

本地船隻諮詢委員會
第 22 次會議記錄

日期：2017 年 3 月 20 日（星期一）

時間：下午 2 時正

地點：海港政府大樓 24 樓會議室 A

出席者

- 主席：** 王世發先生 海事處副處長
- 委員：** 黃立帆先生 船舶檢驗工作
麥昭基先生 海員訓練
蕭炳榮先生 海員團體
陳煥龍先生 載貨船隻營運
溫子傑先生 小輪及觀光船隻營運
張國偉先生 渡輪船隻營運
方智輝先生 內河貨物營運
陳念良先生 遊艇營運
楊上進先生 漁業
羅家康先生 警務處警司（行動）（水警總區總部）
陳漢斌先生 海事處總經理／港務
楊布光先生 海事處總經理／本地船舶安全
- 秘書：** 冼銘俊先生 海事處行政主任（委員會及總務）

列席者

- 郭德基先生 港九電船拖輪商會有限公司
裴志強先生 港九電船拖輪商會有限公司
鄭 琪先生 海事處副處長（特別職務）
何永康先生 海事處助理處長（特別職務）
卓訓璘先生 海事處助理處長／策劃及海事服務
〔講解會議文件第 5／2017 號〕
蔡志全先生 海事處總經理／船舶註冊及海員事務
〔講解會議文件第 3／2017 號〕
羅立強先生 海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)
〔講解會議文件第 4／2017 號〕

吳扣慶先生 海事處高級海事主任／危險貨物及檢控
〔列席會議文件第4／2017號〕

陳炳輝先生 署理海事處高級海事主任／策劃及發展
協調(3)
〔列席會議文件第5／2017和第6／2017號〕

鄧慶江先生 海事處高級驗船主任／本地船舶安全

李榮宗先生 海事處高級驗船主任（特別職務）
〔講解會議文件第2／2017號〕

李子僑先生 海事處高級政務主任（特別職務）
〔簡介會議文件第1／2017號〕

關美琪女士 署理海事處海事主任／策劃及發展協調
(3)
〔列席會議文件第6／2017號〕

伍偉康先生 路政署高級工程師5／港珠澳大橋
〔簡介會議文件第5／2017號〕

彭志釗先生 路政署高級工程師9／港珠澳大橋
〔列席會議文件第5／2017號〕

葉穎怡女士 路政署工程師2／港珠澳大橋
〔列席會議文件第5／2017號〕

關志輝先生 奧雅納工程顧問副項目經理
〔講解會議文件第5／2017號〕

伍瑞源先生 艾奕康有限公司高級駐工地工程師
〔講解會議文件第5／2017號〕

盧國中先生 土木工程拓展署總工程師／離島
〔講解會議文件第6／2017號〕

張柏堅先生 土木工程拓展署工程師8／離島
〔列席會議文件第6／2017號〕

呂麗英女士 土木工程拓展署助理工程師3／離島
〔列席會議文件第6／2017號〕

黃健民先生 艾奕康有限公司香港區交通運輸執行董
事
〔講解會議文件第6／2017號〕

吳浩然先生 艾奕康有限公司香港區交通運輸執行董
事
〔列席會議文件第6／2017號〕

廖俊傑先生 艾奕康有限公司香港區交通運輸副董事
〔列席會議文件第6/2017號〕

林彥良先生 艾奕康有限公司香港區交通運輸項目工
程師

〔列席會議文件第6/2017號〕

關維信先生 彼安托亞太顧問有限公司副總監

〔列席會議文件第6/2017號〕

余智慧女士 彼安托亞太顧問有限公司首席工程師

〔列席會議文件第6/2017號〕

因事缺席者

司徒法先生 船舶建造及維修業

吳國榮先生 造船業

黃良蔚先生 海事保險業

I. 開會辭

1. 主席歡迎所有與會者出席會議，並告知他們本地船隻諮詢委員會（委員會）的內務守則：
 - (a) 請所有與會者把手機調較至靜音模式。
 - (b) 本委員會的會議並非閉門會議。會議場地若可容納業界人士作旁聽者，業界人士可預先向秘書處留名。
 - (c) 經恰切考慮，本委員會的主席和成員有權不同意有關公眾人士為旁聽者。
 - (d) 旁聽者在會議上發言前，須先得到主席示意允許。〔會後補註：旁聽者無權表決在委員會會議席前待決或產生的問題。¹〕
 - (e) 秘書處將不會把旁聽者在會議上的口述意見作書面紀錄。
 - (f) 如委員會商討的事項為限閱或機密文件，根據「需要知道」的原則，主席可請旁聽者避席／離席，而該會議文件及其討論亦只限於處方職員及本委員會成員。
2. 主席請各委員省覽議程，並詢問他們在本次會議中是否有遇到涉嫌利益衝突之議題，而須在會議上即席申報利益。各委員答無。

¹ 見本地船隻諮詢委員會 2006 年 12 月 8 日第 1 次會議記錄段 8
(http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m061208c.pdf)

II. 通過上次會議記錄

- 秘書
3. 第 21 次會議已於 2016 年 12 月 30 日舉行，會議記錄（中文版本）於 2017 年 3 月 3 日以電郵分發給委員傳閱。該會議記錄無須修訂，獲得通過。
 4. [會後補註：第 21 次會議記錄於 2017 年 3 月 23 日上載至海事處網頁。²]

III. 報告事項

- 高級政務主任
（特別職務）
- (i) 會議文件第 1/2017 號 – 本地載客船隻安裝雷達資助計劃（延長申請期限）
5. 李子僑先生（海事處高級政務主任（特別職務））簡介會議文件第 1/2017 號。經考慮後，處方同意將本地載客船隻（即第 I 類別船隻）安裝雷達資助計劃的申請期限由 2017 年 3 月 31 日延長至 2017 年 9 月 30 日。
- 海事處高級驗船主任／本地船舶安全
6. 鄧慶江先生（海事處高級驗船主任／本地船舶安全）補充，經修訂的申請表格及申請須知範本將於會後上載於海事處網頁。他隨後於席上派發「本地載客船隻安裝雷達資助申請·雷達技術規格檢測報告及聲明」（見附錄一）。雷達資助安裝計劃要求此檢測報告及聲明內容須由在此類型雷達裝置已受訓的工程師填妥及呈交，並須由工程師及船長／船東共同簽署作實。
 7. [會後補註：會議文件第 16/2015 號³段 7 寫道：「申請人須連同申請表格附上以下文件，以茲證明：(a) 購置及在船上裝置雷達費用的單據；(b) 由雷達供應商或裝置商發出確認雷達已安裝在船隻上的陳述或證明；及(c) 由雷達製造商、供應商或裝置商發出確認

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

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

安裝在船隻上的雷達符合合規格雷達的技術規格的陳述或證明。」當安裝承辦商及船長／船東填妥「本地載客船隻安裝雷達資助申請·雷達技術規格檢測報告」，可視為上述第 (b) 和 (c) 項的證明紀錄。]

8. 主席解釋，船東安裝的雷達須符合海事處的要求〔會後補註：要求為《工作守則-第I類別船隻安全標準（2017年3月版）》附件I-4所載列的技術規格⁴〕，該檢測報告範本方便處方人員評估其雷達是否符合技術規格。主席請各委員於會後兩星期內就該檢測報告及聲明提出書面意見（如有）。
9. 〔會後補註：處方以電郵於2017年3月30日發出該檢測報告及聲明。因各委員於限期前（2017年4月13日）沒有意見，視為已確認有關檢測報告。此外，鑒於海事處已於2017年3月初分拆並修訂第I至IV類別船隻安全標準之工作守則，本地載客船隻安裝雷達資助申請表格頁8修訂如下：“合規格雷達”指符合《工作守則 - 第I、~~II~~及~~III~~類別船隻安全標準》附件I-4所載列的技術規格的雷達。英文為“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. 各委員備悉會議文件第1/2017號。

海事處 (ii)
高級驗
船主任
(特別
職務)

會議文件第2/2017號 -
關於新版驗船證明書的格式

11. 李榮宗先生（海事處高級驗船主任（特別職務））講解，會議文件第2/2017號載述修訂後的新版驗船證明書格式。他續說，處方將於2017年第3季開始待船隻的現行證明書到期更換並在定期檢驗合格後發出新版驗船證明書和相關的「安全設備及主要裝置記

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

錄」。在轉換證書的過渡期內，船隻可使用仍然有效的現行驗船證明書。

12. 溫子傑先生詢問，海事處人員檢驗船上的滅火器具和救生裝置的方式會否有別於以往的檢驗方式。
13. 李榮宗先生（海事處高級驗船主任（特別職務））回應，檢驗方式大致相同，惟處方人員以往只檢驗滅火器具和救生裝置的法定數目，處方人員現將檢驗船隻圖則上標示的所有滅火器具和救生裝置。
14. 張國偉先生備悉本會議文件附件二的「安全設備及主要裝置紀錄」須填寫主要裝置（如主機和齒輪箱）的相關資料。他建議處方更新MD 617「本地船隻改裝申請表」⁵，配合附件二的「安全設備及主要裝置紀錄」。
15. 主席多謝張國偉先生的意見，並吩咐海事處高級驗船主任（特別職務）跟進。
16. 張國偉先生續問，新版驗船證明書會否反映業界人手緊絀的情況。他希望海事處可把本地載客船隻（即第 I 類別船隻）在非營運和非載客時段的最低配員人數調低。
17. 主席回應，處方持開放態度，明白業界在人手短缺和招聘不足的情況下調配人員確有困難。根據法例規定〔會後補註：《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》（第 548D 章）第 47(1)條⁶〕，船隻須由足夠數目的合資格船員操作。主席將與內部相關組別會後討

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

⁶ 《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》（第 548D 章）第 47(1)條：已裝設推進引擎的第 I、II 或 III 類別船隻除非符合以下規定，否則不得在航 — (a) 在該船隻上有人掌管該船隻，而該人持有適用於該船隻的船長本地合格證明書或《本地合格證明書規則》所指明的任何同等證明書；(b) 除(a)段提述的人外，在該船隻上另有人掌管輪機，而該人持有按該船隻的引擎的總推進功率屬適當的輪機操作員本地合格證明書或《本地合格證明書規則》所指明的任何同等證明書；及(c) 在該船隻上有在該船隻的正式牌照或臨時牌照內指明的加增數目的船員，而該等船員具備牌照內指明的資格、訓練及經驗。

論。

18. 各委員備悉會議文件第 2/2017 號。

IV. 新議事項

- 海事處 (i) 會議文件第 5/2017 號 –
助理處 香港接線和屯門至赤鱗角連接路南面連接路設立限
長/策 制區域和特別區域
劃及海 制區域和特別區域
事服務
、
路政署
高級工
程師 5
及 9/
港珠澳
大橋
19. 關志輝先生（奧雅納工程顧問副項目經理）及伍瑞源先生（艾奕康有限公司高級駐工地工程師）向委員闡述「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」（投影片載於附錄二⁷）。
20. 張國偉先生詢問會議文件圖一（即投影片頁 5），路政署有否評估水流速度，以及通航孔有否足夠的闊度讓各船隻通過，另署方會否在橋跨加上防撞物料，防患未然。他認為，因水流影響，船隻航行時未必能掌握在預定航線上航行，另機場第三跑道的建設或會影響該水域一帶的水流速度，建議署方作詳細評估。
21. 關志輝先生（奧雅納工程顧問副項目經理）回應，顧問公司曾進行立體船隻模擬操作評估，模擬實地的水流、走線、航道，以及不同的船隻（如拖輪、躉船）穿過該通航孔的情況，確保水流的因素不致影響航行安全。而有關橋樑設計，顧問公司已考慮船撞力度的因素，製作獨立的橋模。橋跨設有防撞物料，避免當船隻碰撞橋跨時，對大橋結構構成威脅。
22. 伍偉康先生（路政署高級工程師 5/港珠澳大橋）總結，據顧問公司的評估，各類船隻可安全地穿越香港接線區下的通航孔。

⁷ 只有中文版本

23. 張國偉先生懇請路政署及其顧問公司呈遞當時立體通航模擬操作評估的資料，以供省覽。主席請路政署跟進。〔會後補註：海事處已轉發路政署所提供的相關資料（見附錄三⁸）予張國偉先生參考。〕
24. 溫子傑先生詢問投影片頁 4，就香港接線第 2 號限制區域擬議的 12 米高度限制，海事處可否寬鬆少許。
25. 關志輝先生（奧雅納工程顧問副項目經理）回應，顧問公司除考慮平時的潮汐高度 2 米，已考慮 100 年一遇的潮汐高度 3.45 米等因素，從而建議該限制區域的高度限制為 12 米（自海面起計）。
26. 卓訓璘先生（海事處助理處長／策劃及海事服務）補充，一般情況下，船隻可使用香港接線區第 1 區的航孔通過，該限制區域的高度限制為 41 米（自海面起計），而不需於其他限制區域的橋跨下通行，因此業界毋須憂慮香港接線區第 2 號限制區域的 12 米高度限制。
27. 主席說，就有關限制區域的船隻高度限制，海事處須修訂法例〔會後補註：《船舶及港口管制規例》（第 313A 章）和《商船（本地船隻）（一般）規例》（第 548F 章）〕，因此第 2 號限制區域的通航淨空為 12 米將清楚寫明在有關規例中。他建議業界採用通航淨空為 41 米的第 1 號限制區域，以避免船隻的吊臂或吊桿因碰撞香港接線造成意外。
28. 黃立帆先生指出會議文件圖一（即投影片頁 5）列明每條航道的通航寬為 100 米，並詢問海事處會否限制甚麼類型的船隻不能通過該航道。
29. 卓訓璘先生（海事處助理處長／策劃及海事服務）回應，海事處就大嶼山西部水域將對南北向航行的海上

⁸ 只有中文版本

交通設立分隔措施。在機場島西面其中有兩個橋跨，每個橋跨下方提供一條單向航道。根據會議文件段 12，香港接線第 1 號限制區域將劃分為三個特別區域。南下的船隻必須靠左穿越第 1 號特別區域的航孔單向航行，即實際上，只有向西南方向行駛的船隻才能通過航道上的橋跨。北上的船隻則必須靠右穿越第 2 號特別區域的航孔單向航行，即實際上，只有向東北方向行駛的船隻才能通過航道上的橋跨。至於整體長度不超過 10 米的船隻，則可進出第 3 號特別區域。

30. 委員沒有提出其他意見，會議文件第 5/2017 號遂獲通過。

總經理 (ii)
／船舶
註冊及
海員事
務

會議文件第 3/2017 號 –
《本地合格證明書考試規則》的擬議修訂之更新

31. 蔡志全先生（海事處總經理／船舶註冊及海員事務）告知委員，會議文件第 3/2017 號取代第 20/2016 號⁹。兩份文件的最大分別之處為：在聽取了各委員在 2016 年 12 月 30 日第 21 次委員會會議上的意見後，處方建議讓有意獲取船長三級證明書資格的人士，毋須有船上服務經驗而可以直接報讀並完成海事預備課程，然後報考本地船長三級證明書的考試¹⁰。在考試合格和完成規定的船上服務經驗及船上在職訓練計劃後，才獲發船長三級證明書資格（詳見本會議文件段 3(b)和附錄 2）。
32. 就主席的提問，蔡志全先生（海事處總經理／船舶註冊及海員事務）告知委員，處方預期 2017 年第 2 季刊憲修訂《本地合格證明書考試規則》¹¹。
33. 溫子傑先生（代表港九電船拖輪商會）詢問會議文件第 6 段，當有關安裝雷達的修訂法例實施後（即 2017

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

¹⁰ 《本地船長三級證明書考試手冊》載於海事處網頁
(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)，以往由香港理工學院、油蔴地小輪或偉泰船務有限公司(Wintex)頒發的雷達操作員合格證明書是否仍然有效。

34. 主席回應，雷達操作員合格證明書本身沒有有效時限。若海事處當年認可課程開辦者的課程證書，該等證書應視為繼續持之有效。
35. 蔡志全先生（海事處總經理／船舶註冊及海員事務）答允於會後再確實相關資料。〔會後補註：海事處確認，在修訂法例¹²實施前，由認可學院或公司頒發的雷達操作員合格證明書，仍會獲承認。〕
36. 張國偉先生說，會議文件第段 3(a)(ii)和附錄 1 的一級船長實務測試乃嶄新的元素，因此希望海事處會安排簡介會，介紹具體細節予業界。
37. 蔡志全先生（海事處總經理／船舶註冊及海員事務）回應，處方歡迎與業界面洽。主席懇請溫子傑先生（代表港九電船拖輪商會）擔當統籌的角色。溫子傑先生附議。〔會後補註：海事處與港九電船拖輪商會於 2017 年 3 月 31 日舉辦了簡介會。會上海事處職員講解了實務測試的範圍及內容，以幫助船公司籌辦在職船上訓練課程。〕
38. 張國偉先生表示，鑒於航運業面對青黃不接的問題，希望海事處容許本地載客船隻船上，倘若正船長並未具備雷達操作員合格證明書或無線電話資格證書，而副船長已持有該等證書以茲證明符合資格操作有關航行設備，正船長便毋須報讀課程或參加考試，以紓緩其負擔。
39. 蔡志全先生（海事處總經理／船舶註冊及海員事務）補充，並獲主席肯定，在無悖船隻航行安全情況下，

¹² 《商船(本地船隻)(一般)規例》(第 548F 章)和
《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》(第 548G 章)

正船長或副船長持有該等證書均可接受。

40. 楊上進先生詢問，在《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）實施前，簽發的海事處漁民牌照是否適用。
41. 主席回應，自 2007 年 1 月《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）實施後，海事處不再發出漁民牌照，只發船長本地合格證明書。另本處曾設過渡期，讓漁民在國內報讀課程，然後回港考試，獲取船長本地合格證明書。
42. 蔡志全先生（海事處總經理／船舶註冊及海員事務）補充，海事處於 2007 年初曾發出佈告，概述《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）實施前的證明書與《商船（本地船隻）（本地合格證明書）規則》¹³下的合格證明書之間的等效關係和相對的操作限制。〔會後補註：詳見海事處佈告 2007 年第 129 號「操作“粵港流動漁船”所須持有中華人民共和國漁業船舶職務船員證書在《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）下的最新認可安排」¹⁴。〕
43. 委員沒有提出其他意見，會議文件第 3／2017 號遂獲通過。

海事處 (ii)
總經理
／港務
、
高級海
事主任
／海港
巡邏組
(1)

會議文件第 4／2017 號 –
立法管制海上醉駕和藥駕的建議

44. 羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）講解會議文件第 4／2017 號，並請委員就管制海上醉駕和藥駕的立法建議提出意見。
45. 陳念良先生詢問海事處就會議文件段 9 有關海上醉駕和藥駕的執法和蒐證安排上的具體細節。他指出，現時警務處就路上酒後駕駛的蒐證方面，檢查呼氣測試

¹³ 根據第 548 章第 16(2)條訂立

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

與舉證呼氣測試之間的平均相隔時間約 70 分鐘，希望了解海事處會否就兩者的相隔時間訂立時間目標。

46. [會後補註：審計署曾於 1998 年、2006 年和 2012 年對路上酒後駕駛的檢查呼氣測試與舉證呼氣測試進行審查工作，發現兩者平均相隔時間由 70 分鐘（1998 年），縮短至 50 分鐘（2006 年），再進一步縮短至 44 分鐘（2012 年）。¹⁵另警務處規定如發現檢查呼氣測試與舉證呼氣測試的相隔時間超逾 75 分鐘的案件，案件主管便須向警察總部提交解釋。]
47. 羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）回應，海上醉駕和藥駕的執法流程大致與路上的執法流程相近，但會因應海上環境而作出調節。會議文件段 8 列明進行酒精及藥物測試的三個情況。當經授權的海事處人員要求船隻操作人提供呼氣樣本以藉認可預檢設備作測試，而呼氣中酒精比例超過其規定限度，因海事處人員沒有拘捕權，遂會請求警務人員拘捕該名船隻操作人，並帶返就近配備認可呼氣分析儀器的警署進行跟進工作。
48. 陳念良先生擔心此舉會使一些干犯該條例的船隻操作人因檢查呼氣測試與舉證呼氣測試相隔時間太久而獲得釋放。溫子傑先生附議。有見及此，張國偉先生建議，認可呼氣分析儀器應設立在各水警分區巡邏警輪上，以加快執法行動的效率。
49. 陳念良先生認為，海事處須作充足的宣傳和教育工作，尤其是香港各大遊艇會。
50. 羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）回應，在新法例實施初期，海事處會安排足夠的宣傳和教育工作。他續說，海事處正與警務處水警同事商討與擬訂其執法流程。

¹⁵ 見審計署署長第 60 號報告書〔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. 張國偉先生表示，陸上環境與海上環境大有不同，海面因風浪流水因素，船隻可能漂流海中。他認為，海事處不應只為蒐證而忽略搜救工作。
52. 羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）回應，若遇海上意外，處方的前提為保障海上人命安全，以搜救行動為先，然後才就醉駕和藥駕蒐證。陳漢斌先生（海事處總經理／港務）補充，處方以海上安全為首要考慮，當船隻停泊在安全的地方後，處方才會進行蒐證工作。處方現正與水警商討其執法細節，就偏遠的地區（如離島、西貢水域）的執法行動將與水警有策略性協調。
53. 溫子傑先生詢問，當涉案船長因醉駕或藥駕被捕後，海事處會否聯繫船東或船代理處理該艘船隻。
54. 羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）回應，處方擬仿效無牌駕船的執法方式，通知船東盡快安排一名合資格的船長到場接管船隻。與此同時，因應舉證呼氣測試的時限，警務人員將從速把該名涉案的船隻操作人帶返就近配備認可呼氣分析儀器的警署進行跟進工作。
55. 溫子傑先生對此表示存疑，無牌駕船蒐證並無時限，但海上醉駕藥駕的立法管制則有時限，涉案的船隻操作人可能因等候另一位船長前來接管的時間太久（尤其在偏遠地區或凌晨時分等情況），而被延誤帶返警署作進一步測試。
56. 張國偉先生和陳煥龍先生詢問，拋錨中而非駕駛中的船隻是否在擬議海上醉駕和藥駕法例的規管範圍之內。
57. 羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）回應，會議文件段 5 寫道：「新法例適用於香港水域

內所有在航中的船隻¹⁶，包括本地領牌船隻、內河船隻和遠洋船隻。」因此，擬議法例只適用於駕駛中的船隻。〔會後補註：「在航」一詞指船隻不在錨泊、繫岸或擱淺¹⁷。〕

58. 方智輝先生詢問，內河船隻多為輪更制，船上休班的人員會否受擬議法例下有所規管。
59. 羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）回應，會議文件段 7 寫道：「建議的新法例管制於香港水域在酒精、違禁藥物或非違禁藥物的影響下操作船隻的人，包括船長、領港員、甲板和機艙值班人員以及在緊急部署表上列明負責照顧乘客的船員。」因此，擬議法例將應用於船上當時值班人員，而非休班人員。處方蒐證時將會查問船員以確定當時值班人員的身份。
60. 主席總結，處方與水警擬訂其執法流程和執法指引時，將充分考慮各委員上述意見。
61. 委員沒有提出其他意見，會議文件第 4／2017 號遂獲通過。

V. 其他事項

土木工程
拓展
署總工
程師／
離島
、
署理海

會議文件第 6／2017 號 –
東涌新市鎮擴展

62. 主席告知委員，土木工程拓展署打算在今天的會議諮詢各委員「東涌新市鎮擴展」的最新進展。該署曾於 2015 年 12 月中透過會議文件第 20／2015 號「東涌新市鎮擴展」¹⁸諮詢本地船隻諮詢委員會。署方亦於 2015 年 12 月 22 日舉行了一場簡報會，向委員介紹擬

¹⁶ 原文為粗體，加有底線

¹⁷ 《商船（安全）（遇險訊號及避碰）規例》（第 369N 章）附表《1972 年國際海上避碰規則》第 3 條第(i)項

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

議的填海工程對海上交通的影響並諮詢意見。

63. 盧國中先生（土木工程拓展署總工程師／離島）說，土木工程拓展署及其顧問公司現向委員滙報東涌新市鎮擴展填海工程的最新進展，並介紹海事交通影響評估的結果以及建議採取的緩解措施。他於會議上派發會議文件第 6／2017 號「東涌新市鎮擴展」，懇請各委員在兩星期內就該文件提出書面意見（如有）。〔會後補註：秘書處於會後當天把該文件（雙語版本）以電郵傳閱給各委員。各委員隨後並無對該會議文件提出書面意見。〕
64. 黃健民先生（艾奕康有限公司香港區交通運輸執行董事）向委員闡述「東涌東填海的海上交通安排」（投影片載於**附錄四**¹⁹）。
65. 盧國中先生補充，土木工程拓展署將於 2017 年 4 月下旬諮詢立法會發展事務委員會，預計 2017 年年中向立法會工務小組委員會及財務委員會申請撥款，以按計劃於 2017 年年底展開填海工程合約。
66. 張國偉先生認為，就投影片頁 10，現時東涌航道水深已經不足，倘若東涌航道向西北遷移，其水深將少於 3 米，通航安全實存隱憂。他指出，當青馬大橋發生事故，渡輪公司須提供往來市區及東涌發展碼頭的緊急渡輪服務，務必駛經東涌航道，因此署方須加深河道，確保航行安全。
67. 張國偉先生續問，就投影片頁 13，土木工程拓展署會否建造直立式海堤，署方又會否勘察海床底下有否大石，以及大浪拍打的回彈力所構成的影響，以及署方會否考慮把東涌航道向外遷出。
68. 黃健民先生（艾奕康有限公司香港區交通運輸執行董事）回應，施工期間，東涌航道將稍為向西北遷移，

¹⁹ 雙語版本

並收窄至 110 米（見會議文件圖三），另根據顧問公司最近的水深勘測，臨時改道的東涌航道仍有超過 4 米水深。

69. 黃健民先生（艾奕康有限公司香港區交通運輸執行董事）續說，貼近航道的北面海岸線會採用直立式海堤，而較遠離航道的南面海岸線則採用斜坡式海堤。另外，遊艇會的防波堤會採用非實心設計，以減輕海浪反彈的影響。
70. 委員沒有提出其他意見，會議文件第 6/2017 號遂獲通過。

總經理 (ii)
／本地
船舶安
全

分拆並修訂第 I 至 IV 類別船隻安全標準之工作守則

71. 就楊上進先生的詢問，楊布光先生（總經理／本地船舶安全）回應，海事處已於 2017 年 3 月 3 日刊憲²⁰，分拆並修訂相關工作守則。〔會後補註：新修訂的工作守則之分拆本載於本處網頁。²¹〕

高級海 (iii)
事主任
／船隻
航行監
察中心

重新劃分港口西部主要航道和船舶碇泊處的建議（包括擴闊南航道）

72. 張國偉先生詢問有關南航道立法建議的進度。
73. 陳漢斌先生（海事處總經理／港務）回應，政府計劃在 2017 年 4 月 24 日把題述立法建議提交立法會經濟發展事務委員會討論，隨後將會啟動先訂立後審議的立法程序，修改船舶及港口管制規例（第 313A 章）的附表 3 及 7 和《商船（本地船隻）（一般）規例》（第 548F 章）有關航速的條文。

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. 散會

74. 議事完畢，會議於下午 4 時 15 分結束。下次會議日期容後公布。
75. [會後補註：下次會議定於 2017 年 6 月 14 日下午 2 時 30 分在 24 樓會議室 A 舉行。]

本會議記錄於 2017 年 6 月 14 日正式通過。

海事處委員會組

檔號：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
 本地載客船隻安裝雷達資助申請
 雷達技術規格檢測報告ⁱ 及聲明

Part 1 第一部

Vessel Name : 船名:	Certificate of Ownership No.: 擁有權證明書號碼:
Class of Vessel: 船隻類別	Owner/Agent : 船東/代理人:
Equipment : 設備:	Equipment Manufacturer: 設備製造商:
Model and Type: 型號和類別:	Equipment Serial Number : 設備序號:
Contractor Which Installed the Equipment: 安裝承辦商:	Name of Service Engineer ⁱⁱ : 工程師姓名:
Berth/Location : 碼頭/地點:	Installation Date: 安裝日期:
	Time: 時間:

Part 2 第二部

Item No. 項目	Technical Requirements 技術規格	Complied with technical requirements 符合技術規格要求	On-site inspection with satisfactory result 現場檢測結果滿意
		Please ✓ if applicable 如適用請加上✓號	
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 掃描式顯示。顯示器可以是單色或彩色顯示；並可在白天或黑夜時觀看，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. 除其他模式的顯示外，最少提供以"首向"或"航向"模式為基準的顯示。		
3.	Be stabilized by a compass input from either a gyro compass, a transmitting magnetic compass, or a fluxgate compass. 裝有電羅經，發報磁羅經等的羅經輸入電路使之穩定方位的裝置。		
4.	Have a screen display of not less than 280 millimetres (11 inches diagonal). 顯示器不小於 280mm (11 英吋) 對角。		
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 式或影像處理器式抑制沉降物回波的裝置。其控制可以是連續地調整或開一關模式的裝置。		
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. 有抑制來自海浪雜波等回波的合適裝置。控制器應能連續地調整，這可以是 swept gain 方式或影像處理器方式。		
7.	Have a clearly identifiable heading marker capable of being suppressed temporarily by a spring loaded switch or similar device. 設有可以彈簧掣或同樣裝置使暫時隱藏的清晰可辨的首向標誌。		

8.	Have at least one variable range marker with a clearly displayed digit readout of range. 具有帶距離數位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。		

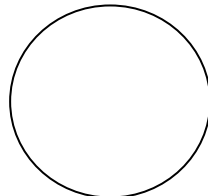
Part 3 第三部

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術規格要求。

(_____)
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

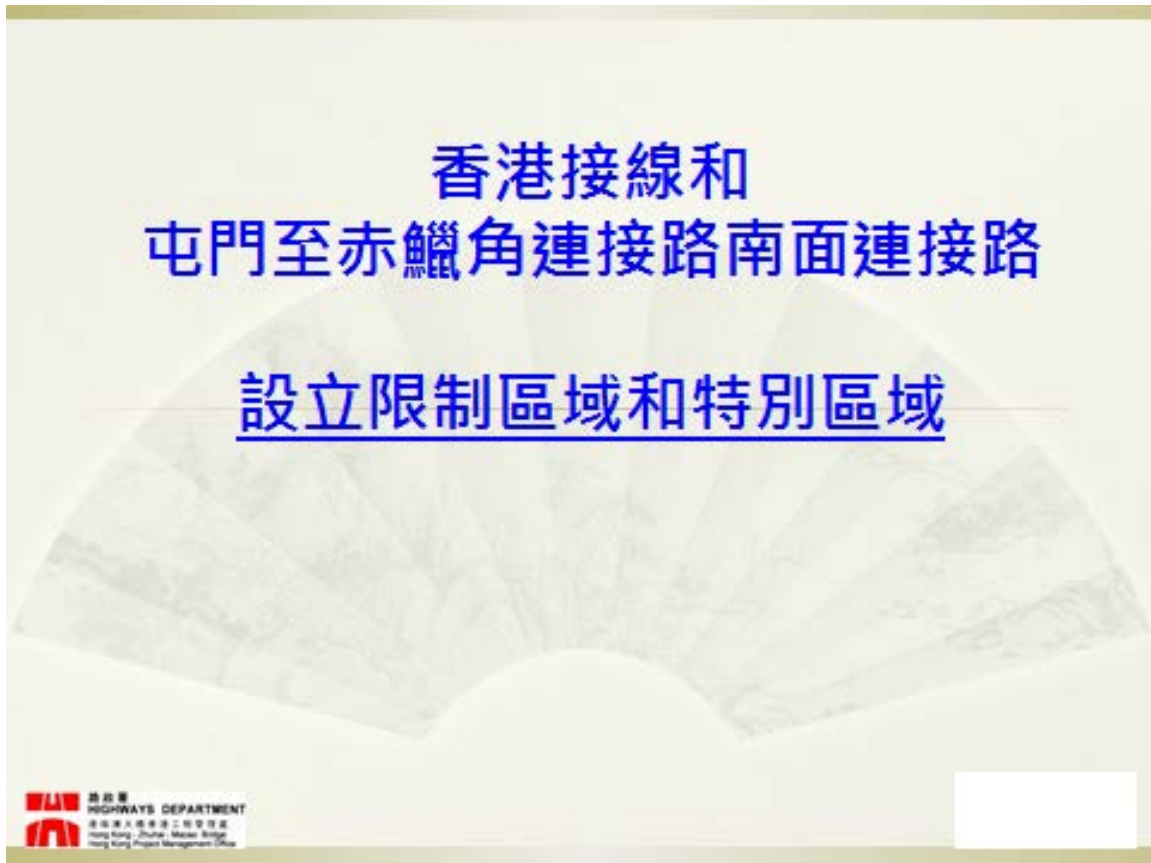
(_____)
Name & Signature of Coxswain/Owner
船長/船東 姓名和簽署
Date 日期: _____

Note 註明:

- 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



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT
香港國際機場工程管理局
Hong Kong - Zhuhai - Macao Bridge
Hong Kong Project Management Office

①

香港接線和屯門至赤鱗角連接路- 整體佈局

圖例:
● 公路 (高層橋)
● 鐵路
● 公路 (地面道路)
● 軌道



屯門至赤鱗角連接路
北面連接路

屯門至赤鱗角連接路
南面連接路

香港口岸

香港國際機場

香港接線

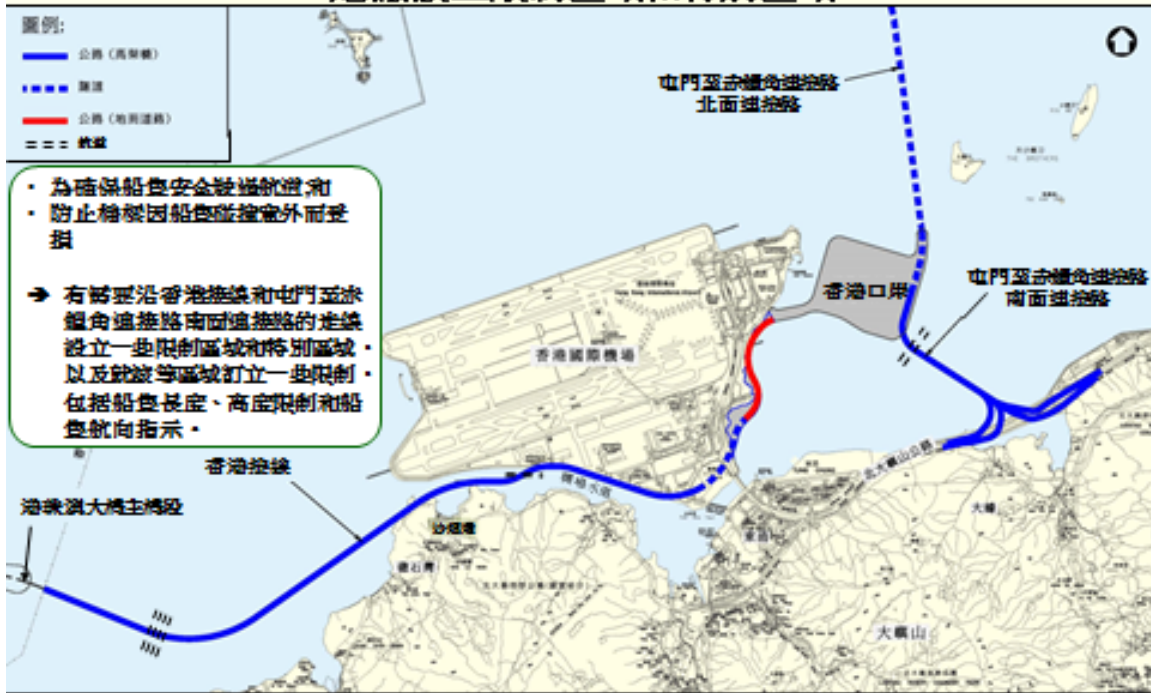
港珠澳大橋主橋段

路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT
香港國際機場工程管理局
Hong Kong - Zhuhai - Macao Bridge
Hong Kong Project Management Office

ARUP

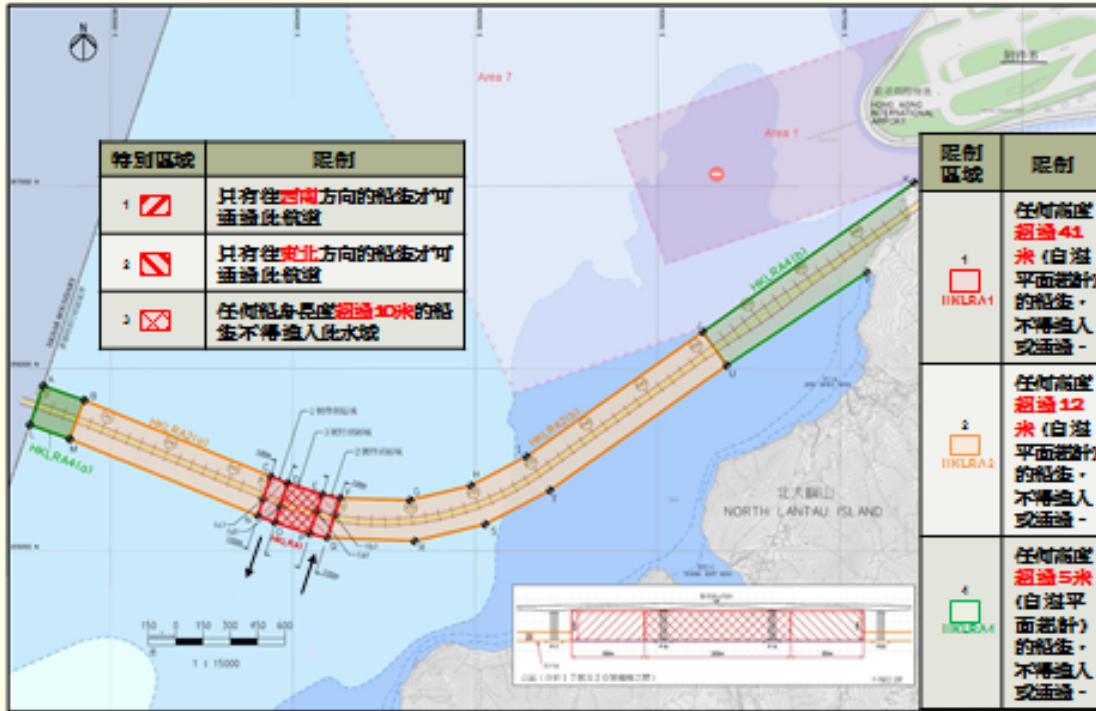
①

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

沿香港接線走綫建議的限制區域和特別區域

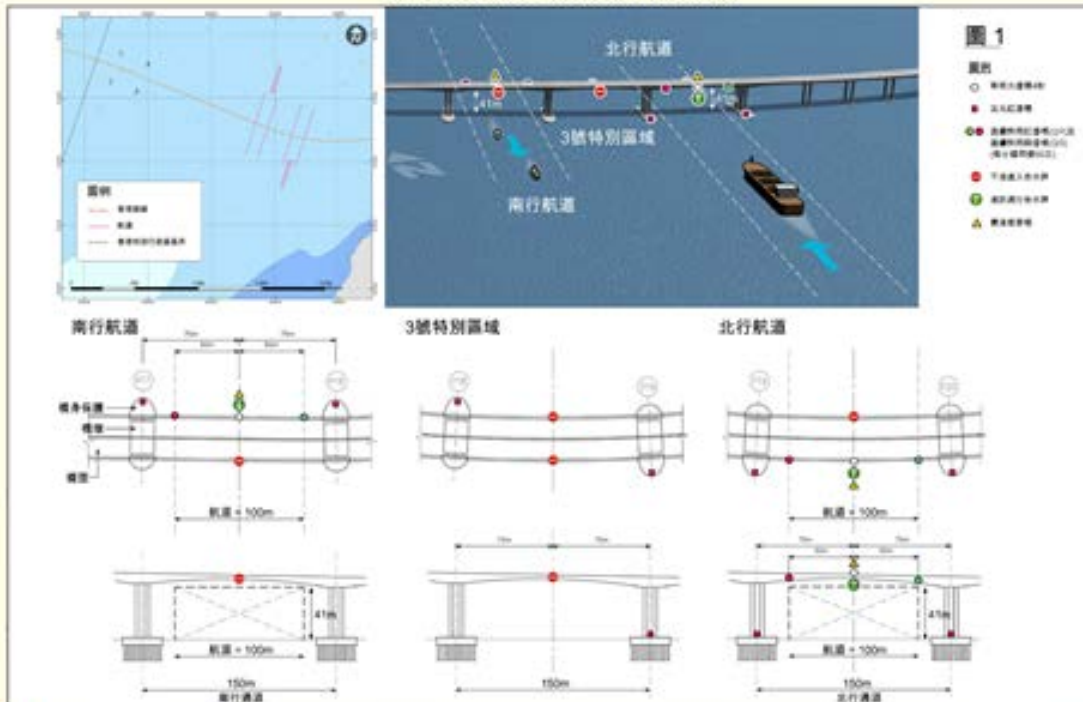


路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT
香港跨大橋專項工程管理處
Hong Kong - Zhuhai - Macao Bridge
Hong Kong Project Management Office

ARUP

4 (4)

機場島西面的通航孔

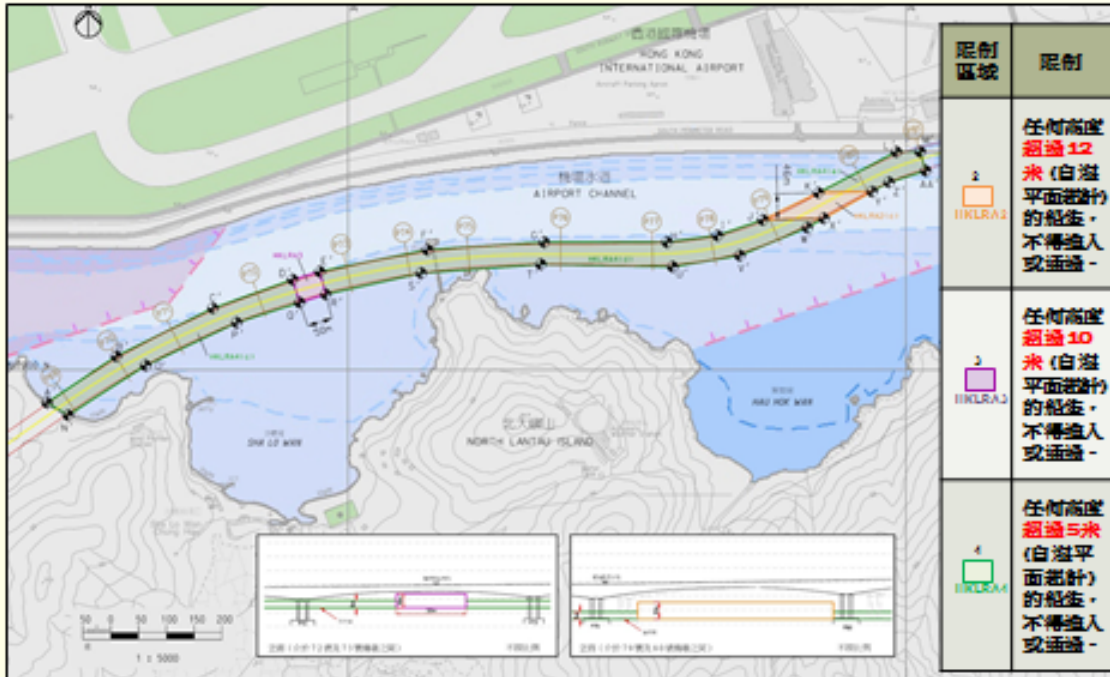


路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT
香港跨大橋專項工程管理處
Hong Kong - Zhuhai - Macao Bridge
Hong Kong Project Management Office

ARUP

5 (5)

沿香港接線走綫建議的限制區域和特別區域

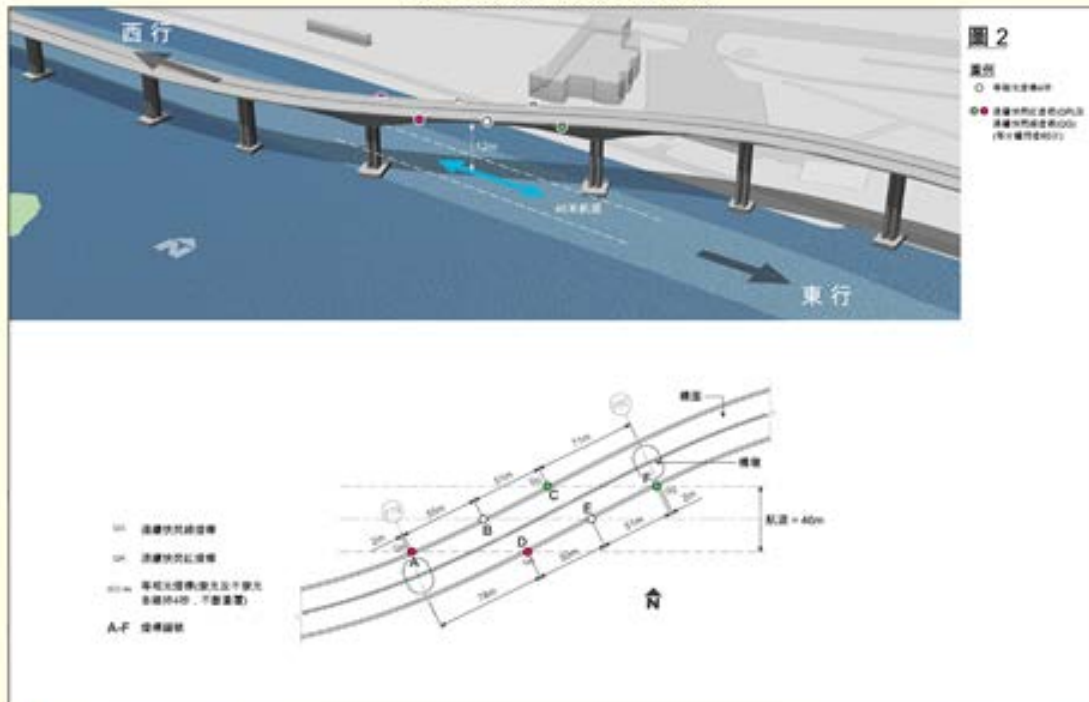


路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT
香港跨海橋樑工程管理處
Hong Kong - Zhuhai - Macao Bridge
Hong Kong Project Management Office

ARUP

6 ⑥

機場水道的通航孔



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT
香港跨海橋樑工程管理處
Hong Kong - Zhuhai - Macao Bridge
Hong Kong Project Management Office

ARUP

7 ⑦

2. 屯門至赤鱸角連接路 南面連接路



8



屯門至赤鱸角連接路佈局



項目概況



9



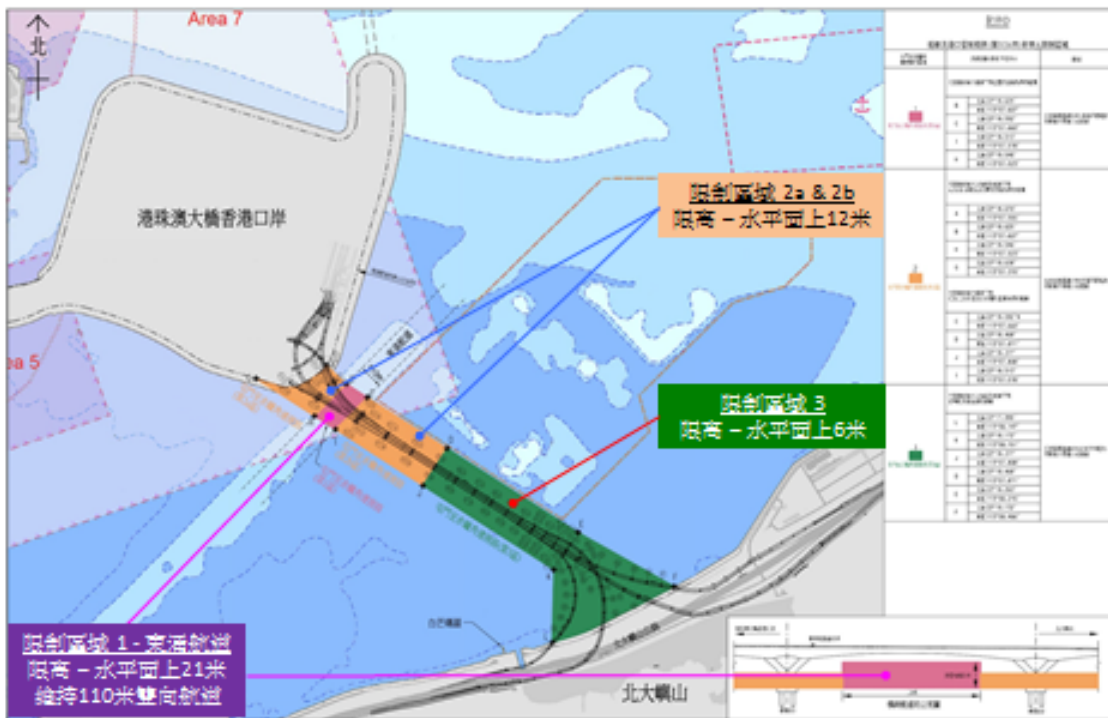
屯門至赤鱗角連接路南面連接路



⑩



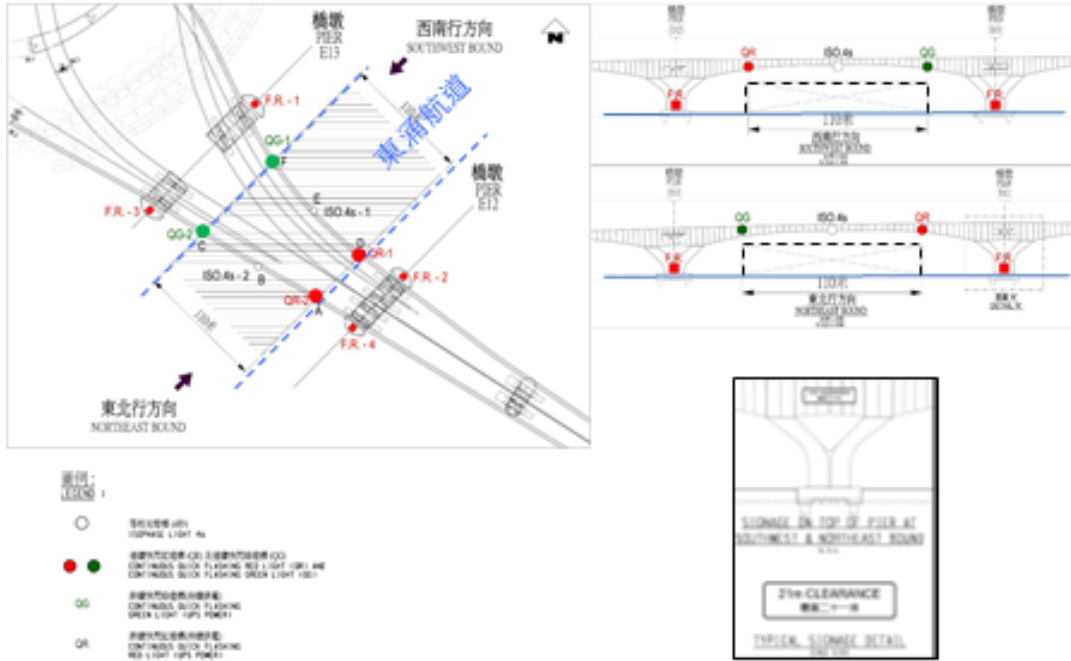
屯門至赤鱗角連接路設立限制區域



⑪



屯門至赤鱸角連接路南面連接路橫跨東涌航道 AECOM



12

立體通航模擬操作評估的資料

1. 簡介

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

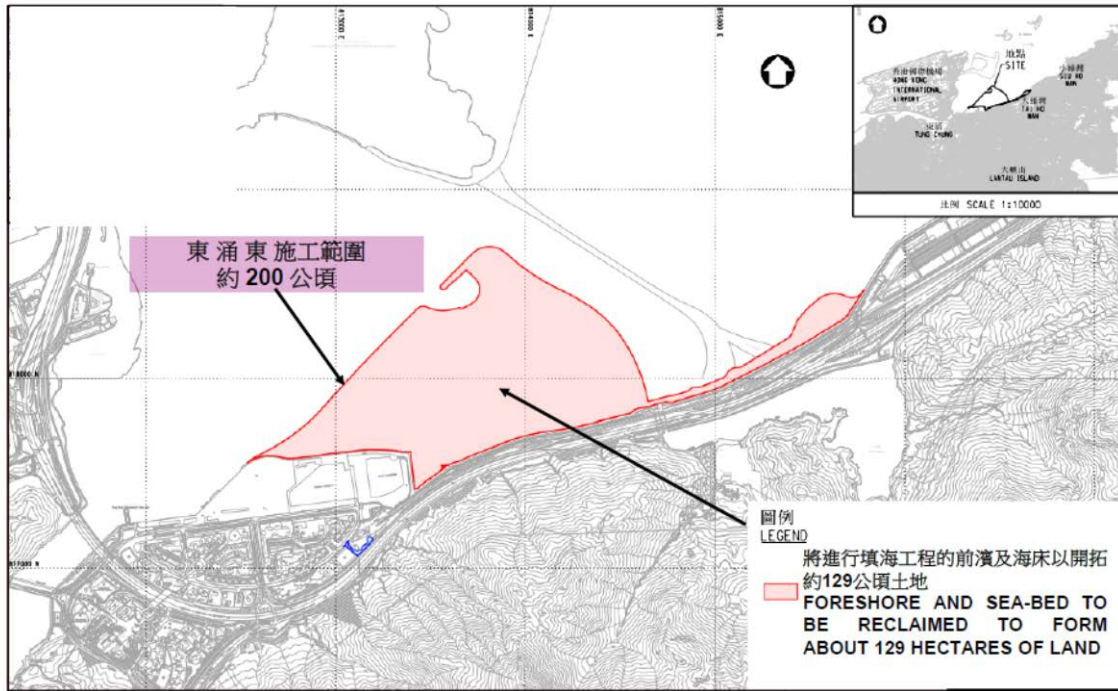


4



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)



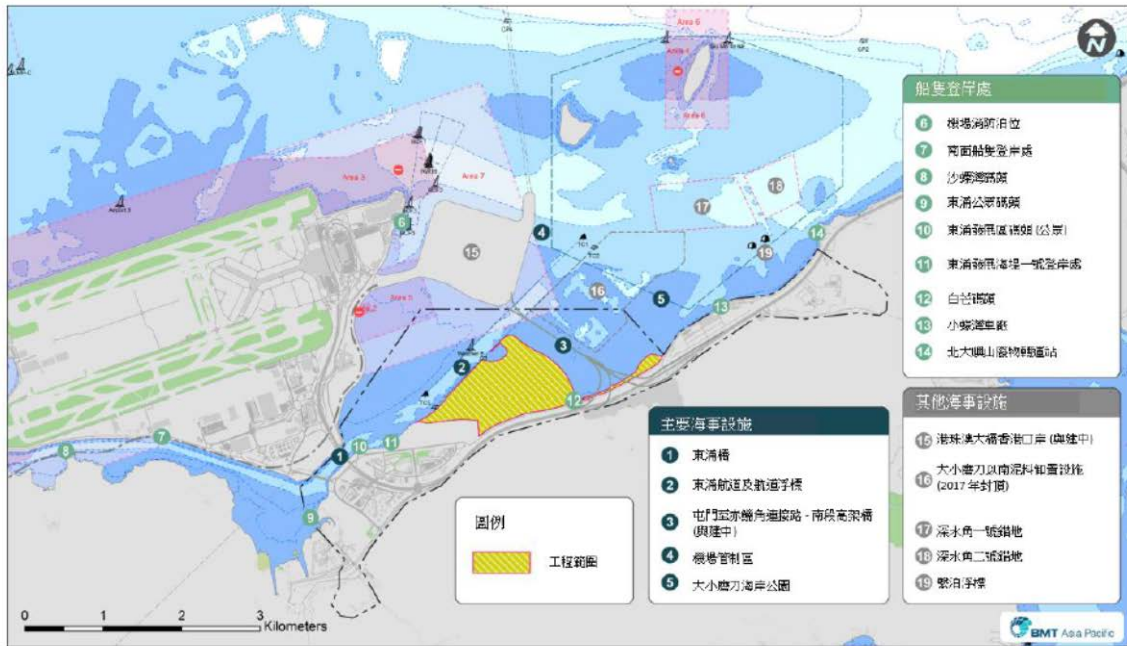
AECOM

⑤

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

⑥

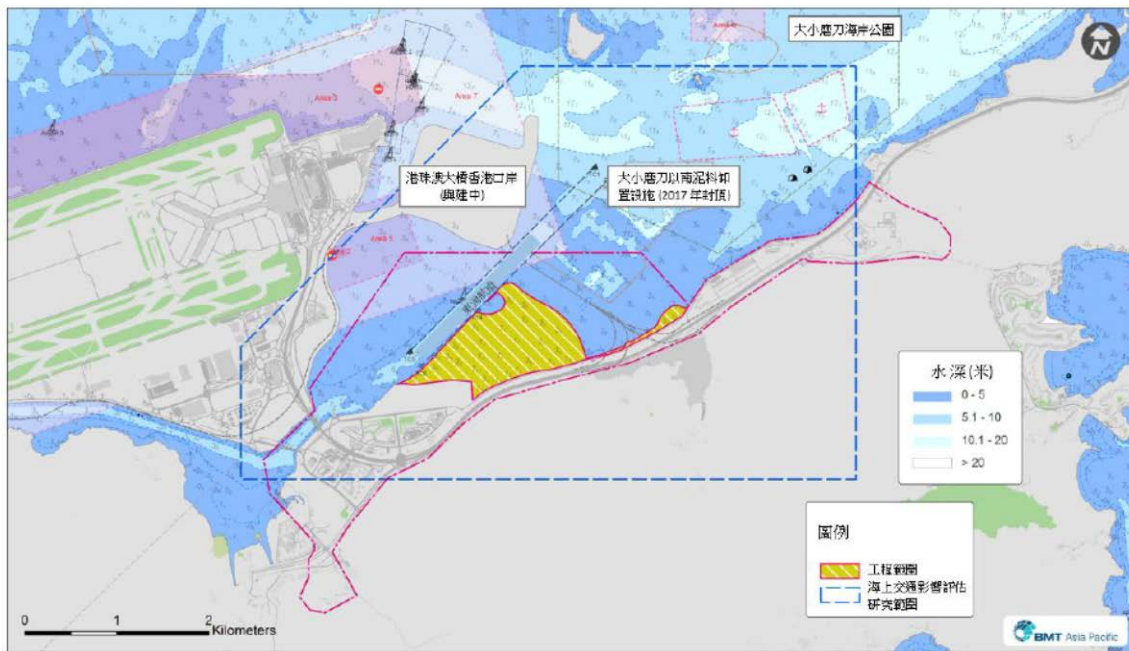
東涌東填海區鄰近的海事設施 Marine Facilities in the Vicinity of TCE Reclamation



AECOM

7

評估範圍 Study Area



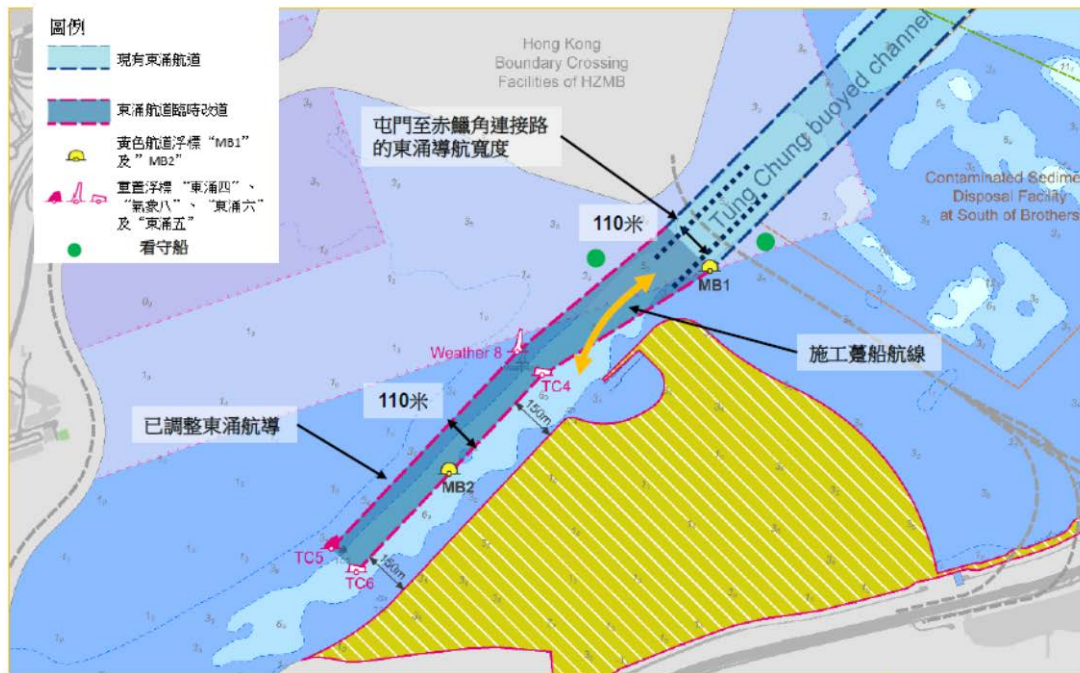
AECOM

8

3. 施工階段的海上交通影響 Marine Traffic Impact during Construction Phase

9

東涌航道的改道 Realigned Tung Chung Buoyed Channel



AECOM

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

⑪

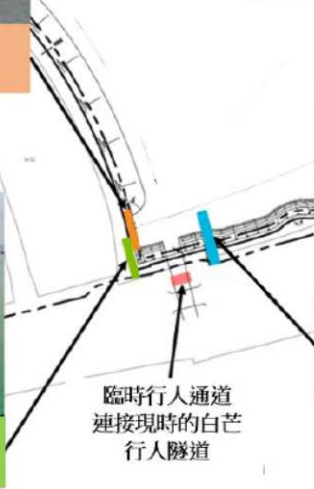
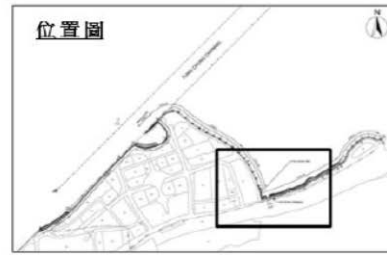
4. 運作階段的海上交通影響 Marine Traffic Impact in Operation Phase

⑫

重置白芒碼頭



永久重置登岸梯級
-由 2023 年第一季



臨時浮臺位置
-2018 年第二季至 2023 年第一季



15



多謝
Thank You



16

完