

秦皇岛“3·25”“GH CALLAS”轮 人员落水事故调查报告

一、事故简况

2025年3月25日1758时左右，GY CALLAS LLC所属的“GH CALLAS”轮在秦皇岛港西锚地锚泊期间，供应商润通航运服务有限公司秦皇岛分公司职工车*，在“GH CALLAS”轮上完成供应单证核签工作后，使用组合梯离船登秦皇岛浩鑫船舶服务有限公司所属的“浩鑫”轮过程中，不慎失足落水，被“浩鑫”轮救起送医，经抢救无效死亡，构成一般等级水上交通事故。

二、调查取证情况

事故发生后，秦皇岛海事局成立事故调查组，依法对本起事故开展调查。调查组通过询问相关船员、工作人员，现场勘验事故船舶，查阅法定文书及相关工作记录，调取电子数据等途径，获取相关证据材料（见附件）。

（一）船舶概况

1. “GH CALLAS”轮船舶概况：

船名：GH CALLAS 曾用名：NORD POWER

国籍/船籍港：百慕大/汉密尔顿

船舶种类：散货船 船体材料：钢质

总吨：93795 净吨：58806

总长：292 米 型宽：45 米 型深：24.75 米

主机类型：内燃机

主机功率：19620 KW

建成日期：2012 年 3 月 8 日

建造地点：菲律宾

船舶所有人：GY CALLAS LLC

船舶管理人：Anglo-Eastern Ship Management Limited（以下简称“香港中英船管公司”）

2. “浩鑫”轮船舶概况：

船名：浩鑫

国籍/船籍港：中国/秦皇岛

船舶种类：交通艇

船体材料：钢质

总吨：47

净吨：26

总长：19.4 米

型宽：4.5 米

型深：2.2 米

主机类型：内燃机

主机功率：216 KW

建成日期：2011 年 9 月 22 日

建造地点：浙江

船舶所有人：秦皇岛浩鑫船舶服务有限公司

船舶经营人：秦皇岛浩鑫船舶服务有限公司（以下简称“浩鑫公司”）

（二）船舶持证情况

1. “GH CALLAS”轮

该轮持有百慕大群岛主管当局签发的《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；持有英国劳氏船级社签发的《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》等证书，证书有效。

该轮持有英国劳氏船级社签发的《临时安全管理证书》，签

发日期为 2025 年 3 月 22 日，有效期至 2025 年 9 月 21 日。

2. “浩鑫” 轮

该轮持有秦皇岛海事局签发的《国籍证书》、《船舶最低安全配员证书》，证书均有效。该轮持有河北省船舶检验中心签发的《沿海小船检验证书》，证书有效。

（三）船舶安检情况

1. “GH CALLAS” 轮

该轮变更船名后未做港口国监督检查。变更船名前最近一次港口国监督检查于 2024 年 7 月 5 日在宁波由宁波海事局实施，查出缺陷 5 项，没有与本起事故发生有直接关系的缺陷。

2. “浩鑫” 轮

该轮最近一次安全检查于 2025 年 1 月 9 日在秦皇岛港由秦皇岛西港海事处实施，查出缺陷 5 项，没有与本起事故发生有直接关系的缺陷。

（四）船员情况

1. “GH CALLAS” 轮

本航次“GH CALLAS”轮配员 25 人，船舶配员数量和船员持证情况满足船舶最低安全配员要求。

船长 * PATRA，印度籍，1988 年出生，持有百慕大群岛主管当局 2025 年 3 月 6 日签发的无限航区船长证书。

大副 * PARESH，印度籍，1990 年出生，持有英国主管当局 2024 年 12 月 16 日签发的无限航区船长证书。

值班水手（一水）* NARANBHAI，印度籍，1987 年出生，持有印度主管当局 2016 年 5 月 19 日签发的无限航区值班水手证书。

值班水手（二水）* ASHOKKUMAR，印度籍，2001 年出生，持有印度主管当局 2023 年 9 月 6 日签发的无限航区值班水手证书。

2. “浩鑫”轮

本航次“浩鑫”轮配员 2 人，船舶配员数量和船员持证情况满足船舶最低安全配员要求。

驾驶员孟*，中国籍，1978 年出生，持有秦皇岛海事局 2023 年 8 月 1 日签发的小型海船驾驶员证书。

轮机员肖*，中国籍，1963 年出生，持有秦皇岛海事局 2024 年 3 月 28 日签发的主推进动力装置 750 千瓦及以上船舶的二管轮证书。

此外，本航次船东秦*随船。秦*，中国籍，未持有船员相关证书。

（五）船舶公司情况

1. “GH CALLAS”轮

该轮曾用名“NORD POWER”，原国籍为丹麦，原管理公司为 NORDEN ASSET MANAGEMENT LTD。该轮于 2025 年 3 月 18 日在秦皇岛办理了船舶交接手续，变更国籍为百慕大，变更船名为“GH CALLAS”，变更管理公司为香港中英船管公司，

安全和防污染管理由香港中英船管公司负责。

香港中英船管公司总部位于香港，成立于 1974 年，经营范围包括船舶技术管理、船员管理服务等。截至 2024 年数据，该公司管理船队规模达 1230 艘，其中 730 艘为全面技术管理，500 艘为船员管理。该公司持有百慕大群岛主管当局 2024 年 5 月 8 日签发的《符合证明》，证书有效期至 2029 年 3 月 27 日，载明该公司可以管理 BULK CARRIER（散货船）类型船舶。

2. “浩鑫”轮

“浩鑫”轮的船舶所有人和船舶经营人均为浩鑫公司。该公司成立日期为 2011 年 8 月 16 日，经营范围包括船舶租赁、陆路货运代理、人力装卸服务。该公司为单船公司，名下仅“浩鑫”轮 1 艘船舶。

依据《中华人民共和国航运公司安全与防污染管理规定》《中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则》有关要求，浩鑫公司无需建立船舶安全管理体系，但应建立相应的安全管理制度。浩鑫公司安全管理制度包括船员岗位职责、安全操作规程、防溺水应急预案等。

（六）船舶载货及航次情况

1. “GH CALLAS”轮

该轮在秦皇岛港西锚地变更船名、交接船舶，本航次空载。3 月 25 日事发时吃水约 6-7 米，干舷约 18-19 米。

2. “浩鑫”轮

该轮为交通艇，本航次自新开河中港船厂码头出发，载客两人，分别是河北东翼物流有限公司业务经理张*、润通航运服务有限公司秦皇岛分公司员工车*，送至西锚地“GH CALLAS”轮办理业务，事后再将两人接回新开河中港船厂码头。

（七）事故相关公司、人员情况

1.润通航运服务有限公司秦皇岛分公司（以下简称“润通公司”）

润通公司成立于2014年12月16日，经营范围包括船舶物料、预包装食品、备件、润滑油、石油制品、日用百货的销售等。

“GH CALLAS”轮本航次供应商为润通公司。

车*，男，中国籍，1989年出生，润通公司工作人员，2015年入职，入职后一直从事船舶物料供应工作。车*与润通公司最近一次签订劳动合同时间为2023年7月1日，合同期限三年。事发当日，车*登离“浩鑫”轮、“GH CALLAS”轮，在本次事故中落水。

2.河北东翼物流有限公司（以下简称“东翼公司”）

东翼公司为“GH CALLAS”轮本航次船舶代理，公司成立于2023年1月12日，经营范围包括国内船舶代理、国际船舶代理、国内货物运输代理等。“GH CALLAS”轮本航次在秦皇岛港西锚地办理交接手续，由东翼公司进行沟通协调。

张*，男，中国籍，东翼公司业务经理。在事发当日下午与车*共同登离“浩鑫”轮、共同登离“GH CALLAS”轮。

（八）天气海况及通航环境情况

1.天气海况

综合海洋气象预报及事故当事人员陈述，事发时天气晴，风向东南，风力 6-7 级，浪高 2-2.5 米，能见度良好，海水温度为 6 摄氏度。

2.通航环境

事发水域位于秦皇岛港西锚地偏北位置，距离南山灯塔约 5 海里。事发时，锚地内船舶数量不多，通航秩序正常。周边没有其他船舶。

三、重要事故因素认证

（一）人员落水时间及地点

结合秦皇岛市海上搜救中心接报信息、相关人员询问笔录、秦皇岛 VTS 中心数据、“GH CALLAS”轮电子海图中记录的航迹信息，综合分析认定：

事发时间：人员落水时间为 2025 年 3 月 25 日 1758 时。

事发地点：39°49'.82N/119°37'.22E。

（二）人员落水部位

事发前“浩鑫”轮右舷靠“GH CALLAS”轮左舷船中位置，“浩鑫”轮首缆系在“GH CALLAS”轮左舷。车 * 从“GH CALLAS”轮布设的组合梯离船登“浩鑫”轮右舷船首位置过程中，在“浩鑫”轮与“GH CALLAS”轮两船之间落水。

（三）落水人员情况

根据事故现场人员及车*同事陈述，车*身体健康，事发前未饮酒，精神状态正常。3月25日，车*登离“GH CALLAS”轮时背一个双肩包，未穿戴救生衣、安全帽等个人安全防护器具。

（四）“GH CALLAS”轮组合梯情况

“GH CALLAS”轮舷梯最近一次负荷试验日期为2024年5月21日，试验结果正常。本次事故中该轮布设的引航员软梯长6米，生产日期为2024年7月，生产商为东台市火星船舶有限公司。该轮于2025年3月20日对舷梯和引航员软梯进行了维护保养。

（五）香港中英船管公司体系文件相关要求及“GH CALLAS”轮落实情况

根据香港中英船管公司体系文件4.1 RISK ASSESSMENT要求，船舶在多界面作业前应当进行风险评估。根据风险评估要求，未穿戴个人防护设备进行多界面作业的后果是严重的，船长和大副（船舶安全员）应引起重视，对人员进行警示。

3月25日1640时，张*与车*登“GH CALLAS”轮前，“GH CALLAS”轮对人员使用组合梯登船进行了风险评估。1755时张*与车*准备使用组合梯离船前，气象海况较登船时更加恶劣，“GH CALLAS”轮未将此次离船作为独立作业进行风险评估，未充分重视人员离船安全。

（六）浩鑫公司安全管理制度及“浩鑫”轮落实情况

浩鑫公司的“浩鑫”轮《安全操作规程》第12条规定：“靠

好作业船舶后，在甲板适当位置放好登轮梯架，由值班水手协助、监护，保护人员上、下船安全”。

本航次张*、车*登离“GH CALLAS”轮，“浩鑫”轮未放置梯架进行辅助、未安排值班水手协助、监护，仅由未持有任何船员证书的人员秦*对上下船人员进行协助、监护。

（七）润通公司安全管理制度及落实情况

润通公司《员工手册》中相关规定如下：

1.安全守则 10.3.2.5：员工必须按照安全守则的要求佩戴相应的安全防护用品，部门经理负责不定期检查，凡未按公司要求佩戴防护用品登轮操作的以违纪处理。

2.安全守则 10.3.3.1.(2)：锚地作业时，必须佩戴救生衣。

3.安全守则 10.3.3.2.(1)：登轮时，攀爬绳梯要双手握紧绳梯；在攀登舷梯的时候，也要用手握紧舷梯栏杆，防止舷梯意外拖放；爬引航员软梯时，要手脚并用，注意爬梯的技巧。

润通公司与车*于2023年7月1日签订的《员工安全协议书》中甲方润通公司相关义务如下：

1.第1条依法建立健全本单位安全生产操作规程、安全生产规章制度和事故应急预案，并告知乙方和检查落实。

2.第3条对乙方进行安全生产教育和安全生产技能培训，对岗位可能存在的危险、危害告知乙方。

2023年7月1日，车*领取了润通公司《员工手册》。润通公司最近一次组织安全培训在2025年2月25日，车*参加了

此次培训。

2025 年 3 月 25 日，车 * 登离 “GH CALLAS” 轮时背一个双肩包，未穿戴救生衣、安全帽等个人安全防护器具。

经调查，润通公司已制定的《员工手册》针对锚地作业和登轮安全防范要求内容不全面、措施不具体，公司未能全面评估并告知车 * 其所在岗位可能存在的危险、危害。润通公司部门经理等相关管理人员未对车 * 锚地作业、登轮作业中安全管理制度执行情况开展过监督检查。

四、事故经过

本起事故中 “GH CALLAS” 轮、“浩鑫” 轮两船在事发位置均无视频监控记录。事故经过是通过对船上相关人员的调查询问，综合分析得出。

2025 年 3 月 13 日，“GH CALLAS” 轮抵达秦皇岛港西锚地锚泊。随后布设组合梯，供船舶交接期间人员上下使用。

2025 年 3 月 25 日上午，张 * 计划于当日下午前往 “GH CALLAS” 轮送交证书、文书等物品，联系 “浩鑫” 轮负责运送。车 * 得知消息后，联系张 * 要求共同乘坐 “浩鑫” 轮，登 “GH CALLAS” 轮办理供应单证核签。

2025 年 3 月 25 日 1600 时左右，张 *、车 * 从秦皇岛新开河中港船厂码头登上 “浩鑫” 轮。随即 “浩鑫” 轮驶往 “GH CALLAS” 轮处。

1700 时左右，“浩鑫” 轮靠在 “GH CALLAS” 轮下风侧左

舷船中位置，首缆系在“GH CALLAS”轮左舷。“GH CALLAS”轮船船概位 39°49'.82N/119°37'.22E，船首向 086。张*、车*从“浩鑫”轮右舷前部，先后攀爬“GH CALLAS”轮左舷的组合梯登上“GH CALLAS”轮，两人均未穿救生衣，未采取安全防范措施。

1755 时左右，在“GH CALLAS”轮船长配合下，张*、车*完成各自工作，前往“GH CALLAS”轮左舷的组合梯下船，两人均未穿救生衣，未采取安全防范措施。“GH CALLAS”轮船长在驾驶台、大副在生活区，一水陪同张*、车*二人，二水在梯口值班。一水提醒张*、车*穿救生衣，张*、车*未回应。一水未向船长、大副报告该情况。“浩鑫”轮贴靠在“GH CALLAS”轮左舷船中位置，驾驶员在驾驶室操船，轮机员在机舱值班，秦*在甲板协助张*和车*登船。

1757 时左右，张*登上“浩鑫”轮，随即进入船舱。

1758 时左右，车*在从“GH CALLAS”轮离船过程中，一只脚已经踩在“浩鑫”轮上，另一只脚还踩在“GH CALLAS”轮的引航员软梯上时，双手松开引航员软梯，身体未能保持平衡落入水中。随后“浩鑫”轮立即开始救助，扔给车*一个救生圈，车*在救生圈的帮助下漂浮在海面上，“浩鑫”轮上人员秦*、孟*和张*开始往船上拖拽车*。

1847 时，车*被“浩鑫”轮救至甲板上。

五、应急处置和搜救情况

2025 年 3 月 25 日 1807 时，秦皇岛 VTS 接到“浩鑫”轮报警，立即协调“GH CALLAS”轮、“华鑫 888”轮、“冀秦渔 02992”和“秦港 27”轮前往救助，联系海港医院准备救护车做好接应。由于海况不佳，救助艇不能保证自身安全，“GH CALLAS”轮、“华鑫 888”轮救助艇未成功释放。“冀秦渔 02992”和“秦港 27”轮已经前往救助。

1847 时，“浩鑫”轮使用船上小吊机将车 * 救至船甲板上。随即返航驶往新开河中港船厂码头。

1945 时，“浩鑫”轮靠泊新开河中港船厂码头，车 * 被送救护车救治。

六、事故损失情况

车 * 落水被救起后经抢救无效死亡。本起事故造成 1 人死亡，未造成海洋环境污染，无直接经济损失。

七、事故原因分析

（一）直接原因

“GH CALLAS”轮登轮人员车 * 安全意识不足，违反安全守则要求，在天气海况不良情况下，未对自身安全保持足够谨慎，在未穿着救生衣、未采取安全防范措施的情况下，向下攀爬引航员软梯过程中不慎失足落水。

（二）间接原因

1.润通公司已制定的《员工手册》针对锚地作业和登轮安全防范要求内容不全面、措施不具体，公司未能全面评估并告知员

工，岗位可能存在的危险、危害。

2.润通公司对职工的监督检查不到位。润通公司相关管理人员未对车*锚地作业、登轮作业中安全管理制度执行情况开展过监督检查。

3.“GH CALLAS”轮安全管理体系执行不到位。“GH CALLAS”轮未按照体系文件就本次登轮人员车*离船作业进行风险评估，对车*的安全风险未能采取更为严密的防范措施；值班水手虽口头提醒，但未将情况上报，导致船长和大副未能及时介入，事实上未能及时阻止车*在下船风险较高时的擅自行动。

4.“浩鑫”轮未提供足够必要的安全辅助。“浩鑫”轮在车*登离“GH CALLAS”轮过程中未放置登轮梯架，只安排了一名未持有任何船员证书的人员秦*进行协助和监护，未能对车*进行有效的安全警示、提醒和指导。

八、事故责任认定

本起事故是一起登轮人员离船过程中不慎落水的人员伤亡责任事故。登轮人员车*承担本起事故的主要责任；润通航运服务有限公司秦皇岛分公司、“GH CALLAS”轮、“浩鑫”轮承担本起事故的次要责任。

九、调查发现的其他问题

1.“浩鑫”轮事发航次未按规定如实报告船舶情况。“浩鑫”轮在3月25日的进出港报告中，报告在船船员4人、乘客1人，与实际在船人员情况不符。

2.东翼公司职工张*安全意识淡薄，未充分评估在锚地登离船的风险，在未穿着救生衣、未采取安全防范措施的情况下攀爬引航员软梯登离“GH CALLAS”轮。

十、安全管理建议

（一）建议润通航运服务有限公司秦皇岛分公司充分评估岗位风险，完善安全管理制度，配备足够、有效的安全防护用品，并对员工落实安全管理制度、履行安全职责情况进行督导检查。

（二）建议“GH CALLAS”轮加强安全培训，充分学习并严格落实公司安全管理体系文件相关要求，保障各责任船员熟知本岗位职责。准确识别安全风险，加强对涉及安全管理各项工作的部署和监督落实，重视人员登离船安全等关键性的船上操作，强化事故防范，及时采取合理预防措施，防止类似事故重复发生。

（三）建议秦皇岛浩鑫船舶服务有限公司加强对所属船舶、人员的日常管理，严格按照有关法律、法规、规章、制度要求航行、停泊、作业，根据实际工作需求为所属船舶配备适任船员。

（四）建议河北东翼物流有限公司加强所属人员安全培训，提高锚地登离船人员安全意识，配备足够、有效的安全防护用品。

十一、附件

略。