

浙江宁波“12.14”“SCARLET IBIS”轮船员 坠舱死亡事故调查报告

1. 事故简况

2018年12月14日0515时左右，镇司18#泊位系泊的巴拿马籍化学品船“SCARLET IBIS(艾比斯)”轮(总吨30411)一名菲律宾籍水手在进行甲板巡查时，不慎坠入船艏左舷第一压载舱内，经抢救无效死亡，事故等级为一般等级。

2. 船舶及相关人员情况

2.1 船舶概况

船名	SCARLET IBIS(艾比斯)
船籍港	巴拿马
船舶种类	散装化学品船
船体材料	钢质
总吨	30411
净吨	11816
参考载货量(吨)	46719
总长(米)	185.93
船宽(米)	32.20
型深(米)	19.05
主机类型	内燃机

主机马力 (千瓦)	11060
建成日期	2014 年
船舶所有人	NYK BULKSHIP (ASIA) PLE LTD
船舶经营人	NYK SHIPMANAGEMENT PLE LTD
船舶管理公司	NYK SHIPMANAGEMENT PLE LTD

2.2 船舶登记、检验情况

“艾比斯”轮持有日本船级社签发的船舶国籍证书和各类船舶检验证书。其中，船舶国籍证书有效期至 2019 年 08 月 13 日。船舶安全管理证书有效期至 2019 年 3 月 19 日。符合证明证书有效期至 2022 年 6 月 11 日。船舶证书齐全且符合要求。

2.3 船上人员情况

2.3.1 “艾比斯”轮船员情况

该轮本航次共配备合格船员 21 名，符合其持有的《船舶最低安全配员证书》要求，主要船员如下：

Wahab S: 船长，男，44 岁，印度籍，持有印度海事管理机构签发船长适任证书，巴拿马海事管理机构签发的船旗国签注证书。事发时在船长房间休息。

Joshy L: 大副，男，30 岁，印度籍，持有印度海事管理机构签发的适任证书，巴拿马海事管理机构签发的船旗国签注证书。事发时在房间休息。

Crisolo J: 二副, 男, 28 岁, 菲律宾籍, 持有巴拿马海事管理机构签发的船旗国签注证书。事发时在驾驶台值班。

Texon A: 值班水手, 男, 30 岁, 菲律宾籍, 持有巴拿马海事管理机构签发的船旗国签注证书。事发时在压载舱第一层平台监护。

Peralta I: 值班水手, 男, 37 岁, 菲律宾籍, 持有巴拿马海事管理机构签发的船旗国签注证书, 失足坠入船艏左舷第一压载舱死亡, 事发时在甲板巡查。

2.3.2 其他人员情况

有板某捋: 日本船级社验船师, 男, 39 岁, 日本籍, 持有日本当局颁发的有效期至 2024 年 2 月 20 日的日本国护照。事发时正在船艏左舷第一压载舱双层底做油漆镀层勘验工作。

2.3.3 当事船员值班休息、饮酒、吸毒情况

根据船方提供的值班水手 Peralta I 的值班与休息时间表所示信息, 当事人事发前的休息时间满足公约的要求, 故当事船员在巡查时并未处于过度疲劳状态。经调查, 也未发现该船员事发前有饮酒、吸毒情况。

3. 公司体系文件中关于人员进入密闭舱室作业的相关规定

该轮安全管理体系文件中“密闭舱室操作程序”1.4 条中规定: 封闭舱室作业时需安排陪护人员在作业处所入口处

起监护作用并与封闭舱室内作业人员保持随时畅通的联系。经查，事发时监护人员未在作业入口处监护，作业入口处也未设置警示标识。

4. 事故经过

“艾比斯”轮于 2018 年 11 月 20 日从新西兰新普利茅斯开航，12 月 13 日 1600 时靠妥镇司 18#泊位并开始卸货。

13 日 2152 时，日本船级社检验人员有板某捋登上“艾比斯”轮，准备开展舱底油漆状况勘验。

2320 时，大副 Joshy L 对左舷 1 号、6 号及压载舱进行了密闭舱室各项气体检测并与船长签发确认密闭舱室准入许可。其后，通过手持式甚高频通知船员船上将进行上述作业。

14 日 0505 时，值班水手 Texon A 作为船方陪同监护人员与验船师有板某捋一同前往船艏左舷第一压载舱对压载舱油漆镀层状况进行检查，值班水手 Texon A 也进入舱内第一层进行安全监护，验船师有板某捋下到舱内第五层（双层底）进行油漆镀层状况勘验。

0515 时，值班水手 Peralta I 进行日常甲板巡查，在巡查到船艏左舷第一压载舱口附近时，不慎坠入压载水舱，被位于舱内第一层平台的值班水手 Texon A 发现。

0520 时，船方通过代理公司紧急联系急救中心。

0630 时，经宁波镇海龙赛医院抢救无效，该菲律宾籍水

手死亡。

5. 事故损失情况

菲律宾籍水手 Peralta I 死亡。

6. 事故原因分析

“艾比斯”轮在进行密闭舱室作业时未落实有效的安全防范措施,人员不慎坠亡。(1)原本安排在作业舱室入口处进行安全监护值守的值班水手 Texon A 进入到舱内第一层平台进行安全监护,致使作业舱室入口处无人值守。(2)未在封闭舱室入口处设置明显的警示标识,以防止人员意外进入。

(3)没有在舱室入口处设置良好的照明,经现场勘验,压载舱入口处因绞缆机遮挡,处于照明不良区域内,而且检验人员工作时间又处于凌晨时段,视线较差,增加了事故发生的风险。

7. 调查机构: 宁波镇海海事处