

上海 宝山 “12·2” “皖定远货 0228” 轮人员 落水事故调查报告



宝山海事局

2025 年 3 月

目 录

目 录.....	2
一、事故简况及调查情况.....	1
（一）事故简况。.....	1
（二）事故调查情况。.....	1
二、专业术语和标准用语.....	1
三、调查取证情况.....	1
（一）船舶概况。.....	1
（二）船舶检验、安检及证书情况。.....	2
（三）船员情况。.....	3
（四）公司情况。.....	3
（五）船舶载货情况。.....	4
（六）事故水域气象、水文、通航环境情况。.....	5
四、事故重要事实分析认定.....	6
（一）人员落水时间。.....	6
（二）人员落水位置。.....	8
（三）葛**落水时未穿救生衣。.....	9
五、事故经过.....	9
六、应急处置和搜救情况.....	11
七、事故损害情况.....	12
八、事故原因分析.....	12
（一）直接原因。.....	12
（二）间接原因。.....	12
九、责任认定.....	12
十、调查发现的问题.....	13
（一）定远县****有限公司未全面履行法定船舶运输经营及管理职责。.....	13
（二）“皖定远货 0228”轮配员不足。.....	13
十一、事故处理建议.....	13
十二、安全管理建议.....	14

上海宝山“12·2”“皖定远货 0228”轮人员落水事故调查报告

一、事故简况及调查情况

（一）事故简况。

2024 年 12 月 2 日约 2055 时，定远县****有限公司所属的一般干货船“皖定远货 0228”轮在长江上海段华能石洞口第二电厂燃料码头(以下简称石洞口 2 电厂码头)2 号泊位里档靠泊过程中，船上 1 人意外落水死亡，事故未造成经济损失和水域污染。构成一般等级水上交通事故。

（二）事故调查情况。

事故发生后，宝山海事局成立了事故调查组，依法依规开展事故调查工作。调查组询问了当事船员；收集了船员、船舶、公司的证书文书资料；勘查了事故现场；调取了船舶 AIS 动态信息、码头 CCTV 监控等。现已查明了事故原因，还原了事故经过。

二、专业术语和标准用语

AIS：船舶自动识别系统（Automatic Identification System）

CCTV：闭路电视（Closed Circuit Television）

三、调查取证情况

（一）船舶概况。

船名：皖定远货 0228

船舶种类：一般干货船(吸煤船)

船籍港：滁州

航区：内河 A 级

总吨：280

净吨：157

总长：41.60 米 船宽：7.8 米
型深：2.8 米 参考载重吨：425 吨（A 级）
主机型号：R6160A-4 主机功率：184KW
建造完工日期：2005 年 4 月 18 日
建造厂家：安徽省凤阳交通船厂
船舶所有人：定远县****有限公司



图 1：“皖定远货 0228” 轮照片

（二）船舶检验、安检及证书情况。

该轮最近一次船舶检验（临时检验）由安徽省滁州市地方海事局于 2024 年 5 月 8 日在南通港实施，检验合格。所有船舶证书有效期，主要证书清单见下表：

表 1：“皖定远货 0228” 轮主要证书清单

证书名称	签发机构	签发时间	有效期
国籍证书	滁州市交通运输局	2024-05-11	2029-05-10
最低安全配员证书	滁州市交通运输局	2024-05-11	2029-05-10
内河船舶安全与环保证书	安徽省地方海事局（港航）管理服务中心（滁州）	2024-05-11	2027-03-29
《船舶营运证》	滁州市交通运输局	2023-04-05	2028-03-26

经查询海事局船舶安全监督管理系统，没有该船的船旗国船舶安全检查记录和船舶现场监督检查记录。

（三）船员情况。

该轮的《船舶最低安全配员证书》要求配备三类驾驶员 1 人、二类轮机员 1 人。事故航次共 2 人在船，驾驶员（三类船长）和杂工各 1 名，不符合该轮《船舶最低安全配员证书》要求，缺二类轮机员 1 名。

驾驶员：葛*军，男，持有亳州市交通局于 2024 年 4 月 9 日签发的内河三类船长证书（武汉至上海），证书编号：3412*****6635，有效期至 2029 年 04 月 09 日。事故发生时在驾驶台左舷甲板。

杂工：葛*林（死者）（身份证号：3416*****5674），无证。

船上 2 人为父子关系，驾驶员葛*军为死者葛*林的父亲。

（四）公司情况。

该轮船舶所有人为定远县****有限公司。该公司成立于 2016 年 10 月 19 日，注册地位于安徽省滁州市定远县***，统一社会信用代码：9134*****19MK5C1-1，法人代表人：潘**。

该公司持有滁州市交通运输局于 2023 年 3 月 27 日签发的《水路运输许可证》，有效期至 2028 年 3 月 26 日。公司经营范围：长江中下游干线及其支流省际普通货船运输。公司未持有《交通运输企业安全生产标准化建设等级证明》。公司自有船舶 6 艘，

挂靠船舶 31 艘。公司建立了安全管理责任制度，共有管理人员 5 人，分别为总经理 1 人、海务主管 1 人、海务管理员 1 人、机务主管 1 人、机务管理员 1 人。

“皖定远货 0228” 轮的实际船舶所有人和经营人为葛*军。2021 年 10 月 18 日葛*军与定远县****有限公司签订了《船舶挂靠协议》。协议约定：葛*军负责船舶的日常经营和安全管理；定远县****有限公司只负责帮其办理船检、船舶证书等业务，公司不对 “皖定远货 0228” 轮实施配员控制、气象信息、安全教育、船舶维修保养、物料供应、日常检查等管理工作负责。

（五）船舶载货情况。

事发时，船上装散煤约 100 吨。





图 2：“皖定远货 0228”轮载货情况照片

(六) 事故水域气象、水文、通航环境情况。

1. 气象、水文情况。

天气：晴到多云

能见度：能见度良好

风向：西北

风力：4-5 级

流向：东南

流速：1~2 节

石洞口潮位站 2024 年 12 月 02 日（农历十一月初二）潮时潮位情况：

潮时(Hrs)	0119	0833	1333	2132
潮高(cm)	304	71	370	92

2. 水域环境情况。

事故发生地点为石洞口 2 电厂码头 2 号泊位里档码头，当时只有事故船“皖定远货 0228”轮（落水头）和其下游的“皖强胜 966”（涨水头）2 条船前后靠泊。



图 3：事发时该水域情况，红色五角星为“皖定远货 0228”轮

四、事故重要事实分析认定

（一）人员落水时间。

1. 根据回放石洞口 2 电厂码头 CCTV 监控，2024 年 12 月 2 日 2054 时 50 秒（经比对，比北京时间快 1 秒），葛*林在“皖定远货 0228”轮驾驶室右舷甲板面对码头方向向前移动时消失。经分析认定，葛*林落水的时间为 2024 年 12 月 2 日 2054 时 49 秒。



图 4：2054 时 47 秒石洞口 2 电厂码头 CCTV 监控截图



图 5：2054 时 48 秒石洞口 2 电厂码头 CCTV 监控截图



图 6：2054 时 50 秒石洞口 2 电厂码头 CCTV 监控截图

(二) 人员落水位置。

根据“皖定远货 0228”轮靠泊位置、码头 CCTV 监控以及葛*军陈述，确定落水地点为石洞口 2 电厂码头里档左起第 14 个桥洞下。



图 7： 石洞口码头 2 期里档照片

（三）葛**落水时未穿救生衣。

根据码头 CCTV 监控、葛*军以及现场救助人员陈述，葛*林落水时未穿救生衣。



图 8：2054 时 41 秒石洞口 2 电厂码头 CCTV 监控截图

五、事故经过

事故经过是根据事故船员陈述、码头 CCTV 监控，结合施救船“皖强盛 966”轮船员陈述，综合分析得出：

2024 年 11 月 28 日约 0800 时，“皖定远货 0228”轮从江苏省常熟市白卯港开航，装煤炭约 70 吨，驶往上海华能石洞口电厂燃料码头，离港吃水 3.5m；

11 月 28 日约 1200 时，该轮到达石洞口电厂码头；

29 日和 30 日，该轮在码头进行了 2 次吸煤作业，获得煤炭约 30 吨，事发时船上装载煤炭合计约 100 吨，作业结束后停靠在石洞口电厂脱硫码头近引桥泊位；

12月2日约2045时，该轮因让档离开石洞口电厂脱硫码头；
约2050时，该轮到达石洞口电厂燃料码头2号泊位里档码头，船首靠妥后葛*林带好首缆；

2054时10秒，该轮右舷船尾靠近石洞口电厂燃料码头2号泊位里档码头；

2054时27秒，葛*林未穿救生衣从右舷行至右舷船尾甲板俯身取缆绳；

2054时33秒，葛*林手取缆绳站在右舷船尾缆桩，准备带尾缆；

2054时40秒，葛*林看到船舶右舷外板基本靠上码头碰垫，整理好缆绳走向驾驶台右舷甲板准备带缆；

2054时47秒，葛*林拿着缆绳走到驾驶台右舷码头柱形防撞垫东侧，一只脚踏在码头下方近水面横梁上，身体前倾；

2054时49秒，葛*林落水；

2055时05秒，葛*军看到葛*林落水后，从驾驶台出来，先向葛*林扔了一根绳子，拿手电照向水面的葛*林，葛*军脱下外套，但看到葛*林逐渐漂离本船；

2055时50秒，葛*军返回驾驶台停车；

2056时20秒，葛*军跳入水中（未穿救生衣、也未带救生圈）开展施救行动，在水里拉住葛*林后向本船游；

约2058时，葛*军拉着葛*林游到本船左舷，因有一大吸管妨碍无法登船；

约 2059 时，葛*军又拉着葛*林游到本船船尾，抓住一轮胎碰垫并大声呼救，当时看到葛*林还在呼吸；

2059 时 38 秒，其下游靠泊船“皖强胜 966”轮生活区开灯，船上 2 名船员听到呼救后，拿着手电从生活区出门到尾甲板查看，“皖强胜 966”轮船长鲍*友经和葛*军短暂交流后，葛*军拉着葛*林顺流漂向“皖强胜 966”轮；

2104 时 30 秒，葛*军拉住“皖强胜 966”轮船长鲍*友扔来的绳子，被对方拉到“皖强胜 966”轮驾驶室左舷缆桩处水面，鲍*友先后向水中的葛*军递救生衣、放梯子；

2107 时，“皖强胜 966”轮船长鲍*友拨打了 12395。

六、应急处置和搜救情况

22 日 2110 时宝山海事局指挥中心接上海海事局指挥中心电话转警，华能石洞口第二电厂燃料码头 2 号泊位里档有人员落水，急需救助。

接报后，宝山海事局指挥中心立即指派“海巡 01066”轮和“海巡 01065”轮前往现场应急处置，协调“成功交 2 号”前往现场，联系 120 赶往石洞口车客渡码头做好救援准备。

2121 时和 2130 时，“成功交 2 号”轮和“海巡 01066”轮先后抵达现场，发现“皖强胜 966”轮左舷水面 2 名落水人员；

2140 时，“成功交 2 号”轮、“海巡 01066”轮和“皖强胜 966”轮船上人员合力将 2 名落水人员救至“皖强胜 966”轮上，其中，葛*军生命体征正常、葛*林意识模糊。

2210 时，“海巡 01066”轮将两名获救人员送至石洞口客运码头，交由医务人员抢救。

2245 时，葛*林经抢救无效，由现场医务人员宣告死亡。

七、事故损害情况

事故造成葛*林（性别：男；年龄：22 岁；身份证号：3416*****5674）溺水死亡。

八、事故原因分析

（一）直接原因。

杂工葛*林安全意识不强，在“皖定远货 0228”轮靠泊带缆作业时未穿救生衣，从船舶右舷甲板不慎失足落水后溺亡。

（二）间接原因。

1.船长对船上人员不穿救生衣在甲板从事带缆作业时的安全风险认知不足，没有对此行为及时纠正。该行为违反了《中华人民共和国船员条例》第十八条第七款¹规定。

2. 定远县****有限公司安全生产主体责任落实不到位，未有效履行安全生产督促检查职责，对船员船上日常活动监控不到位，未能及时发现并消除事故隐患。

九、责任认定

本起事故为船上人员失足落水的单方面责任事故。杂工葛*林承担本起事故的主要责任，驾驶员葛*军承担次要责任，定远县****有限公司承担管理责任。

¹ 《中华人民共和国船员条例》第十八条第七款船长管理和指挥船舶时，应当符合下列要求：（七）保障船舶上人员和临时上船人员的安全。

十、调查发现的问题

(一) 定远县****有限公司未全面履行法定船舶运输经营及管理职责。

定远县****有限公司作为法定船舶所有人和经营人,通过私下签订《船舶挂靠协议》的形式将“皖定远货 0228”轮的运输经营职责违规转让给“皖定远货 0228”轮的实际船舶所有人和经营人葛*军,同时,该公司未履行船舶的安全与防污染职责,将安全管理、船员招聘、船舶维修保养、物料供应等管理职责违规交给葛*军。定远县****有限公司的行为违反了《国内水路运输管理规定》第二十一条²的规定。

(二) “皖定远货 0228”轮配员不足。

事故航次,该轮缺二类轮机员 1 名,不符合该轮《船舶最低安全配员证书》要求,该行为违反了《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》第五条³的规定。

十一、事故处理建议

(一) 杂工葛*林,在甲板从事带缆作业时未穿救生衣,对事故负有主要责任,鉴于其在事故中死亡,建议宝山海事局对其免于追究责任。

(二) 定远县****有限公司 “皖定远货 0228”轮未完全履行法定船舶运输经营管理职责,将该轮的运输经营职责和船舶部

² 《国内水路运输管理规定》第二十一条水路运输经营者不得出租、出借水路运输经营许可证件,或者以其他形式非法转让水路运输经营资格。

³ 《中华人民共和国船舶最低安全配员规则》第五条船舶所有人(或者其船舶经营人、船舶管理人)应当按照本规则的要求,为所属船舶配备合格的船员,但是并不免除船舶所有人为保证船舶安全航行和作业增加必要船员的责任。

分管理职责违规转让给实际船舶所有人和经营人葛*军，建议将此问题情况通报滁州市交通运输局。

（三）定远县****有限公司作为“皖定远货 0228”轮船舶所有人和经营人对安全生产制度落实不到位，对该轮监控疏忽，未能及时发现其存在无证人员上船工作、缺员和船员不穿救生衣在甲板从事带缆作业的情况。建议宝山海事局对上述行为进行行政处罚，并将相关情况通报滁州市交通运输局。

十二、安全管理建议

为汲取本次事故教训，防止类似事故再次发生，对定远县****有限公司提出如下安全管理建议：

（一）公司要严格遵守《国内水路运输管理规定》，合法合规从事国内水路运输经营及管理活动，杜绝“挂而不管”。

（二）公司要加强船员日常安全培训，提高船员的安全意识，督促船员严守船上临水作业安全操作规程，有效落实公司安全生产制度，保障船员人身安全；要确保船舶配备合格胜任的船员，杜绝聘用无证人员上船工作。

（三）公司要将本起事故对所属和挂靠船舶进行通报，加强对船员的安全教育和实操培训，进一步提升船员的安全意识，防止类似事故发生。