

本地船隻諮詢委員會

討論 2015 年 10 月 23 日 船隻碰撞汲水門大橋事故

目的

本文件旨在討論就發生汲水門大橋被船隻碰撞事故所採取的跟進措施，以及預防未來發生同類事件的工作。

背景

2. 在 2015 年 10 月 23 日傍晚，一艘本地拖輪拖帶一艘駁船自沙螺灣經倒扣灣前往新油麻地避風塘，在途經汲水門時，駁船的吊桿與汲水門大橋發生碰撞，並觸動汲水門撞橋警報系統的警報；事故引致青嶼幹線和機場鐵路停頓約兩小時。

3. 海事處船隻航行監察中心（下稱“航監中心”）內設有汲水門撞橋警報系統。在事發當晚約 7 時 38 分該系統發出警報，航監中心當值人員除立即按照運作指引向有關部門通報外，亦指派海事處巡邏船到現場進行調查。

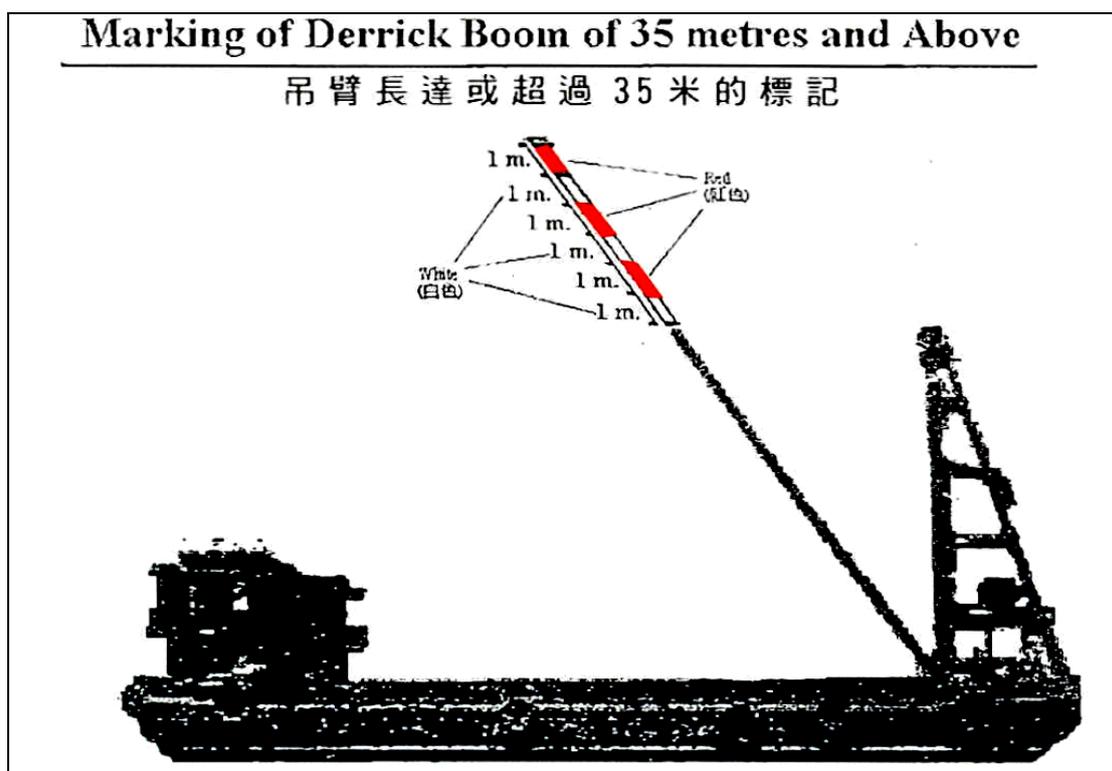
4. 海事處巡邏船到達現場後，並沒有發現海面有疑似碰撞過大橋的船隻，但青馬管制區營運商提供之閉路電視影像顯示，在警報被觸發的同一時間，有一拖帶躉船於汲水門橋下通過。海事處隨即追查涉事船隻，並在當天晚上約 10 時找到懷疑涉事船隻。海事處現正跟進調查，如發現有違規情況，處方會依法處理。

現行法例及安排

5. 為保障汲水門大橋的安全，海事處透過《商船（本地船隻）（一般）規例》（第 548 章，附屬法例 F）第 19(2)條與《船舶及港口管制規例》（第 313 章，附屬法例 A）第 23B(2)條和附表 5 第 14 段限制過高的船隻進入有關大橋的範圍。根據上述法例的規定，所有高

度超過 41 米（自海面起計）的船隻均不得進入汲水門大橋高度限制區。

6. 另外，部份使用汲水門航道的本地工作船隻的起重裝置高度有可能超過規定，為進一步保障大橋的安全及方便業界容易理解上述的法定要求，海事處自 1998 年 6 月 1 日起¹，在所有吊臂或吊桿長度超過 35 米的本地船隻的牌照內施加禁止進入汲水門大橋高度限制區的牌照條件，並要求長度超過 35 米的吊臂或吊桿亦須漆上紅白相間標識，方便海事處巡邏船識認（見下圖²）。



跟進措施和預防工作

7. 在事故後，海事處臨時加派一艘巡邏船到汲水門大橋和青馬大橋水域一帶巡邏，以確保船隻航行安全。³同時，海事處現正檢討長遠增設巡邏船駐守該區的需要。

¹ 海事處佈告 1998 年第 68 號「汲水門大橋高度限制區水道往來船隻吊臂長度限制」

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

³ 見 2015 年 11 月 24 日立法會交通事務委員會特別會議討論文件「汲水門橋封閉後的緊急交通安排」段 23(iv)，<http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/tp/papers/tp20151124cb4-245-1-c.pdf>

8. 海事處於 2015 年 10 月 27 日與港九電船拖輪商會和香港貨船業總商會進行會議，詳細討論汲水門大橋事故，業界表明清楚了解汲水門大橋的高度限制。因此本地船隻操作人普遍知曉有關規定，多年來十分自律。會議認同須加強對本地工作船隻營運及操作者的教育宣傳工作，以提高相關業界就橋樑高度限制的安全意識。

9. 其後，海事處在 2015 年 11 月 2 日舉辦了航行安全講座，向當天約 130 名出席的業界人士引述世界撞橋事故案例，並講解相關法例、香港水域的高度限制區、船隻淨空高度的計算、拖帶與駁運作業時須注意的事項等，及派發關於高度限制的安全資料單張。該安全資料單張和講座的講義載於 **附錄一**和 **附錄二**。⁴

建議

10. 除加強海上巡邏及教育宣傳工作外，海事處建議在每年舉行兩次的海上安全研討會中加入有關橋樑的高度限制規定的議題；亦建議每當相關船隻（如非自航駁船、起重機躉船等）在辦理每年續牌時，要求船東或其代理人出示船隻的起重裝置及起重工具登記冊，以供複核船隻的吊臂或吊桿長度及檢視有關的牌照條件；如船隻的吊臂或吊桿長度超過 35 米，船東亦須申報已按要求漆上紅白相間標識。

徵詢意見

11. 請委員就汲水門大橋事故的跟進工作和建議提供意見。

海事處
港口管理科
港務部
2015 年 12 月

⁴ 只印製中文版。