

政府總部
運輸及房屋局

運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch

East Wing, Central Government Offices, 2
Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.

來函檔號 Your Ref.

香港中區立法會道 1 號
立法會大樓
立法會秘書處
議會事務部 4
陳向紅女士

陳女士：

經濟發展事務委員會

2017 年 4 月 24 日會議跟進事項

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)

就何俊賢議員於 2017 年 4 月 21 日的來信，以及議員於 2017 年 4 月 24 日事務委員會上對大嶼山北面設立主要航道及禁止捕魚區所提出的意見，我們的回應如下（上述會議的其他建議已於 5 月 25 日回覆）。

於大嶼山北面設立主要航道的需要

隨著珠江三角洲內鄰近港口的發展，大嶼山北面一帶水域的海上交通量在過去十年大幅增長。根據海事處記錄，由 2007 至 2016 的 10 年間，於大嶼山北面和龍鼓水道之間水域內發生的船隻事故共 348 宗，即平均每年約 35 宗。在 2008 年更發生了涉及拖船和散裝船的嚴重海上事故，造成 18 人死亡。為更妥善管制海上交通及確保航行安全，在大嶼山北面設立主要航道有實在必要。

替代方案

在研究如何有效地管制大嶼山北面的海上交通時，海事處深入考慮漁業界所提出的各個替代方案，然而，有關建議並不可行，原因如下：

- (a) 設置分道航行制，容許漁船在兩條相反方向的航道中間的分隔帶作業

分道航行制旨在透過設置單向航行航道，及於兩條相反方向的航道中間設立分隔帶來管制海上交通。由於大嶼山北面（特別是內河碼頭南面）的水域寬度不足以同時讓兩艘吃水較深的船隻往相反方向行駛並設置分隔帶，因此有關建議並不可行。

- (b) 禁止遠洋船隻或內河船使用大嶼山北面水域

建議設立的主要航道位於船隻行走於香港與珠江三角洲之間的主要通道上。現時每天有多達400艘船隻駛經大嶼山北面。禁止這些船隻於大嶼山北面航行會嚴重影響香港港口的運作。

- (c) 限制船隻於航道上的航速

建立主要航道的目的是確保海上的交通有序。限制航行速度並不能夠防止大型船隻與漁船碰撞。再者，大型船舶須保持一定的航行速度，才能在主要航道發生事故時採取適當行動。限制船隻航速不能增加航行安全。

- (d) 分時段讓漁民於建議的主要航道上捕魚

香港港口全年24小時運作，而大嶼山北面航道的交通大部分時間亦十分繁忙。我們不可能在不影響海上安全的情況下指定特別時段讓漁民在主要航道上捕魚。此外，如禁止其他船隻駛經有關的主要航道，會令交通嚴重擠塞。港口運作亦會受到影響。

對漁業的影響

於主要航道禁止捕魚是基於安全考慮。鑑於主要航道沒有實體的界線，我們難以評估建議對該區漁業產量的影響。考慮到擬設的主要航道和禁止捕魚區的交通狀況較為繁忙，實有需要在該等區域禁止捕魚，以提升海上安全。

如有任何疑問，請隨時撥電 3509 8162 與本人聯絡。謝謝。

運輸及房屋局局長

(甄美玲



代行)

2017 年 7 月 18 日