

2023年12月18日會議

討論文件

立法會經濟發展事務委員會

海事法例的更新

目的

政府建議更新和統一各海事法例所使用的大地測量參考基準類別及格式，並就有關《無線電規則》的定義、碇泊處、船隻航行監察服務、電纜留用區、因應海岸線變化而作出的界線調整，以及屯門客運碼頭的海事法例提出雜項修訂。本文件旨在就有關立法建議徵詢委員的意見。

立法建議

I. 更新世界大地測量系統

2. 世界大地測量系統是繪製地圖所採用的標準，以界定大地測量基準。香港在制定海事法例之初，採用了香港大地測量基準 1980(HK80 基準)¹ 作為標示香港水域範圍內地理位置的參考²。

¹ 當時的參考橢球是「國際海福德」(1910)橢球。

² 地理位置一般以緯度和經度兩組數字表述。

3. 隨着科技發展和各國在過去 30 年來不斷努力，現已建立新的大地測量系統(即 1984 年世界大地測量系統(WGS84 基準))，用作繪製地圖、大地測量和全球導航。WGS84 基準以國際通用的標準橢球體參考數據作為準確指定地理位置的參考，現已成為廣受接納的地理位置標準。

4. 海事處自 1990 年代末開始採用 WGS84 基準，在海事法例中表述地理位置，有關系統亦被本地和國際海運業廣泛使用。每逢海事處有機會修訂任何法例中提述的坐標時，均會採用新的 WGS84 基準取代舊的 HK80 基準，以更新坐標。然而，過去一直無機會更改或更新的坐標，現時仍然以 HK80 基準表述，使現時海事法例中存在兩個不同的大地測量系統表述方式。因此，我們須要統一有關表述方式，以確保有關法例一致和清晰³。我們建議把以下法例中使用 HK80 基準表述的所有坐標，更新為 WGS84 基準的新格式：

- (a) 《領港條例》(第 84 章)；
- (b) 《2012 年危險品(船運)規例》(第 295F 章)；
- (c) 《船舶及港口管制規例》(第 313A 章)；
- (d) 《船舶及港口管制(港口)令》(第 313J 章)；及

³ 儘管同時使用兩個系統並不理想，但兩個系統的數據可藉方程式換算，所以過去在操作上未有導致任何問題。有關方程式為： $WGS84 \text{ 緯度} = HK80 \text{ 緯度} - 5.5''$ (調正至最近的 0.1'')和 $WGS84 \text{ 經度} = HK80 \text{ 經度} + 8.8''$ (調正至最近的 0.1'')。

(e) 《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》
(第 548G 章)。

II. 其他雜項修訂

(a) 《無線電規則》的定義

5. 《無線電規則》是國際電信聯盟用於規管無線電通訊服務和使用無線電頻率的規定。國際海事組織在《1974年國際海上人命安全公約》第IV章⁴通過新的《無線電規則》定義，而有關章節將於2024年1月1日生效。因此，我們建議更新第313A章、第548G章和《商船(本地船隻)(一般)規例》(第548F章)內《無線電規則》的定義，使其與最新的修訂一致。

(b) 第313A章所載的專用碇泊處

6. 根據第313A章第25(1)(b)條，除經海事處處長書面允許或在專用碇泊處外，任何人不得在香港水域內的任何地方上船或下船，任何船隻亦不得在香港水域內的任何地方裝載或卸下貨物，或將貨物轉運。現時，南丫島

⁴ 根據2022年4月28日通過的第MSC.496(105)號決議：《1974年國際海上人命安全公約》修正案 (<https://www.mardep.gov.hk/en/msnote/pdf/msin2230anx1.pdf>)，「《無線電規則》的定義由「《無線電規則》指附載於現行《國際電信聯盟憲章及公約》的《無線電規則》」更改為「《無線電規則》指旨在補充於任何時間生效的《國際電信聯盟組織法》和《國際電信聯盟公約》的《無線電規則》。」

東南碇泊處、南丫島西南碇泊處和龍鼓水道碇泊處是第 84 章附表 3 所載的指明碇泊處，但第 313A 章附表 7 並未把這三個碇泊處列為專用碇泊處。鑑於近年海事業界於這些碇泊處進行人員上船／下船及／或貨物作業等活動的需求不斷增加。因此，我們建議在第 313A 章附表 7 內把這三個碇泊處列明為專用碇泊處，以利便業界進行上述活動。

(c) *香港水域內的船隻航行監察服務*

7. 根據第 313A 章，所有船隻均須於船上設有能在甚高頻帶內，以規例所指明的頻道操作的無線電話裝備。當任何船隻位於任何召集站附近時，該船隻的船長須以所處的甚高頻區段適用的甚高頻頻道，向船隻航行監察中心報告該船隻的辨識及該船隻相對於該召集站的位置。

8. 葵涌控制站是船隻航行監察中心的分站，旨在加強葵涌貨櫃碼頭港池及其航道內船隻運作的海上安全及效率。該控制站一直提供船隻航行監察服務，負責監察、規管和協調葵涌控制站服務範圍內的所有海上交通。然而，葵涌控制站服務範圍和現時用於提供船隻航行監察服務的甚高頻頻道 74 並未在第 313A 章附表 1 和 2 內載列和指明。因此，我們建議：

- (a) 在第 313A 章加入甚高頻頻道 74；

- (b) 新增並指明葵涌控制站服務範圍為新的甚高頻區段，名為葵涌控制站甚高頻區段；
- (c) 修訂現有海港和海港東甚高頻區段的界線；以及
- (d) 在第 313A 章中加入兩個召集站，分別為石牛洲和吉澳島。

9. 經擬議重新劃定的新甚高頻區段和兩個召集站的位置，見 附件 A 的地圖。

(d) 第 313A 章附表 6 的電纜留用區

10. 第 313A 章訂明任何船隻不得進入和停留在任何一個電纜留用區的範圍，除為下列目的外：(a) 敷設或修理海底電纜或管道；或 (b) 在任何上述範圍內的任何碼頭停泊。昂船洲(東)電纜留用區和昂船洲(西)電纜留用區原先是為敷設電纜至昂船洲而設。有關電纜的擁有人中華電力有限公司(中電)表示，區內所有電纜均已停用，無須再保留該兩個電纜留用區。因此，我們建議從第 313A 章刪除該兩個電纜留用區。

(e) 因應海岸線變化而作出的界線調整

11. 第 313A 章第 23、23A 和 23B 條限制船隻進入第 313A 章附表 5 所列的限制區域，以及在這些區域內的

移動。由於過去幾年海岸線有所變化⁵，青荃橋及青衣大橋區域、鴨脷洲大橋區域和汲水門大橋區域的界線不是非必要地覆蓋填海土地，便是無法完全覆蓋大橋四周所有水域。因此，我們建議稍為調整第 313A 章附表 5 內三個限制區域的界線，以更妥善保護大橋和附近航行船隻的安全。經修訂的三個大橋區域界線載於 **附件 B**。

(f) *將軍澳危險品碇泊處的界線*

12. 根據第 84 章，將軍澳危險品碇泊處(JBDGA1)屬指明碇泊處。基於其地理位置，使用率在過去數年一直偏低，隨著附近新建的將軍澳跨灣大橋和將軍澳南橋開通後，預計其使用率會進一步減少。此外，將軍澳危險品碇泊處(JBDGA2)已根據第 313A 章被列為專用碇泊處⁶。考慮到 JBDGA1 的使用率低，我們建議在第 84 章將之刪除，並把 JBDGA2 的位置訂明為新指明碇泊處，其效果為 JBDGA2 將同時作為第 84 章的指明碇泊處和第 313A 章的專用碇泊處。JBDGA2 經修訂的界線載於 **附件 C**。

(g) *屯門客運碼頭*

13. 屯門客運碼頭自 2021 年 6 月 8 日起已停止其作為跨境客運渡輪碼頭的運作。因應有關發展，我們建議藉

⁵ 海岸線變化成因眾多，例如填海、發展海港設施等。

⁶ 雖然兩個碇泊處的名字相同，但卻處於不同位置。

此機會修訂《船舶及港口管制(渡輪終點碼頭)規例》(第 313H 章)，以將屯門客運碼頭從第 313H 章的附表 1 中移除，使屯門客運碼頭內的有關範圍不再是指定的限制區域。

諮詢

14. 海事處已於 2023 年 10 月就上述第 I 項及第 II(a) 至 (f) 項立法修訂徵詢本地船隻諮詢委員會、領港事務諮詢委員會和港口行動事務委員會的意見，並獲委員支持。至於第 II(g) 項，政府已於 2021 年 6 月 1 日公佈屯門客運碼頭的跨境客運渡輪服務在租戶於 2021 年 6 月 8 日終止租賃協議後停止。

立法程序時間表

15. 視乎法律修訂和草擬工作的進度，我們計劃在 2024 年上半年將立法建議提交至立法會進行先訂立後審議的程序。

徵詢意見

16. 現請委員就本文件所載的立法建議提供意見。

運輸及物流局

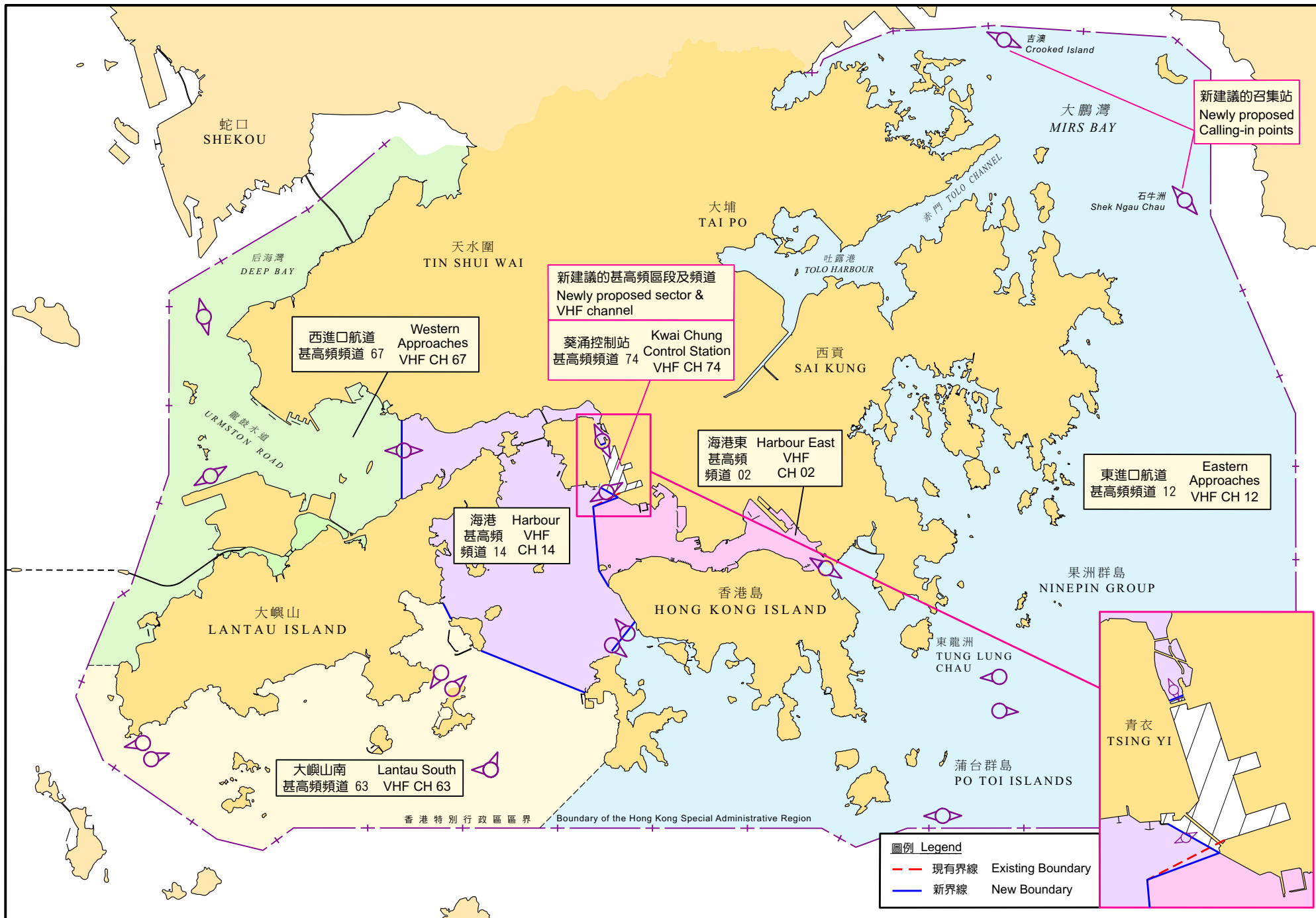
海事處

2023 年 12 月

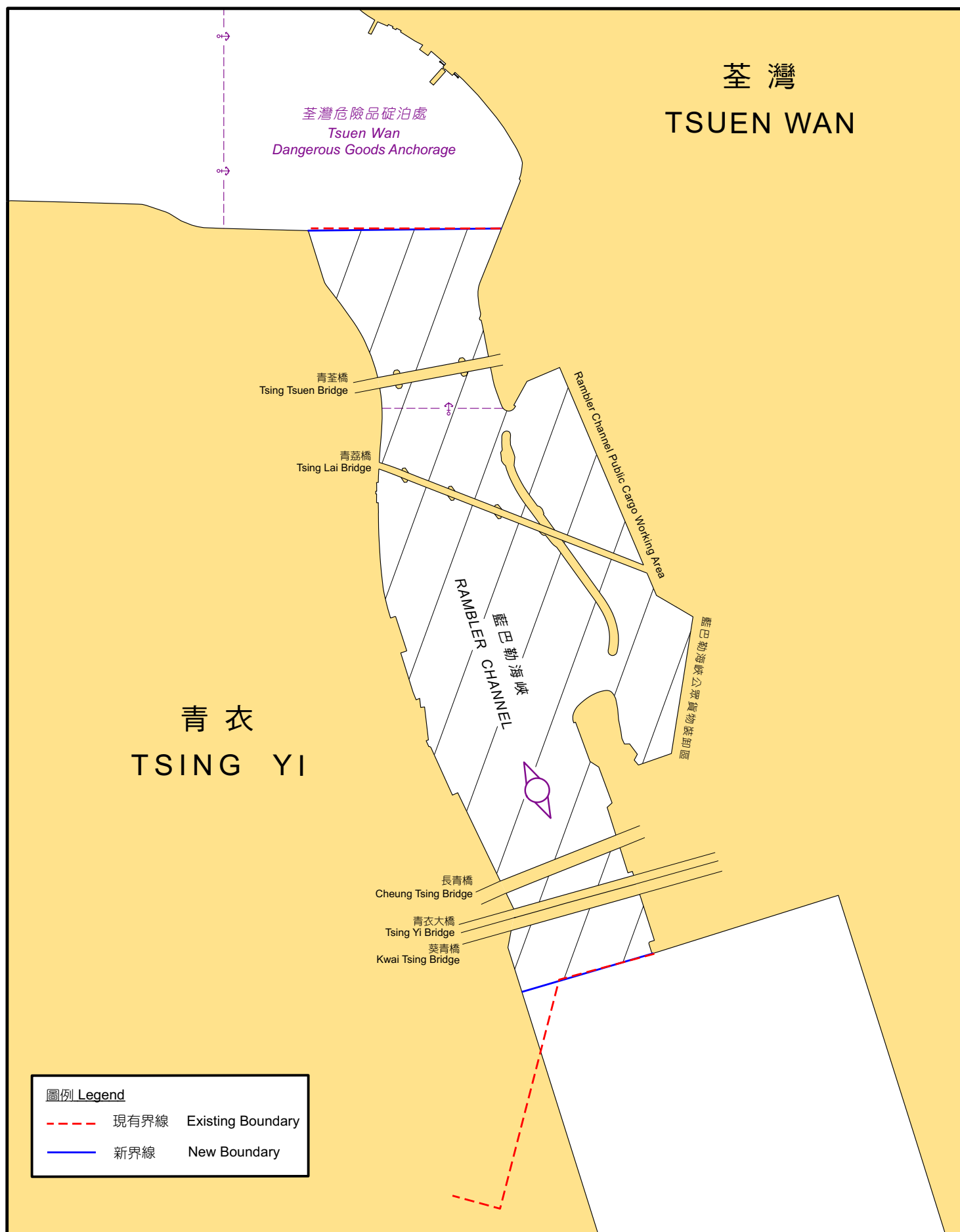
香港船隻航行監察服務 – 甚高頻區段及召集站

Hong Kong Vessel Traffic Service – VHF Sectors and Calling-in Points

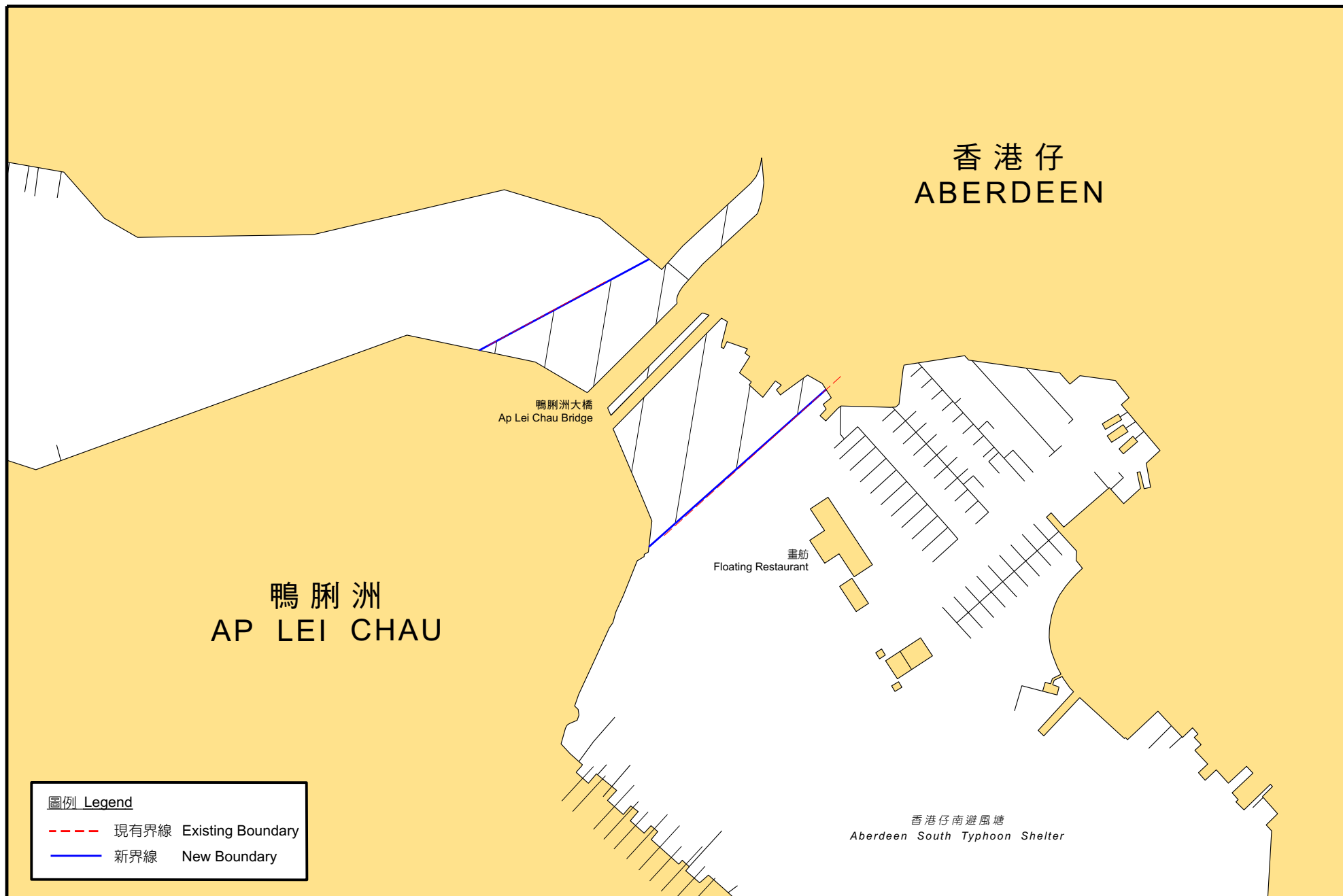
附件A
Annex A



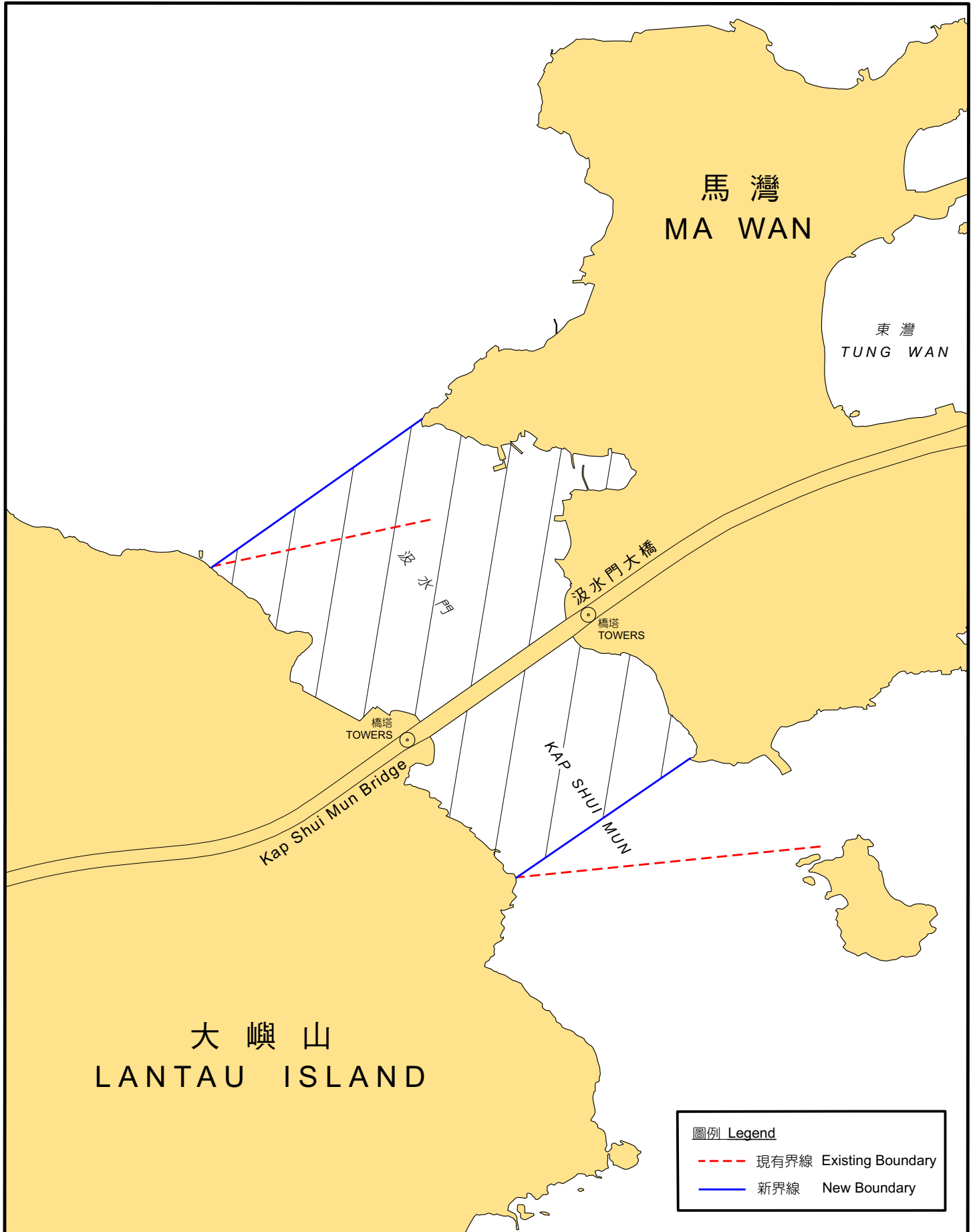
青荃橋及青衣大橋區域 Tsing Tsuen and Tsing Yi Bridges Area



鴨脷洲大橋區域 Ap Lei Chau Bridge Area



汲水門大橋區域 Kap Shui Mun Bridge Area



圖例 Legend

- 現有界線 Existing Boundary
- 新界線 New Boundary

將軍澳危險品碇泊處 Junk Bay Dangerous Goods Anchorage

