

致：立法會秘書處

就 2017 年 7 月 21 日經濟發展事務委員會會議
「建議於大嶼山北面設立新主要航道」之意見

本人為香港領港會有限公司主席，根據法例所有總噸 3,000 以上的大型外輪經香港水域均需領港員帶領，就大嶼山北水道於過去十數年間發生過四次嚴重意外。

12/3/2002，2143，貨輪 M.V. Kota Hadiah 在馬灣西水域與另一艘挖泥船相撞而導致 8 人死亡。

23/8/2004，1318，貨輪 Peng Yang 在馬灣北因航道狹窄，閃避其他船隻而擱淺。

1/2/2007，0350，貨輪 MOL Advantage 在青山踏石角電力橋西因內河船胡亂航行而導致擱淺。

22/3/2008，貨輪 Yao Hai 與 Neftegaz-67 相撞，導致 18 人死亡。

據觀察每日經此水道之遠洋輪和內河船起碼有 400 多艘，海事處為着整體港口安全，有需要設立大嶼山北航道及在連接 3 條航道之水域禁止打漁，本會是為着船舶，港口及海上作業者安全考慮，支持海事處立法，而且該段水域亦是香港唯一深水水道往屯門踏石角電力碼頭，如該處有任何意外導致運煤船不能靠泊電力碼頭，屆時靠煤發電的電力發電站將會停止運作，而導致全港停電，對香港經濟損失至為鉅大。

在 2008 年發生之撞船意外，本會花上三千多萬訴訟費用，雖然最後勝訴，政府發還九成訟費，連同政府之檢控費用、沉船之打撈、賠償等，社會上損失亦超過億元。

而出事貨船 Yao Hai 上之兩位領航員雖然在上訴時被判予無罪，但初審時裁定有罪而被監禁三個多星期，對方 Neftegaz-67 烏克蘭籍船長因該處水域未立法為航道而沒有遵守航道法導致意外，法庭最終亦判定該

處水域為航道。FACC (para 165)，船長判刑三年多，如該處早已立法為航道，相信他會依照航道法航行，18名船員可免葬身該處水道。

雖然該水域自 2008 年至今未曾發生嚴重意外，但沒有涉及傷亡的險情亦時有發生，當局亦不應等待再有嚴重意外導致人命傷亡後才將其立法為航道。

香港領港會有限公司



李冠華 謹啓

2017 年 7 月 14 日