

臨時本地船隻諮詢委員會

設立珠江口分道通航制

宗 旨

本文件旨在告知委員香港海事處與中國海事局合作在珠江水域設立分道通航制。

(註：分道通航制是一種船舶航行系統，作用在於把不同航向的船舶分隔開來，在不同的通航分道上航行，藉以調控船舶往來，尤以交通頻繁水域為然。凡在某一通航分道上航行的船舶，一律均須循着同一方向航行，並與其他分道上的船舶分隔開來，以免產生對遇或交叉相遇的情況。)

目 的

2.1 設立分道通航制的目的在於改善香港水域南面及西面進口附近的交通，以提高航行安全：

- (a) 調諧蒲台島西南及東博寮海峽入口附近水域的交通；
- (b) 把進出東博寮海峽的船隻與其他在香港水域南面界限附近的交通分隔開來，以避免船隻交叉相遇或對遇；以及
- (c) 調諧大嶼山西南，即「分流」對開海面的交通，並把沿着港澳高速渡輪航線行駛的船隻與前往珠江其他港口的交通分隔開來。

背 景

3.1 東博寮海峽是本港最繁忙的水道。據記錄所示，2002 年來港的遠洋船舶共 70,530 船次，其中約有 78% 經由東博寮海峽進出本港水域。現時，本港水域南面界限以外並沒有船舶定線制，進出東博寮海峽的船隻須在那些開往深圳和珠江三角洲其他港口的船隻中穿插航行。

3.2 1996 年至 1997 年期間，這一帶水域曾經發生多宗嚴重碰撞事故，導致沉船和其他嚴重後果。珠江三角洲近年發展迅速，加上區內海上交通不斷增加，若不設法改善情況，則發生同類意外事故的機會將會增加。遇有大船在東博寮海峽進口附近碰撞後沉沒，則會堵塞進出本港水域的主要通道，令港口癱瘓，還要進行規模龐大而又耗費不菲的海難救援和打撈工作。事實上，若於該一帶水域設立分道通航制，則有助避免上述那些意外事故，因為涉及的船隻須沿着相隔的通航分道行駛，不會與其他船隻迎頭對遇或互相橫越。

3.3 同樣地，往來港澳之間的高速渡輪也遇到同一問題。在 2002 年，來往港澳的渡輪共 35,470 航次，這些高速渡輪通常沿着大嶼山以南的「推薦航線」行駛，並經常與來往珠江三角洲其他港口的交通在大嶼山西南端附近，即「分流」對開海面互相穿越。

3.4 為了改善目前情況，海事處於 1999 年與中國海事局就設立担杆水道分道通航制展開磋商。中國海事局對方案積極回應，並委託廣東海事局進行研究。該研究除了確認設立担杆水道分道通航制的需要之外，還建議在索罟群島西南海面另設分道通航制，亦即大濠水道分道通航制。

方 案

4.1 現時的方案是在珠江口設立分道通航制，以減低上述的潛在風險。設立的分道通航制包括：

- (i) 担杆水道分道通航制
- (ii) 大濠水道分道通航制

(分道通航制位置示意圖見於附件 I。)

4.2 担杆水道分道通航制設於北緯 22° 09' 以南水域，從橫瀾島以南海面伸展至南丫島以南海面。其中有部分的第一、第二警戒區和第一通航分道位於香港水域範圍以內。使用分道通航制的船舶將會向東或向西行駛。

4.3 大濠水道分道通航制設於大嶼山西南，即「分流」浮標以南水域。其中有部分的第四、第五通航分道和第三警戒區位於香港水域範圍以內。有關交通流向見於附件 I。

4.4 香港船隻航行監察中心會對在香港水域範圍以內航行的船舶提供有關的交通信息和提示。至於在香港水域範圍以外航行的船舶，則由內地當局負責提供交通信息。

實施計劃

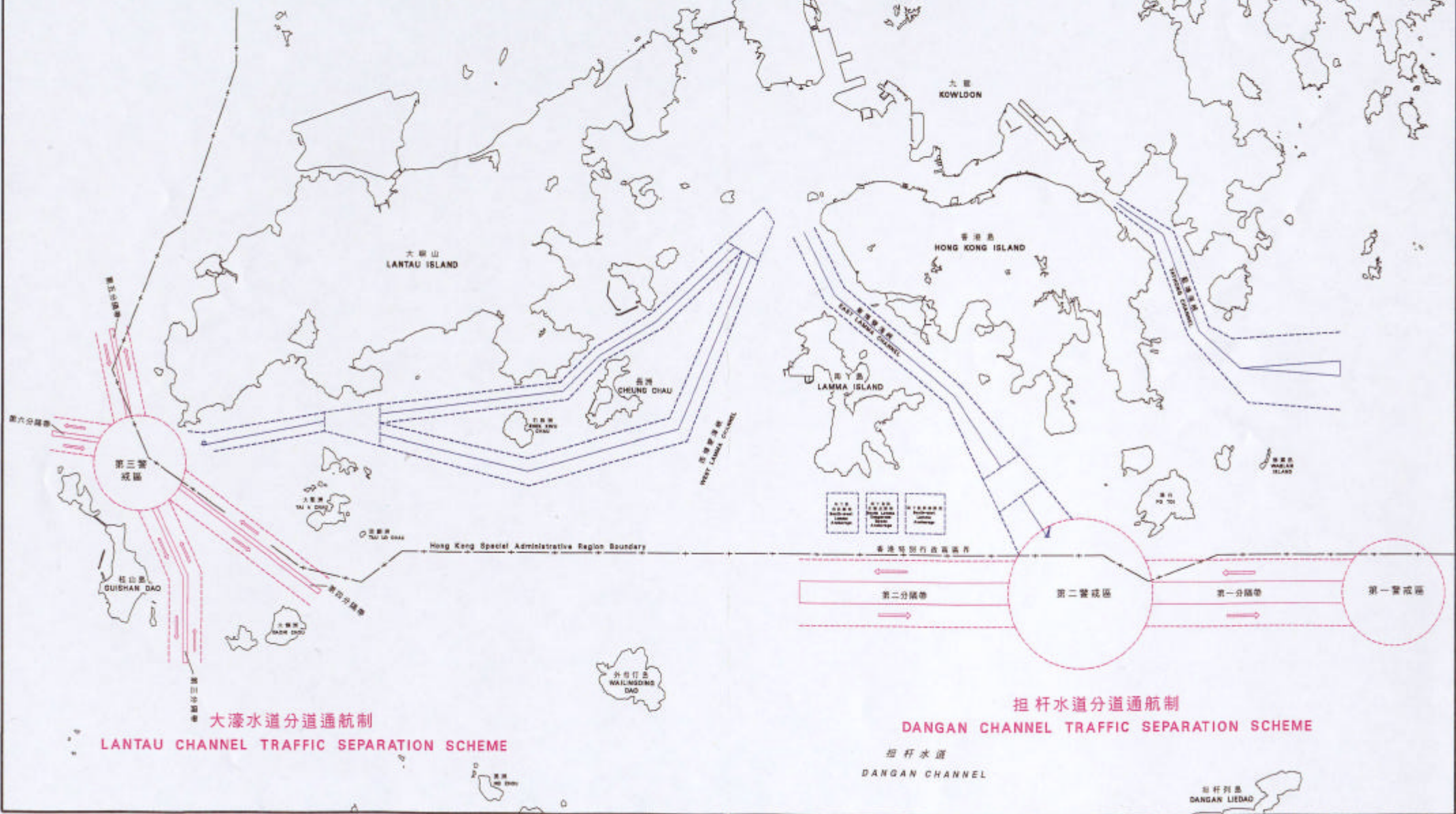
5.1 在諮詢本地相關業界之後，香港海事處便會與中國海事局於 2003 年 11 月就設立分道通航制的安排簽訂協議並公布周知，以便於 2004 年 1 月起試行，為期 12 個月。待試行完成後，分道通航制便會提交國際海事組織通過和正式實施。

海事處

2003 年 8 月

珠江口水域船舶定線制

Zhujiang Estuary Traffic Separation System



大濠水道分道通航制
LANTAU CHANNEL TRAFFIC SEPARATION SCHEME

担杆水道分道通航制
DANGAN CHANNEL TRAFFIC SEPARATION SCHEME

担杆水道
DANGAN CHANNEL

担杆列島
DANGAN LIEDAO