

2020 年 9 月 21 日香港註冊乾貨船 “CSC Rui Hai” 於中國常熟港發生致命意外

1. 事故簡報

- 1.1 2018 年 4 月 22 日約 0915 時，載有煤炭的香港註冊乾貨船“CSC Rui Hai”(該船)於中國常熟港靠泊卸貨和從事其他雜項工作，包括船員換班、起重機及其吊臂的修理工業。
- 1.2 2020 年 9 月 20 日大約 1835 時左右，負責修理該船 3 號起重機和 1 號吊臂(吊臂)的承包商(承包商)登船。2020 年 9 月 21 日 0130 時，值班駕駛人員注意到承包商未有通知船上船員情況下進行吊臂測試。他就向大副和水手長報告。水手長隨後召集了四名水手和一名甲板學員(測試人員)協助承包商測試吊臂。以 1 號貨艙的中間甲板箱形艙蓋(艙蓋)作為驗證載荷，將兩個艙蓋堆疊並用兩根鋼絲吊索連接其四個角，吊起艙蓋測試吊臂的裝載極限。船員在不拆除鋼絲吊索上現有艙蓋專用起重附件設備(設備)的情況下，用大卸扣連接兩根鋼絲吊索，並通過吊耳連接卸扣和底部艙蓋的每個角。
- 1.3 當即將起吊艙蓋時，大副和水手長意識到設備會阻礙起吊作業。他們就指示測試人員將設備連同鋼絲吊索拉到大卸扣上。一名水手(水手)站立於艙蓋的右舷前角，當他拉起設備時，失去了平衡，從旁邊的中間甲板開口處墮落到了貨艙底部。水手長立即通知了駕駛台和船長。隨後，水手被送往當地醫院進行醫療救治，但後來在同一天被宣佈死亡。
- 1.4 調查發現事故主要肇因是(i)管理公司未有建立吊臂重新測試的標準程序，以識別承包商和船員組成的測試團隊的安全預防措施和職責，確保船舶的安全作業；(ii) 承包商在測試吊臂方面的能力不夠；(iii) 船員未能協助承包商維修和重新測試吊臂做好準備；(iv) 工作前會議未能深入進行，以確保測試人員清楚瞭解重新測試的工作計劃、安全預防措施和所涉及的危險；(v) 工作前可能未有完成令人滿意的深入檢查；及(vi) 對測試人員的現場監督不足而未能防止致命事故的發生。

2. 汲取教訓

- 2.1 為避免日後發生類似事故，船舶管理公司、所有船長、高級船員和船員應注意(a)至(f)項，船舶管理公司日後安排船舶岸上維修時還應注意(g)項。
 - (a) 確保船上應有起重設備重新測試的標準程序並予以遵守；

- (b) 確保執行關鍵性操作時(包括吊裝和高空作業)，應符合船舶安全系統的要求；
- (c) 確保完成準備工作，包括建立安全的工作計劃和程序、提供特殊的工具及承包商工作的驗收標準；
- (d) 進行謹慎的工作前檢查，識別和評估特別是非常規工作環境中的固有風險，並採取有效的控制措施；
- (e) 確保參與工前會議的工作人員在開始工作前，充分瞭解工作計劃、安全預防措施和所涉及的危險；
- (f) 確保所有關鍵性操作由經驗豐富的人員進行現場監督；以及
- (g) 確保在船上工作的承包商能力。