

二零一七年四月二十四日

討論文件

立法會經濟發展事務委員會

修訂法例以規管海上交通

《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)

目的

本文件建議修訂《船舶及港口管制規例》(第 313A 章)(《管制規例》)及《商船(本地船隻)(一般)規例》¹，以規管海上交通。

背景

2. 為確保航行安全，海事處透過多項措施規管海上交通，包括設立規管船隻交通動向的主要航道，以及訂立指定區域以限制船隻高度、長度及航向。這些限制訂明在《管制規例》及《商船(本地船隻)(一般)規例》內，並會因應海上交通的最新模式及流量不時修訂。

3. 海事處船隻航行監察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提供航行指導及協助。根據《管制規例》及《商船(本地船隻)(一般)規例》，船隻須以指定的甚高頻頻道，向船隻航行監察中心報告動向。

¹ 《管制規例》適用於香港水域內所有船隻(本地船隻除外)；《商船(本地船隻)(一般)規例》則適用於本地船隻。

擬議修訂

(i) 改善船隻航行監察服務

4. 鑑於本港海上交通日趨繁忙，海事處在二零一三年對香港船隻航行監察服務進行研究，以期作出適時適當的改善。根據研究結果而提出的主要修訂如下：

- (a) **增加甚高頻區段的數目** — 本港水域按照三條甚高頻頻道劃分為三個甚高頻區段。隨着海上交通日趨繁忙，該三個區段的用量幾近飽和，尤其在繁忙時段及颱風襲港期間，船隻航行監察中心與船隻之間的通訊最為頻密。我們會把甚高頻區段由三個增至五個，讓船隻與船隻航行監察中心的通訊更快捷有效。我們亦會藉此機會調整現有甚高頻區段的界線，令它們更配合主要交通航線，免除船隻重複報告的需要。
- (b) **精簡船隻航行監察服務報告程序** — 船隻須在不同的航行階段，向船隻航行監察中心作出報告，包括移動前或開出前、移動準備就緒或開出準備就緒時，以及移動船隻在航或開出船隻在航時。船隻亦須在駛經召集站時作出無線電報告。隨着導航科技的進步²，這些報告再無必要。因此，我們建議把各項報告綜合為一份移動／開出報告，並建議取消七個召集站，以提高船隻航行監察服務的效率。

(ii) 設立主要航道

5. 本港現有十條主要航道，駛經主要航道的船隻均須遵循一套由國際海事組織訂定的規則³，包括航行時須盡量靠近航道的右邊，以及在超越其他船隻時須依循特定程序。由於珠江三角洲內的鄰近港口發展迅速，北大嶼山一帶水域的海上交通日益繁忙，現建議設立一條分

² 指定船隻須裝設船舶自動識別系統，以把船隻的位置、名稱、航向及航速等航行資料自動發給船隻航行監察中心。

³ 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》(《避碰規則》)的條文，已在《商船(安全)(遇險訊號及避碰)規例》(第369N章)內訂明。

為三段的新主要航道。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。新主要航道的位置載於**附件 A**。擬議下棚航道的東端將與現有的馬灣航道和汲水門航道交接，形成交匯處。鑑於地理限制和海上交通情況，現建議交匯處內禁止捕魚活動，確保航行安全。

(iii) 對駛經港珠澳大橋兩條連接路下方的船隻施加限制

6. 鑑於港珠澳大橋快將啓用，我們有必要對駛經屯門至赤鱗角連接路南面連接路和香港接線下方航道的船隻施加限制，確保船隻能安全駛過。因應海上交通的情況及高架橋的高度，現建議沿屯門至赤鱗角連接路南面連接路設立三組限制區域，高度限制分別為 21、12 及 6 米，以及沿香港接線設立四組限制區域，高度限制分別為 41、12、10 及 5 米。此外，我們亦會在高度限制為 41 米的限制區域內，設立三個特別區域，按船隻的長度及航向把船隻分隔。這項安排是參照在汲水門大橋採用的單向通航措施而設，以規管接線下方航道的交通流量。擬議的限制區域和特別區域載於**附件 B 至 D**。

7. 我們已設立八個香港國際機場進口航道區，規管駛經香港國際機場(機場)一帶水域船隻的高度⁴。為興建港珠澳大橋，機場一帶水域有部分被填平，以建造接線和香港口岸。我們建議藉此機會，修訂香港國際機場進口航道區部分因填海而不再適用的界線。

諮詢

8. 海事處的領港事務諮詢委員會和港口行動事務委員會均支持改善船隻航行監察服務的建議。此外，海事處的本地船隻諮詢委員會、港口行動事務委員會、領港事務諮詢委員會和高速船諮詢委員會，以及離島區議會的交通及運輸委員會，均支持對駛經港珠澳大橋兩條連接路橋跨下方的船隻施加限制的建議。

⁴ 駛經香港國際機場進口航道區船隻的高度限制為自海面起計 15 米至 30 米不等。

9. 我們亦就設立主要航道諮詢港口行動事務委員會、本地船隻諮詢委員會、領港事務諮詢委員會和高速船諮詢委員會。各委員會的成員大都認為設立主要航道有助促進海上安全，表示支持並殷切期望盡早落實建議。我們向他們解釋，儘管該項建議會減少在有關水域可捕魚的範圍，但為漁民安全和海上交通安全起見，在該處禁止捕魚活動實屬必要。

立法程序時間表

10. 我們擬於二零一七年五月就有關對駛經港珠澳大橋兩條連接路橋跨下方的船隻施加限制的建議提交立法會。至於設立主要航道和改善船隻航行監察服務的建議，我們擬於二零一七年十月向立法會提交修例文件。三項建議均會同時修訂《管制規例》和《商船(本地船隻)(一般)規例》。

徵詢意見

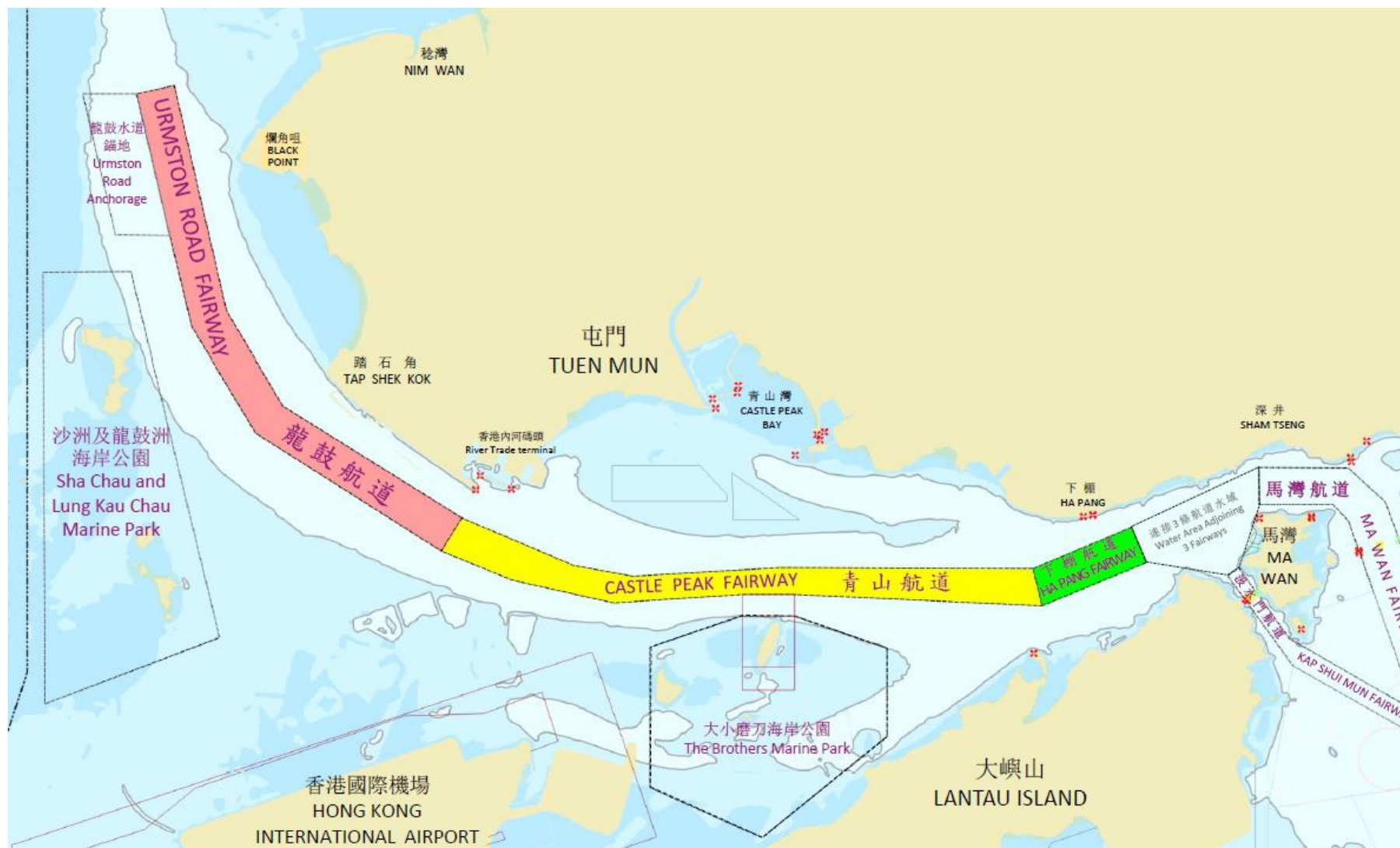
11. 請委員通過上述建議，以期在二零一七年內提交立法會。

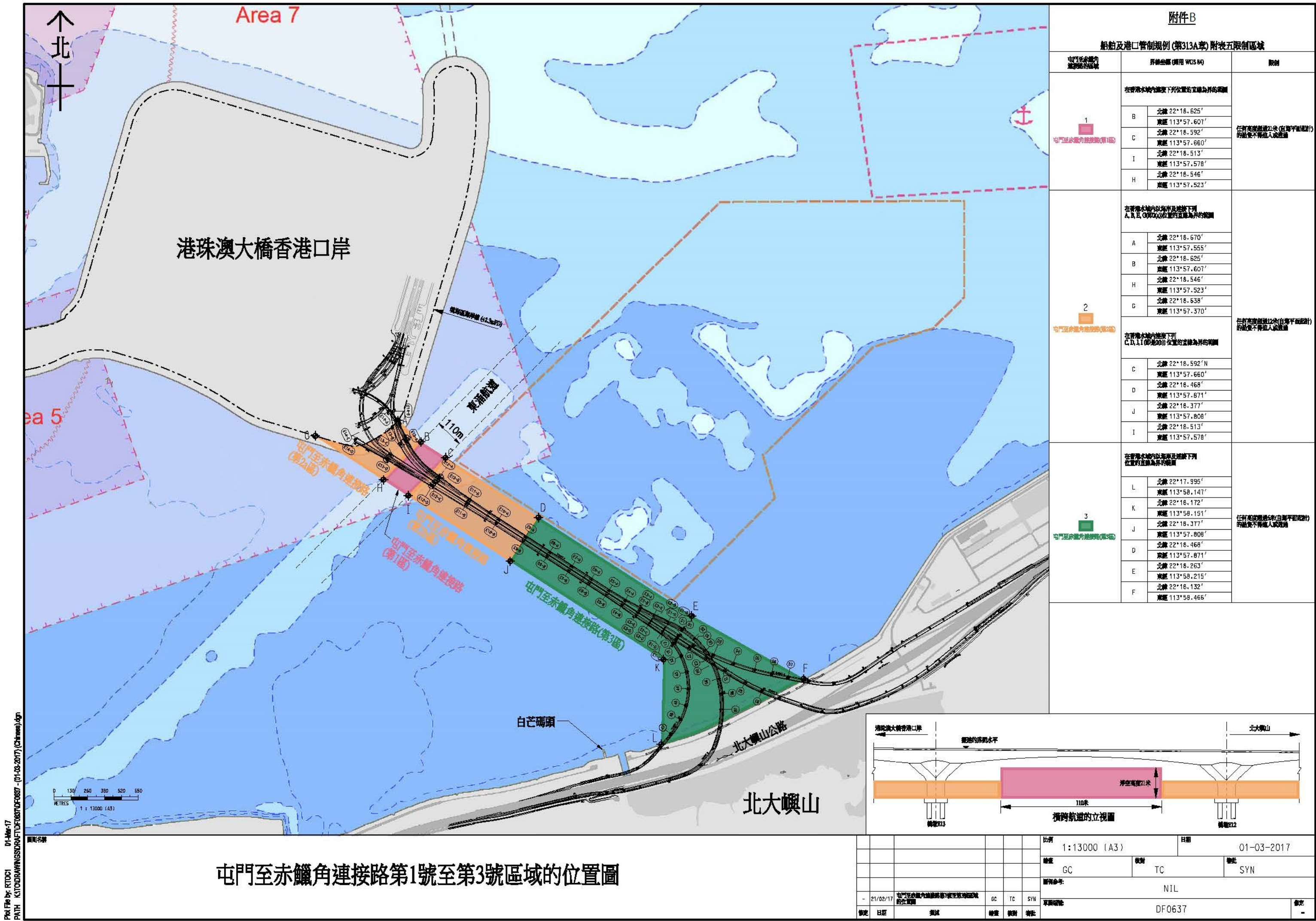
運輸及房屋局

海事處

二零一七年四月

設立新主要航道





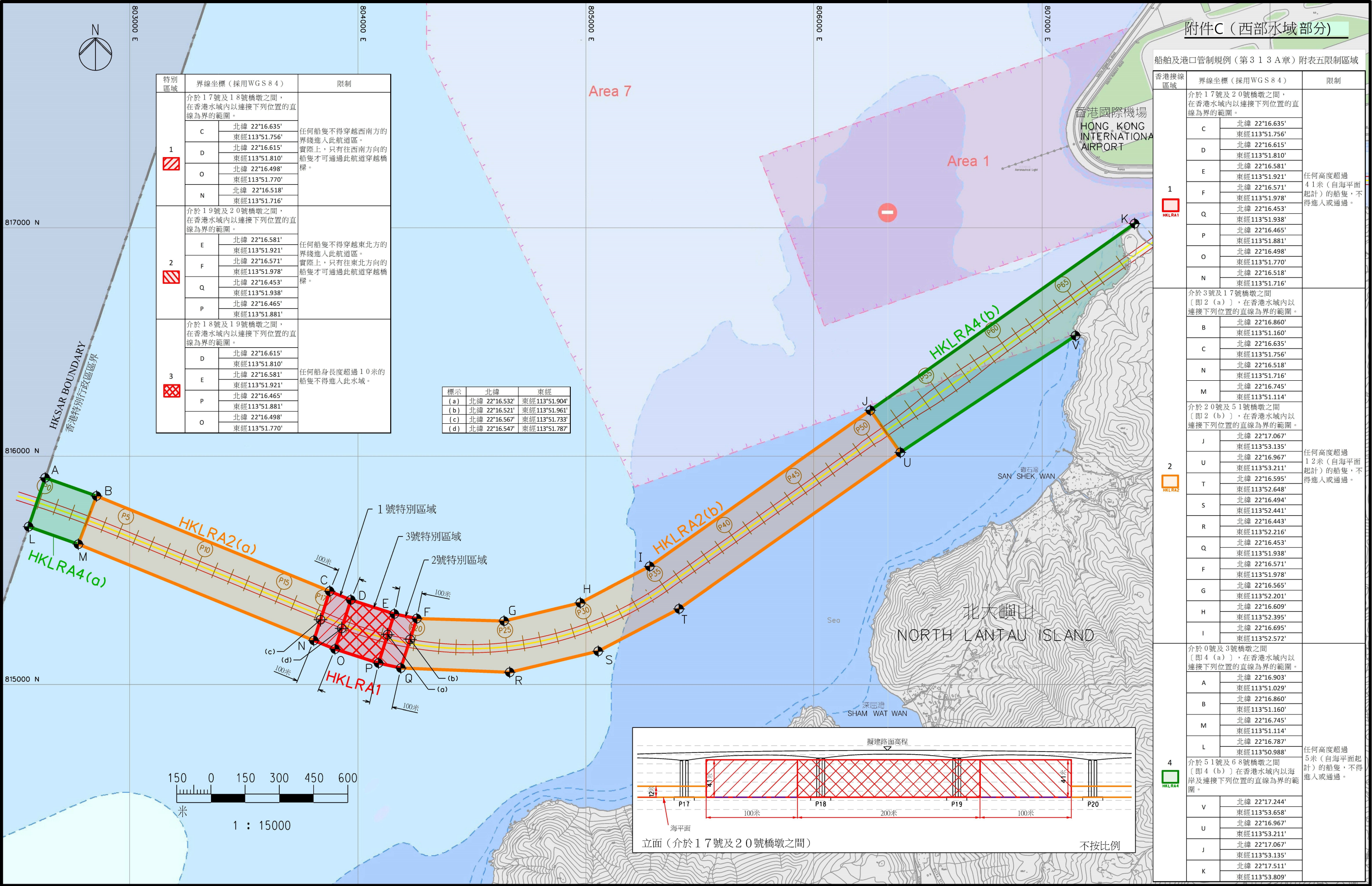
附件B

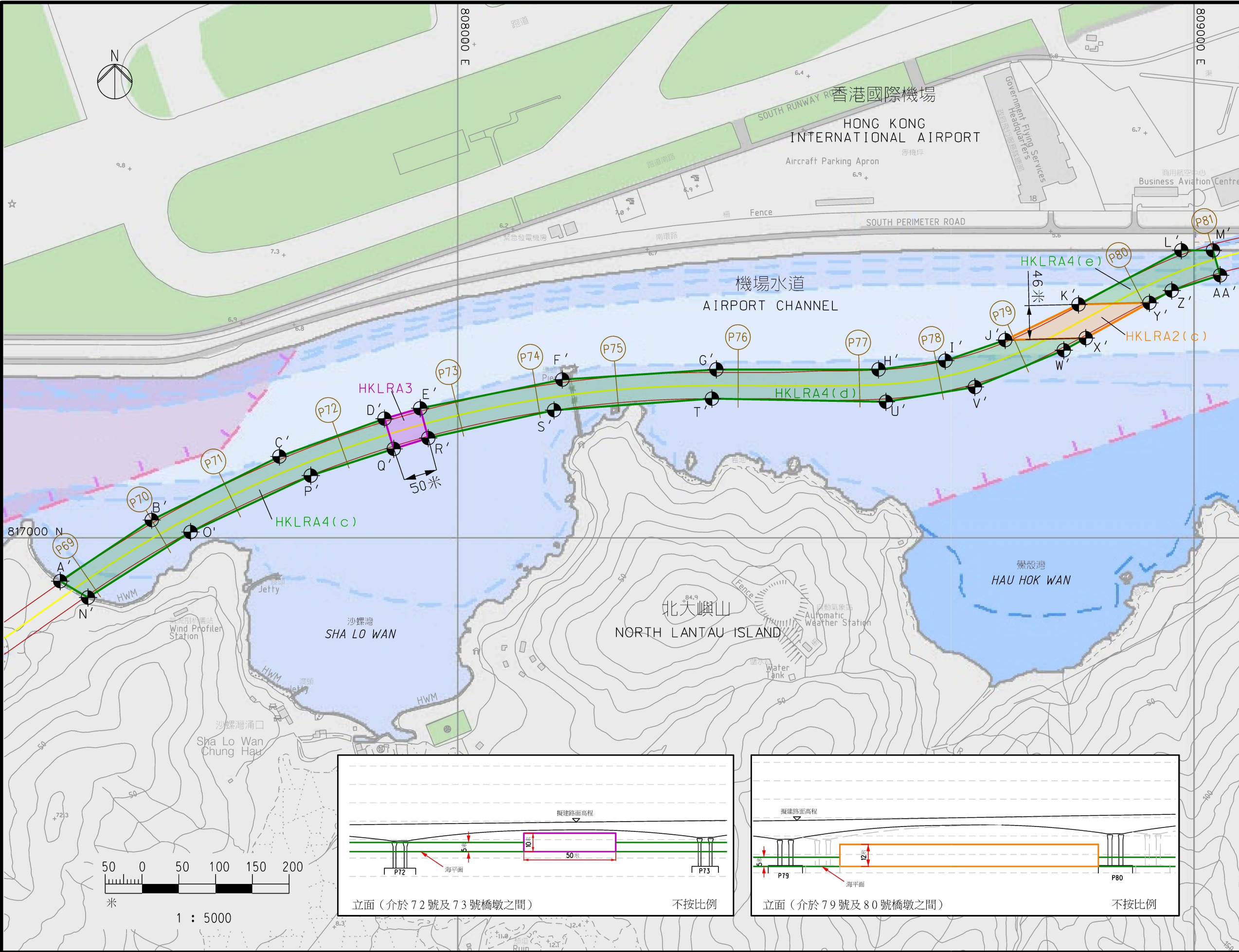
船舶及港口管制規例 (第313A章) 附表五限制區域

山門至赤鱗角連接路區域	界線坐標 (採用 WGS 84)	限制
1 屯門至赤鱗角連接路(第1區)	在香港水域內連接下列位置的直線為界的範圍	
	B	北緯 22°18.625'
		東經 113°57.601'
	C	北緯 22°18.592'
		東經 113°57.660'
	I	北緯 22°18.513'
		東經 113°57.578'
	H	北緯 22°18.546'
		東經 113°57.523'
2 屯門至赤鱗角連接路(第2區)	在香港水域內以海岸及連接下列 A, B, E, G 和 H 位置的直線為界的範圍	
	A	北緯 22°18.670'
		東經 113°57.555'
	B	北緯 22°18.625'
		東經 113°57.601'
	H	北緯 22°18.546'
		東經 113°57.523'
	G	北緯 22°18.538'
		東經 113°57.370'
	在香港水域內連接下列 C, D, I 和 J 位置的直線為界的範圍	
	C	北緯 22°18.592'N
		東經 113°57.660'
	D	北緯 22°18.468'
		東經 113°57.871'
	J	北緯 22°18.377'
		東經 113°57.808'
	I	北緯 22°18.513'
		東經 113°57.578'
3 屯門至赤鱗角連接路(第3區)	在香港水域內以海岸及連接下列位置的直線為界的範圍	
	L	北緯 22°17.995'
		東經 113°58.147'
	K	北緯 22°18.172'
		東經 113°58.151'
	J	北緯 22°18.377'
		東經 113°57.808'
	D	北緯 22°18.468'
		東經 113°57.871'
	E	北緯 22°18.263'
		東經 113°58.215'
	F	北緯 22°18.132'
		東經 113°58.465'



比例		1:13000 (A3)		日期		01-03-2017	
繪圖		GC		校對		TC	
審核		SYN		批准		SYN	
圖則參考		NIL		車路編號		DF0637	
修訂		日期		描述		修訂	
-		21/02/17		屯門至赤鱗角連接路第1號至第3號區域的位置圖		-	
繪圖		GC		校對		TC	
審核		SYN		批准		SYN	





附件D (毗鄰機場部分)		
船舶及港口管制規例 (第 3 1 3 A 章) 附表五限制區域		
香港接線區域	界線坐標 (採用 WGS 84)	限制
2 	介於 79 號及 80 號橋墩之間 (即 2 (c))，在香港水域內以連接下列位置的直線為界的範圍。	任何高度超過 1.2 米 (自海平面起計) 的船隻，不得進入或通過。
	Y'	
	X'	
	J'	
	K'	
3 	介於 72 號及 73 號橋墩之間，在香港水域內以連接下列位置的直線為界的範圍。	任何高度超過 1.0 米 (自海平面起計) 的船隻，不得進入或通過。
	E'	
	R'	
	Q'	
	D'	
4 	介於 69 號及 72 號橋墩之間 (即 4 (c))，在香港水域內以海岸及連接下列位置的直線為界的範圍。	任何高度超過 5 米 (自海平面起計) 的船隻，不得進入或通過。
	A'	
	B'	
	C'	
	D'	
	Q'	
	P'	
	O'	
	N'	
	介於 73 號及 79 號橋墩之間 (即 4 (d))，在香港水域內以連接下列位置的直線為界的範圍。	
	X'	
	W'	
	V'	
	U'	
	T'	
	S'	
	R'	
	E'	
	F'	
	G'	
	H'	
	I'	
	J'	
	介於 80 號及 81 號橋墩之間 (即 4 (e))，在香港水域內以連接下列位置的直線為界的範圍。	
	M'	
	AA'	
	Z'	
	Y'	
	K'	
	L'	