

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1342/16-17 號文件

檔 號：CB4/SS/11/16

2017 年 7 月 7 日內務委員會會議文件

修訂法例以對在港珠澳大橋一帶水域航行的船隻 施加限制的小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報修訂法例以對在港珠澳大橋一帶水域航行的船隻施加限制的小組委員會("小組委員會")的商議工作。

背景

2. 第 82 號法律公告至第 84 號法律公告是有關因應港珠澳大橋的啟用而實施海上交通管制和規管的附屬法例。

第 82 號法律公告及第 84 號法律公告

3. 港珠澳大橋連接香港、珠海及澳門，由位於內地水域的主橋，以及三地各自的口岸設施和連接路組合而成。香港水域內有兩條連接路，即連接香港口岸至主橋的香港接線，以及連接香港口岸至新界西北及北大嶼山的屯門至赤鱸角連接路。兩條連接路下方均有多條供船隻通行的航道。為確保航行安全，第 82 號法律公告及第 84 號法律公告就駛經該等航道的船隻施加高度、長度及航向方面的限制。

4. 第 82 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《船舶及港口管制規例》(第 313A 章)，從而(a) 在第 313A 章附表 5 指明新限制區域；及(b) 就進入或通過香港接線及屯門至赤鱸角連接路

下方航道的船隻¹施加高度、長度及航向方面的限制。第 82 號法律公告亦對第 313A 章的中文文本作出輕微的文本修訂。

5. 第 84 號法律公告由運輸及房屋局局長根據《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)第 89 條訂立，以修訂《商船(本地船隻)(一般)規例》(第 548F 章)，就駛經港珠澳大橋兩條連接路下方航道的本地船隻²施加高度、長度及航向方面的限制。第 84 號法律公告亦對第 548F 章若干條文的中文文本作出輕微的文本修訂。

6. 第 82 號法律公告及第 84 號法律公告將自 2017 年 12 月 1 日起實施。

第 83 號法律公告

7. 現時，為規管駛經香港國際機場一帶水域的船隻，水域內已設有 8 個香港國際機場進口航道區。船隻可駛經範圍的高度限制介乎 15 米至 30 米。為興建港珠澳大橋，香港國際機場一帶的水域有部分被填平，以建造香港接線和香港口岸。政府當局因此建議作出第 83 號法律公告，以對香港國際機場進口航道區的界線作出調整。

8. 第 83 號法律公告由海事處處長根據第 313A 章第 72(1) 條作出，以修訂第 313A 章附表 5，對香港國際機場進口航道區第二區、第三區、第五區及第七區的界線作出調整，並作出輕微文本修訂。第 83 號法律公告的效力是，駛至或駛經上述香港國際機場進口航道區經調整的界線的船隻，將受第 313A 章第 23 條所訂若干限制(例如進入及高度限制)所規限。

9. 第 83 號法律公告將自 2017 年 8 月 1 日起實施。

¹ 憑藉第 313 章第 3 條，第 313A 章第 III 部(即船隻的航行及管制)的條文適用於香港或香港水域的所有船隻(本地船隻除外)。根據第 313 章第 2 條，*船隻*包括任何船舶、中式帆船、船艇、動力承托的航行器、水上飛機或其他種類用於航行的船隻。

² 根據第 548 章第 2 條，*本地船隻*包括只在香港水域內使用的船隻(不論該船隻是在香港或香港以外任何地方註冊)、在香港、澳門或中國內地註冊，並定期用於前來香港或自香港前往其他地方進行貿易的船隻，以及為在香港水域內作遊樂用途而使用的船隻。

小組委員會

10. 在 2017 年 5 月 26 日舉行的內務委員會會議上，議員同意成立小組委員會，研究該 3 項附屬法例。小組委員會的委員名單載於**附錄**。

11. 小組委員會由何俊賢議員擔任主席，曾於 2017 年 6 月 14 日與政府當局舉行一次會議，審議該 3 項附屬法例。為了提供足夠時間讓政府當局根據委員在 2017 年 6 月 14 日會議上提出的要求提供補充資料，以及讓小組委員會撰寫報告提交內務委員會，小組委員會同意在 2017 年 6 月 21 日的立法會會議上動議一項擬議決議案，以延展審議期至 2017 年 7 月 12 日。由於立法會未能在 2017 年 6 月 21 日的會議上處理該擬議決議案，該 3 項附屬法例的審議期已於上述的立法會會議後屆滿。

12. 小組委員會曾在立法會網站登載公告並致函 18 區區議會，邀請公眾及區議會就該 3 項附屬法例提交書面意見。小組委員會其後接獲香港漁民團體聯會提交的意見書。政府當局就該意見書所作的回應已於 2017 年 6 月 28 日隨立法會 CB(4)1323/16-17 號文件送交委員傳閱。

小組委員會的商議工作

13. 委員普遍表示支持附屬法例對駛經香港接線及屯門至赤鱸角連接路下方航道的船隻施加限制，以確保航行安全。然而，小組委員會關注到政府當局採取哪些防撞措施及監察系統(包括將於橋墩上豎立的航行標誌)，以防止船隻碰撞港珠澳大橋，以及有何宣傳安排，以提高船舶操作者對新限制的認知。小組委員會的主要商議工作載述於下文各段。

防撞措施及監察系統

14. 有鑒於 2015 年 10 月 23 日晚上發生汲水門大橋遭船隻碰撞的事故，委員詢問政府當局會採用哪些防撞措施及監察系統，以防止船隻碰撞港珠澳大橋。鑒於沿香港接線實施的高度限制(分別為 41、12、10 及 5 米)與沿屯門至赤鱸角連接路實施的高度限制(分別為 21、12 及 6 米)有所不同，委員認為政府當局應在適當位置安裝合適的警告裝置，預先提醒船舶操作者注意航道的高度限制。就此，委員亦促請政府當局研究在有關航道增設錄影及警報系統的可行性。

15. 政府當局表示，香港接線及屯門至赤鱸角連接路的橋樑結構是根據國際橋樑及結構工程協會的國際標準而設計及建造。早在設計階段，政府當局已把可能駛經香港接線及屯門至赤鱸角連接路下方航道的船舶的大小及航行模式等不同因素計算在內，確保大橋結構能抵禦撞擊力，以減低對結構的影響。政府當局在較繁忙的航道(即兩條連接路的最高橋拱下方的航道)設立一排保護設備及樁帽，以減低船舶意外碰撞的影響。此外，政府當局亦將在上述航道配置結構監測系統及感應器，以監察大橋的結構狀況。當偵察到碰撞時，感應器會接收到大橋可能出現的結構震動，並發送警報訊號到管制中心。路政署會研究在兩條連接路的上述航道增設錄影系統的可行性。

16. 政府當局亦表示，有關航道的海上交通並不頻繁，每天駛經屯門至赤鱸角連接路及香港接線的船舶分別僅約 200 艘及 100 艘。駛經此水域的船舶大部分是高度少於 41 米的小型本地船隻及內河商船。航行國際航線的大型船舶不會駛經有關航道。由於預計在高度限制為 41 米的兩條單行航道的海上交通會最為繁忙，當局會在橋跨配置雷達應答裝置，讓船舶在駛經該兩條航道時能發送和接收雷達訊號。透過雷達的協助，船舶可在能見度較低或夜間時認清正確的航道。

17. 委員察悉汲水門大橋的高度限制也是 41 米，他們促請政府當局考慮於汲水門大橋安裝類似的雷達信號系統，以加強該水域的航行安全。

18. 鑒於內地船舶亦會駛經此水域，委員詢問進入香港水域的內地船舶是否已安裝自動識別系統³，以防止碰撞及在發生碰撞時識別有關船隻。政府當局表示，根據中華人民共和國海事局的要求，100 總噸或以上的內地船舶須安裝自動識別系統。這些船舶在香港水域航行時可被識別。

航行標誌

19. 為提高海上安全，小組委員會曾研究航行標誌的設計及位置。有鑒於政府當局將於橋墩上豎立航行標誌，以提醒船舶

³ 自動識別系統自動發送船隻航行資訊(例如船隻位置、船名、航向、航速等)予其他船隻及岸上接收站(例如海事處船隻航行監察中心)。裝設自動識別系統的船隻能讓其他同樣裝設自動識別系統的船隻檢測到其航行情況，在有需要時可及早作出適當的航行決定或避碰行動。此外，裝設自動識別系統的船隻如遇到緊急情況，其所在位置和身份更容易獲得確定，有助當局更有效調配救援隊伍及作出相應安排，讓搜救行動可更迅速進行。

操作者該等航道的有關高度限制，部分委員認為這些航行標誌應符合國際標準，並應從使用者的角度考慮標誌的大小、顏色及位置。一名委員指出，除了夜間，在天氣惡劣的日間也會出現能見度低的情況，因此應制訂適當措施，以提高這些航行標誌在不同情況下的能見度。

20. 政府當局表示，橋墩上將會配置航行輔助設備，例如顏色標誌，以區分不同的高度限制。設置顏色標誌是希望讓船舶操作者更容易知悉不同的高度限制。在敲定標誌的顏色時，政府當局會考慮委員就標誌顏色的視覺效果及如何能更清晰地顯示標誌所提出的意見。

21. 關於在惡劣天氣情況下的安排，政府當局表示，將在屯門至赤鱸角連接路及香港接線上配置設有日光感應器的自動節能燈，為大橋及橋墩上的航行標誌提供照明。在惡劣天氣情況下，這些燈可以手動控制打開。此外，為便利船舶駛經屯門至赤鱸角連接路及香港接線下方的航道，該兩條航道也會配置具有不同特色的航行燈。當局將會制訂最終安排。

22. 政府當局又告知小組委員會，香港接線及屯門至赤鱸角連接路各航道的高度限制將會在海圖上標示，以協助船舶操作者航行。海圖是海上航行的重要工具，船舶的船東及船長必須確保在船上攜載的海圖載有最新資料。

宣傳安排

23. 小組委員會認為，透過適度地諮詢持份者，讓他們深入了解擬議法例，十分重要。為此，政府當局應考慮改善現行的諮詢機制，為航運及漁業界(尤其是船舶操作者)安排更多簡介會，以協助業界了解及遵從有關規定。

24. 政府當局表示，在立法建議於 2017 年 12 月 1 日實施前，海事處會發出海事處佈告，詳細列出在港珠澳大橋附近航道的航行安排，包括將設立的航行限制及協助船舶在該區航行的輔助設備。海事處會為較常在該水域航行的本地及內地船舶操作者舉辦研討會及簡報會，讓他們了解有關安排。海事處亦會向船舶操作者派發有關航行輔助設備及標誌的單張。此外，政府當局會研究在哪些範疇上可進一步完善諮詢工作。

小組委員會考慮的其他事宜

東涌東擴展區

25. 部分委員關注到，附屬法例對東涌東擴展區的填海工程及東涌東海旁發展遊艇停泊處有何影響。政府當局解釋，儘管屯門至赤鱸角連接路附近的海上交通不繁忙，是次立法建議旨在確保船隻能安全駛經屯門至赤鱸角連接路南面連接路下方的航道。由於在高度限制為 21 米的區域內的航道足以讓現有船隻通過，該建議不會影響東涌東擴展區的項目，亦不會對海上交通造成重大影響。

對捕魚活動的影響

26. 關於一個團體就附屬法例對捕魚活動的影響所提出的關注，政府當局表示並沒有建議施加航速或捕魚的限制。是次立法建議是為了向駛經香港接線及屯門至赤鱸角連接路的船舶施加高度、長度及航向的限制，以防止船舶碰撞橋樑及確保海上安全。儘管長度超過 10 米的船舶不可駛經香港接線 3 個最高橋跨的其中一條航道，該等船舶仍然能使用另外兩條高度限制為 41 米的航道。因此，這些安排對漁船均不構成實質影響。

建議

27. 小組委員會已完成審議第 82 號法律公告至第 84 號法律公告。小組委員會大體上支持該 3 項附屬法例。

徵詢意見

28. 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 7 月 5 日

修訂法例以對在港珠澳大橋一帶水域航行的船隻
施加限制的小組委員會

委員名單

主席 何俊賢議員, BBS

委員 易志明議員, SBS, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
郭家麒議員
譚文豪議員

(總數：6 名委員)

秘書 陳向紅女士

法律顧問 易永健先生