

2021 年 5 月 1 日，香港註冊散貨船 “Simon Brother” 於巴布亞新幾內亞卡維恩港發生致命意外

1. 事故簡報

- 1.1 2021 年 5 月 1 日，香港註冊散貨船 “Simon Brother”（該船）錨泊於巴布亞新幾內亞獨立國卡維恩港錨地辦理港口手續和進行甲板上原木貨物的系固作業（系固作業）。
- 1.2 於 0830 時，該船船員開始在甲板上進行系固作業。約 0955 時，一名水手（水手 I）和一名甲板銅匠（銅匠）注意到 1 號起重機的吊鉤滑車（滑車）卡住了吊索。水手 I 和銅匠在沒有通知大副的情況下，試圖在不平坦的原木貨物頂部檢查滑車及其吊索。在檢查過程中，滑車突然移動和旋轉。滑車突然移動作導致繃緊的收緊鋼絲突然移動，導致水手 I 和銅匠從原木的頂部被收緊鋼絲撞擊而墮海。落入水後，銅匠是有意識的，但水手 I 被觀察到他的臉部被海水淹沒。獲救後立即對水手 I 進行心肺復蘇術。不幸的是，於當日 1258 時，岸上醫務人員宣布水手 I 在船上死亡。
- 1.3 調查發現事故主要肇因是未有按照船舶管理制度的要求，在系固作業前進行工具箱安全會議；船員未有按照《商船海員安全工作守則》（《工作守則》）的要求，在甲板貨物頂部進行系固作業時，安裝合適的安全網或臨時圍欄；水手 I 和銅匠的安全意識不足，在檢查收緊鋼絲綁紮系統時，低估了被卡住的吊索可能意外釋放的風險；船員未能按照船上貨物系固手冊（系固手冊）的要求，進行系固作業；以及對船員進行系固作業的培訓無效。
- 1.4 調查還發現，船舶管理制度的船舶風險評估手冊未有涵蓋系固作業的風險，以及系固手冊沒有更新，以符合 2011 年《船舶載運甲板木材貨物安全規則》的要求。

2. 汲取教訓

- 2.1 為避免日後在作業中發生類似事故，船舶管理公司、所有船長、高級船員和船員應注意(a)至(e)項，而船舶管理公司也應注意(f)項：
 - (a) 確保在甲板上進行任何繫固作業之前，繫固作業的主管應遵守船上安全管理制度的要求，進行工地座談會和風險評估；
 - (b) 確保船員在甲板貨物頂部進行繫固作業時，嚴格遵守《工作守則》的要求，安裝合適的安全網或臨時圍欄；

- (c) 加強船上的安全意識和安全文化，確保船員讓自己置身於安全或受保護的位置，以防止任何承受荷載下卡住的設備意外鬆開；
- (d) 確保船員進行船上系固作業時，嚴格遵守系固手冊的要求；
- (e) 加強船上關鍵操作的安全培訓，特別是在進行繫固作業時；以及
- (f) 進行船舶內部審核，以核實船上繫固手冊符合《工作守則》的要求，以及船上風險評估手冊涵蓋繫固作業的船上關鍵操作。內部審核還應確保船員船員在處理甲板上貨物的繫固作業時，嚴格遵守安全要求；以及有效地進行船上培訓。