



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

船舶靠泊期间系缆断裂造成致命意外

致：香港注册船舶的船东、船舶经理人、船舶经营人、船长、高级船员和船员

概要

一艘香港注册货柜船在日本神户靠泊期间，船上系缆断裂，两名身处泊位的工人被系缆击中身亡。本文旨在提醒香港注册船舶的船东、船舶经理人、船舶经营人、船长、高级船员和船员，务须汲取这次意外的重大教训。

事 故

1. 一艘香港注册船舶在日本神户一货柜码头靠泊期间，船上系缆突然断裂，两名负责系泊工作的工人被反弹的系缆击中身亡。
2. 日本运输安全委员会对意外进行调查，并把报告上载至 <http://www.mlit.go.jp/jtsb/marrep.html>。调查发现：
 - a) 船舶靠泊期间，实际上由领港员负责指挥，船长和大副则在驾驶台内按照领港员的指示向分别身处船首和船尾的二副和三副发出指令；
 - b) 断裂的系缆虽以合成纤维物料制成且使用不足一年，却已因重复使用和触碰到船身弯曲点[#]而磨损；
 - c) 由于船只越过指定靠泊点，船长指示二副绞紧系在泊位系缆栓的绳缆，从而减低船只前进的速度；

[#] 弯曲点 — 为增加甲板的货柜装载量，船只的船首外飘非常大，差不多横跨船只的总宽度，令舷顶列板和舷侧外板几乎呈一直角。

- d) 二副在船首担任指挥工作，从其位置看不到船身弯曲点，因此他在发出绞紧绳缆的指令时不知道绳缆触碰到弯曲点；
- e) 触碰到弯曲点的绳缆受到额外拉力而断裂，该等额外拉力包括系缆筒中绞动力矩所产生的动量拉力、船只以约 0.3 节前进而产生的拉力，以及风压拉力；
- f) 两名工人被断裂反弹的绳缆击中时，在反弹危险区内工作；以及
- g) 雇主没有为工人提供安全指示，包括说明系缆如因拉力断裂的反弹危险区范围，或提醒工人如在受拉力影响的系缆附近作业，须迅速完成工作并尽快离开反弹危险区。

汲取教训

3. 大家应从事故中汲取以下重大教训：

- a) 须定期检查系缆，确保其状况良好；同时须修补或更换已损耗的系缆；
- b) 系泊时须留意系缆与系缆栓的走线，以免系缆触碰到弯曲点等角位；以及
- c) 提醒船员及其它人士尽量不要停留在任何系缆反弹危险区内。

4. 船东、船舶经理人、船舶经营人、船长、高级船员和船上船员务须留意是次意外，从中汲取重大教训。

海事处航运政策科

2011 年 7 月 12 日