

为保护当事人合法权益，报告中隐去当事人信息。报告不得作为民事、行政或刑事诉讼的依据。

广州“4·23”“穗车渡01”轮 人员落水死亡事故调查报告

此报告仅用于促进安全参考，不作其他用途！

简介

2023年4月23日约2035时，广州黄埔车渡运输有限责任公司所属的“穗车渡01”轮从广州黄埔鱼珠车渡码头开往斜对岸广州黄埔长洲车渡码头航行途中，车牌号为“粤MXXXXX”的车辆驾驶员擅自坐在船首左舷栏杆开口处铁链上，背朝江面用手机拍照不慎落水死亡。事故概位：113°25′45″E, 23°5′27″N。根据《水上交通事故统计办法》，构成一般等级的水上交通事故。

接到事故报告后，广州黄埔海事处成立了事故调查组，对事故进行调查，调查人员通过询问当事船舶船员及现场目击证人，现场勘验，调取视频监控、船舶AIS信息以及复印船舶、船员证书和其他文书资料等途径，获得事故有关证据材料。

经调查，这是一起乘客违反安全乘船要求和船员未有效履行船员职责引起的单船责任事故。其中，乘客黄某某违反了乘客安全乘船的要求，擅自坐在船舷栏杆开口处的铁链上，导致不慎落水死亡是事故主要原因，乘客黄某某应是事故主要责任人；“穗车渡01”轮水手陈某某、凌某某未有效履行岗位职责，未能及时发现乘客坐在船舷栏杆开口处的铁链上，并予以纠正，是事故次要原因，水手陈某某、凌某某是事故次要责任人。

目录

一、 事故简况	5
二、 专业术语和标准用语标示	5
三、 事故调查取证情况	5
(一) “穗车渡 01” 轮概况	6
(二) 船员情况	8
(三) 天气、海况和通航环境	9
(四) 船舶装载情况	10
(五) 公司安全管理制度概况	10
三、 重要事故因素认定	11
(一) 事故时间	11
(二) 事故发生地点	11
(三) 死亡人员情况	13
四、 事故经过	13
五、 事故应急处置情况	15
六、 事故损失	16
七、 事故分析	16
(一) 天气、海况和通航环境影响	16
(二) 灯光照明情况	16
(三) 船舱警示标识	17
(四) 船员值班和渡运秩序维护情况	18
(五) 公司对船舶、船员的安全管理	18

为保护当事人合法权益，报告中隐去当事人信息。报告不得作为民事、行政或刑事诉讼的依据。

(六) 黄某某未遵守安全乘船规定	19
八、事故原因及责任认定	19
(一) 事故原因	19
(二) 责任认定	19
九、调查中发现的其它问题	20
(一) 应急救援工作有待加强	20
(二) 未介绍救生用具使用方法	20
(三) 船员任职不规范	20
(四) 公司对船员船上职责落实情况的督查工作有待进 一步加强	21
十、安全管理建议	21
十一、附件	22
附件 1：事故调查组成员名单	22
附件 2：证据资料清单	22

此报告仅用于报送安全事务，不作其他用途

一、事故简况

2023年4月23日约2035时，广州黄埔车渡运输有限责任公司所属的“穗车渡01”轮从广州黄埔鱼珠车渡码头开往斜对岸广州黄埔长洲车渡码头航行途中，车牌号为“粤MXXXXX”的车辆驾驶员擅自坐在船首左舷栏杆开口处铁链上，背朝江面用手机拍照不慎落水死亡。事故概位：113°25'45"E，23°5'27"N。根据《水上交通事故统计办法》，构成一般等级的水上交通事故。

二、专业术语和标准用语标示

AIS: Automatic Identification System 的缩写，即船舶自动识别系统。

VHF: Very High Frequency 的缩写，即甚高频无线电话，是指频带由30Mhz至300Mhz的无线电电波，波长范围为1M至10M。

DNA: DeoxyriboNucleic Acid 的缩写，即脱氧核糖核酸。

三、事故调查取证情况

事故发生后，广州黄埔海事处成立事故调查组（成员名单见附件1），对事故进行调查，调查人员通过询问当事船船员及现场目击证人，对事故现场勘验，调取船舶视频监控，船舶AIS信息以及复印船舶、船员证书和其他文书资料等途径，获取相关

证据资料（见附件 2）。

（一）“穗车渡 01”轮概况

1.船舶基础信息资料

船名	穗车渡 01
船籍港	广州
船舶种类	车客渡船
总吨	277
净吨	144
总长	43.00 米
型宽	8.40 米
型深	2.20 米
航区	B 级
主机功率	244.00 千瓦
建成日期	2013 年 11 月 18 日
建造船厂	广州市番禺岭南造船有限公司
船舶所有人/船舶经营人	广州黄埔车渡运输有限责任公司



图 1：“穗车渡 01”轮

2.船舶检验情况

“穗车渡 01”轮最近一次船舶检验是 2022 年 12 月 15 日在广州进行的年度检验，内河船舶适航证书有效期至 2025 年 11 月 17 日止。中国船级社广州分社 2018 年 11 月 2 日签发该轮《内河船舶乘客定额证书》，根据 2011 年《内河船舶法定检验技术规则》进行检验，该轮符合第五类客船的要求，核定乘客定额为：主甲板固定载客处所站席 82 人。事故发生时，该轮船舶证书齐全有效。

3.船舶安全检查情况

“穗车渡 01”轮最近一次船舶安全检查于 2023 年 4 月 21 日在广州由广州黄埔海事处进行，共开具 2 项缺陷，缺陷已按规定纠正。

（二）船员情况

“穗车渡 01”轮本航次配备船员 4 人。经核查，船长曾某某等 4 名船员《内河船员适任证书》均合格有效，且经客船培训合格取得了《内河船舶船员培训合格证》，满足客船船员任职要求及该轮船舶最低安全配员要求。事发时船上船员情况如下：

船长曾某某，男，1969 年出生，持有中华人民共和国广州海事局 2022 年 3 月 16 日签发的 1000 总吨以下内河船舶二类船长适任证书，证书编号：略，有效期至 2027 年 3 月 16 日；持有中华人民共和国广州海事局 2019 年 7 月 22 日签发的内河船舶船员培训合格证，证书编号：略，适用项目：客船培训，有效期至 2024 年 7 月 22 日。于 2022 年 2 月 10 日在“穗渡车 01”轮任船长至事发时。

轮机员司徒某某，男，1964 年出生，持有中华人民共和国广州海事局 2022 年 3 月 16 日签发的适用于 500 千瓦以下内河船舶二类轮机员适任证书，证书编号：略，有效期至 2027 年 3 月 16 日；持有中华人民共和国广州海事局 2019 年 7 月 22 日签发的内河船舶船员培训合格证，证书编号：略，适用项目：客船培训，有效期至 2024 年 7 月 22 日。于 2022 年 2 月 15 日在“穗渡车 01”任轮机员至事发时。

普通船员陈某某，男，1972 年出生，持有中华人民共和国广州海事局 2022 年 3 月 15 日签发的适用于 500 千瓦以下内河船舶二类轮机员适任证书，证书编号：略，有效期至 2026 年 3 月

15日；持有中华人民共和国广州海事局2018年9月19日签发的内河船舶船员培训合格证，证书编号：略，适用项目：客船培训，有效期至2023年9月19日。经调查，陈某某《船员服务簿》记载于2023年3月15日在“穗渡车01”任轮机员职务，但实际上在“穗车渡01”轮任普通船员至事发时，负责水手工作。

普通船员凌某某，男，1966年出生，持有中华人民共和国广州海事局2020年9月16日签发的适用于内河船舶普通船员适任证书，证书编号：略，长期有效；持有中华人民共和国广州海事局2018年9月19日签发的内河船舶船员培训合格证，证书编号：略，适用项目：客船培训，有效期至2023年9月19日，于2022年1月7日在“穗渡车01”轮任普通船员职务至事发时，负责水手工作。

（三）天气、海况和通航环境

事发时，天气晴朗，能见度良好，微风，无浪，退潮。

事发水域宽约650米，水深约3.5-12.5米。事发时，附近水域没有兴波较大的船舶经过，水面平静无浪。



图 2： 事故当天约 2030 时视频截图

（四）船舶装载情况

2023 年 4 月 23 日约 2030 时鱼珠至长洲渡运航次共装载 9 辆小汽车、1 辆小货车、2 辆电动单车、1 辆三轮摩托车。司乘人员 24 人。核对该船《内河船舶适航证书》记事内容车辆装载状态及《内河船舶乘客定额证书》，车辆及乘客人数均未超载。

（五）公司安全管理制度概况

广州黄埔车渡运输有限责任公司制定了公司安全管理规章制度，其中涉及船舶安全管理方面的制度主要有：船舶驾驶员（船长、大副、二副）、轮机员、水手岗位职责和工作规范。水手岗

为保护当事人合法权益，报告中隐去当事人信息。报告不得作为民事、行政或刑事诉讼的依据。

位职责包括靠离码头系解缆、指挥车辆及乘客上落，维持乘船秩序，制止乘客擅自开动闸门、冲码头闸门跳船或坐上船舷、栏杆等行为。

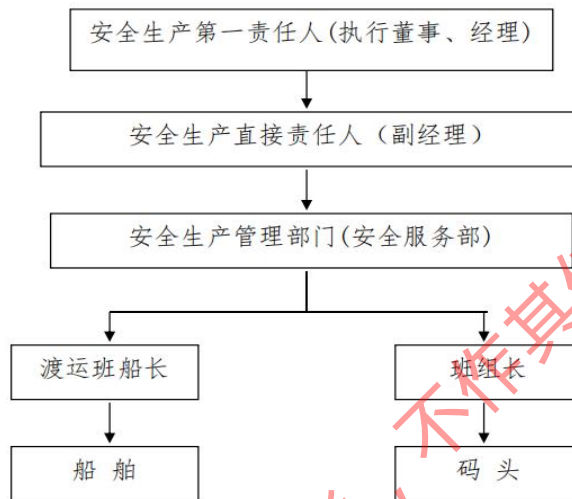


图 3：公司安全管理组织结构图

三、重要事故因素认定

(一) 事故时间

事故调查时，当事船员无法提供准确的事发时间，回放船舶监控视频录像，人员落水时间是 2023 年 4 月 23 日约 2035 时。

本报告认定事故发生时间为 2023 年 4 月 23 日约 2035 时。

(二) 事故发生地点

1. 人员落水位置

经调查，人员落水位置在船首左舷栏杆开口处的铁链上，事

发时黄某某坐在上面背朝江面用手机拍照。

该轮主甲板两舷栏杆高度为 1 米，左舷距船首约 8.5 米缆桩处有一上宽 0.7 米、下宽 2 米的梯形缺口，缺口上宽用铁链连接，铁链前方放置了一张三座的老、残、孕及抱婴者专座，椅背高度约 0.7 米。专座设置在船首左舷载客处所内，紧挨着左舷栏杆。



图 4：事故前黄某某所坐位置

2、事故地点

事故调查时，当事船员无法提供准确的事发地点，回放船舶监控视频录像，该轮航行至距长洲车渡码头约 100 米处，人员从船首左舷栏杆开口铁链处落水，概位：113° 25' 45" E，23° 5' 27" N。

本报告认定事故发生地点：广州黄埔长洲车渡码头前约 100

米处，概位：113° 25' 45" E，23° 5' 27" N。

（三）死亡人员情况

黄某某，男，汉族，出生于1963年，身份证号：略。经公安部门对落水人员外貌特征和DNA比对，证实该落水死亡人员是黄某某。

四、事故经过

2023年4月23日约2031时，“穗车渡01”轮装载9辆小汽车、1辆小货车、2辆电动单车、1辆三轮摩托车，离开广州黄埔鱼珠车渡码头开往斜对岸广州黄埔长洲车渡码头，船舶吃水约1.30米。船长曾某某在驾驶台值班亲自操舵；轮机员司徒某某解缆后回到机舱值班；水手凌某某自船首往船尾逐辆车收取渡运费后，回到右舷休息室；水手陈某某在船尾解缆关闸后，沿右舷回到休息室。

船舶启航时，天气晴朗，能见度良好，微风，无浪，退潮。船舶左右舷灯、桅灯、渡船标识灯等均开启；AIS开启，VHF守听08频道；甲板灯光照明良好。

约2029½时，乘客刘先生、陈小姐停好车辆后，下车走至船首左舷处聊天拍照。

约2031½时，乘客黄某某从车牌号为“粤MXXXXX”的小车下来，一边看着手机一边走到船首左舷老、残、孕及抱婴者专

座附近。此时，水手陈某某已进入右舷休息室。

约 2032 $\frac{1}{4}$ 时，黄某某拿起手机开始在原地朝各方向拍摄视频。

约 2032 $\frac{1}{2}$ 时，黄某某左膝单膝跪在船首左舷老、残、孕及抱婴者专座上，继续拍摄。此时，水手凌某某在船尾收完车费后，回到右舷休息室。

约 2033 $\frac{1}{2}$ 时，黄某某坐上船首左舷老、残、孕及抱婴者专座椅背。随后，他又坐到船舷栏杆开口处的铁链上，身体随拍照方向变化而旋转晃动。刘先生、陈小姐仍站在船首左舷处聊天拍照，背向黄某某。

约 2033 $\frac{3}{4}$ 时，刘先生转过身，看到一名乘客（事后证实为黄某某）坐在船舷栏杆开口处的铁链上拍照，随后陈小姐也转身看到该乘客，便对刘先生说，那个人坐在铁链上这么危险。随后两人转身背向黄某某，继续聊天拍照。

约 2034 $\frac{3}{4}$ 时，船舶距广州黄埔长洲车渡码头约 100 米，船舶向右转向，拟靠泊码头。此时，坐在船舷栏杆开口处铁链上持手机拍摄的黄某某失去重心，身体向后一仰，头部向下掉落水中。站在船首左舷处的刘先生、陈小姐听到“砰”的一声，转过身来，发现刚才坐在船舷栏杆开口处铁链上拍照的乘客消失不见，查看舷外，没有发现落水人员或漂浮物。

约 2035 $\frac{1}{2}$ 时，“穗车渡 01”轮抵近广州黄埔长洲车渡码头，水手陈某某从右舷休息室走向船首左舷，准备带缆。此时，刘先生告诉他，刚才好像有个人或者什么东西掉水里了，陈某某看了

看乘客所指方向，转身前往船首带缆。

约 2036 时，轮机员司徒某某、水手凌某某先后从室内走出，前往船首带缆。



图 5： 黄某某坐在船舷栏杆开口处铁链上拍照

五、事故应急处置情况

约 2036 $\frac{1}{2}$ 时，船舶靠泊广州黄埔长洲车渡码头，车辆逐辆驶离船舶上岸。

约 2037 时，司徒某某、陈某某先后发现车牌号为粤 MXXXXX 的小车停在原地不动，车上没有司机，估计司机可能落水。陈某某立即向船长报告，停止岸上车辆驶上渡轮。

约 2039 时，船长拨打 110 报警，之后向公司报告。

约 2046 时，“穗车渡 01”轮开往附近水域搜寻落水人员。

接 110 转报后，广州市公安局港航分局鱼珠水上派出所 3 艘快艇参与搜救。

约 2115 时，广州黄埔海事处接报后，立即派出“海巡 09112”、“海巡 09150”两艘海巡船前往事故水域搜救。

24 日、25 日，广州黄埔海事处、广州市公安局港航分局鱼珠水上派出所继续派出船艇在事发附近水域搜寻落水人员。

26 日，广州市公安局港航分局鱼珠水上派出所通报，约 1000 时在黄埔文冲船厂附近水域发现一具浮尸。后经 DNA 比对核实，确认为落水失踪人员黄某某。

六、事故损失

事故造成 1 人死亡，无其它直接经济损失。

七、事故分析

（一）天气、海况和通航环境影响

事发时，天气晴朗，能见度良好，微风，无浪，退潮。

事发水域宽约 650 米，水深约 3.5-12.5 米。事发时，事故附近水域没有兴波较大的船舶经过，水面平静无浪。

（二）灯光照明情况

车辆停放甲板及两舷人员通道灯光照明情况良好，船舶车辆

舱内的乘客安全须知、安全标志和警示，如随车乘客上船严禁坐上栏杆、车上乘客上船后请向两边靠等，清晰可见。

（三）船舱警示标识

经事故调查人员现场勘察，“穗车渡 01”轮在车辆舱中间两侧舱壁上悬挂了乘客安全须知，船舶车辆舱步桥舷内侧显眼位置油漆喷刷了 12 处安全标志和警示，如：车辆上船后熄火拉紧手刹、随车乘客上船严禁坐上栏杆、乘客上船后请向两边靠、家长带好小孩等。夜间现场勘察，乘客安全须知、安全标志和警示仍然清晰可见。



图 6：船舱警示标识

（四）船员值班和渡运秩序维护情况

本航次，车辆乘客上船后，水手陈某某、凌某某未提醒车辆人员相关安全注意事项，也未通过船上广播系统等方式向乘客播放安全须知，未向乘客介绍救生用具的使用方法以及在紧急情况下应当采取的应急措施。

船舶启航后，水手凌某某收完车辆渡运费用、水手陈某某船尾解缆关闸后，两人没有保持巡查，随即返回休息室内。两人在休息室内，无法有效观察船舱内车辆及乘客动态。

经调查，约 2033 $\frac{1}{2}$ 时黄某某坐上船舷栏杆开口处的铁链上拍照，至 2034 $\frac{3}{4}$ 时不慎落水，此时段内，船舱车辆甲板上没有船员值班巡查。两名水手未能及时发现乘客坐在船舷栏杆开口处铁链上的危险行为。

水手陈某某、凌某某未保持渡运中观察乘客动态，未能及时发现乘客坐在船舷栏杆开口处铁链上，并予以纠正，未有效履行岗位职责。

（五）公司对船舶、船员的安全管理

据调查，公司对“穗车渡 01”轮安全管理主要方式有：常态检查、专项或定期检查，抽查部分安全管理的内容；对船员的管理主要有相关安全教育、定期考核、审核确认船长制定的船员年度培训计划并予以实施等。总体上，公司的船舶安全管理基本到位。

（六）黄某某未遵守安全乘船规定

4月23日约2031时，“穗车渡01”轮离开鱼珠车渡码头开航。随后，“粤MXXXXX”车辆驾驶员黄某某下车，一边看着手机一边走到船首左舷椅子附近，背朝江面擅自坐在船舷栏杆开口处铁链上，身体随拍照方向变化而旋转晃动。由于“穗车渡01”轮航行向右转向，惯性作用致使黄某某失去重心跌落水中。

八、事故原因及责任认定

（一）事故原因

1. 黄某某擅自坐在船舷栏杆开口处铁链上，未遵守安全乘船要求，违反了《中华人民共和国海上交通安全法》第五十九条的规定，是事故发生的主要原因。

2. 水手陈某某、凌某某未有效履行岗位职责，未能及时发现乘客坐在船舷栏杆开口处铁链上，并予以纠正，违反了广州黄埔车渡运输有限责任公司《安全与防污染管理责任制》水手岗位职责中维持乘船秩序，制止乘客坐上船舷、栏杆等行为的規定，是事故发生的次要原因。

（二）责任认定

经调查，这是一起乘客违反安全乘船要求和船员未有效履行船员职责引起的单船责任事故。其中，乘客黄某某违反了乘客安

全乘船的要求，擅自坐在船舷栏杆开口处的铁链上，导致不慎落水死亡，是事故主要原因，乘客黄某某应是事故主要责任人；“穗车渡 01”轮水手陈某某、凌某某未有效履行岗位职责，未能及时发现乘客坐在船舷栏杆开口处的铁链上，并予以纠正，是事故次要原因，水手陈某某、凌某某是事故次要责任人。

九、调查中发现的其它问题

（一）应急救援工作有待加强

乘客向船方反映有人员落水后，当班船员警惕性不高，没有第一时间向船长报告，组织救援。

（二）未介绍救生用具使用方法

乘客上船后，船方未按规定向乘客介绍救生用具的使用方法以及在紧急情况下应当采取的应急措施。

（三）船员任解职不规范

检查船员服务簿任职情况，水手陈某某任职轮机员，林汉贤任职普通船员，实际上两人都负责水手工作，部分船员任职情况不规范。

(四)公司对船员船上职责落实情况的督查工作有待进一步加强

公司按安全管理文件的规定，对“穗车渡01”轮安全生产责任制落实情况进行监督检查。检查形式以常态检查、专项或定期检查为主，事发前一段时间对船员维持乘船秩序、向乘客开展安全提醒工作的职责落实情况督查较少。

十、安全管理建议

为认真吸取事故教训，防止类似事故再次发生，更好地保障海上人命和财产安全，针对事故调查发现的问题，向广州黄埔车渡运输有限责任公司提出如下安全管理建议：

(一)加强船员水上安全教育和培训，加强船舶救生应急培训和演练，发生事故险情第一时间组织救援并及时报告。

(二)按照法律要求制定乘船安全管理相关规定，向乘客介绍救生用具的使用方法以及在紧急情况下应当采取的应急措施。

(三)加强船员管理，规范船员任解职记载。

(四)加强船舶安全管理，督促船员履行岗位职责，确保船员熟悉相关规章制度，掌握岗位操作技能和应急处置措施。

十一、附件

附件 1：事故调查组成员名单（略）

附件 2：证据资料清单（略）

此报告仅用于促进安全参考，不作其他用途！