



海事工業  
意外個案及安全建議  
第二十八輯

貨物起卸工人誤闖死位  
慘被艙蓋夾壓傷重而死

香港政府海事處

Safety Pamphlet No. 28

'A Stevedore worker was pressed to his instant death by the folding hatch cover homing to its docking space.'

## 引言

海事工業意外不斷的發生往往是由於當事人或共事的人疏忽所致。本小冊子目的是帶給讀者一個重視安全知識和實踐安全的訊息，從而避免意外的發生，保障生命財產，為有效生產奠下基石。

以下是一宗駭人的意外，事件導致一名貨物起卸工人慘被夾死，血濺桅室外牆與艙蓋板之間。

## **Introduction**

This is the 28th in a series of safety pamphlets outlining the various types of serious and fatal marine industrial accident occurred on board vessels in Hong Kong waters. The readers should learn from this true account of the accident and be fully aware of the various ways to prevent accidents. Every year, many people victimize themselves or other people by not knowing and observing safe working practices in work-places.

The accident happened on board a containership with folding hatch covers ( 'MacGregor' type ) during the transfer of containers from the ship to a barge. A stevedore worker was pressed to his instant death by the folding hatch cover homing to its docking space when he passed by in order to get down to the cargo hold. At that time, the hatch covers were being drawn in by the cargo winch. In this process of stowing the hatch covers, no one seemed to have noticed the deceased's presence in the stowing area, he was subsequently caught between the end of covers and the side saddle supporting the covers. His untimely escape from the narrow gap costed his life.

# 目錄

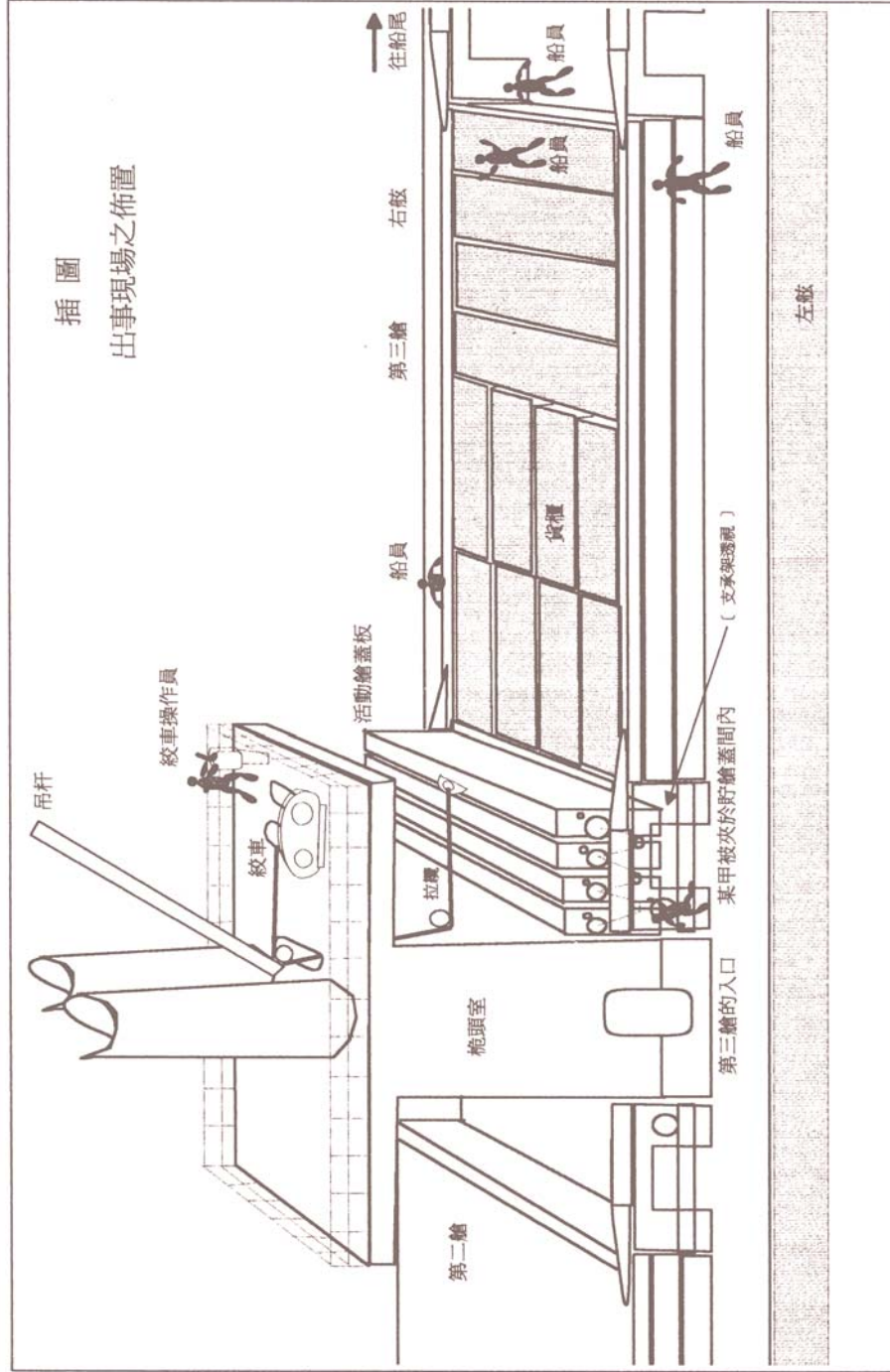
	頁數
一·意外摘要·····	(4)
二·插圖·····	(5)
三·意外詳情·····	(6)
四·意外研究·····	(7)
五·意外分析·····	(8)
六·安全建議·····	(8)

## — 意外摘要

一名外地勞工在大船上充當卸工人時因身處一個死位，不能及時逃離險要，被夾於艙蓋板與支承架之間，傷重至死。當時船員都站在遠處正在察看活動艙蓋向後翻動，沒法留意到死者行走於存貯艙蓋的空位中間。

操作捲揚機（絞車）的人員也不可能看到死者的舉動。艙蓋板滾動時聲浪很大，沒有人能夠聽得到他的呼聲，更不幸的是正在工作中的外籍船員因聽不懂旁邊工友的呼喊，未能即時制停所有滑動中的艙蓋板。

插圖  
出事現場之佈置



## 二 意外詳情

二·一 事發某年的秋天，某甲偕同起卸貨運公司的伙伴一行數人到一艘碇泊於港內的遠洋輪船上工作，將貨櫃轉運到一艘躉船上去。

二·二 當日下午五時，領班帶着兩組起卸工人開工。一組做大船的第二艙，另一組包括死者某甲在內的五人組做第三艙。

二·三 初時某甲跟隨一名同事某乙由船員起居室沿左舷走到第三艙內去解開貨櫃的緊固索。某乙一口氣的行到第三艙的桅室（桅頭房），便慣性地往下降到艙口梯的盡處，待他回望時，不見某甲進來便只好折返甲板面看個究竟。

二·四 某乙踏出桅頭房後四處觀看，赫然發覺某甲被困於貯蓋間內，神情慌張失措，沒分寸地亂竄，找尋逃生出口。而一塊艙蓋板已經翻入存放間掛在支架架上。

二·五 這段期間，大船的外籍船員還正在埋頭埋腦地打開艙蓋板，沒料到其他支節。而捲揚機（絞車）是置於桅室頂，操作員面向船尾，監視着帶動艙蓋板的鋼索（威也）動作和艙面環境。

二·六 頃刻之間，某乙慌忙地大聲叫喊停止，心想大船的船員一定會聽得到。沒料到各人如故地工作，未加理會。情急之下，惟有跑到第二艙去找另一位組長協助。

二·七 待某乙和第二艙的組長折返時，第三艙前段艙蓋板已全數滑入存放間。捲揚機亦已停止，某乙和組長才可以向船員解釋，外輪船員這時才明白事態嚴重，連忙跑到出事現場了解情況，並即時安排救援工作。

二·八 這時某甲的頭部被夾壓於第一個艙蓋板與左邊支架之間的空隙，面部向船尾，背部向船頭，動彈不得，沒有人聽見他痛苦呻吟，但見血流潺潺。

二·九 經各人商議之後，決定由船員開動吊機，逐一將活動艙蓋板從存放間吊走。這樣做減慢了拯救進度，為的是希望將擾動減到最低，不會加劇受害者的傷勢。

二·十 船員在兩個多小時內先後將那四塊沉重的艙蓋板吊離現場，剛巧在場執行職務的海關人員亦加入行動，施予傷者急救。惟消防員和醫生抵達時某甲已奄奄一息，經醫生診斷後證實傷重死亡。

### 三 意外研究

三·一 經調查所得，某甲受僱到大船上做貨櫃起卸工作祇有短短兩個月，經驗很淺；他祇略懂廣東話，不諳英語。

三·二 支架有兩米多高，近桅頭房那邊有一寬三十毫米的罅隙可以讓入人攀過進入貯蓋間。當艙蓋板到位時，板邊剛巧將這個罅隙封死，祇餘下一線不容人過的狹小空間。某甲可能在艙蓋板還未翻下前，越過寬三十毫米的罅隙進入了貯蓋間。



三·三 船員在開動捲揚機（絞車）前曾檢視過週圍，証實沒有人處於死位才開始拉動艙蓋板滑向貯蓋間，之後，他們沒有再作檢查，祇是全神灌注地工作。意識上認為其他人應該了解到不可以進入這個死位。

三·四 當某甲找不到下艙的通道而又見到艙蓋板向下翻入時，他試圖攀爬越過狹縫逃走，可惜惟時已晚，不及迅速滾動中的蓋板來得快，慘被活活的擠壓在那狹小空間之中，頭顱給壓爆，整個身軀亦被擠壓於狹縫中，相信某甲登時很難呼吸，奄奄一息。

三·五 拯救行動緩慢，事實上也不可能很快地處理得妥善。某甲可能因頭部被夾，已不能說話，旁人不可能與他溝通。又因為狹縫前後已封死，也不可能有其他更快捷的方法可行。

三·六 如是者，經兩小時的周折才可以順利地將某甲從內邊擡到外邊，待醫生診斷時已返魂乏術。

#### 四 安全建議

四·一 這宗意外，死因研究庭經聆訊裁定某甲死於意外並作出以下建議：

(甲) 僱主應給與卸工人認識有關貨船上危險地帶的正確訓練；

(乙) 執事人應在開動艙蓋之前一刻証實所有人均已撤離危險地帶。