



# 香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

## 船舶靠泊期間繫纜斷裂造成致命意外

致：香港註冊船舶的船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員

### 概要

一艘香港註冊貨櫃船在日本神戶靠泊期間，船上繫纜斷裂，兩名身處泊位的工人被繫纜擊中身亡。本文旨在提醒香港註冊船舶的船東、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重大教訓。

### 事 故

1. 一艘香港註冊船舶在日本神戶一貨櫃碼頭靠泊期間，船上繫纜突然斷裂，兩名負責繫泊工作的工人被反彈的繫纜擊中身亡。
2. 日本運輸安全委員會對意外進行調查，並把報告上載至 <http://www.mlit.go.jp/jtsb/marrep.html>。調查發現：
  - a) 船舶靠泊期間，實際上由領港員負責指揮，船長和大副則在駕駛台內按照領港員的指示向分別身處船首和船尾的二副和三副發出指令；
  - b) 斷裂的繫纜雖以合成纖維物料製成且使用不足一年，卻已因重覆使用和觸碰到船身彎曲點<sup>#</sup>而磨損；
  - c) 由於船隻越過指定靠泊點，船長指示二副絞緊繫在泊位繫纜栓的繩纜，從而減低船隻前進的速度；

<sup>#</sup> 彎曲點 — 為增加甲板的貨櫃裝載量，船隻的船首外飄非常大，差不多橫跨船隻的總寬度，令舷頂列板和舷側外板幾乎呈一直角。

- d) 二副在船首擔任指揮工作，從其位置看不到船身彎曲點，因此他在發出絞緊繩纜的指令時不知道繩纜觸碰到彎曲點；
- e) 觸碰到彎曲點的繩纜受到額外拉力而斷裂，該等額外拉力包括繫纜筒中絞動力矩所產生的動量拉力、船隻以約 0.3 節前進而產生的拉力，以及風壓拉力；
- f) 兩名工人被斷裂反彈的繩纜擊中時，在反彈危險區內工作；以及
- g) 僱主沒有為工人提供安全指示，包括說明繫纜如因拉力斷裂的反彈危險區範圍，或提醒工人如在受拉力影響的繫纜附近作業，須迅速完成工作並盡快離開反彈危險區。

### 汲取教訓

- 3. 大家應從事故中汲取以下重大教訓：
  - a) 須定期檢查繫纜，確保其狀況良好；同時須修補或更換已損耗的繫纜；
  - b) 繫泊時須留意繫纜與繫纜栓的走線，以免繫纜觸碰到彎曲點等角位；以及
  - c) 提醒船員及其他人士盡量不要停留在任何繫纜反彈危險區內。
- 4. 船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船上船員務須留意是次意外，從中汲取重大教訓。

海事處航運政策科

2011 年 7 月 12 日