118 时许，衣某到王某房间聊天。不久衣某返回自己房间。

22 日 0141 时许，王某从其房间走出，在甲板逗留几秒后返回。

0214 时许，王某从其房间走出，进入 CCTV 视频盲区。

0215 时许，王某落水。

0700 时许，衣某早饭时未发现王某，随即将情况报告船长。船长安排人员在船上寻找并报告公司。不久，公司指定人员李秀贵上船组织人员寻找，未发现王某。

1400 时许，H 轮上乘客在皮口港 1 号泊位附近海域发现水中有漂浮尸体后报警。

1630 时许，漂浮尸体被打捞上岸。

1650 时许，经家属现场辨认，死者为王某。

当晚，经公安部门调查，排除刑事犯罪可能。

五、应急处置情况

发现王某失踪后，H6 轮船长安排船员并通知其家属寻找。

2025 年 1 月 22 日 1400 时许，H 轮上乘客在皮口港 1 号泊位附近海域发现水中有漂浮尸体后报警。经辨认，死者为王某。

六、事故损失情况

本起事故造成 1 人死亡，未造成海洋环境污染，无其他经济损失。

七、事故结论

根据现有证据综合分析认定，王某在 H6 轮落水死亡。因无直接证据无法认定王某具体落水原因，本报告不对本起事故进行责任认定。

八、安全管理建议

（一）建议 H 公司有效落实企业安全生产主体责任，认真梳理相关安全管理制度，规范人员防跌落风险的相关要求，在相应区域设置明显警示标志，设置相应职责人员进行日常检查和看护，确保相关安全制度落实到位，有效降低人员跌落风险。

（二）建议 H 公司加强对人员防跌落方面的安全教育和培训，强调在此类区域工作的危险性，确保工作人员落实具体的安全生产行为规范，有效提升人员安全风险意识和安全防范能力，避免类似事故再次发生。

（三）建议 H 公司对 H6 轮及其他船舶的 CCTV 设备进行排查和升级改造，确保其摄像头能够完全覆盖存在人员跌落风险的区域，降低企业安全风险和责任风险。