

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)158/17-18(05)號文件

檔號：CB4/SS/3/17

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

背景資料簡介

目的

本文件旨在提供有關《2017 年船舶及港口管制(修訂)(第 2 號)規例》、《2017 年商船(本地船隻)(一般)(修訂)(第 2 號)規例》、《2017 年商船(本地船隻)(一般)(修訂)(第 3 號)規例》及《2017 年船舶及港口管制規例(修訂附表)公告》(第 171、178、179 及 180 號法律公告)的法例修訂，以改善船隻航行監察服務及規管海上交通的背景資料，並綜述經濟發展事務委員會("事務委員會")委員對該議題提出的主要意見及關注。

該等附屬法例

第 171 號法律公告及第 178 號法律公告

2. 據政府當局表示，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，海事處在 2013 年為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，必須

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。

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。

4. 第 171 號法律公告是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 號法律公告是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. 隨著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，因此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 號法律公告分別是由運輸及房屋局局長根據第 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。

以往的討論

14. 在事務委員會 2017 年 4 月 24 日的會議上，政府當局就有關改善船隻航行監察服務及設立三段相連的新主要航道(每段各有不同名稱，分別是龍鼓航道、青山航道和下棚航道，以便通訊時更清晰)的建議，徵詢事務委員會的意見。

15. 委員普遍支持有關提升海上安全的立法建議。然而，部分委員尤其關注有關設立新主要航道及新禁止捕魚區的建議對漁民生計的影響。其後，事務委員會於 2017 年 7 月 21 日舉行公聽會，聽取海運業界及漁業界對有關設立新主要航道的建議的意見。海運業界關注到現時該區海面船隻往來頻繁的情況，

並盼望早日落實有關建議，以確保航行安全。然而，漁業界則關注到捕魚場地減少會影響漁民生計。

16. 委員在 2017 年 7 月 21 日的會議上討論了漁業界提出的各項替代方案。漁業界的替代方案包括設置分道航行制，容許漁船在兩條相反方向的航道中間的分隔帶作業；於大嶼山南面而非北面設立新主要航道；分時段讓大型船隻使用擬議主要航道；及限制船隻於擬議航道上的航速。

17. 政府當局表示，當局已詳細考慮漁業界提出的替代方案。然而，當局發現，基於各種理由，該等建議並不可行。有關理由包括：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；大嶼山南面的水深不足以讓大型船舶駛過；在香港港口 24 小時運作的情況下，若大型船舶只獲准在指定時段使用擬議的主要航道，這會對香港的經濟發展造成不良影響；由於大型船隻須保持一定的航行速度，才能在發生事故時採取適當行動，因此限制船隻於擬議主要航道上的航速會構成安全風險。政府當局重申，由於擬議主要航道的交通較為繁忙，加上建議的新禁止捕魚區水流強大，禁止在有關水域捕魚實屬必要，以確保在該區航行的所有船隻(包括漁船)的航行安全。

18. 儘管政府當局作出上述解釋，委員促請當局對於該次會議提出的建議加以研究，包括重整海上交通的方向，把海上交通由大嶼山北面分流到大嶼山南面，務求將有關建議對漁業界的影響盡量減至最低。

19. 政府當局其後藉立法會 CB(4)1577/16-17(01)號文件向事務委員會表示，海事處對有關重整海上交通方向的擬議替代方案加以研究後，發現大嶼山南面的水深不足以讓大型船舶駛過，以致大嶼山北面是香港西面水域中唯一能容納往返珠三角的船隻的通道。為安全起見，必須禁止在擬議航道內的捕魚活動。

20. 政府當局亦表示，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。

最新發展

21. 在 2017 年 10 月 27 日舉行的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會，研究第 171 號法律公告及第 178 號至第 180 號法律公告。

立法會秘書處
議會事務部4
2017年11月6日

相關文件一覽表

文件來源	會議日期／ 發出日期	文件
經濟發展事務委員會	2017 年 4 月 24 日 (議程第 V 項)	政府當局文件 跟進文件 會議紀要
	2017 年 7 月 21 日 (議程第 IV 項)	政府當局文件 跟進文件 會議紀要
運輸及房屋局	2017 年 10 月	關於第 171 號及第 178 號法律公告的立法會參考資料摘要 關於第 179 號及第 180 號法律公告的立法會參考資料摘要
立法會秘書處	2017 年 10 月 27 日	法律事務部報告