

本地船只咨询委员会 第 11 次会议记录

日期：2012 年 2 月 22 日（星期三）

时间：上午 10 时 30 分

地点：海港政府大楼 24 楼会议室 A

出席者

主席：	童汉明先生	海事处副处长
委员：	罗愕莹先生	船舶建造及维修业代表
	张多马先生	造船业代表
	何沛玲女士	海事保险业代表
	陆北鸿先生	海员训练机构代表
	黎海平先生	海员团体代表
	王妙生先生	货船经营人代表
	郭德基先生	小轮及观光船只经营人代表
	翟国梁先生	渡轮船只经营人代表
	卢浩然先生	驾艇游乐者代表
	曾纪威先生	内河货运经营人代表
	李善昌先生	香港警务处代表
	梁荣辉先生	海事处总经理 / 本地船舶安全
	陈卓生先生	海事处总经理 / 港务
秘书：	黄佩莹女士	海事处行政主任（委员会及总务）

列席者

姜绍辉先生	港九水上渔民福利促进会
黄耀勤先生	香港货船业总商会
何志盛博士	香港小轮（集团）有限公司
彭华根先生	香港渔民互助社
李诚庆先生	西贡街渡商会
程岸丽女士	小轮业职工会
胡家信先生	香港船务职员协会
陈和柏先生	香港鸭脷洲机器同业公会
温子杰先生	港九电船拖轮商会有限公司
冯桂颖先生	海事处署理高级海事主任 / 策划及发展 协调(1)
许荣春先生	海事处海事主任 / 危险货物

因事缺席者

朗爱民先生
黄容根议员， S.B.S.， J.P.

船舶检验业代表
渔业代表

计算机投影片简介

刘福海先生

香港电灯有限公司（港灯）工程建设科
总经理

关应良先生

港灯工程建设科总机械工程师

陈乐文先生

港灯工程建设科高级机械工程师

高慧先生

彼安托亚太顾问有限公司董事总经理

关维信先生

彼安托亚太顾问有限公司高级工程师
（海事）

徐伟城先生

彼安托亚太顾问有限公司顾问

提交文件

会议文件第 2/2012 号	莫伟全先生	环境保护署助理署长（空气质素政策）
	彭锡荣先生	环境保护署首席环境保护主任
	李裕韬先生	环境保护署高级环境保护主任
	吕碧英女士	环境保护署环境保护主任
会议文件第 3/2012 号	李关小娟女士	土木工程拓展署启德办事处专员
	应芬芳女士	土木工程拓展署总工程师
	柯芳华女士	土木工程拓展署高级工程师

I. 开会辞

1. 主席欢迎所有与会者出席会议。

2. 主席欢迎以下人士出席会议：

新委员

- 海事处总经理 / 本地船舶安全梁荣辉先生
- 海事处总经理 / 港务陈卓生先生
- 张多马先生
- 李善昌先生

讨论香港离岸风力发电场的与会者

- 刘福海先生
- 关应良先生
- 陈乐文先生
- 高慧先生
- 关维信先生
- 徐伟城先生

将于会上提交会议文件的与会者

- 莫伟全先生
- 彭锡荣先生
- 李裕韬先生
- 吕碧英女士
- 李关小娟女士
- 应芬芳女士
- 柯芳华女士

II. 通过上次会议记录

3. 第 10 次会议已于 2011 年 8 月 29 日举行，会议记录已按土木工程拓展署的建议修订作修改，并已重新分发给委员传阅以供通过。该份会议记录无须再作修订，获得通过。

III. 续议事项

会议文件第 4/2011 号—香港离岸风力发电场

4. 主席谓，委员于上次会议上就风力发电场计划提出多个关注事项，例如风险管理及应变措施。有见及此，香港电灯有限公司（港灯）及海事专家彼安托亚太顾问有限公司再次派员出席会议，讲解有关海上交通管理、潜在风险及紧急应变机制等事宜，以响应委员的关注。
5. 关维信先生扼要重述风力发电场计划的背景和概况，并向委员讲解多项事宜，例如建议选址附近的海上交通、主要海上风险、重点控制和应变方案、应变措施，以及缓解方法的实施时间表。他请委员就拟议计划的运作回顾及规划内容发表意见。

6. 胡家信先生欲知候命拖船的停泊位置，以及在何种情况下会调派拖船为漂流船只提供协助。由于也许会有长达 400 米的大型船只在恶劣天气下于南丫岛南碇泊处附近锚泊，他亦关注拖船执行救援行动的效能。关维信先生响应谓，港灯会通过 24 小时运作的闭路电视密切监察海上交通情况，并正与海事处研究共享雷达、船舶自动识别系统及甚高频通讯系统等所收集的海上交通数据的可行性。一旦发现有船只由碇泊处漂向风力发电场，在桔仔湾（港灯南丫发电厂对出的海湾）对开海面候命的拖船会立即前往现场，尽可能为有关船只提供协助。刘福海先生补充，港灯会考虑与拖船服务供货商签订长期合约，要求其提供拖船候命服务。他相信拖船服务供货商会有足够经验处理不同大小的船只，也会有能力防止船只漂进风力发电场。
7. 郭德基先生和黎海平先生指出，台风袭港期间，预计该处会吹东或东北风，风速可能超过每小时 130 公里，海面或会有高达两米的大浪。他们询问拖船前往现场执行拯救行动所需时间，并质疑拖船处理大型船只（尤其在如此恶劣天气下）的能力。黎海平先生又促请当局顾及拖船员工在危险环境执行高风险职务时的安全。高慧先生响应说，调派拖船协助漂流船只的成效，因应个别情况会有所不同，然而，资源会投放在适当地方，在切实可行范围内把船只倾覆或碰撞的风险减至最低。关维信先生重申，台风袭港期间，拖船会在南丫岛以西海面候命，并会预早在有船只漂向风力发电场前奉派出动。
8. 主席建议港灯与拖船服务供货商商讨服务合约细则时，应顾及委员关注的事项，例如执行拯救行动时拖船前往现场所需时间、所用拖船的数目及轮机功率。
9. 姜绍辉先生认为，可进一步加强海上交通和风险评估报告的内容，包括注明台风袭港时系泊在南丫岛附近的大型船只尺寸，以及载列香港天文台就该处过去 50 年风向和风力录得的数据。他又建议预计船只漂至风力发电场发电机组所需时间和拖船赶上漂流船只所需时间，以便模拟出更真实的情况供委员参考。此外，他亦建议港灯考虑赞助小型船只安装全球卫星定位系统，务把风力发电场内的碰撞风险减至最低。

（会后补注：顾问公司指出，已根据过往事故和有关风力/风速的数据，在海上交通影响评估中加入船只事故频率预测和船只漂往风力发电场的潜在风险预测。据评估，所涉及的风险约为 300 年一遇。）

10. 冯桂颖先生欲知发电机组叶片最低点与海面的距离、风力发电场的兴建时间表，以及海底电缆的分布状况。刘福海先生答谓，叶片距离海面 23 至 25 米。如一切顺利，整个风力发电场的建造工程预计会在 2015 年年底前完成，届时海床将有电缆穿越所有发电机组，把电力输送到南丫发电厂扩建部分。
11. 何志盛博士查询风力发电场内的执法权谁属，刘福海先生响应谓，港灯仍未决定是否争取管理整个风力发电场范围，抑或只管理发电机组区域及其 50 米以内范围的建议安全控制区域。待计划细节落实后，港灯会就此事再与地政总署联系。不过，本地船只将获准航经风力发电场范围和在其内捕鱼。如场内发生意外，港灯会视乎意外的性质和严重程度，决定是否向海事处报告，以便处方采取跟进行动。
12. 陈卓生先生根据场内发电机组的分布状况作判断，认为远洋船等大型船只航经风力发电场范围时会遇到其它船只，难以确保航行安全。至于小型本地船只方面，他提醒港灯，目前尚未清楚现有雷达系统能否有效侦测和监察该等船只航经风力发电场时的移动情况。他建议港灯考虑管理整个发电场范围，认为这有利于发电场一带的海上交通安全管理。

（港灯及彼安托亚太顾问有限公司的代表于此时离席。）

会议文件第 2/2012 号－提升供应本港的船用轻质柴油标准

13. 莫伟全先生就提升供应本港船用轻质柴油标准（把含硫量上限定于 0.1%）的建议，向委员讲解有关细节。委员获邀对建议发表意见。
14. 王妙生先生及郭德基先生要求环境保护署（环保署）公布已于 2010 年完成的本地渡轮（非街渡）使用超低硫柴油试验计划的结果，以供业界参考转换燃料的技术可行性和对现有船用轮机输出功率的潜在影响。
15. 由于现时本地船只采用的轮机原本是为使用含硫量为 0.5% 的轻质柴油而设计，王妙生先生关注转换燃料对轮机功率的影响，胡家信先生对此同样表示关注。胡先生指，环保署如就含硫量 0.1% 柴油的使用情况进行试验，应考虑在试验船队中加入一艘拖船，以测试对耗油量的影响。另一方面，他要求环保署提供现时柴油生产商出口含硫量 0.1% 及 0.5% 柴油的价格统计数据，以便与现有燃料价格作实质的比较。

（会后补注：环保署指出，根据新加坡普氏平均价格过去 12 个月的报价，含硫量低于 0.1% 的燃料（以含硫量为 0.05% 的燃料为例）价格平均较含硫量为 0.5% 的燃料价格高 1.3%。）

16. 莫伟全先生响应谓，充分知悉委员对使用超低硫柴油试验结果的关注，相关报告将上载环保署网页供公众参阅。然而他重申，2010年进行的试验是测试船只使用含硫量 0.005% 超低硫柴油的情况，而新建议中的船用燃料含硫量则为 0.1%。他表示，由于两种柴油的能量含量相同（由净热值反映），不会影响船用轮机的压缩比，因此，转用含硫量 0.1% 的柴油（含硫量远高于超低硫柴油）不会对本地船只的轮机构成技术问题。他请委员向轮机制造商查询轮机使用含硫量 0.1% 柴油时的润滑度要求和兼容性事宜。至于装有“吉拿”牌轮机的船只，由于轮机制造商已结业，委员可向油泵及喷油器供货商查询上述事宜。他敦请委员在这方面与政府和专家紧密合作。环保署将成立专责小组，进一步仔细研究多项事宜，包括海外所得技术经验和相关报告，以及拟使用的轻质柴油出口价格，以便政府和业界就未来路向达成共识。

（会后补注：环保署已把“本地渡輪使用超低硫柴油试验计划”的报告上载其网站。报告的中英文本可于以下网址下载：

http://www.epd.gov.hk/epd/english/environmentinhk/air/studyrrpts/air_studyrrpts.html

及

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/air/studyrrpts/air_studyrrpts.html。）

17. 梁荣辉先生认为，超低硫柴油试验结果提供的资料应详尽和全面，例如应指出因轮机设计独特而不适宜使用超低硫柴油的船只类型。另一方面，他表示为海上安全起见，除寻求轮机制造商的专业意见外，亦值得为建议使用的含硫量 0.1% 柴油进行试验，以确定转换燃料在技术上是否可行，以及对本地船只现时所用轮机有何影响。莫伟全先生同意，就含硫量 0.1% 柴油进行试验也许是评估技术可行性的有效方法。
18. 梁荣辉先生和黄耀勤先生关注珠江三角洲地区所用柴油的含硫量，莫伟全先生响应时指出，由 2013 年 7 月 1 日起，内地会把用于轮机、机械和其它机车（包括船舶）的柴油的含硫量由 0.2% 收紧至 0.035%。
19. 黄耀勤先生建议政府在评估污染水平和空气质素时，不要把焦点全部放在船只排放废气的问题上，应同时考虑气象因素。
20. 何志盛博士询问，如使用的船用轻质柴油含硫量较法定上限 0.1% 为高，法律责任谁属。莫伟全先生答谓，在这情况下，油公司须负上刑事法律责任，这与规管车用柴油的制度相近。

〔环保署代表于此时离席。〕

会议文件第 2/2011 号—建立一套更有效管理本地领牌船只载运危险货物机制的建议

21. 主席表示，海事处已于 2011 年 12 月 21 日举行简介会，向业界及各有关方面讲解通报机制的最终细节。通报机制拟于 2012 年 4 月推出，首阶段会先以自愿参与性质推行，让运载危险货物的船舶经营人熟悉新机制，其后会由 2012 年 7 月起强制实施。海事处会在临近通报机制推出前把实施细节告知业界及各有关方面。
22. 姜绍辉先生欲知本地船只运送某些危险货物（例如压缩气体或石油气）的上限。许荣春先生答谓，他会在会后把相关规例送交姜先生参阅。

[会后补注：有关本地船只运送石油气/压缩气体豁免受管制数量的规例，已于 2012 年 2 月 23 日经电邮发送予姜先生。]

23. 对于最近提出的《危险品（船运）规例》（第 295 章，附属法例 C）建议修订，黄耀勤先生希望海事处澄清“黑暗时间”的定义。鉴于西面危险品碇泊处位于维多利亚港的界线之内，他也希望海事处说明暴风雨来袭时载有爆炸品（第 1 类危险品）的第 III 类船只是否须要获得准许，才可在该碇泊处锚泊。许荣春先生响应谓，根据第 295 章附属法例 C 第 17(1)(d)条，“黑暗时间”指在日落至日出之间的时间。他并指出，第 295 章附属法例 C 第 19 条订明，除非获得海事处处长准许，否则载有爆炸品（第 1 类危险品）的第 III 类船只须驶出海港外或驶往西面危险品碇泊处。因此，暴风雨来袭时，该类船只可在西面危险品碇泊处锚泊而无须获得准许。第 295 章附属法例 C 相关条文的建议修订，不会对业界现时的运作方式构成影响。

香港的船厂是否足够的问题

24. 梁荣辉先生报告，本地船只检验工作小组委员会于 2011 年 9 月 20 日举行的会议上，讨论改建船厂以供建造玻璃纤维船一事。小组委员会认为，现时有若干本地船厂有能力建造小型玻璃纤维船，例如属舷外机开敞式舢舨（P4 舢舨）类别的渔船。然而，该等船厂须大幅扩大船厂面积、改装设施、购置新设备和充分训练技工，才能建造大型玻璃纤维渔船或其它类型的玻璃纤维船。鉴于土地收购、工资、造船物料和船厂设施所涉及的高昂资本成本已令香港的船厂经营困难，把现有船厂改作玻璃纤维船厂也许并不实际。

会议文件第 6/2011 号－《第 IV 类别船只安全标准工作守则》的修订

25. 梁荣辉先生报告，工作守则已经修订，内容涵盖现时有效的游乐船只操作人证明书类别，以及其它根据现行或已废除法例发出并获承认为符合船舶操作者要求的证明书。经修订的工作守则已于 2011 年 11 月 11 日刊宪，其后于 2011 年 11 月 25 日生效。

避风塘的土地用途

26. 主席报告，委员因应观塘、土瓜湾和新油麻地避风塘一带的新发展和活化计划，在上次会议上就保留该等避风塘现有用途所表达的看法和意见，已转交发展局考虑。

IV. 新议事项

会议文件第 3/2012 号－连系九龙东－环保连接系统

27. 香港货船业总商会有限公司致函海事处，对当局拟于九龙东兴建高架单轨列车系统表示关注。该系统贯通观塘、九龙湾及启德，途经海旁和未来的邮轮码头。有关函件于席上提交委员会审阅。有见及此，海事处邀请土木工程拓展署的代表出席会议，与委员讨论此事。
28. 应芬芳女士向委员简介加强九龙东地区连系的环保连接系统的可行性研究结果。土木工程拓展署请委员就有关系统的建议方案和发展路向（尤其是系统的走线、观塘连接桥的安排，以及推行该系统项目的时间表）发表意见。
29. 王妙生先生及郭德基先生对拟建的桥梁极表关注。该桥横跨观塘避风塘入口，净空高度为 21 米，可供船只在桥下驶过。他们强调，相关的高度限制将令高桅杆非自航趸船于台风袭港期间无法进入观塘避风塘避风。鉴于可容纳大型本地船只的避风塘数目本已严重不足，观塘避风塘对本地航运业的作业安全至关重要，是在天气恶劣期间保障船上财物及人命安全必不可少的设施。虽然整个活化九龙东的项目兼具可量化及不可量化的实质经济效益，但为了确保港口运作畅顺及海上从业员安全，他们促请土木工程拓展署寻找其它方案，替代拟建的观塘连接桥。

30. 黄耀勤先生补充说，有关供本地船只使用的本地避风泊位一直不足的情况，香港货船业总商会有限公司已向土木工程拓展署及发展局反映。可容纳 30 至 50 米长趸船的避风塘，在风暴期间的使用率已达 100%。日后如对使用观塘避风塘的船只实施高度限制，若干类大型船只将不得不在天气恶劣期间转往其它避风塘系泊，令资源不足的情况更形紧绌，尤其是考虑到除观塘避风塘外，九龙东和香港岛均欠缺可供大型船只系泊的避风塘。另一方面，黄先生建议土木工程拓展署在拟订环保连接系统的走线时，考虑采纳由启德跑道末端至观塘市中心的路线，使系统无须横跨观塘避风塘的入口。他问，如采用此替代路线而不再须要兴建观塘连接桥，可否节省工程开支。他又问，就观塘连接桥的另一方案而言，增加连接桥的高度，并兴建一段颇长的回旋引桥，使连接桥的净空高度达 40 至 50 米左右，会否涉及高昂的建筑成本。他认为，虽然回旋引桥会占用行动区 2 的用地，令该区不能重新发展作商业区，但当局可改而在区内提供文化、康乐及其它公用设施。他总结谓，严正要求保留观塘避风塘的现有用途，并认为任何用途上的改动均会对整个行业带来重大冲击。

31. 李关小娟女士强调，政府无意改变观塘避风塘的现有用途，只是目前建议的 21 米净空高度会对部分大型船只（例如高桅杆非自航趸船）有所影响。高度少于 21 米的船只仍可在台风袭港期间使用观塘避风塘避风。至于环保连接系统的走线，她响应指经评核可行性研究内的多个可能路线后，认为建议路线的每日平均载客量最高。再者，此走线能使启德发展区、九龙湾与观塘之间的连系更为直接，增加三区发展的协同效应。换言之，环保连接系统对活化整个九龙东十分重要。话虽如此，她向委员保证，土木工程拓展署会与业界和有关各方紧密合作，务求在计划落实前为受影响的船只找出解决办法，例如扩大土瓜湾避风塘的范围、改变其它避风塘现时不适合大型船只使用的规定，以及物色新避风塘的合适地点，均可作考虑。她重申，建议仍处于非常初步的阶段，当局尚须待各方面达成共识，才可推行有关项目。当局会继续于未来数月进行公众咨询，收集社会的意见。她特别指出，当局会于五月或六月份筹办工作坊，向市民收集意见，欢迎业界代表届时出席和给予意见。

[会后补注：委员获邀参加土木工程发展署分别于 2012 年 5 月 26 日及 6 月 2 日举行的两场公众参与工作坊。]

32. 卢浩然先生问，当局是否有计划在观塘避风塘附近水域筹办水上活动。李关小娟女士答谓，区内有人建议将该区发展为游艇停泊处、水上活动中心或国际水上活动比赛场地，但政府对该区的发展路向仍未有定案。她进一步解释，由于启德地区和观塘避风塘的改善工程仍在进行，区内水体现时水质欠佳，因此不宜辟作水上活动场地。她指出，发展局辖下

新成立的九龙东发展办事处（筹备小组）会进一步探讨该区水体的可能用途。

33. 姜绍辉先生强调，海事处应按海上业界的确切需要规划避风塘的供应，以确保工人的安全。避风塘的用途或范围如有任何改动，均会损及业界的运作。他促请土木工程拓展署考虑使用其它设计兴建观塘连接桥，以解决问题。温子杰先生建议，观塘连接桥可采用开合式设计。李关小娟女士答谓，开合桥对行人和车辆而言较为普遍，但设计不适用于单轨列车。
34. 黄耀勤先生请委员留意，东面水域设有船只加油站，以及作检查货物和停泊危险品船只用的碇泊处。简言之，该区附近海面的海上交通和活动极之频繁。他又指，拟议的将军澳跨湾连接路工程项目同样会对某些航经受影响水域的本地趸船带来高度限制。当局提议在区内设立水上活动中心，而非货物处理或避风设施。他呼吁当局就整个九龙半岛的发展作出更宏观及全面的规划，尽力照顾不同行业的利益和需要。
35. 主席总结谓，避风塘属救生设施，避风塘的现有用途或供应如有任何改动，均可能影响到港口运作的效率。他认为土木工程拓展署在考虑项目的发展路向时，须顾及委员的关注和意见。

V. 下次开会日期

36. 议事完毕，会议于下午 1 时 20 分结束。下次会议日期容后公布。