

本地船只咨询委员会
第 22 次会议记录

日期：2017 年 3 月 20 日（星期一）

时间：下午 2 时正

地点：海港政府大楼 24 楼会议室 A

出席者

主席： 王世发先生 海事处副处长

委员： 黄立帆先生 船舶检验工作
 麦昭基先生 海员训练
 萧炳荣先生 海员团体
 陈焕龙先生 载货船只营运
 温子杰先生 小轮及观光船只营运
 张国伟先生 渡轮船只营运
 方智辉先生 内河货物营运
 陈念良先生 游艇营运
 杨上进先生 渔业
 罗家康先生 警务处警司（行动）（水警总区总部）
 陈汉斌先生 海事处总经理／港务
 杨布光先生 海事处总经理／本地船舶安全

秘书： 冼铭俊先生 海事处行政主任（委员会及总务）

列席者

郭德基先生 港九电船拖轮商会有限公司
裴志强先生 港九电船拖轮商会有限公司
郑 琪先生 海事处副处长（特别职务）
何永康先生 海事处助理处长（特别职务）
卓训璘先生 海事处助理处长／策划及海事服务
 〔讲解会议文件第 5／2017 号〕
蔡志全先生 海事处总经理／船舶注册及海员事务
 〔讲解会议文件第 3／2017 号〕
罗立强先生 海事处高级海事主任／海港巡逻组(1)
 〔讲解会议文件第 4／2017 号〕

吴扣庆先生 海事处高级海事主任／危险货物及检控
〔列席会议文件第4／2017号〕

陈炳辉先生 署理海事处高级海事主任／策划及发展
协调(3)
〔列席会议文件第5／2017和第6／2017号〕

邓庆江先生 海事处高级验船主任／本地船舶安全

李荣宗先生 海事处高级验船主任（特别职务）
〔讲解会议文件第2／2017号〕

李子侨先生 海事处高级政务主任（特别职务）
〔简介会议文件第1／2017号〕

关美琪女士 署理海事处海事主任／策划及发展协调
(3)
〔列席会议文件第6／2017号〕

伍伟康先生 路政署高级工程师5／港珠澳大桥
〔简介会议文件第5／2017号〕

彭志钊先生 路政署高级工程师9／港珠澳大桥
〔列席会议文件第5／2017号〕

叶颖怡女士 路政署工程师2／港珠澳大桥
〔列席会议文件第5／2017号〕

关志辉先生 奥雅纳工程顾问副项目经理
〔讲解会议文件第5／2017号〕

伍瑞源先生 艾奕康有限公司高级驻工地工程师
〔讲解会议文件第5／2017号〕

卢国中先生 土木工程拓展署总工程师／离岛
〔讲解会议文件第6／2017号〕

张柏坚先生 土木工程拓展署工程师8／离岛
〔列席会议文件第6／2017号〕

吕丽英女士 土木工程拓展署助理工程师3／离岛
〔列席会议文件第6／2017号〕

黄健民先生 艾奕康有限公司香港区交通运输执行董
事
〔讲解会议文件第6／2017号〕

吴浩然先生 艾奕康有限公司香港区交通运输执行董
事
〔列席会议文件第6／2017号〕

廖俊杰先生 艾奕康有限公司香港区交通运输副董事
〔列席会议文件第6/2017号〕

林彦良先生 艾奕康有限公司香港区交通运输项目工
程师

〔列席会议文件第6/2017号〕

关维信先生 彼安托亚太顾问有限公司副总监

〔列席会议文件第6/2017号〕

余智慧女士 彼安托亚太顾问有限公司首席工程师

〔列席会议文件第6/2017号〕

因事缺席者

司徒法先生 船舶建造及维修业

吴国荣先生 造船业

黄良蔚先生 海事保险业

I. 开会辞

1. 主席欢迎所有与会者出席会议，并告知他们本地船只咨询委员会（委员会）的内务守则：
 - (a) 请所有与会者把手机调较至静音模式。
 - (b) 本委员会的会议并非闭门会议。会议场地若可容纳业界人士作旁听者，业界人士可预先向秘书处留名。
 - (c) 经恰当考虑，本委员会的主席和成员有权不同意有关公众人士为旁听者。
 - (d) 旁听者在会议上发言前，须先得到主席示意允许。〔会后补注：旁听者无权表决在委员会会议席前待决或产生的问题。¹〕
 - (e) 秘书处将不会把旁听者在会议上的口述意见作书面纪录。
 - (f) 如委员会商讨的事项为限阅或机密文件，根据「需要知道」的原则，主席可请旁听者避席／离席，而该会议文件及其讨论亦只限于处方职员及本委员会成员。
2. 主席请各委员省览议程，并询问他们在本次会议中与否遇到涉嫌利益冲突之议题，而须在会议上即席申报利益。各委员答无。

¹ 见本地船只咨询委员会 2006 年 12 月 8 日第 1 次会议记录段 8
(http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m061208c.pdf)

II. 通过上次会议记录

- 秘书
3. 第 21 次会议已于 2016 年 12 月 30 日举行，会议记录（中文版本）于 2017 年 3 月 3 日以电邮分发给委员传阅。该会议记录无须修订，获得通过。
 4. [会后补注：第 21 次会议记录于 2017 年 3 月 23 日上载至海事处网页。²]

III. 报告事项

- 高级政 (i) 会议文件第 1/2017 号 –
务主任 本地载客船只安装雷达资助计划（延长申请期限）
（特别
职务）
5. 李子侨先生（海事处高级政务主任（特别职务））简介会议文件第 1/2017 号。经考虑后，处方同意将本地载客船只（即第 I 类别船只）安装雷达资助计划的申请期限由 2017 年 3 月 31 日延长至 2017 年 9 月 30 日。
- 海事处 6. 邓庆江先生（海事处高级验船主任／本地船舶安全）
高级验 补充，经修订的申请表格及申请须知模板将于会后上
船主任 载于海事处网页。他随后于席上派发「本地载客船只
／本地 安装雷达资助申请·雷达技术规格检测报告及声明」
船舶安 〔见附录一〕。雷达资助安装计划要求此检测报告及
全 声明内容须由在此类型雷达装置已受训的工程师填
妥及呈交，并须由工程师及船长／船东共同签署作
实。- 7. [会后补注：会议文件第 16/2015 号³段 7 写道：「申
请人须连同申请表格附上以下文件，以兹证明：(a) 购
置及在船上装置雷达费用的单据；(b) 由雷达供货商
或装置商发出确认雷达已安装在船只上的陈述或证
明；及(c) 由雷达制造商、供货商或装置商发出确认

² http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m161230c.pdf

³ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp16_15c.pdf

安装在船只上的雷达符合规格雷达的技术规格的陈述或证明。」当安装承包商及船长／船东填妥「本地载客船只安装雷达资助申请·雷达技术规格检测报告」，可视为上述第 (b) 和 (c) 项的证明纪录。]

8. 主席解释，船东安装的雷达须符合海事处的要求〔会后补注：要求为《工作守则-第I类别船只安全标准（2017年3月版）》附件I-4所载列的技术规格⁴〕，该检测报告模板方便处方人员评估其雷达是否符合技术规格。主席请各委员于会后两星期内就该检测报告及声明提出书面意见（如有）。
9. 〔会后补注：处方以电邮于2017年3月30日发出该检测报告及声明。因各委员于限期前（2017年4月13日）没有意见，视为已确认有关检测报告。此外，鉴于海事处已于2017年3月初分拆并修订第I至IV类别船只安全标准之工作守则，本地载客船只安装雷达资助申请表格页8修订如下：“合规格雷达”指符合《工作守则-第I、~~II~~及~~III~~类别船只安全标准》附件I-4所载列的技术规格的雷达。英文为“Conformed Radar” means a piece of radar which complies with the technical requirements set out in Annex I-4 to the Code of Practice – Safety Standard for Class I, ~~II~~ and ~~III~~ Vessels。〕
10. 各委员备悉会议文件第1/2017号。

海事处 (ii)
高级验
船主任
(特别
职务)

会议文件第2/2017号 –
关于新版验船证明书的格式

11. 李荣宗先生（海事处高级验船主任（特别职务））讲解，会议文件第2/2017号载述修订后的新版验船证明书格式。他续说，处方将于2017年第3季开始待船只的现行证明书到期更换并在定期检验合格后发出新版验船证明书和相关的「安全设备及主要装置记

⁴ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/lvs_cop1c.pdf

录」。在转换证书的过渡期内，船只可使用仍然有效的现行验船证明书。

12. 温子杰先生询问，海事处人员检验船上的灭火器具和救生装置的方式会否有别于以往的检验方式。
13. 李荣宗先生（海事处高级验船主任（特别职务））响应，检验方式大致相同，惟处方人员以往只检验灭火器具和救生装置的法定数目，处方人员现将检验船只图则上标示的所有灭火器具和救生装置。
14. 张国伟先生备悉本会议文件附件二的「安全设备及主要装置纪录」须填写主要装置（如主机和齿轮箱）的相关数据。他建议处方更新MD 617「本地船只改装申请表」⁵，配合附件二的「安全设备及主要装置纪录」。
15. 主席多谢张国伟先生的意见，并吩咐海事处高级验船主任（特别职务）跟进。
16. 张国伟先生续问，新版验船证明书会否反映业界人手紧绌的情况。他希望海事处可把本地载客船只（即第I类别船只）在非营运和非载客时段的最低配员人数调低。
17. 主席响应，处方持开放态度，明白业界在人手短缺和招聘不足的情况下调配人员确有困难。根据法例规定〔会后补注：《商船（本地船只）（证明书及牌照事宜）规例》（第548D章）第47(1)条⁶〕，船只须由足够数目的合资格船员操作。主席将与内部相关组别会后讨

⁵ http://www.mardep.gov.hk/en/forms/pdf/lvs_af.pdf

⁶ 《商船（本地船只）（证明书及牌照事宜）规例》（第548D章）第47(1)条：已装设推进引擎的第I、II或III类别船只除非符合以下规定，否则不得在航——(a) 在该船只上有人掌管该船只，而该人持有适用于该船只的船长本地合格证明书或《本地合格证明书规则》所指明的任何同等证明书；(b) 除(a)段提述的人外，在该船只上另有人掌管轮机，而该人持有按该船只的引擎的总推进功率属适当的轮机操作员本地合格证明书或《本地合格证明书规则》所指明的任何同等证明书；及(c) 在该船只上有在该船只的正式牌照或临时牌照内指明的加增数目的船员，而该等船员具备牌照内指明的资格、训练及经验。

论。

18. 各委员备悉会议文件第 2/2017 号。

IV. 新议事项

海事处 (i)
助理处
长／策
划及海
事服务
、
路政署
高级工
程师 5
及 9／
港珠澳
大桥

会议文件第 5/2017 号 -
香港接线和屯门至赤鱲角连接路南面连接路设立限
制区域和特别区域

19. 关志辉先生（奥雅纳工程顾问副项目经理）及伍瑞源先生（艾奕康有限公司高级驻工地工程师）向委员阐述「香港接线和屯门至赤鱲角连接路南面连接路设立限制区域和特别区域」（投影片载于附录二⁷）。
20. 张国伟先生询问会议文件图一（即投影片页 5），路政署有否评估水流速度，以及通航孔有否足够的阔度让各船只通过，另署方会否在桥跨加上防撞物料，防患未然。他认为，因水流影响，船只航行时未必能掌握在预定航线上航行，另机场第三跑道的建设或会影响该水域一带的水流速度，建议署方作详细评估。
21. 关志辉先生（奥雅纳工程顾问副项目经理）响应，顾问公司曾进行立体船只模拟操作评估，模拟实地的水流、走线、航道，以及不同的船只（如拖轮、趸船）穿过该通航孔的情况，确保水流的因素不致影响航行安全。而有关桥梁设计，顾问公司已考虑船撞力度的因素，制作独立的桥模。桥跨设有防撞物料，避免当船只碰撞桥跨时，对大桥结构构成威胁。
22. 伍伟康先生（路政署高级工程师 5/港珠澳大桥）总结，据顾问公司的评估，各类船只可安全地穿越香港接线区下的通航孔。

⁷ 只有中文版本

23. 张国伟先生 恳请路政署及其顾问公司呈递当时立体通航仿真操作评估的数据，以供省览。主席 请路政署跟进。〔会后补注：海事处已转发路政署所提供的相
关数据（见附录三⁸）予张国伟先生参考。〕
24. 温子杰先生 询问投影片页 4，就香港接线第 2 号限制区域拟议的 12 米高度限制，海事处可否宽松少许。
25. 关志辉先生（奥雅纳工程顾问副项目经理）响应，顾问公司除考虑平时的潮汐高度 2 米，已考虑 100 年一遇的潮汐高度 3.45 米等因素，从而建议该限制区域的高度限制为 12 米（自海面起计）。
26. 卓训璘先生（海事处助理处长／策划及海事服务）补充，一般情况下，船只可使用香港接线区第 1 区的航孔通过，该限制区域的高度限制为 41 米（自海面起计），而不需于其他限制区域的桥跨下通行，因此业界毋须忧虑香港接线区第 2 号限制区域的 12 米高度限制。
27. 主席 说，就有关限制区域的船只高度限制，海事处须修订法例〔会后补注：《船舶及港口管制规例》（第 313A 章）和《商船（本地船只）（一般）规例》（第 548F 章）〕，因此第 2 号限制区域的通航净空为 12 米将清楚写明在有关规例中。他建议业界采用通航净空为 41 米的第 1 号限制区域，以避免船只的吊臂或吊杆因碰撞香港接线造成意外。
28. 黄立帆先生 指出会议文件图一（即投影片页 5）列明每条航道的通航宽为 100 米，并询问海事处会否限制甚么类型的船只不能通过该航道。
29. 卓训璘先生（海事处助理处长／策划及海事服务）回应，海事处就大屿山西部水域将对南北向航行的海上

⁸ 只有中文版本

交通设立分隔措施。在机场岛西面其中有两个桥跨，每个桥跨下方提供一条单向航道。根据会议文件段 12，香港接线第 1 号限制区域将划分为三个特别区域。南下的船只必须靠左穿越第 1 号特别区域的航孔单向航行，即实际上，只有向西南方向行驶的船只才能通过航道上的桥跨。北上的船只则必须靠右穿越第 2 号特别区域的航孔单向航行，即实际上，只有向东北方向行驶的船才能通过航道上的桥跨。至于整体长度不超过 10 米的船只，则可进出第 3 号特别区域。

30. 委员没有提出其他意见，会议文件第 5/2017 号遂获通过。

总经理 (ii)
／船舶
注册及
海员事
务

会议文件第 3/2017 号 –
《本地合格证明书考试规则》的拟议修订之更新

31. 蔡志全先生（海事处总经理／船舶注册及海员事务）告知委员，会议文件第 3/2017 号取代第 20/2016 号⁹。两份文件的最大分别之处为：在听取了各委员在 2016 年 12 月 30 日第 21 次委员会会议上的意见后，处方建议让有意获取船长三级证明书资格的人士，毋须有船上服务经验而可以直接报读并完成海事预备课程，然后报考本地船长三级证明书的考试¹⁰。在考试合格和完成规定的船上服务经验及船上在职训练计划后，才获发船长三级证明书资格（详见本会议文件段 3(b)和附录 2）。
32. 就主席的提问，蔡志全先生（海事处总经理／船舶注册及海员事务）告知委员，处方预期 2017 年第 2 季刊宪修订《本地合格证明书考试规则》¹¹。
33. 温子杰先生（代表港九电船拖轮商会）询问会议文件第 6 段，当有关安装雷达的修订法例实施后（即 2017

⁹ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp20_16c.pdf

¹⁰ 《本地船长三级证明书考试手册》载于海事处网页
(http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/pdf/coxswain_grade3_guide.pdf)

¹¹ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/pdf/examrules_lv_c.pdf

年 12 月 1 日起)，以往由香港理工学院、油麻地小轮或伟泰船务有限公司(Wintex)颁发的雷达操作员合格证明书是否仍然有效。

34. 主席 响应，雷达操作员合格证明书本身没有有效时限。若海事处当年认可课程开办者的课程证书，该等证书应视为继续持之有效。
35. 蔡志全先生（海事处总经理／船舶注册及海员事务） 答允于会后再确实相关资料。〔会后补注：海事处确认，在修订法例¹²实施前，由认可学院或公司颁发的雷达操作员合格证明书，仍会获承认。〕
36. 张国伟先生 说，会议文件第段 3(a)(ii)和附录 1 的一级船长实务测试乃崭新的元素，因此希望海事处会安排简介会，介绍具体细节予业界。
37. 蔡志全先生（海事处总经理／船舶注册及海员事务） 响应，处方欢迎与业界面洽。主席 恳请温子杰先生（代表港九电船拖轮商会）担当统筹的角色。温子杰先生 附议。〔会后补注：海事处与港九电船拖轮商会于 2017 年 3 月 31 日举办了简介会。会上海事处职员讲解了实务测试的范围及内容，以帮助船公司筹办在在职船上训练课程。〕
38. 张国伟先生 表示，鉴于航运业面对青黄不接的问题，希望海事处容许本地载客船只船上，倘若正船长并未具备雷达操作员合格证明书或无线电话资格证书，而副船长已持有该等证书以兹证明合符资格操作有关航行设备，正船长便毋须报读课程或参加考试，以纾缓其负担。
39. 蔡志全先生（海事处总经理／船舶注册及海员事务） 补充，并获主席肯定，在无悖船只航行安全情况下，

¹² 《商船(本地船只)(一般)规例》(第 548F 章)和
《商船(本地船只)(安全及检验)规例》(第 548G 章)

正船长或副船长持有该等证书均可接受。

40. 杨上进先生询问，在《商船（本地船只）条例》（第 548 章）实施前，签发的海事处渔民牌照是否适用。
41. 主席回应，自 2007 年 1 月《商船（本地船只）条例》（第 548 章）实施后，海事处不再发出渔民牌照，只发船长本地合格证明书。另本处曾设过渡期，让渔民在国内报读课程，然后回港考试，获取船长本地合格证明书。
42. 蔡志全先生（海事处总经理／船舶注册及海员事务）补充，海事处于 2007 年初曾发出布告，概述《商船（本地船只）条例》（第 548 章）实施前的证明书与《商船（本地船只）（本地合格证明书）规则》¹³下的合格证明书之间的等效关系和相对的操作限制。〔会后补注：详见海事处布告 2007 年第 129 号「操作“粤港流动渔船”所须持有中华人民共和国渔业船舶职务船员证书在《商船（本地船只）条例》（第 548 章）下的最新认可安排」¹⁴。〕
43. 委员没有提出其他意见，会议文件第 3／2017 号遂获通过。

海事处 (ii)
总经理
／港务
、
高级海
事主任
／海港
巡逻组
(1)

会议文件第 4／2017 号 –
立法管制海上醉驾和药驾的建议

44. 罗立强先生（海事处高级海事主任／海港巡逻组(1)）讲解会议文件第 4／2017 号，并请委员就管制海上醉驾和药驾的立法建议提出意见。
45. 陈念良先生询问海事处就会议文件段 9 有关海上醉驾和药驾的执法和搜证安排上的具体细节。他指出，现时警务处就路上酒后驾驶的搜证方面，检查呼气测试

¹³ 根据第 548 章第 16(2)条订立

¹⁴ <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn07129c.pdf>

与举证呼气测试之间的平均相隔时间约 70 分钟，希望了解海事处会否就两者的相隔时间订立时间目标。

46. [会后补注：审计署曾于 1998 年、2006 年和 2012 年对路上酒后驾驶的检查呼气测试与举证呼气测试进行审查工作，发现两者平均相隔时间由 70 分钟（1998 年），缩短至 50 分钟（2006 年），再进一步缩短至 44 分钟（2012 年）。¹⁵另警务处规定如发现检查呼气测试与举证呼气测试的相隔时间超逾 75 分钟的案件，案件主管便须向警察总部提交解释。]
47. 罗立强先生（海事处高级海事主任／海港巡逻组(1)）回应，海上醉驾和药驾的执法流程大致与路上的执法流程相近，但会因应海上环境而作出调节。会议文件段 8 列明进行酒精及药物测试的三个情况。当经授权的海事处人员要求船只操作人提供呼气样本以藉认可预检设备作测试，而呼气中酒精比例超过其规定限度，因海事处人员没有拘捕权，遂会请求警务人员拘捕该名船只操作人，并带返就近配备认可呼气分析仪器的警署进行跟进工作。
48. 陈念良先生担心此举会使一些干犯该条例的船只操作人因检查呼气测试与举证呼气测试相隔时间太久而获得释放。温子杰先生附议。有见及此，张国伟先生建议，认可呼气分析仪器应设立在各水警分区巡逻警轮上，以加快执法行动的效率。
49. 陈念良先生认为，海事处须作充足的宣传和教育工作，尤其是香港各大游艇会。
50. 罗立强先生（海事处高级海事主任／海港巡逻组(1)）回应，在新法例实施初期，海事处会安排足够的宣传和教育工作。他续说，海事处正与警务处水警同事商讨与拟订其执法流程。

¹⁵ 见审计署署长第 60 号报告书〔2013 年 3 月〕第 2 章「道路安全措施的管理」段 2.17 和 2.18 (http://www.aud.gov.hk/pdf_ca/c60ch02.pdf)

51. 张国伟先生表示，陆上环境与海上环境大有不同，海面因风浪流水因素，船只可能漂流海中。他认为，海事处不应只为搜证而忽略搜救工作。
52. 罗立强先生（海事处高级海事主任／海港巡逻组(1)）回应，若遇海上意外，处方的前提为保障海上人命安全，以搜救行动为先，然后才就醉驾和药驾搜证。陈汉斌先生（海事处总经理／港务）补充，处方以海上安全为首要考虑，当船只停泊在安全的地方后，处方才会进行搜证工作。处方现正与水警商讨其执法细节，就偏远的地区（如离岛、西贡水域）的执法行动将与水警有策略性协调。
53. 温子杰先生询问，当涉案船长因醉驾或药驾被捕后，海事处会否联系船东或船代理处理该艘船只。
54. 罗立强先生（海事处高级海事主任／海港巡逻组(1)）回应，处方拟仿效无牌驾船的执法方式，通知船东尽快安排一名合资格的船长到场接管船只。与此同时，因应举证呼气测试的时限，警务人员将从速把该名涉案的船只操作人带返就近配备认可呼气分析仪器的警署进行跟进工作。
55. 温子杰先生对此表示存疑，无牌驾船搜证并无时限，但海上醉驾药驾的立法管制则有时限，涉案的船只操作人可能因等候另一位船长前来接管的时间太久（尤其在偏远地区或凌晨时分等情况），而被延误带返警署作进一步测试。
56. 张国伟先生和陈焕龙先生询问，抛锚中而非驾驶中的船只是否在拟议海上醉驾和药驾法例的规管范围之内。
57. 罗立强先生（海事处高级海事主任／海港巡逻组(1)）响应，会议文件段 5 写道：「新法例适用于香港水域

内所有在航中的船只¹⁶，包括本地领牌船只、内河船只和远洋船只。」因此，拟议法例只适用于驾驶中的船只。〔会后补注：「在航」一词指船只不在锚泊、系岸或搁浅¹⁷。〕

58. 方智辉先生询问，内河船只多为轮更制，船上休班的人员会否受拟议法例下有所规管。
59. 罗立强先生（海事处高级海事主任／海港巡逻组(1)）响应，会议文件段 7 写道：「建议的新法例管制于香港水域在酒精、违禁药物或非违禁药物的影响下操作船只的人，包括船长、领港员、甲板和机舱值班人员以及在紧急部署表上列明负责照顾乘客的船员。」因此，拟议法例将应用于船上当时值班人员，而非休班人员。处方搜证时将会查问船员以确定当时值班人员的身份。
60. 主席总结，处方与水警拟订其执法流程和执法指引时，将充分考虑各委员上述意见。
61. 委员没有提出其他意见，会议文件第 4／2017 号遂获通过。

V. 其他事项

土木工程拓展署总工程师／离岛署理海

- (i) 会议文件第 6／2017 号 – 东涌新市镇扩展
62. 主席告知委员，土木工程拓展署打算在今天的会议咨询各委员「东涌新市镇扩展」的最新进展。该署曾于 2015 年 12 月中透过会议文件第 20／2015 号「东涌新市镇扩展」¹⁸咨询本地船只咨询委员会。署方亦于 2015 年 12 月 22 日举行了一场简报会，向委员介绍拟

¹⁶ 原文为粗体，加有底线

¹⁷ 《商船（安全）（遇险讯号及避碰）规例》（第 369N 章）附表《1972 年国际海上避碰规则》第 3 条第(i)项

¹⁸ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp20_15c.pdf

议的填海工程对海上交通的影响并咨询意见。

63. 卢国中先生（土木工程拓展署总工程师／离岛）说，土木工程拓展署及其顾问公司现向委员汇报东涌新市镇扩展填海工程的最新进展，并介绍海事交通影响评估的结果以及建议采取的缓解措施。他于会议上派发会议文件第 6／2017 号「东涌新市镇扩展」，恳请各委员在两星期内就该文件提出书面意见（如有）。〔会后补注：秘书处于会后当天把该文件（双语版本）以电邮传阅给各委员。各委员随后并无对该会议文件提出书面意见。〕
64. 黄健民先生（艾奕康有限公司香港区交通运输执行董事）向委员阐述「东涌东填海的海上交通安排」（投影片载于附录四¹⁹）。
65. 卢国中先生补充，土木工程拓展署将于 2017 年 4 月下旬咨询立法会发展事务委员会，预计 2017 年年中向立法会工务小组委员会及财务委员会申请拨款，以按计划于 2017 年年底展开填海工程合约。
66. 张国伟先生认为，就投影片页 10，现时东涌航道水深已经不足，倘若东涌航道向西北迁移，其水深将少于 3 米，通航安全实存隐忧。他指出，当青马大桥发生事故，渡轮公司须提供往来市区及东涌发展码头的紧急渡轮服务，务必驶经东涌航道，因此署方须加深河道，确保航行安全。
67. 张国伟先生续问，就投影片页 13，土木工程拓展署会否建造直立式海堤，署方又会否勘察海床底下有否大石，以及大浪拍打的回弹力所构成的影响，以及署方会否考虑把东涌航道向外迁出。
68. 黄健民先生（艾奕康有限公司香港区交通运输执行董事）响应，施工期间，东涌航道将稍为向西北迁移，

¹⁹ 双语版本

并收窄至 110 米（见会议文件图三），另根据顾问公司最近的水深勘测，临时改道的东涌航道仍有超过 4 米水深。

69. 黄健民先生（艾奕康有限公司香港区交通运输执行董事）续说，贴近航道的北面海岸线会采用直立式海堤，而较远离航道的南面海岸线则采用斜坡式海堤。另外，游艇会的防波堤会采用非实心设计，以减轻海浪反弹的影响。
70. 委员没有提出其他意见，会议文件第 6/2017 号遂获通过。

总经理 (ii)
／本地
船舶安
全

分拆并修订第 I 至 IV 类别船只安全标准之工作守则

71. 就杨上进先生的询问，杨布光先生（总经理／本地船舶安全）响应，海事处已于 2017 年 3 月 3 日刊宪²⁰，分拆并修订相关工作守则。〔会后补注：新修订的工作守则之分拆本载于本处网页。²¹〕

高级海 (iii)
事主任
／船只
航行监
察中心

重新划分港口西部主要航道和船舶碇泊处的建议（包括扩阔南航道）

72. 张国伟先生询问有关南航道立法建议的进度。
73. 陈汉斌先生（海事处总经理／港务）响应，政府计划在 2017 年 4 月 24 日把题述立法建议提交立法会经济发展事务委员会讨论，随后将会启动先订立后审议的立法程序，修改船舶及港口管制规例（第 313A 章）的附表 3 及 7 和《商船（本地船只）（一般）规例》（第 548F 章）有关航速的条文。

²⁰ <http://www.gld.gov.hk/egazette/pdf/20172109/cgn201721091134.pdf>

²¹ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/lvs_cop.html

VI. 散会

74. 议事完毕，会议于下午 4 时 15 分结束。下次会议日期容后公布。
75. [会后补注：下次会议定于 2017 年 6 月 14 日下午 2 时 30 分在 24 楼会议室 A 举行。]

本会议记录于 2017 年 6 月 14 日正式通过。

海事处委员会组

档号：L/M (46) to HQ/COM 425/1(19)

**Application for Subsidy for Installation of Radar on Local Passenger Vessels
Technical Requirements Inspection Report and Declaration**

**本地载客船只安装雷达资助申请
雷达技术规格检测报告¹及声明**

Part 1 第一部

Vessel Name : 船名:	Certificate of Ownership No.: 拥有权证明书号码:
Class of Vessel: 船只类别	Owner/Agent : 船东/代理人:
Equipment : 设备:	Equipment Manufacturer: 设备制造商:
Model and Type: 型号和类别:	Equipment Serial Number : 设备序号:
Contractor Which Installed the Equipment: 安装承办商:	Name of Service Engineer ¹¹ : 工程师姓名:
Berth/Location : 码头/地点:	Installation Date: Time: 安装日期: 时间:

Part 2 第二部

Item No. 项目	Technical Requirements 技术规格	Complied with technical requirements 符合技术规格要求	On-site inspection with satisfactory result 现场检测结果满意
		Please ✓ if applicable 如适用请加上✓号	
1.	Have a display of the raster scan type and may be either in colour or monochrome. The display should be capable of being viewed in either daylight or darkness without the use of hoods. 具有 RASTER 扫描式显示。显示器可以是单色或彩色显示；并可在白天或黑夜时观看，而不必使用光罩。		
2.	Have at least the display modes of "Head-up" and "Course-Up" in addition to any other modes which may be available. 除其他模式的显示外，最少提供以"首向"或"航向"模式为基准的显示。		
3.	Be stabilized by a compass input from either a gyro compass, a transmitting magnetic compass, or a fluxgate compass. 装有电罗经，发报磁罗经等的罗经输入电路使之稳定方位的装置。		
4.	Have a screen display of not less than 280 millimetres (11 inches diagonal). 显示器不小于 280mm (11 英寸) 对角。		
5.	Have means for suppressing precipitation returns, which may be of the FTC type or of the video processor type and the control of which may be either progressive or on-off type. 有可以是 FTC 式或图像处理器式抑制沉降物回波的装置。其控制可以是连续地调整或开—关模式的装置。		
6.	Have means suppressing sea clutter returns, the control of which must be progressive and which may be of swept gain type or the video processor type. 有抑制来自海浪杂波等回波的合适装置。控制器应能连续地调整，这可以是 swept gain 方式或图像处理器方式。		
7.	Have a clearly identifiable heading marker capable of being suppressed temporarily by a spring loaded switch or similar device. 设有可以弹簧掣或同样装置使暂时隐藏的清晰可辨的首向标志。		

8.	Have at least one variable range marker with a clearly displayed digit readout of range. 具有帶距離數字顯示量程的活動距標。		
9.	Be equipped with a switchable fixed range rings of an accuracy such that the range of an object on a range ring may be determined to within 1.5% of the range scale in use or 75 metres whichever is the greater. 具有可開關固定距標量程和距離圈的數值量程，其測距誤差在 1.5% 使用之量程或 75 米（取其大者）以內。		
10.	Be equipped with either a rotating cursor with parallel lines marked on it or with an electronic bearing marker having an adjustable origin. 設置有畫上平行線的轉動式信標或有可調整原位的電子方向標。		
11.	Have a facility for displaying the historical relative tracks of all echoes. The echo tracks must be capable of being removed and restarted afresh on demand. 有顯示物標回波的相對軌跡的裝置。回波軌跡應可在需要時得以消除或重新開始。		
12.	Have a horizontal beam width of not more than 2.5 degrees measured between the half power points (-3dB). 從半力點(-3dB)之間計測，距標方位分辨力誤差不超過 2.5°。		
13.	Have a pulse length on range scales up to 1.5 miles of not greater than 0.08μsec. 脈沖不大於 0.08μsec，長度至 1.5 英哩的量程。		
14.	Have a power output not less than 3 kilowatt. 不少於 3kW 的輸出。		
15.	Have an antenna system capable of sustained operation in relative wind speeds of 50 knots or greater. 天線可在 50 海浬或以上的相對風速時仍能工作。		
16.	Be equipped with a means of ascertaining that the receiver is correctly tuned. 備有判別接收器是否正確調準的裝置。		
17.	Be equipped with any risk of collision exists, including equipment that can, by long-range scanning, give early warning of any risk of collision. 裝設有能斷定是否存在碰撞危險的雷達設備，包括能夠藉遠距離掃描而發出任何碰撞危險的早期警報的設備。		

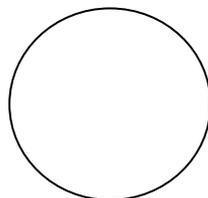
Part 3 第三部

Declaration 聲明

This is to certify that the above equipment has complied with the technical requirements of the Marine Department, the Government of the Hong Kong Special Administrative Region.

茲證明上述設備已符合香港特別行政區政府海事處的技术规格要求。

(_____)
Name & Signature of Service Engineer
工程師 姓名和簽署
Date 日期: _____



安裝承辦商公司蓋章

(_____)
Name & Signature of Coxswain/Owner
船長/船東 姓名和簽署
Date 日期: _____

Note 注明:

i. The completion and the submission of this form is an essential part of the subsidy scheme and this should be filled in by a trained service engineer for the model and type of radar installed.

雷達資助安裝計劃要求此表格內容須由在此類型雷達裝置已受訓的工程師填妥及呈交。

ii. Please attach manufacturer issued training certificate as appropriate.

如適用請附上設備製造商的培訓證明書。

香港接線和 屯門至赤鱗角連接路南面連接路

設立限制區域和特別區域



0

香港接線和屯門至赤鱗角連接路 - 整體佈局



1

沿香港接線和屯門至赤鱗角連接路南面連接路的走線 建議設立限制區域和特別區域



1. 香港接線

2. 屯門至赤鱗角連接路 南面連接路



屯門至赤鱗角連接路佈局



項目概況





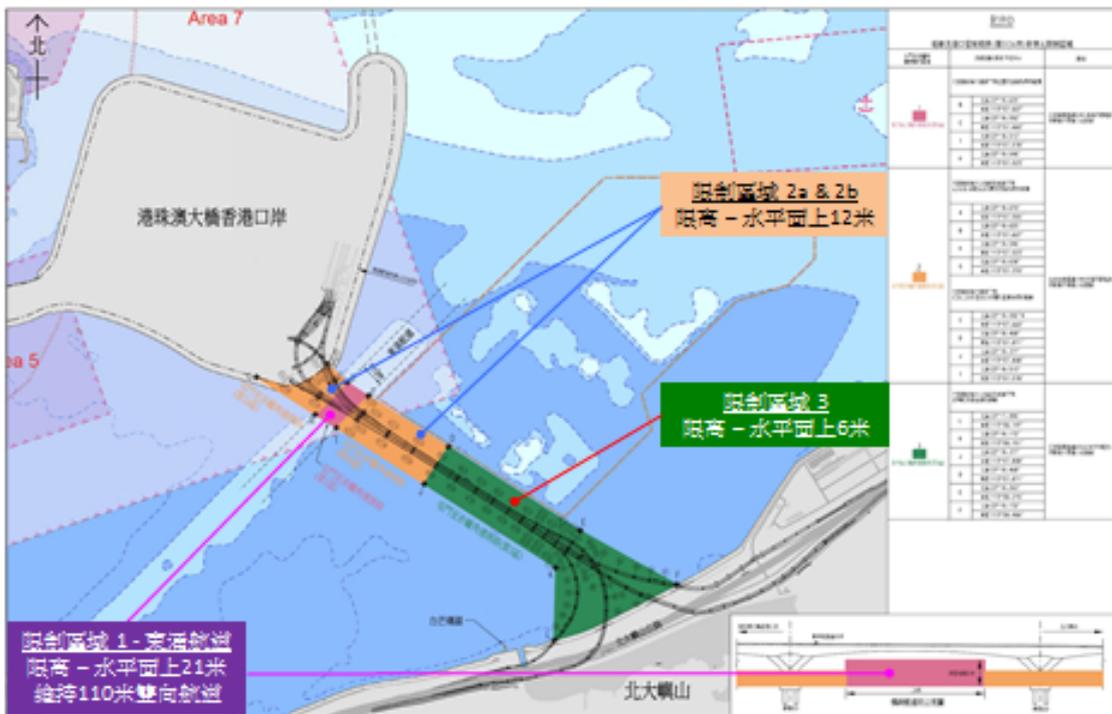
屯門至赤鱗角連接路南面連接路



10



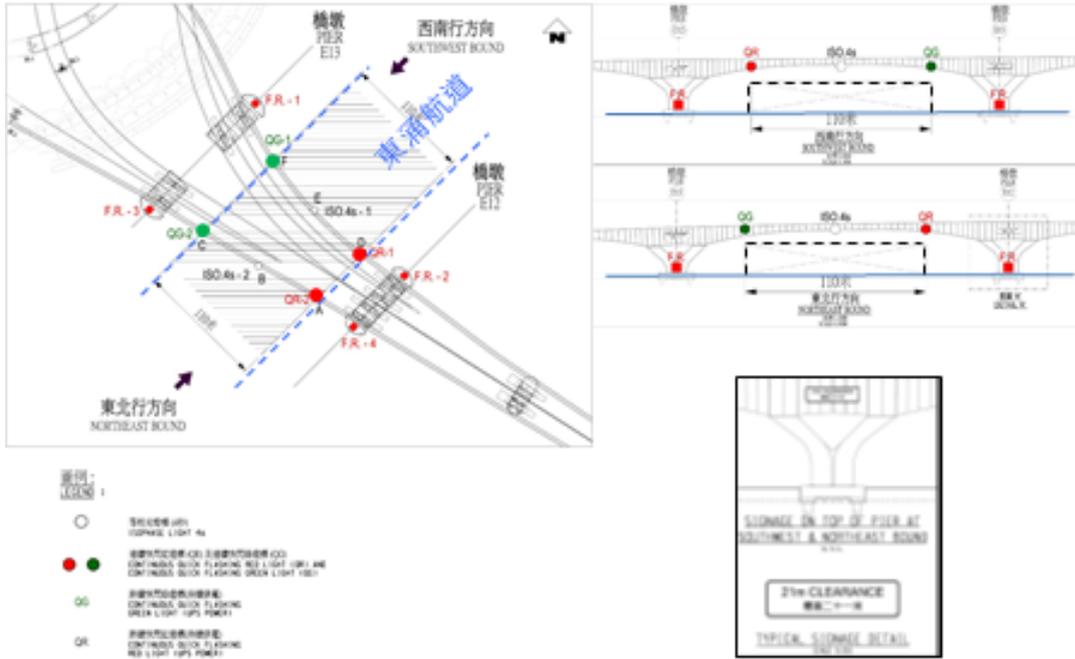
屯門至赤鱗角連接路設立限制區域



11



屯門至赤鱗角連接路南面連接路橫跨東涌航道 AECOM



立体通航仿真操作评估的数据

1. 简介

為了確保船隻在不同的天氣及海洋環境下都能安全地通過香港接線的高架橋，有關方面進行了一系列的立體通航模擬操作評估。這個評估的主要目的如下：

- 評估船隻在不同環境下通過高架橋的情況，估算位於航道的橋墩對海上交通的潛在風險，以及確定該高架橋對船隻通航的影響。
- 確定香港接線高架橋的布局設計。

2. 通航模擬器

是次通航模擬使用設置於海事處訓練中心的「全功能船隻模擬器」。

3. 模擬船隻類型

是次通航模擬所模擬的船隻類型，包括以下六種：

船隻資料表：

特徵	船隻種類					
	三體噴射船	滅火輪 (精英號)	本地航行 渡輪景龍 3	內河船	機場消防 海上救援 艇	遠洋船隻
總長度 (米)	48	42	42	113	35	347
闊度 (米)	12	9.6	9	19	12	40

特徵	船隻種類					
	三體噴射船	滅火輪 (精英號)	本地航行 渡輪景龍 3	內河船	機場消防 海上救援 艇	遠洋船隻
總長度 (米)	48	42	42	113	35	347
吃水 〔深度〕 (米)	1.2	3.5	2.5	6.5	1.8	14.5
排水量 (噸)	2000	600	400	8800	2000	85,000
速度 (海里/ 小時)	48	15	19	14	28	15.8

4. 模擬環境

在立體通航模擬操作評估中，模擬的環境包括正常天氣情況及極端天氣情況(達到八號烈風或暴風訊號)，測試船隻能否安全地通過高架橋之下的通航孔。

5. 機場島西面的航道

在機場島西面航道的模擬測試中，模擬船隻會在正常環境及在可能出現的最壞環境情況之下通過通航孔。模擬測試中預設了 20 海里/小時的側風及 1.5 海里/小時的潮汐漲退水流(預設值已較本地一般情況為高)。除了信德噴射船及消防船的船長外，一位對於通航模擬操作有一定經驗的內河船船長也被邀請參與，負責模擬駕駛一艘內河船。

6. 總結

是次模擬測試證明了雙通航孔單方向的航道比起單通航孔雙方向的航道設計更安全。全部參與模擬操作的船長都確認在機場島西面的航道設計安全及適合航行。而設計的兩個獨立的單程通航孔其闊度足夠讓兩艘船於相反方向同時通過。模擬操作也測試了預計會出現在機場島西面航道的拖船作業，對於在極端環境下出現較差的駕駛行為也作出了測試。

在是次模擬測試亦確定了香港接線高架橋的橋墩位置、跨距及相關導航設備，提供了足夠的空間給通航船隻，使其在通過通航孔其間，可注意到位於高架橋另一邊正在橫越的船隻。由此可見，即將落成的香港接線高架橋對通航船隻沒有造成不良影響。



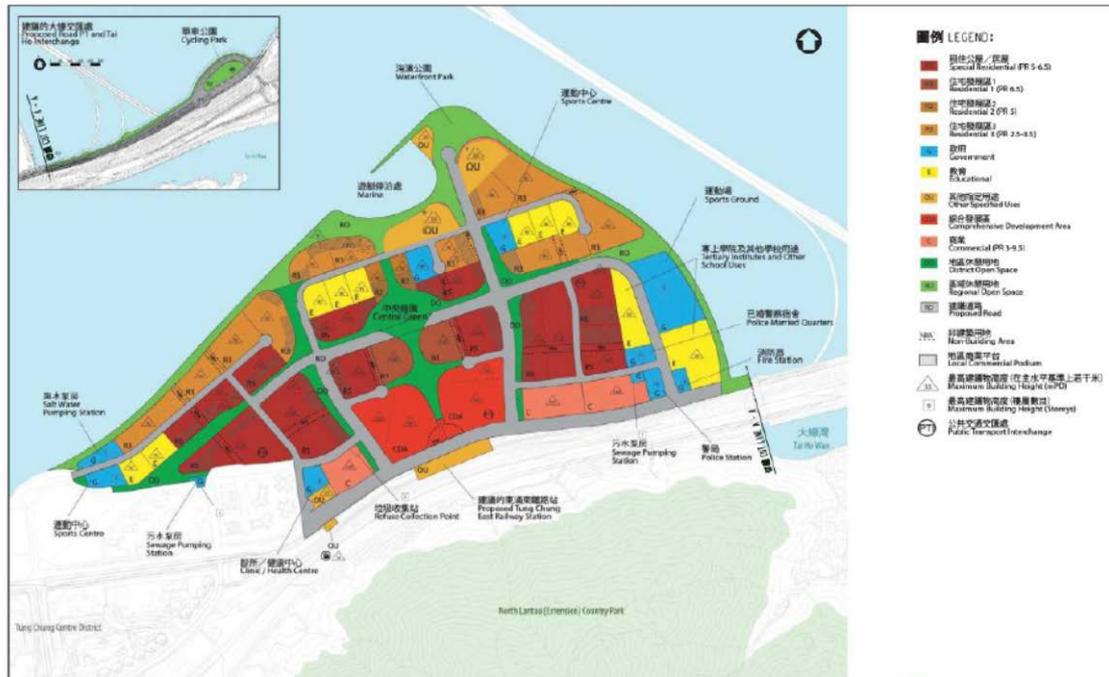
議程 Agenda



1. 工程背景 Project Background

3

建議發展大綱圖 Recommended Outline Development Plan

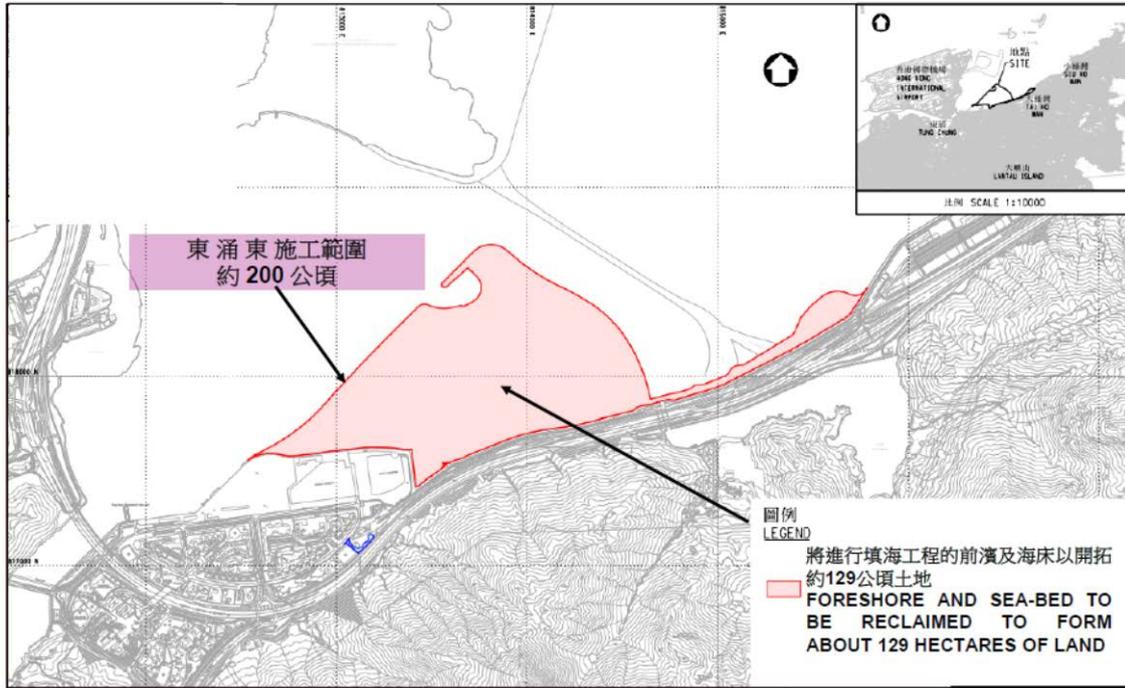


4



4

東涌東施工範圍 Works Area of Tung Chung East



- 東涌東海上工程: 2018年第一季度至2023年第一季度 (暫定)
- 5 TCE Marine Works: Q1 2018 to Q1 2023 (Tentative)



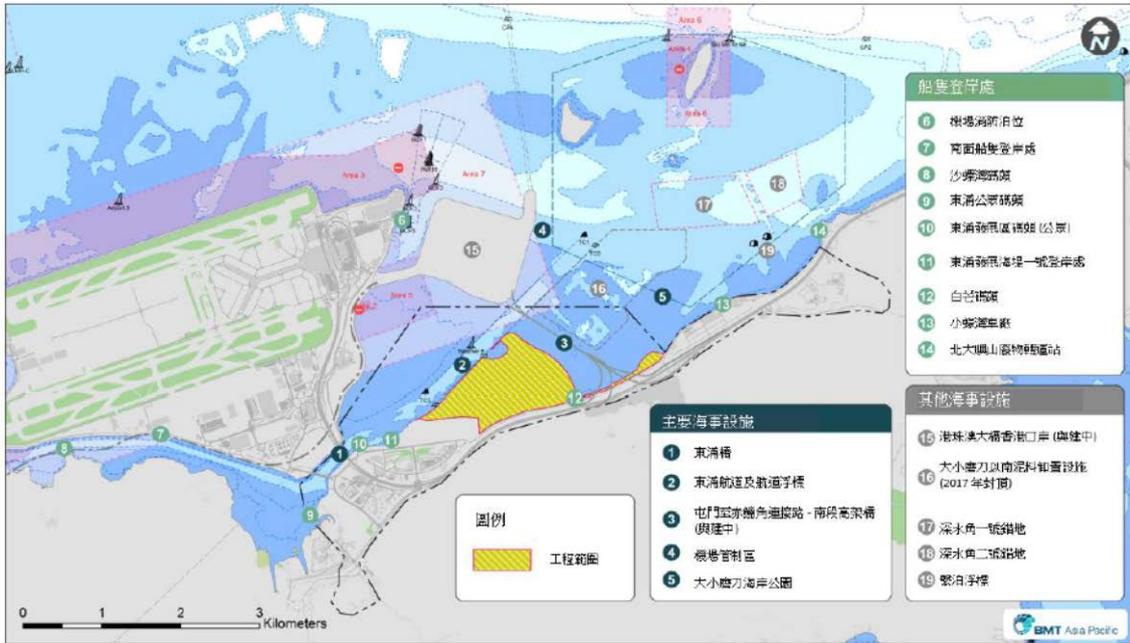
AECOM

5

2. 海上交通影響評估 Marine Traffic Impact Assessment

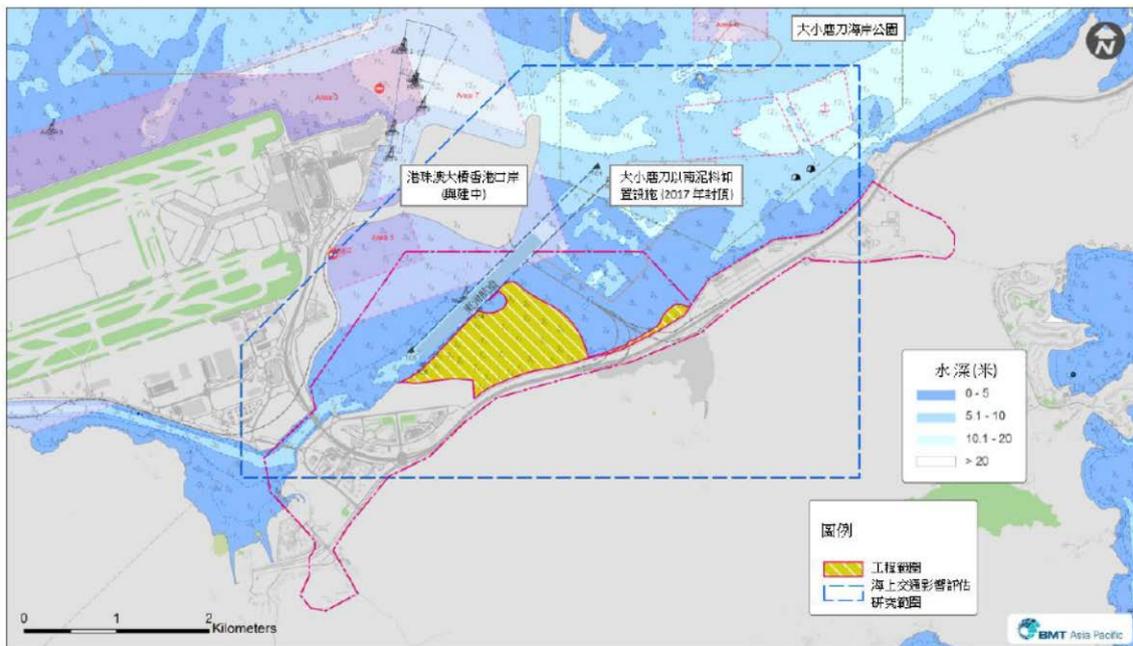
6

東涌東填海區鄰近的海事設施 Marine Facilities in the Vicinity of TCE Reclamation



7

評估範圍 Study Area

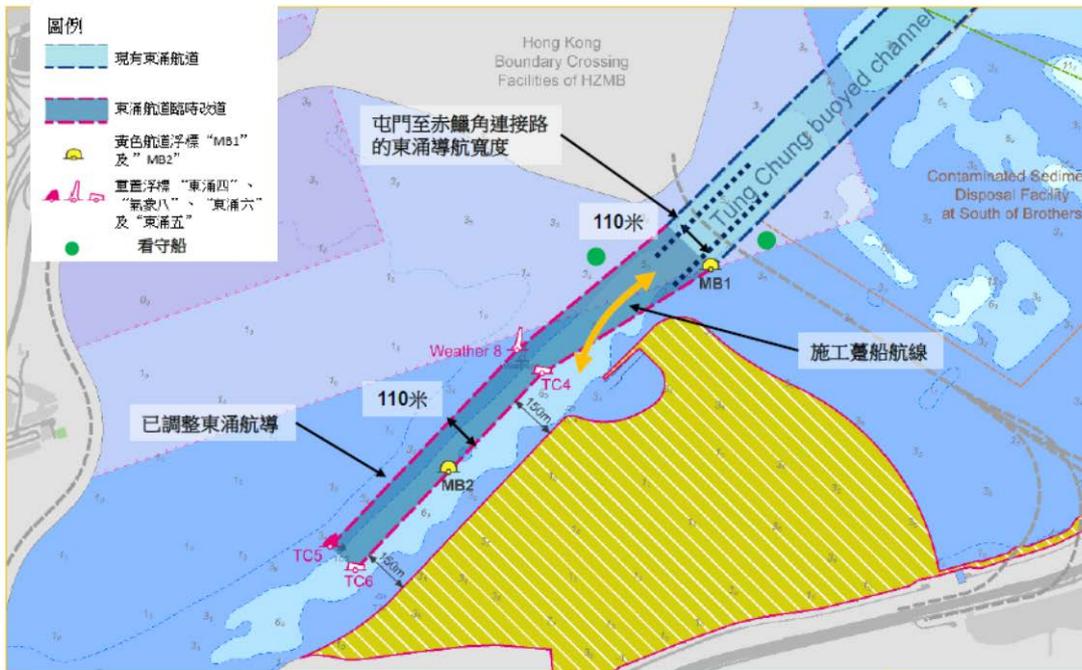


8

3. 施工阶段的海上交通影响 Marine Traffic Impact during Construction Phase

9

東涌航道的改道 Realigned Tung Chung Buoyed Channel



10

東涌航道的改道

Realigned Tung Chung Buoyed Channel

— 實施適當的交通管理措施

Implementation of appropriate marine traffic management measures

- 施工船隻進出屯門至赤鱸角連接路橋孔時需單向航行
one-way traffic for construction vessels traveling under the bridge of TMCLKL
- 橋墩前後長駐看守船
provision of guard boats near the gateway of TMCLKL
- 安排監督人員駐守
monitoring by site supervisory staff
- 施工船隻經過橋孔後，需立即轉向進入施工區域
construction vessels navigate into works site right after passing TMCLKL

— 成立海事管理聯絡小組

Establishment of Marine Management Working Group



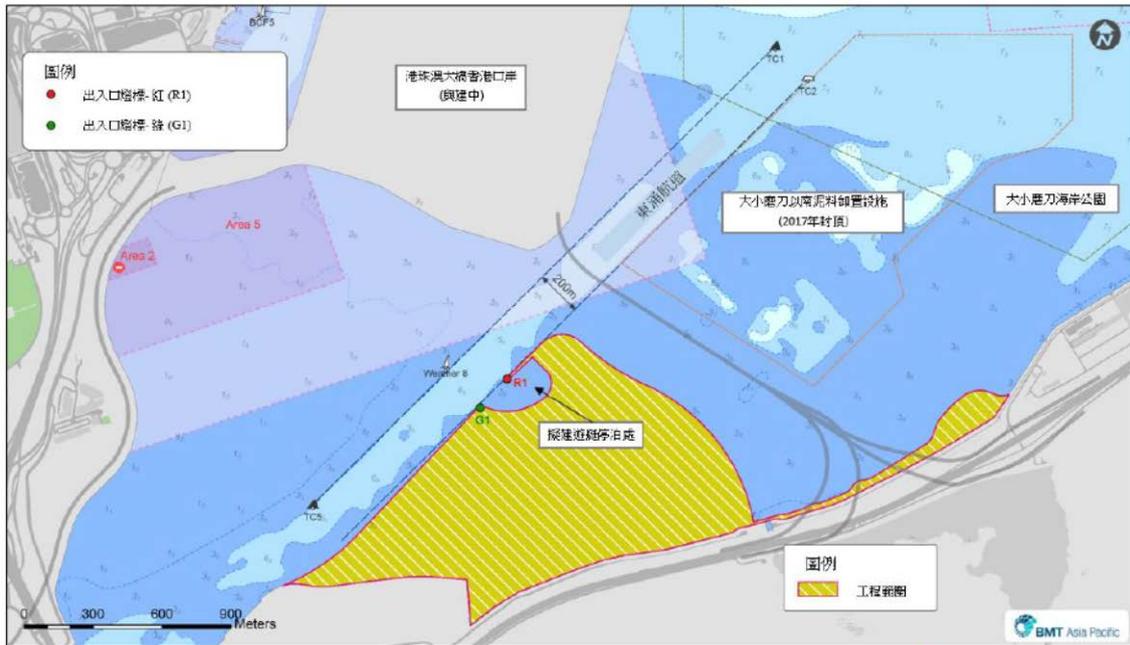
AECOM

b1

4. 運作階段的海上交通影響 Marine Traffic Impact in Operation Phase

b2

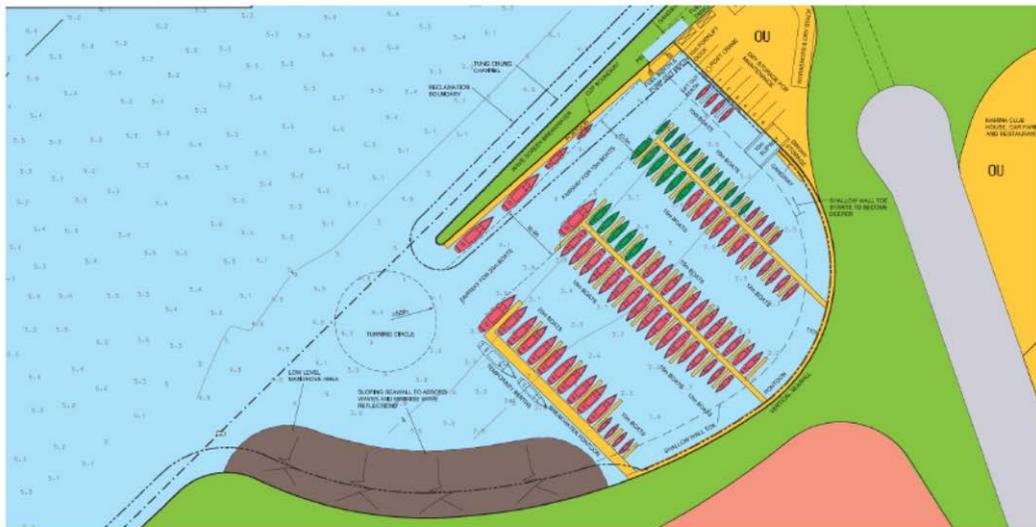
完成填海 Completion of Reclamation



AECOM

13

東涌東初步海上概念圖則方案 Preliminary TCE Marina Conceptual Plan



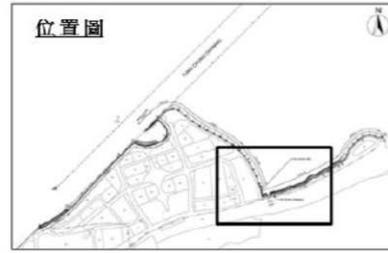
AECOM

14

重置白芒碼頭



永久重置登岸梯級
- 由 2023 年第一季



臨時行人通道
連接現時的白芒
行人隧道



完