

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.

Tel.: (852) 3509 8162

Fax: (852) 2523 0030

香港中環
遮打道 10 號
太子大廈 16-19 字樓
孖士打律師行



執事先生：

在大鵬灣實施強制領港

貴行於 2018 年 9 月 17 日就題述事宜致運輸及房屋局局長的信件收悉。

諮詢立法會經濟發展事務委員會

我們於 2018 年 6 月 25 日就修訂《領港條例》(第 84 章)(《條例》)及《領港(費用)令》(第 84D 章)的建議諮詢立法會經濟發展事務委員會(見立法會 CB(4)1252/17-18(03)號文件)。在會議上，委員認同政府在法律上有責任在大鵬灣實施強制領港。我們亦向委員解釋大鵬灣的海上交通日趨繁忙，基於安全理由，我們有需要在該區實施強制領港。會上委員支持我們推展有關立法工作的建議。

法例規定

《條例》及其附屬法例規定，所有總噸位為 3 000 噸或以上的訪港船舶、總噸位為 1 000 噸或以上的運載危險品船舶，以及任何噸位的氣體運輸船舶在香港水域內(包括大鵬灣)航行時均須由持有執照的領港員為其領港。換

言之，在大鵬灣實施強制領港為法例的要求，目的是要確保訪港船舶和本地船隻在香港水域的航行安全。

海事處轄下的領港事務諮詢委員會當時有見於大鵬灣的海上交通流量較香港水域其他地區的為低，而且大鵬灣的位置較偏遠，遂於 1998 年決定豁免駛經大鵬灣的船隻相關的領港規定，然而，該 1998 年所作的決定其後被發現缺乏法律依據。我們的法律意見確定，《條例》並無條文賦予政府權力豁免香港水域的任何範圍遵行此項規定。鑑於上述法律意見，我們須按現行法例規定恢復在大鵬灣實施強制領港。為此，我們建議在大鵬灣設立三個領港員登船區，並為在區內提供的領港服務釐定領港費。

海上安全

大鵬灣的航行風險

來信表示，「大鵬灣開闊的水域提供一個優良的天然海運環境，整體條件有利航行」，而且「海上交通安排並不複雜」。對此，我們不表贊同。就大鵬灣的海上交通情況而言，須注意的是遠洋船隻的架次由 1998 年的平均每天 17 架次增加至 2017 年的平均每天 36 架次，增幅超逾 100%。事實上，正如來信中正確指出，駛經大鵬灣的船隻的體積越來越大，區內的航行風險亦隨之增加。舉例而言，在 1998 年，駛經大鵬灣的貨櫃船的最大容量以總噸位計約為 92 000 噸，或以貨櫃容量計約為 8 000 個二十呎標準貨櫃單位；而在 2016 年，駛經大鵬灣的貨櫃船的最大容量以總噸位計約為 196 000 噸，或以貨櫃容量計約為 20 000 個二十呎標準貨櫃單位。這清楚顯示駛經大鵬灣水域的船隻的體積在過去 18 年大幅增加。我們預料未來全球航運業使用體積更龐大的大型船隻將越趨普遍。此外，大鵬灣附近深圳東部的三個液化天然氣接收設施亦陸續建成。為緩減船隻體積及數目不斷增加和區內液化天然氣設施所帶來的航行風險，我們有責任確保在該區水域內妥善實施受國際認可的有效措施，當中和包括強制領港，以保障航行安全。

船上安全裝置的可用性

來信中提及船上配備的安全裝置，包括電子海圖顯示與資訊系統、全球定位系統接收器、雷達和自動識別系統等等，均為按《國際海上人命安全公約》(《公約》)要求，須在遠洋船上配備以應付船隻航行需要。然而，這些航行裝置和系統並不能像持有執照的領港員般，向船長提供有關當區資訊、船隻操控技巧和應急支援。換言之，船上的安全裝置不會亦不能取代持有執照的領港員所提供的領港服務。再者，《公約》的原意並非要以該等安全裝置和系統代替領港服務，它們亦不能取代領港服務的角色和功能。

大鵬灣的良好海上安全記錄

正如來信中正確指出，多年來大鵬灣的海上安全記錄一直良好。實際上，駛經該區的船隻（包括液化天然氣運輸船）之所以能保持極佳的安全記錄，正正因為海事處實施嚴格的交通管制措施和竭力執行規管工作，加上業界採用嚴謹的設計制度和操作標準。凡涉及海上安全，我們都不能心存僥倖，務必時刻保持謹慎和警覺。正因如此，我們認為有必要在可行情況下盡快在大鵬灣實施強制領港。

領港服務對大鵬灣海上安全的貢獻

「雙重領港」

來信指出，我們的建議會導致香港和深圳的領港員需要「在大鵬灣為每艘船隻提供雙重領港服務」。事實上，按照國際慣例，領港服務應由當地持有執照的領港員提供，其資格應受相應的監管機構所規管。在香港，持有執照的領港員¹由《條例》規管，以確保他們的能力符合水平。領港員為熟悉本港海上環境的商船船長，並按《條例》的規定獲發執照，負責向訪港船隻的船長指引在本港水域內航行時最安全的航線。《條例》明確規定須由持有執照的本地

¹ 根據香港法例第 84 章第 2 條界定，執照指根據第 8(1)、9A 或 25(2A)條發出的執照，或根據第 9(2)或 9A 條續期的執照，而持有執照的領港員須據此釋義理解。

領港員，而非在外地持有執照的領港員，提供香港水域內的領港服務。在國際間，由不同監管機構規管的領港員同時在一艘駛經多於一個司法管轄區的船隻上，以便各領港員在船隻駛經其港口監管機構所管轄的水域時，各自提供領港服務的情況，並非罕見。舉例說，在北美五大湖區中美國和加拿大水域航行的船隻，須在駛經兩地水域時分別聘請在該司法管轄區領有執照的領港員，以提供相應的領港服務。

領港員的安全和船隻的風險

來信指出，如在大鵬灣實施強制領港，會危及領港員的安全並增加對船隻構成的風險。就此 貴行大可放心，擬議的領港員登船區是考慮了遠洋船隻的慣常航行路線和大鵬灣的海上交通情況，再諮詢相關的法定諮詢委員會，經審慎設計才制訂的。在我們的建議下，液化天然氣運輸船和貨櫃船無需偏離慣常航線，俾讓領港員登船和離船，以便提供領港服務。為向在惡劣天氣和風浪較大的情況下登船和離船的領港員提供庇護，擬議的領港員登船區將設於大鵬灣水域內受大鵬半島遮蔽的位置，以保障領港員的船隻免受區內尤其強烈的盛行東風和海浪吹襲。

事實上，領港員轉船以提供領港服務受《公約》的相關規例規管，屬全球常見的登船操作。只要進行得宜，不但安全，而且對海上交通的影響輕微。就大鵬灣而言，領港員可在指定的領港員登船區轉船，船長可在該位置內安全地減慢船隻航速，同時保持船隻的操縱性能。為確保領港員的轉船操作安全有序進行，海事處轄下的船隻航行監察中心會提供交通管理服務，以規管船隻到達領港員登船區的先後次序和相隔距離。

對航運業的影響

班輪業界的代表建議向每艘船隻收取大約 16,000 元至 18,000 元的領港費，金額主要是根據引領船隻通過大鵬灣估計所需的時間，與香港其他位置相對比而計算出來。另一方面，領港員的代表則建議大鵬灣的領港費應訂於每

艘船隻大約 40,000 元至 45,000 元的水平。領港員一方表示，把收費訂於這個水平是由於大鵬灣風浪較大且地點偏遠，導致領港員需使用拖船前往大鵬灣的登船區。經仔細考慮大鵬灣的航行安全，海事處認為使用拖船登上和離開船隻，是目前讓領港員提供領港服務最安全的可行方法。現時建議將一艘總噸位約為 100 000 噸船隻的領港費訂於大約 35,000 元的水平，事實上是經海事處在領港員與班輪業界之間不斷調解取得的成果。據悉，擬議的領港費佔貨櫃船總港口成本大約 1%。

操作和程序事宜

船隻的運作效率

至於來信關注到在大鵬灣使用領港服務的船隻的運作效率，由於領港員是會於議定時間在固定地點登上和離開船隻，整個行動亦由船隻航行監察中心安排和監察，因此大鵬灣領港服務對船隻運作效率構成的影響，是可預計而實際上亦極為輕微的。香港和深圳的領港員一直在蛇口港對開的香港西北邊境，安全而有效率地進行類似的轉船操作。香港和深圳的海事監管機構彼此合作，以確保各別水域的航行安全，亦符合雙方的共同利益。

對程序事宜的影響

來信亦指出，在大鵬灣實施領港服務「會導致更多行政成本和不便」。須注意的是，訪港船隻目前已須按照兩地港口當局各自頒佈的規例，申請許可駛入香港和深圳的水域，以及分別向相應的港口監管機構報告。我們並不認為在大鵬灣恢復實施強制領港會導致任何報告的問題，或令相關程序變得複雜。

對於來信關注到是否有足夠的香港領港員處理大鵬灣的交通，香港領港會已經確定本港持有執照的領港員人手充裕，足以應付在大鵬灣恢復實施強制領港後的需求。

如同其他港口，香港天文台與深圳市氣象局一向各自為當地進行天氣預測。我們並不認為恢復在大鵬灣的強制領港會影響這項安排。香港海事處和深圳海事局就共同關注的事項緊密合作的同時，我們會各自發佈安全訊息，以提醒船長在各自管轄地區的有關航行風險。舉例來說，只有香港海事處知悉在香港水域的海事工程和水上活動所帶來的相關航行風險，從而容許處方準確地發佈具所需細節的安全訊息予駛經香港的船隻船長。

我們希望上述各點可釐清我們在大鵬灣實施強制領港的立場。我們在推展有關建議時，會繼續與相關各方緊密合作，以期在切實可行的範圍內解決各方所關注的問題。本人相信 貴行及 貴行的客戶均會認同，確保和提升海上安全對我們來說至為重要。就此，我們期望與相關各方通力合作，以達到這個共同目標。

運輸及房屋局局長

(甄美玲



代行)

2019 年 1 月 15 日

副本送：

立法會經濟發展事務委員會（經辦人：陳向紅女士）