

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)297/17-18 號文件

檔號：CB4/SS/3/17

2017 年 12 月 1 日內務委員會會議文件

修訂法例以改善船隻航行監察服務及 規管海上交通的小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報修訂法例以改善船隻航行監察服務及規管海上交通的小組委員會("小組委員會")的商議工作。

背景

第 171 號法律公告及第 178 號法律公告

2. 海事處船隻航行監察中心("航監中心")透過船隻航行監察服務系統，協調船隻動向和在有需要時為船隻導航及提供協助。目前，《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)規定，遠洋船隻、總噸位超過 300 噸的內河船，以及危險品運輸船等指定本地船隻，在駛經召集站或跨越甚高頻區段時，均須以指定的甚高頻頻道，向航監中心報告動向。

3. 鑒於香港水域的交通日漸繁忙，海事處於 2013 年委託顧問就香港船隻航行監察服務進行研究。研究發現，涵蓋本港水域的現有 3 個甚高頻區段¹，用量幾近飽和，尤其在繁忙時段及颱風襲港期間，航監中心與船隻之間的通訊最為頻密時。因此，政府當局認為必須增加甚高頻區段，讓船隻與航監中心的通訊更快捷有效。除此之外，隨着導航科技進步，船隻再無必要重複報告行蹤。政府當局遂建議精簡船隻向航監中心的報告程序。

¹ 現時的 3 個甚高頻區段為東進口航道區段、西進口航道區段及海港區段。

4. 第 171 號法律公告由行政長官會同行政會議根據《船舶及港口管制條例》(第 313 章)第 80 條訂立，以修訂第 313A 章，主要目的如下：

- (a) 增設大嶼山南甚高頻區段及海港東甚高頻區段，將甚高頻區段的數目由 3 個增加至 5 個；
- (b) 因應上述甚高頻區段的界線調整，將設於香港水域的召集站的數目由 28 個調整至 15 個；及
- (c) 廢除若干現行報告要求(如作出開出前報告及開出船隻在航報告的要求)，以精簡向航監中心報告的程序。

5. 第 178 號法律公告由運輸及房屋局局長("運房局局長")根據《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)第 89 條訂立，以修訂第 548F 章，為本地船隻引入與第 171 號法律公告所訂明者類似的報告程序。

6. 第 171 號法律公告及第 178 號法律公告將自 2018 年 3 月 1 日起實施。

第 179 號法律公告及第 180 號法律公告

7. 為確保航行安全，海事處會於交通繁忙的水域設立主要航道以管制船舶動向。駛經主要航道的船舶均須遵循一套由國際海事組織訂定的規則以防止碰撞²，規則包括航行時須盡量靠近航道的右邊，以及在超越其他船舶時須依循特定程序。鑒於海上交通繁忙，所有主要航道均禁止捕魚。本港水域現時有 10 條主要航道。這些航道的界線載列於第 313A 章，並會根據海上交通的最新模式及流量不時修訂。

8. 隨着珠江三角洲("珠三角")鄰近港口的發展，大嶼山北面一帶水域的海上交通日漸繁忙。政府當局認為必須在該處設立主要航道，以管制船舶動向。

² 該套專為主要航道而設的航行規則沿用《1972 年國際海上避碰規則》的條文。

9. 第 179 號法律公告及第 180 號法律公告分別由運房局局長根據第 548 章第 89 條及由海事處處長根據第 313A 章第 72(1) 條訂立，該兩項附屬法例關乎香港水域內主要航道的排列。

10. 第 180 號法律公告修訂第 313A 章，藉以：

(a) 訂定位於大嶼山北面的 3 條新主要航道(即龍鼓航道、青山航道及下棚航道)的界線；

(b) 重新排列在維多利亞海港西部的 4 條現行主要航道(即南航道、青洲北航道、北航道及中航道)的界線；及

(c) 訂定新禁止捕魚區的界線，而該禁止捕魚區是連接馬灣航道、汲水門航道及下棚航道。

11. 第 180 號法律公告亦對船隻受航速限制的水域("航速限制區")的界線及對經重新排列的主要航道毗鄰的碇泊處的界線作出相應調整。

12. 第 179 號法律公告修訂第 548F 章，主要是調整本地船隻不同航速限制區的界線，使之與藉第 180 號法律公告重新排列的主要航道的界線一致。

13. 第 179 號法律公告及第 180 號法律公告將自 2018 年 2 月 1 日起實施。

小組委員會

14. 在 2017 年 10 月 27 日的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會研究該 4 項附屬法例。小組委員會的委員名單載於**附錄**。

15. 小組委員會由易志明議員出任主席，於 2017 年 11 月 7 日舉行了一次會議，與政府當局審議該等附屬法例。為確保有充裕時間讓政府當局按照委員於會議上提出的要求提供補充資料，以及讓小組委員會擬備向內務委員會提交的報告，主席曾作出預告，擬於 2017 年 11 月 22 日的立法會會議上動議決議案，延展審議期至 2017 年 12 月 13 日。由於立法會未能在 2017 年 11 月 22 日的會議上處理該擬議決議案，該等附屬法例的審議期已於該立法會會議後屆滿。

16. 小組委員會接獲兩名市民提交的聯署意見書，當中就設立新主要航道的建議表達關注。政府當局對意見書的回應已於 2017 年 11 月 23 日隨立法會 CB(4)279/17-18(01)號文件送交委員。

小組委員會的商議工作

17. 委員普遍支持有關改善船隻航行監察服務及提升海上安全的 4 項附屬法例。然而，一名委員尤其關注到，根據第 180 號法律公告設立新主要航道及新禁止捕魚區的建議會令捕魚場地減少，影響漁民生計。小組委員會的主要商議工作載於下文各段。

對漁業界的影響

18. 何俊賢議員對於根據第 180 號法律公告設立新主要航道及新禁止捕魚區持強烈意見。他指出，香港水域內的捕魚區因推展各項本地發展項目而日漸縮減，而現時的建議會使情況進一步惡化。何議員認為，為提高本地漁業的可持續性，政府當局應探討以其他替代方案維持航行安全。為方便委員了解該建議整體上對漁業界的影響，小組委員會要求政府當局提供地圖，顯示本港水域內仍可進行捕魚活動的區域。所要求的資料已於 2017 年 11 月 22 日隨立法會 CB(4)259/17-18(01)號文件送交小組委員會傳閱。

19. 政府當局解釋，鑒於香港的地理環境限制，以及大嶼山北面一帶水域的海上交通繁忙，設立擬議的主要航道和在有關交匯處內禁止捕魚活動實屬必要，以便更妥善管制海上交通和確保該區域的航行安全。政府當局指出，在禁區以外水域仍可進行捕魚活動。海事處已詳細考慮漁業界提出的擬議方案，當中包括：(i) 於大嶼山南面而非北面設立新主要航道；(ii) 限制船隻於擬議主要航道上的航速；(iii) 分時段讓大型船隻使用擬議的主要航道；及(iv) 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。然而，政府當局認為該等方案不可行，理由如下：

- (a) 大嶼山南面的水域深度不足以讓大型船舶駛過，大嶼山北面是香港西面水域中唯一能容納往返珠三角的貨櫃船隻的通道；

- (b) 限制船隻於擬議主要航道上的航速不但會影響海上交通動向，亦會對大型船舶構成安全風險，因為大型船舶須保持一定的航行速度，才能對潛在事故作出適當行動；
- (c) 香港港口全年 24 小時運作，如限制大型船舶使用主要航道的時間，會嚴重影響香港港口的運作。鑒於香港港口在經濟上的重要性，該措施亦會對香港的經濟發展產生不良的影響；及
- (d) 大嶼山北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。

20. 何俊賢議員對政府當局的解釋並不信服。他不滿政府當局對影響漁業的多個發展項目缺乏通盤規劃。小組委員會普遍同意，政府當局應制訂跨局政策和措施，以確保香港漁業得以持續發展。

21. 政府當局表示，為推動漁業的可持續發展及向業界提供支援，政府成立了漁業持續發展基金，協助本地漁民轉型至可持續或高增值的作業模式，以提高整個漁業的競爭力及應付新挑戰。此外，香港機場管理局亦成立了漁業提升基金，資助在機場附近、香港西面水域，以及更遠的珠江河口提升漁業資源的項目。漁業界可按需要申請資金。海事處會繼續與漁業界保持經常聯繫，並為他們提供所需協助。

22. 為表示反對設立新主要航道及禁止捕魚區，何俊賢議員退出小組委員會，並在會議中退席。

劃分甚高頻區段的界線

23. 就第 171 號法律公告下增加香港水域的甚高頻區段數目的立法建議，譚文豪議員詢問，是否有必要在法律中訂明劃分該等甚高頻區段的界線。他認為此安排欠缺彈性，因為每次更新劃界時均須進行立法程序。為使作出技術修訂時更具彈性，他建議以行政方法而非透過立法程序劃分與公布甚高頻區段界線。

24. 政府當局解釋，在法律中詳列甚高頻區段界線的細節，是香港的一貫做法。根據國際海事組織的指引，港口當局須為船隻航行監察服務的運作立法。但有關指引並沒有訂明劃分與公布甚高頻區段界線的方法。港口當局可自行決定透過何種途

徑劃分甚高頻區段界線，以及將之告知持份者和公眾。現時，日本、新加坡與加拿大的港口當局皆透過各自的法律工具劃分與公布甚高頻區段界線。關於譚文豪議員提出以行政方法劃分與公布甚高頻區段界線，政府當局會在日後的法例修訂工作中充分考慮該建議。

25. 關於委員對新增的甚高頻區段的安全問題所提出的關注，海事處確認，附屬法例指明的甚高頻頻道已經過日間及夜間測試。

船隻向航監中心報告的程序

26. 關於精簡船隻向航監中心報告的程序的立法建議，委員詢問，精簡有關程序的安排是否因應國際海事組織的要求而作出，以及該安排是否與鄰近港口當局採用的相關安排一致。政府當局解釋，國際海事組織只在相關公約中就港口當局須提供船隻航行監察服務和船隻須作出航行報告載列概括規定，而個別港口當局則根據當地情況制訂有關的詳細程序。在香港，鑒於海上交通日趨繁忙，海事處於 2013 年委託顧問進行研究，以期改善船隻航行監察服務，現時的建議是根據該項研究的結果而制訂。

草擬事宜

27. 小組委員會察悉，第 180 號法律公告的英文文本用詞不一致，經修訂的第 313A 章在使用 "straight line" 一詞的同時，第 313A 章的部分其他條文仍保留 "straightlines" 及 "straightline" 等詞。政府當局解釋，這並不影響有關條文的涵義和清晰程度，當局會藉日後修訂法例的機會，解決上述用詞不一致的問題。

建議

28. 小組委員會已完成第 171 號法律公告及第 178 號法律公告至第 180 號法律公告的審議工作。小組委員會大致上支持該 4 項附屬法例。

徵詢意見

29. 謹請議員察悉小組委員會的商議工作。

立法會秘書處
議會事務部 4
2017 年 11 月 29 日

修訂法例以改善船隻航行監察服務及
規管海上交通的小組委員會

委員名單*

主席 易志明議員, SBS, JP

委員 姚思榮議員, BBS
盧偉國議員, SBS, MH, JP
尹兆堅議員
陸頌雄議員
譚文豪議員

(合共：6名委員)

秘書 陳向紅女士

法律顧問 譚淑芳女士

* 委員名單的變更載於**附錄的附件**。

修訂法例以改善船隻航行監察服務及
規管海上交通的小組委員會

委員名單的變更

委員	相關日期
何俊賢議員, BBS	至 2017 年 11 月 7 日