

大连“11·21”T轮人员失踪事故调查报告

一、事故简况

2024年11月21日上午，塞拉利昂籍杂货船T轮从鲅鱼圈开往日本福山途中，航行至大连长兴岛以西海域时，船上船员隋某失踪。事故造成1人失踪，构成一般等级海上交通事故。



图 1：T 轮照片

二、专业术语和标准用语。

AIS: Automatic Identification System	自动识别系统
CCTV: Closed-Circuit Television	闭路电视监控系统
DOC: Document of Compliance	符合证明
SMC: Safety Management Certificate	船舶安全管理证书
VHF: Very High Frequency	甚高频

PSC: Port State Control

港口国监督检查

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，询问相关人员，收集船舶、船员等相关资料，调取事发时段船舶 AIS 数据，对船舶进行了现场勘验。

由于搜救过程中未能发现失踪人员，事发船舶无 CCTV 设备，未发现目击者，调查组根据现有证据资料推断了事故经过和可能的事故原因。

(一) 船舶概况。

1.主要技术数据。

船名:T

船籍港: 塞拉利昂

船舶种类: 杂货船

船体材质: 钢质

总吨: 1972

净吨: 1393

总长: 76.0 米

型宽: 13.6 米

型深: 6.8 米

主机功率: 1618 千瓦

造船地点: 荣成

建成年份: 2006 年

船舶所有人: F 公司

船舶管理人: B 公司

2.登记/检验情况。

T 轮持有塞拉利昂政府于 2024 年 8 月 19 日签发的登记证书，持有联合海运船级社于 2024 年 8 月 29 日签发的临时《船舶安全构造证书》，有效期至 2025 年 1 月 28 日，持有联合海运船级社于 2024 年 8 月 29 日签发的临时《船舶安全无线电证书》，有效期至 2025 年 1 月 28 日；持有联合海运船级社 2024 年 9 月 18 日签发的临时《船舶安全设备证书》，有效期至 2025 年 1 月 28 日。事故航次，证书齐全有效。

3.船舶设备情况。

事发时，船舶导助航设备、舵机、推进装置工况正常。该轮未装备 CCTV 监控系统。

4.载货情况。

事故航次,T 轮装载矿产品自鲅鱼圈开航，目的港日本福山，前后吃水 4.4 米/4.65 米。

（二）船员情况调查。

事故航次，该轮配员 11 人，其中 9 人为中国籍，2 人为印度尼西亚籍。船舶配员、船员持证情况符合《船舶最低安全配员证书》的要求，相关人员情况如下：

船长，男，1980 年 10 月出生，吉林人，持有辽宁海事局签发的 3000 总吨及以上船舶的船长证书。

大副，男，1989 年 9 月出生，河南人，持有天津海事局签发的 3000 总吨及以上船舶的大副证书。

水手 A，男，1967 年 10 月出生，山东人，持有烟台海事局

签发的 500 总吨及以上船舶高级值班水手证书。

甲板实习生，男，1987 年 12 月出生，辽宁人，2024 年 11 月 19 日起任 T 轮甲板实习生。

厨师：隋某，男，1975 年 3 月出生，辽宁人，持有大连海事局签发的 500 总吨及以上船舶值班水手证书。2021 年 9 月开始担任值班水手，先后在五艘船上任职。在 2024 年 11 月 19 日起任 T 轮厨师。本航次在 T 轮中失踪。

（三）环境因素调查。

1. 气象海况情况。

大连市专业气象台 2024 年 11 月 20 日 1600 时发布天气预报：20 日下午到夜间，渤海，晴，偏北风 5 到 6 级，上半夜增强到 6 级阵风 7 级，中浪转大浪。21 日白天，晴，偏北风 6 级傍晚增强到 6 到 7 级，大浪。

T 轮船长陈述：天气多云，西北风 5-6 级，浪高 1-1.5 米，流向为东南向、流速 1-2 节，能见度 6-7 海里，气温 5-8 摄氏度。事发当天船舶横风航行摇晃 10 度左右，有个别时候受到海浪影响横摇达到 15 度左右。

综合分析认定：事发时，天气良好，偏北风 5-6 级，浪高约 1 米，船舶横风航行摇晃 10 度左右，最大摇晃至横摇 15 度。

2. 事故水域通航环境情况。

事故水域为大连以西约 15 海里外的渤海海域，该水域为开阔水域。

（四）管理因素调查。

该轮管理公司为 B 公司。该公司持有联合海运船级社于 2024 年 8 月 26 日签发的临时 DOC 证书，有效期至 2025 年 8 月 25 日，公司安全管理体系覆盖本船种类。该轮持有联合海运船级社于 2024 年 8 月 29 日签发的临时 SMC 证书，有效期至 2025 年 2 月 28 日。事发时，证书齐全有效。

（五）其他情况调查。

1. 船舶 AIS 数据。

该轮 AIS 数据显示，该轮于 2024 年 11 月 20 日 2030 时许自营口鲅鱼圈港开航，计划通过老铁山水道驶往日本。

2. 出入境情况。

该轮失踪人员隋某海员证显示，其于 2024 年 11 月 20 日在营口鲅鱼圈出境。

3. 船员登轮情况。

2024 年 11 月 18 日，该轮管理公司与隋某签署雇佣协议，雇佣隋某到 T 轮担任大厨职务。

19 日，该轮管理公司安排隋某等三人在营口鲅鱼圈上船。当天 2000 时许，当地代理带领三人到营口鲅鱼圈边防站办理了登轮手续。2030 时许，三人登轮。

4. 健康情况。

询问船舶管理公司人员以及 T 轮相关人员，未发现隋某在事发前存在精神异常情况。

5.药物和酒精的影响。

根据相关人员陈述，事发前未发现隋某有饮酒或服用药物的行为，未有证据表明药物和酒精对事故发生存在影响。

6.大厨工作时间。

根据船长陈述，T轮早餐时间是0700时至0800时，大厨一般会在0530时到厨房准备早餐。

7.事发航次T轮相关人员活动情况。

2024年11月20日2030时许，T轮所有缆绳解清，自营口鲅鱼圈港开航，隋某与大副、水手A、甲板实习生等几人共同在甲板整理缆绳。2111时，水手A看到隋某在厨房工作。水手A是T轮上最后看到隋某的人。

21日早晨，船舶因横风航行，船舶摇晃10度左右。0655时许，船长到餐厅吃饭，发现煮熟的鸡蛋摆在厨房，馒头没有加热，未看到隋某，船员仅吃了简单的早餐。船长了解到，因船舶摇晃且与隋某一起上船的两人均有晕船的情况，看到隋某的房间门是关着的，所以认为隋某也是晕船正在房间休息。事发后，船长询问了在船船员，确认当天早晨除隋某外，无人到厨房煮鸡蛋。

为保护当事人权益，本报告中隐去当事人信息。本报告仅用于促进安全生产，不作其他用途。



图 2: T 轮厨房照片

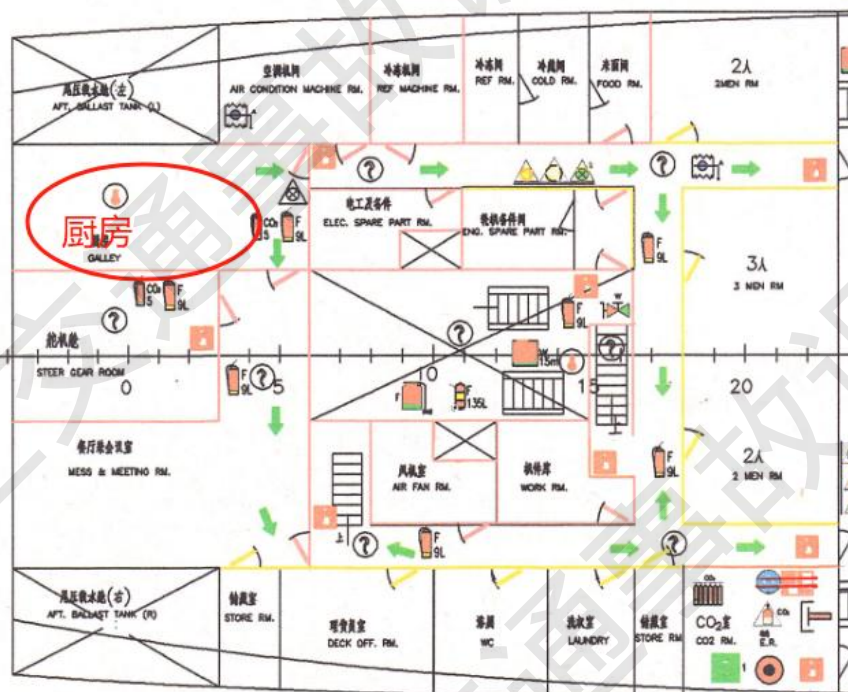


图 3: 厨房位置图

8.现场勘验情况。

涉事船员房间位于生活区起居甲板层，隔壁为轮机长房间。厨房位于生活区主甲板层。涉事船员房间与厨房之间布置有梯道，船员可以通过生活区内通道到达。

2024 年 11 月 21 日，调查组对该轮涉事船员房间、厨房、梯道等其他相关处所以及栏杆等相关设施进行了现场勘验，涉事船员手机等随身物品均在房间内，涉事船员房间、工作处所，以及其他相关处所、设施未发现异常情况和特殊痕迹。



图 4：隋某房间照片

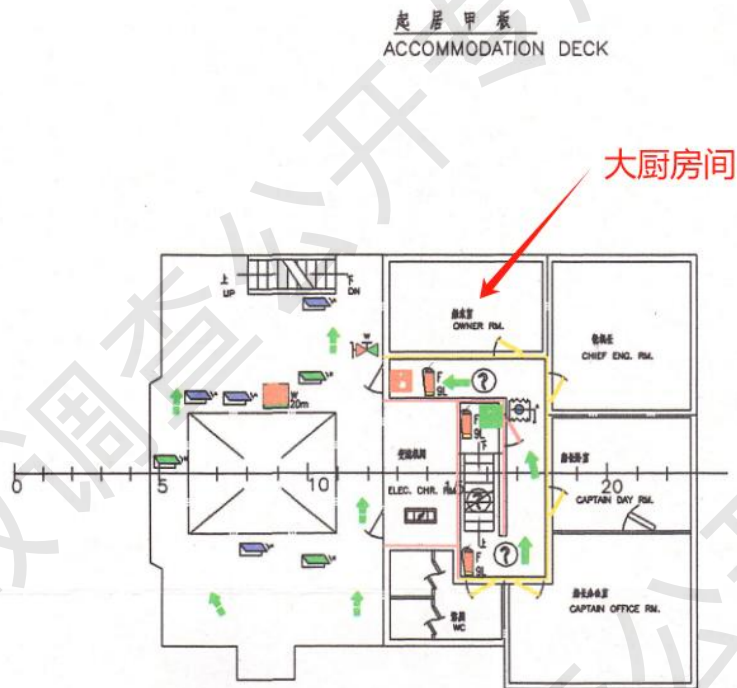


图 5：大厨房位置图

9.海警部门调查情况。

2024 年 11 月 21 日 1548 时,该轮管理公司负责人拨打 96110 向海警部门报警。至本报告完成时,海警部门未给出明确调查结论。

四、重要事故因素认定

(一) 事发时间。

1. 11 月 20 日 2030 时许, T 轮开航后, 隋某与大副、水手 A、甲板实习生等人共同在甲板整理缆绳。
2. 11 月 20 日 2111 时许, 该轮水手 A 看到隋某在厨房工作。
3. 11 月 21 日 0655 时许, 船长到餐厅吃饭, 发现煮熟的鸡蛋摆在厨房, 馒头没有加热, 未看到隋某本人。
4. 经调查 11 月 21 日早上, 除隋某外无其他船员煮鸡蛋。
5. 11 月 21 日 0930 时, 该轮开始寻找隋某, 未找到。

综合上述情况，推断本起事故发生时间为：2024 年 11 月 21 日早餐隋某到厨房准备早餐时至 0930 时之间。

（二）事发地点。

1. 隋某随身衣服、手机等均在其房间，房间内未发现异常情况和特殊痕迹。

2. 勘查船舶四周及相关处所，未发现失踪人员遗留物品或意外落水痕迹。

3. 未发现事发时有目击者，船舶无 CCTV 系统。

综合上述情况，不能认定隋某失踪或落水的具体位置。

五、事故经过

根据事故当事船员陈述、《水上交通事故报告书》、船舶 AIS 数据等证据材料分析，推断事故经过如下：

2024 年 11 月 19 日 2030 时许，厨师隋某等三人在鲛鱼圈登 T 轮任职。

20 日 2030 时许，T 轮自鲛鱼圈开航，目的港日本福山。隋某等人在甲板整理缆绳。

2100 时许，船舶概位 $40^{\circ}17'42''\text{N}/122^{\circ}0'09''\text{E}$ ，航向 279，航速 9.2 节。

2110 时许，水手 A 去厨房打水看见厨师隋某在厨房处理蒸好的馒头。

2400 时许，船舶概位 $40^{\circ}3'44''\text{N}/121^{\circ}28'20''\text{E}$ ，航向 226° ，航速 9.7 节。

2024 年 11 月 21 日 0600 时许，船舶概位 $39^{\circ}26'13''\text{N}/120^{\circ}58'21''\text{E}$ ，航向 183° ，航速 7.3 节。

0655 时至 0700 时，船长到餐厅吃饭，发现煮熟的鸡蛋摆在厨房，馒头没有加热，没看到厨师隋某本人。

0930 时，船舶概位 $38^{\circ}57'48''\text{N}/120^{\circ}51'57''\text{E}$ ，航向 191° ，航速 9.6 节。船长发现厨师隋某还未开始准备午饭，并且其房间无人，便开始全船搜索，未找到隋某。

1115 时许，船舶概位 $38^{\circ}40'42''\text{N}/120^{\circ}50'49''\text{E}$ ，航向 168° ，航速 9.7 节。船舶报告大连交管中心。

1127 时许，船舶概位 $38^{\circ}38'52''\text{N}/120^{\circ}51'05''\text{E}$ ，航向 176° ，航速 9.0 节。该轮根据大连海上搜救中心要求，开始返航到指定水域进行搜救。

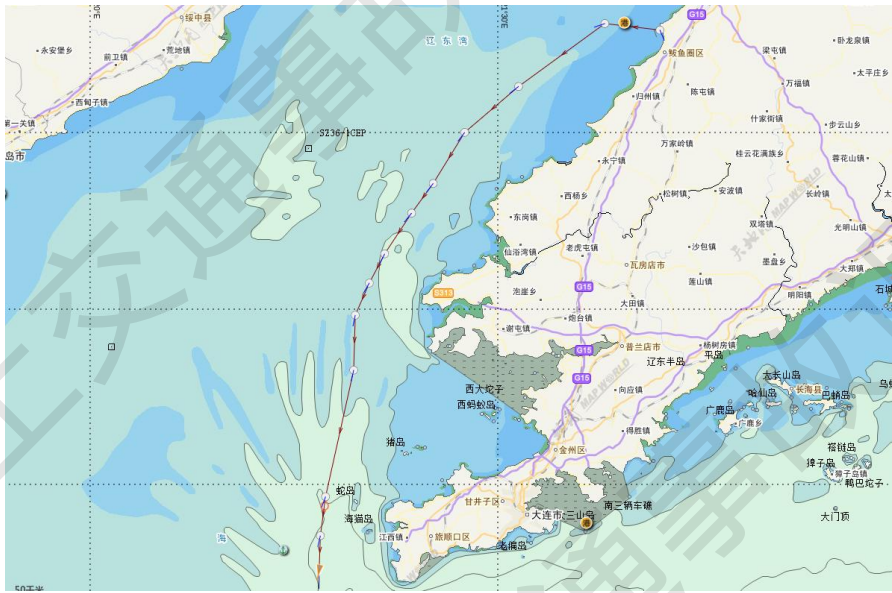


图 8：T 轮事发航次轨迹图

六、应急处置情况

发现厨师隋某失踪后，该轮船长随即广播并进行全船搜索。2024年11月21日1115时许，该轮报告大连交管中心，并返航进行搜寻。大连搜救中心协调相关力量前往事发海域附近搜救。至本报告完成时，失踪人员仍未找到。

七、事故损失情况

T轮1人失踪，无其他损失。

八、事故结论和责任认定

根据现有证据表明，隋某本航次在T轮任职时失踪。因缺乏直接证据，调查组仅凭现已取得的证据材料，无法分析认定隋某在T轮上的具体失踪原因，本报告不对本起事故进行责任认定。