

本地船只咨询委员会

讨论 2015 年 10 月 23 日 船只碰撞汲水门大桥事故

目的

本文件旨在讨论就发生汲水门大桥被船只碰撞事故所采取的跟进措施，以及预防未来发生同类事件的工作。

背景

2. 在 2015 年 10 月 23 日傍晚，一艘本地拖轮拖带一艘驳船自沙螺湾经倒扣湾前往新油麻地避风塘，在途经汲水门时，驳船的吊杆与汲水门大桥发生碰撞，并触动汲水门撞桥警报系统的警报；事故引致青屿干线和机场铁路停顿约两小时。

3. 海事处船只航行监察中心（下称“航监中心”）内设有汲水门撞桥警报系统。在事发当晚约 7 时 38 分该系统发出警报，航监中心当值人员除立即按照运作指引向有关部门通报外，亦指派海事处巡逻船到现场进行调查。

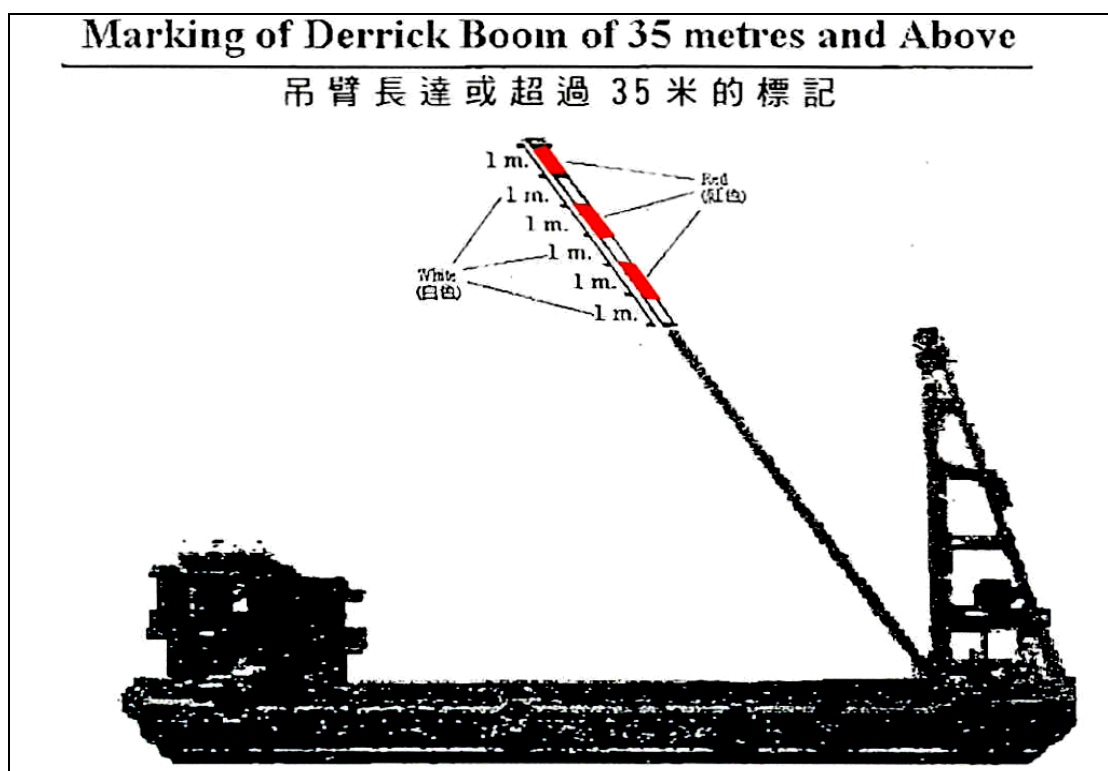
4. 海事处巡逻船到达现场后，并没有发现海面有疑似碰撞过大桥的船只，但青马管制区营运商提供之闭路电视影像显示，在警报被触发的同一时间，有一拖带趸船于汲水门桥下通过。海事处随即追查涉事船只，并在当天晚上约 10 时找到怀疑涉事船只。海事处现正跟进调查，如发现违规情况，处方会依法处理。

现行法例及安排

5. 为保障汲水门大桥的安全，海事处透过《商船（本地船只）（一般）规例》（第 548 章，附属法例 F）第 19(2)条与《船舶及港口管制规例》（第 313 章，附属法例 A）第 23B(2)条和附表 5 第 14 段限制过高的船只进入有关大桥的范围。根据上述法例的规定，所有高度超过 41 米（自海面起计）的船只均不得进入汲水门大桥高度限

制区。

6. 另外，部份使用汲水门航道的本地工作船只的起重装置高度有可能超过规定，为进一步保障大桥的安全及方便业界容易理解上述的法定要求，海事处自 1998 年 6 月 1 日起¹，在所有吊臂或吊杆长度超过 35 米的本地船只的牌照内施加禁止进入汲水门大桥高度限制区的牌照条件，并要求长度超过 35 米的吊臂或吊杆亦须漆上红白相间标识，方便海事处巡逻船识认（见下图²）。



跟进措施和预防工作

7. 在事故后，海事处临时加派一艘巡逻船到汲水门大桥和青马大桥水域一带巡逻，以确保船只航行安全。³同时，海事处现正检讨长远增设巡逻船驻守该区的需要。

¹ 海事处佈告 1998 年第 68 号「汲水门大桥高度限制区水道往来船隻吊臂长度限制」

² http://www.mardep.gov.hk/en/pub_services/ocean/pdf/Annex.pdf

³ 见 2015 年 11 月 24 日立法会交通事务委员会特别会议讨论文件「汲水门桥封闭后的紧急交通安排」段 23(iv)，<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20151124cb4-245-1-c.pdf>

8. 海事处于 2015 年 10 月 27 日与港九电船拖轮商会和香港货船业总商会进行会议，详细讨论汲水门大桥事故，业界表明清楚了解汲水门大桥的高度限制。因此本地船只操作人普遍知晓有关规定，多年来十分自律。会议认同须加强对本地工作船只营运及操作者的教育宣传工作，以提高相关业界就桥梁高度限制的安全意识。

9. 其后，海事处在 2015 年 11 月 2 日举办了航行安全讲座，向当天约 130 名出席的业界人士引述世界撞桥事故案例，并讲解相关法例、香港水域的高度限制区、船只净空高度的计算、拖带与驳运作业时须注意的事项等，及派发关于高度限制的安全数据单张。该安全数据单张和讲座的讲义载于 *附录一*和 *附录二*。⁴

建议

10. 除加强海上巡逻及教育宣传工作外，海事处建议在每年举行两次的海上安全研讨会中加入有关桥梁的高度限制规定的议题；亦建议每当相关船只（如非自航驳船、起重机趸船等）在办理每年续牌时，要求船东或其代理人出示船只的起重装置及起重工具登记册，以供复核船只的吊臂或吊杆长度及检视有关的牌照条件；如船只的吊臂或吊杆长度超过 35 米，船东亦须申报已按要求漆上红白相间标识。

征询意见

11. 请委员就汲水门大桥事故的跟进工作和建议提供意见。

海事处
港口管理科
港务部
2015 年 12 月

⁴ 只印製中文版。