

第三十三章 港口拖船业

33.1 概论

33.1.1 本章的内容，概述拖轮船员在港口范围内进行拖曳作业的安全指引。若有其它文本或本守则的其它章节有提及这方面的指引，可作互相参照，且应与本章一并阅读。

33.1.2 开始拖曳作业前，要因应所有有关因素，包括海上的情况、能见度、风险评估的结果等，作出详尽的执行方案。

33.2 防水

第 M 1406
号

33.2.1 拖轮于任何时候均须有良好的水密封。进行任何拖曳作业时，所有水密门均必须紧闭。

33.2.2 所有水密门窗必须贴有标志，表明应于拖曳作业时保持关闭。在进行拖曳作业时，若有船员于走动时打开上述任何门窗，必须于用后立即重新紧闭。标志须符合本守则第二十八章所载的样式。

33.3 测试与检查拖曳设备

33.3.1 船上的拖钩或警钟（如有）必须每日检查一次。

第 M 1531
号

33.3.2 拖钩及绞车上的紧急脱钩装置，必须不时作原位及遥距(如有)测试，确保运作正常。

33.3.3 每次执行拖曳作业前与完成作业后，必须检查所有用过的拖曳设备的损毁情况。

33.4 连上及解开拖曳装置

33.4.1 开始拖曳作业前，船长定出最适合此次操作的拖曳装置，并向船员作出指示。

33.4.2 拖轮船员接收抛来的引索时，应小心会有给「猴拳结」或连在引索上的重物击中的危险，因此要尽量标示引索会抛到的范围，并且不要站在这范围内。

33.4.3 连上被拖船时，甲板上的船员应确保拖曳装置上无障碍物，并以稳定受控的方式放出拖索。

33.4.4 解开拖索时，甲板上的船员应留意，若拖曳装置以不受控的方式解开，千万不要站在拖曳装置直接对下的地方，同时也应该注意，任何解开了而仍在船外的拖曳装置，可能会缠进拖轮的螺旋、钢制构件或防护罩，以致突然绷紧。

33.5 进行拖曳作业时正确使用系船索

33.5.1 拖轮协助进行拖曳的位置，或根据拖曳作业的性质，发现拖缆与拖轮的船身的角度会产生「捆束」的现象，就应使用合适的系船索。

33.6 进行拖曳作业时船员的安全

33.6.1 连上拖曳装置后，甲板上的船员要立即向船长报告并离开甲板。如必须留在甲板上，

应站在安全的位置。如船员受命要在拖曳作业中处理拖曳装置，必须将在场的时间尽量减少。

33.6.2 进行拖曳作业时，必须不断监察拖曳装置、设备和操作中的船员，若有任何变故，应立即向船长报告。若拖轮上船长所处的位置不能完全看见这些区域 / 船员，有关的监察尤为要紧。

33.6.3 进行拖曳作业时，若拖轮与被拖船紧紧地拉着，船员应保持警觉，因为被拖船可以在毫无征兆下突然地脱开。

33.6.4 拖轮的船员应穿着合适的个人防护装备，详情见第四章。

33.7 通讯

33.7.1 拖轮与被拖船应互相交换有关的数据，及建立有效的通讯联系。如有可能，应彼此协议另一套后备的通讯方式。

33.7.2 内部沟通一样重要。拖轮船长应确保船员已知悉将要进行的拖曳作业，包括所有的特别情况或指示，并订立进行拖曳作业时船长与船员之间的有效通讯方式。

33.8 互动的影响

海上指引第
18(M)号

33.8.1 拖船业人士都知道，互动的影响及其效应对港口/码头内的拖轮和拖曳作业影响很

大。船长与船员要明白到，船速度越快，影响的效应越大。海上指引第 18(M)号为互动的影
响提供指引。

33.8.2 在存有互动影响效应的水域内进行协助被拖船靠码头的作业时，船长应留意水面下的障碍物，例如球鼻首、稳定翼等，亦要避开船旁的领港员进出门，被拖船的船头推进器，也会对拖船构成危险。

33.8.3 接近被拖船或与其平时，船员也该小心互动影响效应，以及其对被拖船的影响。这类影响效应会是突然的移动或触碰，并因而导致失去平衡或令设备或其它对象移动。

33.9 护航

33.9.1 护航业渐成为港口拖船业的常见业务。但这类业务要有一个认可的作业计划，及配以合适的拖轮。护航可以用「被动」或「主动」方式进行：主动是与被拖船系上，被动则是彼此相邻地航行。若采用主动护航，拖曳方式可以是「直接」或「间接」，视乎被拖船的速度而定。若速度快，船长应留意拖曳装置所承受的载荷增加，特别是采用间接方式操作时，尤其要留心。