



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

在船上進行繫泊作業期間發生致命意外

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員

概要

一艘香港註冊集裝箱船（該船）在中國青島港靠泊碼頭期間發生致命意外。當時，繫泊作業已接近完成，只剩一條船尾繫纜（尾纜）有待拉緊。尾纜因受力時突然斷開，重重地擊中站在尾纜反彈區內的三副的頭部，導致其死亡。本文旨在提醒船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員，務須汲取這次意外的教訓。

事 故

1. 該船抵達中國青島港靠泊碼頭。三副帶領三名甲板船員在船尾甲板上進行繫泊操作，並計劃使用七條繫纜繫固船尾，包括五條尾纜和兩條船尾倒纜。當所有首尾繫纜（除一條尾纜，即尾纜外）均已繫固，以及繫泊作業快將完成時，三副站在尾纜反彈區內以手勢示意一名船員操作絞車拉緊尾纜。可是，受力的尾纜突然斷開，並因反彈效應，重重地擊中三副的頭部，導致其死亡。在地方當局的協助下，有關人員把三副的遺體從該船移到岸上，其後再運送至當地一間殮房。

2. 調查發現，事故的肇因包括船員未能遵從國際海事組織通函 MSC.1/Circ.1620¹所載的導則（導則）、《商船海員安全工作守則》（《守則》）和船上繫泊操作程序的要求，在尾纜斷開前進行檢查、維護和更換；船員未能遵從《守則》的要求，妥善規劃尾纜的布局；船員對繫泊操作及其相關危險缺乏安全意識；船上繫泊操作的風險評估和工前會議效果不彰；以及為船員提供的安全繫泊培訓成效欠佳。

¹ 《繫泊設備包括繫泊纜的檢查和保養導則》（第 MSC.1/Circ.1620 號通函）

汲取教訓

3. 為免日後在進行繫泊作業時發生類似事故，船舶管理公司、所有船長、高級船員和船員應注意以下(a)至(e)項，而船舶管理公司亦應注意(f)項：

- (a) 嚴格遵從 *導則*、《*守則*》和船上繫泊操作程序的要求，在繫纜斷開前進行檢查、維護和更換；
- (b) 嚴格遵從《*守則*》的要求，在靠泊作業期間妥善規劃繫纜的布局，避免使用過短的繫纜；
- (c) 加強船員在繫泊作業期間對繫纜反彈區風險的安全意識；
- (d) 確保繫泊作業在安全的工作文化下進行，包括船員間保持良好的溝通，並在必要時對不安全的行為及時發出相互警告；
- (e) 確保對船員進行有效的安全繫泊操作培訓，包括適當的風險評估、工前會議和良好的作業方法；以及
- (f) 確保船員嚴格按照《*守則*》和船上程序管理船上繫纜，並就安全繫泊操作進行有效的風險評估和培訓。

4. 船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員務須留意是次意外，從中汲取教訓。

海事處航運政策科

2024 年 8 月 23 日