

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1259/16-17 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/EDEV

經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期：2017 年 4 月 24 日(星期一)
時 間：上午 10 時 45 分
地 點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：林健鋒議員, GBS, JP(主席)
楊岳橋議員(副主席)
涂謹申議員
黃國健議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
毛孟靜議員
何俊賢議員, BBS
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
梁繼昌議員
郭家麒議員
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
廖長江議員, SBS, JP
蔣麗芸議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
朱凱迪議員
吳永嘉議員, JP
周浩鼎議員
邵家輝議員
陳振英議員

陸頌雄議員
劉業強議員, MH, JP
譚文豪議員
姚松炎議員

缺席委員 : 黃定光議員, SBS, JP
李慧琼議員, SBS, JP
田北辰議員, BBS, JP
葛珮帆議員, JP
何君堯議員, JP

出席公職人員 : 議程第 IV 項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)5
林錦平女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)10
甄美玲女士

海事處副處長
王世發先生

議程第 V 項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)5
林錦平女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)10
甄美玲女士

海事處副處長
王世發先生

海事處助理處長(策劃及海事服務)
卓訓璘先生

海事處助理處長(港口管理)
黎志東先生

運輸及房屋局助理秘書長(運輸)10C
麥瑞禧先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)5
陳向紅女士

列席職員 : 助理法律顧問 4 (只就議程第 V 項列席)
盧志邦先生

高級議會秘書(4)5
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5
李佩君女士

議會事務助理(4)5
湯諺恆女士

文書事務助理(4)5
呂麗敏小姐

經辦人/部門

I. 確認通過會議紀要

(立法會 CB(4)859/ ——— 2017 年 2 月 27 日會
16-17 號文件 議的紀要)

2017 年 2 月 27 日會議的紀要獲確認通過。

II. 上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(4)761/ ——— 香港民航機師總會
16-17(01)號文件 於2017年3月27日就
政府當局建議成立
獨立的民航意外調
查機構提交的意見
書(只備英文本)

立法會 CB(4)762/ ——— 陳志全議員於
16-17(01)號文件 2017年3月28日就
退出事務委員會發出的
函件(只備中文本)

- 立法會 CB(4)767/ 16-17(01)號文件 —— 政府當局就2018年租契期滿的油站用地分批進行重新招標安排提交的資料文件
- 立法會 CB(4)766/ 16-17(01)號文件 —— 運輸及房屋局局長於2017年3月24日就"無人駕駛飛機系統的規管"的待議事項發出的函件(只備英文本)
- 立法會 CB(4)777/ 16-17(01)號文件 —— 陸頌雄議員於2017年3月28日就有關討論項目"車用燃油及家用石油氣價格的競爭情況"的事宜發出的函件(只備中文本)
- 立法會 CB(4)784/ 16-17(01)號文件 —— 政府當局就2015年3月至2017年2月主要石油產品進口及零售價格圖表提供的文件
- 立法會 CB(4)814/ 16-17(01)號文件 —— 羅冠聰議員於2017年4月5日就退出事務委員會發出的函件(只備中文本)
- 立法會 CB(4)845/ 16-17(01)號文件 —— 田北辰議員於2017年4月11日就建議討論新航空交通管理系統的最新發展發出的函件(只備中文本))

2. 委員察悉，自上次例會後，秘書處曾發出上述文件。

III. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)848/ —— 待議事項一覽表
16-17(01)號文件

立法會 CB(4)848/ —— 跟進行動一覽表)
16-17(02)號文件

3. 委員同意於 2017 年 5 月 22 日(星期一)上午 10 時 45 分舉行的下次例會上，討論以下事項：

(a) 修訂《商船(安全)條例》(第 369 章)的附屬法例，以落實《國際船舶載重線公約》及《國際海上人命安全公約》的最新規定；及

(b) 競爭事務委員會就車用燃油市場作出的研究。

IV. 建議重訂一個首長級常額職位以支援物流業發展

(立法會 CB(4)848/ —— 政府當局就為支援
16-17(03)號文件 物流及港口業的發展而重訂運輸及房屋局運輸科內一個運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)職位提交的文件)

政府當局作出簡介

4. 應主席之請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁵向事務委員會簡介政府當局的建議，將運輸及房屋局運輸科第五分科的一個運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)職位，由海事處助理處長常額職

位重訂為首長級丙級政務官常額職位，以支援本港物流及港口業的發展。她解釋，因應工作範圍擴大，為物流業的長遠發展需要制訂策略時，需要進行大量政策工作，有關當局於 2002 年 3 月開設一個首長級丙級政務官的編外職位，將海事處助理處長的職位，由一名首長級丙級政務官暫時填補。有關當局一直延續首長級丙級政務官的編外職位安排，而該職位目前的職銜為運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)10("首席助理秘書長(運輸)10")。海事處助理處長一職重訂為擬設的首長級丙級政務官職位後，會沿用首席助理秘書長(運輸)10 的職銜。此項建議的詳情載於立法會 CB(4)848/16-17(03)號文件。

討論

此項建議

5. 盧偉國議員詢問，首席助理秘書長(運輸)10 在監督海事處的內務管理時須履行甚麼職責。運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 回應時解釋，海事處負責該處的內部事宜(包括人力策劃及運作事宜)，而運輸及房屋局則負責政策事宜和落實有關海上安全及港口營運的立法建議。首席助理秘書長(運輸)10 會參與海事處的政策分析及措施制定的過程。
6. 陸頌雄議員察悉，首席助理秘書長(運輸)10 會負責落實立法建議，以實施海事法例，從而加強航行安全。他詢問一名政務官在海上運作上會否具備充足的經驗和知識，以執行此項職務。
7. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 表示，立法建議的制訂過程牽涉多個層面的工作，提供技術支援是其中之一。海事處負責提供技術意見，而運輸及房屋局則負責從政策角度審視技術建議，並擔當領導的角色，統籌不同階段的立法工作。
8. 周浩鼎議員表示，鑒於有關職位必須由一名具備所需的政務管理及推行經驗的政務官出任，因此支持此項建議。然而，他促請政府加強對

海事處的人力資源供應，並為該部門制訂長遠的人力計劃，以應對未來的人力需求及挑戰。

9. 吳永嘉議員表示支持此項建議，但他關注到海事處人手短缺的情況。尤其在此建議下當局須將一個海事處助理處長常額職位刪除，但在 2014 及 2016 年卻先後為海事處開設和保留了 3 個首長級編外職位。為此，他詢問當局為海事處擬備的長遠人力計劃為何，包括當局會否持續地保留該 3 個編外職位，以及在此項建議下，海事處編制內哪一個助理處長職位會被刪除。

10. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5解釋，擬重訂的海事處助理處職位屬運輸及房屋局編制內的職位，而上述的 3 個編外職位則屬海事處轄下的職位。海事處副處長補充，該 3 個編外職位於 2014 年開設，並保留至 2019 年，負責推展海事處的制度改革工作，以提升海上安全。

11. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5在回應陳振英議員問及首席助理秘書長(運輸)10 的職務時表示，文件只載列首席助理秘書長(運輸)10 的主要職責，所有政府官員均須執行上級因應情況所指派的職務。

物流及港口發展

12. 有見於轉口貨量佔香港貨運量相當的比重，周浩鼎議員詢問，首席助理秘書長(運輸)10 將會採取甚麼措施，以加強發展轉口貿易。

13. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，香港處理的轉口貨量一直大幅增加，其佔海運貨物總吞吐量的比重由 10 年前約三成增加至現時約六成。這有賴於香港港口有完善的服務網絡，班輪服務既頻密且覆蓋面廣。為提高葵青貨櫃碼頭的貨物裝卸量及效率，並促進物流業的持續發展，政府當局一直積極與相關部門合作，以期將 6 幅共約 18 公頃的港口後勤用地批予貨櫃碼頭使用。這正是首席助理秘書長(運輸)10 現時的工作重點。

14. 姚思榮議員表示，由於內地港口的營運成本較低，亦因鄰近貨源地而受益於較便捷的貨物運輸，所以與內地港口相比，香港港口處於較為不利的位置。然而，香港國際機場多年來一直是全球最繁忙的貨運機場，在航空服務方面建立了廣泛的連繫網絡。為此，他詢問首席助理秘書長(運輸)10 會如何善用香港的競爭優勢，以加強物流及港口發展，以及此官員會否參與有關本港棕地用途的討論，因為部分棕地正由物流作業所使用。

15. 主席認為，政府必須維持航班頻密且覆蓋面廣的班輪服務，並須就相關政策及立法事宜提供適時支援，以促進港口及物流業的持續發展。為把握大灣區建設帶來的商機，政府應加強軟件支援(例如簡化清關手續及提供較寬鬆的法律框架)，以吸引貨運公司使用香港港口。政府亦應撥出足夠的土地，以供儲存空置的貨櫃，好讓業界能向客戶提供適時並具效率的服務。

16. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，首席助理秘書長(運輸)10 會負責鞏固港口及物流業界的競爭優勢及整合海陸空交通網絡相關政策，以加強發展港口及物流業。首席助理秘書長(運輸)10 亦會研究可行的策略，以鼓勵物流業界採用電子物流，並會繼續密切注意在鄰近國家以至世界各地的物流發展，以及與相關政策局/部門合作，處理有關棕地的政府政策事宜。關於撥地事宜，政府當局已在屯門西預留約 10 公頃土地，用以興建現代物流設施，而首席助理秘書長(運輸)10 將會協助推展此項措施。

17. 陸頌雄議員詢問，供貨櫃碼頭使用的港口後勤用地及在屯門西預留作物流發展用途的兩幅用地的推出時間表為何。他亦詢問，政府將昂船洲公眾貨物裝卸區("昂船洲裝卸區")升級為現代貨櫃處理設施的計劃的進展情況。周浩鼎議員提出類似問題。

18. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，政府現正着手分階段推出 6 幅港口後勤用地，以期在 2017 年內可推出其中 3 幅。政府當局將於會後提供

進一步資料。至於位於屯門西的用地，政府現正積極就釋放屯門第 49 區用地進行前期預備工作，以期在 2018 年或之前取得城市規劃委員會的批准，從而於一至兩年內推出該幅用地作物流發展用途。而屯門第 38 區的物流用地則現正用作臨時填料庫，政府會繼續與相關部門商討盡快騰出該幅用地作現代物流用途。關於昂船洲裝卸區內一段 120 米長的海旁區，運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 表示，政府現正檢視有關土地上現有設施的安排，並預計在 2017 年或之前釋出有關土地，用以支援葵青貨櫃碼頭的運作。

(會後補註：政府當局的回應於 2017 年 5 月 25 日隨立法會 CB(4)1093/16-17(01)號文件送交委員。)

19. 易志明議員支持上述重訂職位的建議。他認為，乘着電子商務業務在內地的蓬勃發展帶動對冷鏈物流服務的需求，本港物流業尚有不少拓展空間。然而，他轉達業界對政制及內地事務局局長所作評論的深切關注。政制及內地事務局局長的評論暗示，香港應放棄港口服務，讓內地港口承接相關業務。易議員促請政制及內地事務局局長日後應先徵詢主要持份者(包括香港船東會、香港定期班輪協會及香港付貨人委員會)的意見，才作出相關言論。

20. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 表示，政府致力維持香港港口的活力。事實上，香港港口業是香港經濟的重要支柱，讓香港躋身國際貿易及物流樞紐之列。貿易及物流佔香港本地生產總值 22%，僱員人數佔就業總人數 20%。香港於 2017 年 4 月 15 日接待了可裝載超過 20 000 個 20 呎標準貨櫃單位的全球最大現役貨櫃輪進入香港港口。

21. 葉劉淑儀議員對政制及內地事務局局長所作的評論亦表關注。她認為，香港處理的貨量仍然龐大，特別是憑藉香港國際機場巨大的航空服務網絡，以及高效率而專業的物流服務，香港空運貨物的吞吐量位列全球之冠。鑒於港口及物流業的發展潛力，她支持此項建議。就此，她亦詢問，內地部

分港口對沿海運輸權限制的放寬對香港的影響為何。

22. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5解釋，政府當局已注意到，有些由中國船公司擁有的外國註冊船舶獲准在自由貿易區與其他內地港口之間運送貨物。政府認為放寬沿海運輸權規則或會對香港港口造成不良影響，故此已向內地當局反映本港對此事的關注。

23. 毛孟靜議員表示，鑒於就貨櫃吞吐量而言，香港港口已由巔峰時期滑落，並被區內的其他港口超越，她關注到香港港口及物流業能否持續發展。關注到港口及物流業在香港本地生產總值中佔相當比重，她質疑政府對此行業是否有承擔。她指出，內地放寬運輸規則會進一步削弱香港港口及物流業的競爭力。就此，她促請政府制訂長遠政策，並加大力度促進該等行業的持續發展。

24. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5解釋，香港自 1990 年代起已成為全球最繁忙的貨櫃港。然而，隨着內地港口崛起及可處理大量源自當地的直接貨運，香港港口在最近 10 年已被其他亞洲港口超越，以致香港港口的排名已跌至第五位。儘管如此，港口及物流業在香港所擔當的角色仍然相當吃重，並能為客戶提供高效率的服務。為促進港口及物流業的發展，政府除提供 6 幅供貨櫃碼頭使用的港口後勤用地外，亦已在葵青貨櫃碼頭進行疏浚工程，把進港航道的航行水深由 15 米挖深至 17 米，讓特大貨櫃輪可不受潮汐影響進出貨櫃碼頭。政府亦正研究其他方法以善用土地資源，例如以多層式大廈的方式興建港口後勤及物流設施。

25. 陳振英議員察悉，政府正計劃在香港建立作為單一資訊科技平台的貿易單一窗口，以跟隨國際主流發展，並維持香港在貿易方面的競爭力及物流樞紐的地位。他詢問，首席助理秘書長(運輸)10 會否負責協助中小型企業("中小企")解決實施貿易單一窗口時所引起的問題。

26. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 表示，商務及經濟發展局將會負責推展貿易單一窗口計劃，以支援中小企適應有關轉變。至於物流業界在實施貿易單一窗口時遇到困難，運輸及房屋局會聯同商務及經濟發展局統籌有關支援業界的工作。

27. 盧偉國議員認為，運輸及房屋局在考慮不同政策事宜(例如有關棕地的安排)時，應與其他政策局進行協調。運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 回應時表示，現時有多項與港口及物流業有關的跨局事宜，需要運輸及房屋局與其他政策局進行協調，以尋求解決辦法。除棕地的安排外，運輸及房屋局亦與保安局緊密合作，處理與航空交通安全及貨物清關工作有關的事宜。就此，以首長級丙級政務官填補海事處助理處長一職，以接掌相關的聯絡工作，是較恰當的做法。

總結

28. 主席總結時表示，事務委員會普遍支持此項建議。他亦請政府當局察悉委員對相關事宜的意見。

V. 修訂《船舶及港口管制規例》(第313A章)及《商船(本地船隻)(一般)規例》(第548F章)

(立法會 CB(4)848/ 16-17(04)號文件 — 政府當局就修訂《船舶及港口管制規例》(第313A章)及《商船(本地船隻)(一般)規例》(第548F章)以規管海上交通提交的文件

立法會 CB(4)906/ 16-17(01)號文件 — 何俊賢議員於2017年4月21日就"修訂《船舶及港口管制規例》(第313A章)及《商船(本地船隻)(一般)規例》(第548F章)"的來函(只備中文本)

政府當局作出簡介

29. 應主席之請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁵ 借助電腦投影片，向事務委員會簡介透過修訂《船舶及港口管制規例》(第 313A 章)及《商船(本地船隻)(一般)規例》(第 548F 章)，實施多項規管海上交通的措施。該等措施包括(a)改善船隻航行監察服務、(b)設立新主要航道、(c)對駛經港珠澳大橋兩條連接路下方的船隻施加限制，以及(d)修訂香港國際機場進口航道區的界線。簡介的詳情載於立法會 CB(4)848/16-17(04)號文件。

(會後補註:政府當局提供的電腦投影片簡介資料已於 2017 年 4 月 24 日隨立法會 CB(4)905/16-17(01)號文件送交委員。)

討論

精簡船隻航行監察服務報告程序

30. 陸頌雄議員詢問，航行監察服務報告程序的詳情為何，以及在該程序中所使用哪些系統，特別是經精簡的程序會否對海上安全有任何影響，以及是否符合國際要求。

31. 海事處助理處長(港口管理)解釋，船隻須在不同的航行階段(包括移動前或開出前、移動準備就緒或開出準備就緒時，以及移動船隻在航或開出船隻在航時)向海事處船隻航行監察中心作出報告，報告內容涵蓋船隻的名稱、位置及目的地等資料。船隻亦須在駛經召集站時作出無線電報告。隨着導航科技的進步，指定船隻須裝設船舶自動識別系統，把船隻的名稱、位置、航向及航速等關鍵性的航行資料自動發給船隻航行監察中心。因此，現行的報告程序再無必要。為提高船隻航行監察服務的效率，政府建議把先前各項報告綜合為一份移動/開出報告，並取消 7 個召集站。有關安排不會影響海上安全。

設立新主要航道

政府當局

32. 劉業強議員察悉，根據政府在香港水域設立新主要航道的建議，在擬議下棚航道與現有的馬灣航道和汲水門航道的交匯處/交接處內禁止捕魚活動。他關注到此項禁止規定對捕魚業界的影響。至今，捕魚業界已因各項海事工程而喪失部分捕魚區。就此，他要求政府當局提供資料，說明上述交匯/交接處內禁止捕魚活動的建議，以及因應該建議而令有關水域內的捕魚場地減少，對漁民的生計有何影響，並提供相關損失/影響的量化資料。他亦詢問，有關捕魚業界提出在該片水域實施分道航行制，讓他們在分隔區進行捕魚活動的建議的可行性。

33. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，駛經香港主要航道的船隻均須遵循一套由國際海事組織頒布的規則，包括航行時須盡量靠近航道的右邊，以及在超越其他船隻時須依循特定程序。由於珠江三角洲內的鄰近港口發展迅速，北大嶼山一帶水域的海上交通日益繁忙，政府當局認為有需要設立擬議航道，規管海上交通及加強保障該片水域的使用者。鑒於地理限制和海上交通繁忙的情況，當局須禁止該交匯處內的捕魚活動，以確保航行安全。

34. 海事處助理處長(港口管理)補充，根據國際水上交通基礎設施協會頒布的指引，雙向航道的水道寬度須不少於 600 米。該片水域的水道寬度不足以設立分道航行制。因此，在該片水域闢設分隔區作捕魚活動並不可行。

35. 何俊賢議員反對設立新主要航道的建議，因為在該建議下，擬議航道的東端將會禁止捕魚活動。他認為政府當局在制訂該建議時，未有充分顧及捕魚業界的利益，特別是當局在提出該建議前，未有評估捕魚業界所受到的影響。他認為，政府當局對安全問題的關注，不能充當漁民生計蒙受嚴重不利影響的理由。對於政府聲稱會顧及捕魚業界的利益，但為了推展本港各項發展項目，卻令香港水域的捕魚區日漸縮減，他表示不滿。他認為，政府應為捕魚業界制訂長遠發展計劃及措施，刻不容緩。

36. 海事處助理處長(港口管理)解釋，北大嶼山一帶水域的海上交通日趨頻繁，據海事處的研究，該處一帶水域平均每日的水上交通，在 2009 年為約 100 船次，在 2016 年增加至逾 300 船次，到了 2017 年達 400 船次。上述數字的上升趨勢，反映安全問題逼在眉睫，政府當局在處理這些問題上，責無旁貸，而且該處一帶水域於 2002 及 2008 年發生兩宗嚴重海事意外，分別導致 8 人及 18 人傷亡。最近，一艘小船在該處一帶水域因遇上大型船隻駛經而翻沉，遇險船隻的一些漁民獲海事處巡邏船拯救。由此可見，該片水域的安全措施須予加強。

37. 姚思榮議員詢問，在擬議航道一帶水域曾發生多少宗意外，以及一旦在新主要航道發生海事意外，政府當局將會採取甚麼應變措施。

38. 海事處助理處長(港口管理)表示，北大嶼山鄰近水域在過去 10 年曾發生 348 宗意外，即每年約 35 宗。當海事意外發生時，有關船隻可借助甚高頻無線電系統向海事處求救。船隻航行監察中心的操作人員亦可借助自動識別系統發現意外發生，並立即採取拯救行動。海事處會視乎情況應對緊急事故，並透過現場的海事處巡邏船規管海上交通。

39. 何俊賢議員對政府當局的解釋仍不表信服，並促請政府當局研究其他替代方案，而非推展該項影響漁民生計的建議。運輸及房屋局副秘書長(運輸)5回應時表示，海事處已考慮其他替代方案。基於地理限制及航行安全方面的考慮，政府當局認為有必要禁止上述交匯處內的捕魚活動。因應何俊賢議員的進一步查詢，運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，政府當局打算在 2017 年 10 月把有關的法例修訂提交立法會，進行先訂立後審議的程序。

40. 姚思榮議員詢問，在該建議下為高速船所作的交通安排為何。他表示，在附近一帶水域的高速船需轉移在新主要航道範圍以外的水域航行，以理順海上交通及提升海上安全。易志明議員促請政府當局就此事作出適當安排。

41. 海事處助理處長(港口管理)表示，高速船是根據營運許可證指明的航線在香港經營。海事處會與相關營運商進行磋商，探討如何對航線作出適當調整，以避免高速船航線與新主要航道重疊。

42. 易志明議員詢問，在大小磨刀海岸公園與香港國際機場第三條跑道之間開闢一條緊急航道是否可行，以便在緊急情況時，為行走於香港與珠江三角洲之間的高速船或其他船隻提供另一條通道。政府當局承諾研究此項建議的可行性，但須顧及地理限制。

(會後補註：政府當局的回應於2017年5月25日隨立法會CB(4)1093/16-17(01)號文件送交委員。)

43. 易志明議員亦詢問，香港水域的中華白海豚數目有否因其遷移棲息地而減少。若情況如此，他建議可放寬於海天客運碼頭與澳門/珠海之間行走的高速船的航速限制。海事處助理處長(港口管理)解釋，由香港機場管理局("機管局")負責推展的三跑道系統項目的環境許可證訂明該船速限制。政府當局會將此項建議轉交機管局跟進。

(會後補註：政府當局的回應於2017年5月25日隨立法會CB(4)1093/16-17(01)號文件送交委員。)

對駛經港珠澳大橋兩條連接路下方的船隻施加限制

44. 郭家麒議員關注到，該建議對在屯門至赤鱗角連接路一帶水域進行的水上活動有否任何影響。

45. 海事處助理處長(策劃及海事服務)解釋，該建議旨在為駛經屯門至赤鱗角連接路南面連接路下方的船隻設立 3 組限制區域，高度限制分別為 21、12 及 6 米，以方便不同體積的船隻通過。該建議不會影響該處一帶水域的水上活動安排。

46. 譚文豪議員察悉，倘立法會批准，政府計劃推展東涌東發展計劃所需的填海工程。他關注到，上述填海工程對船隻的擬議安排有何影響，特別是填海範圍可能覆蓋屯門至赤鱸角連接路鄰近的一大片水域及多條航道。他亦詢問，現時使用該片水域的船隻數目，以及政府當局有否評估上述填海工程對該片水域的海上交通有何影響。

47. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，該建議旨在確保船隻安全駛經屯門至赤鱸角連接路南面連接路下方航道，儘管屯門至赤鱸角連接路一帶的海上交通並不繁忙。該建議不會影響立法會現正審議的東涌東發展計劃。海事處助理處長(策劃及海事服務)補充，上述填海工程不會對海上交通造成重大影響，因為該片水域的航道高度限制為 21 米，足以讓現有船隻駛經該處。

48. 盧偉國議員表示，鑒於 2015 年 10 月及 2016 年 2 月 3 日先後發生汲水門橋及港珠澳大橋橋薐遭船隻碰撞事故，他關注到海事處有何安全管理措施，防止船隻撞橋事故發生。他詢問，政府當局採取了甚麼防撞措施及監察系統，防止港珠澳大橋發生船隻撞橋事故。

49. 海事處助理處長(港口管理)表示，政府當局已採取安全措施，預防船隻撞橋事故發生。舉例而言，凡裝有吊桿長度超逾 37 米的本地非自航鋼薐，一律禁止駛經汲水門橋下方的航道，並須將薐船上吊桿頂端髹上紅白兩色，以作識別。這可助巡邏船上的人員識別此類船隻，防止它們進入限制區域。運輸及房屋局副秘書長(運輸)5補充，路政署設計港珠澳大橋時，已使用防船撞保護系統，以減少大橋在碰撞時所受的撞擊力，並實施若干監察措施。她會與路政署協調聯繫，以便在會議後提供這方面的進一步資料。

(會後補註：政府當局的回應於2017年5月25日隨立法會CB(4)1093/16-17(01)號文件送交委員。)

50. 主席質疑橋樑的保護物料在抵禦船隻的撞擊力方面，能否全面保護橋樑的安全，以及當局所採取的安全防禦措施是否足夠。鑒於此類事故可危及船上乘客及橋樑使用者的安全，他促請海事處加強保護措施，例如安裝船舶高度測試警報器。

51. 海事處助理處長(港口管理)回應時表示，海事處已計劃應用船舶桅桿高度偵測系統，以偵測船舶桅桿高度。然而，該系統所使用的技術仍未成熟，誤差率甚高，因此船舶桅桿高度偵測系統的偵測結果僅作為參考指標。現時，香港的高架橋豎設不同顏色的標誌，以供辨識其高度限制。海事處亦會進行教育工作及發出海事處佈告，通知業界有關港珠澳大橋的相關安排。

52. 易志明議員認為，船舶桅桿高度偵測系統有助避免船隻撞橋事故發生，尤其用作覆核駛經青馬大橋的遠洋船隻的高度。

修訂香港國際機場進口航道區的界線

53. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5 回應盧偉國議員的查詢時表示，海事處已就三跑道系統的建造工程與機管局保持緊密聯繫。政府當局在考慮 8 個香港國際機場進口航道區的界線的修訂建議時，已把三跑道系統項目在施工期間及竣工後所帶來的影響納入考慮之列。

總結

54. 主席總結時表示，大部分委員普遍支持政府當局各項規管海上交通的建議，但有數名委員對政府當局設立新主要航道的建議有保留。他請政府當局處理委員就相關事宜提出的關注。

VI. 其他事宜

55. 議事完畢，會議於下午 12 時 35 分結果。

立法會秘書處

議會事務部 4

2017 年 6 月 21 日