



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

兩艘集裝箱船在易北河上追越時發生碰撞事故

致：船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員

概要

一艘香港註冊集裝箱船與另一艘集裝箱船正沿易北河逆流而上，駛往漢堡，其間發生碰撞。事故造成一個無綁紮的集裝箱和一名船員墮海，後者在一小時後從海中被尋獲，並已證實死亡。本文旨在提醒船東、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教訓。

事 故

1. 一艘香港註冊集裝箱船（甲船）與另一艘總噸不到甲船百分之十的集裝箱船（乙船）在引航下沿易北河逆流而上，駛往漢堡，其間發生碰撞。事發時，天氣良好，能見度佳，甲船在乙船左舷處追越了乙船。乙船作為被追越船，由於在追越過程中受到兩船之間流體動力相互作用（吸力效應）的影響，突然失去了操舵能力，其船艏迅速轉向甲船船尾，最終導致兩艘船相互碰撞。碰撞導致乙船右舷傾斜 30 度至 40 度，造成船上一個無綁紮的集裝箱和一名正在甲板上解綁集裝箱的船員墮海。在一小時後，該失蹤船員從海中被尋獲，並證實死亡。

2. 調查發現，事故肇因如下：

- (a) 甲船作為追越船在狹窄水道進行追越操作時，未有按照《1972 年國際海上避碰規則》（《避碰規則》）規則第 9 條，向被追越的乙船鳴放適當聲號來表明其意圖，且未獲乙船允許並採取步驟使其在安全速度和距離的情況下安全通過；以及
- (b) 當船員在行駛中的船上某個高度的甲板上進行解綁活動時，乙船未有保護船員免受墜落危險。乙船在整個航程中亦未有按照《國

際海上人命安全公約》第 VI/5 條的規定，在切實可行的情況下將在此事故中落水的集裝箱固定在行駛船隻的甲板上，以避免對船隻和船員造成損害和危險，以及因貨物墮海而蒙受潛在損失。乙船船員在解綁作業期間缺乏安全意識，未有佩戴足夠的個人防護裝備，例如安全帶等。

汲取教訓

3. 為避免日後發生類似事故：

- (a) 航行值班高級船員在狹窄水道進行追越操作時，應遵守《避碰規則》規則第 9 條的要求，向被追越船鳴放適當聲號來表明意圖，且須獲被追越船同意讓其安全通過；
- (b) 所有船舶在整個航程中應遵守《國際海上人命安全公約》第 VI/5 條的規定，繫固好甲板上或甲板下存放的貨物，盡可能避免對船舶和船上人員造成損害或危險，以及因貨物墮海而蒙受損失；以及
- (c) 船舶管理公司應確保有效實施船上安全管理制度，加強船員培訓和提升安全意識，特別是在狹窄水道內安全通行、在船上進行安全綁紮和解綁活動，以及在工作期間使用足夠的個人防護裝備。

4. 船東、船舶經理人、船舶經營人、船長、高級船員和船員務須留意是次意外，從中汲取教訓。

海事處航運政策科

2023 年 11 月 16 日