

臨時本地船隻諮詢委員會

香港水域海上航行風險評估綜合研究 (落實建議的改善措施)

目 的

本文旨在向委員匯報第二階段研究（下稱「研究」）的結果，包括就選取的改善措施所建議的執行策略。

第二階段研究

2. 在顧問研究（第一階段）完成後，海事處聯同其他相關政府部門已進行第二階段研究。第二階段研究的目的是在於評估顧問研究的建議，並制訂策略以落實選取的改善措施，在整個研究過程中已顧及領港事務諮詢委員會、港口行動事務委員會和臨時本地船隻諮詢委員會分別於 2004 年 4 月和 5 月提出的意見和關注事項。

3. 這項研究首先仔細考慮從上述諮詢委員會收回的意見及委員所提出的關注事項和建議，認為顧問報告已妥為處理大部分的意見。接着，便進一步研究顧問的建議。

改善措施

4. 協助及編排大型船隻在安全通道航行的“通道計劃審批系統”正在構思階段。這系統是靠不斷更新船舶交通管理資料來預測實時海上交通的動態。這系統可與船隻航行監察系統協調運作，以進一步加強船舶航道的安全。顧問研究建議，當駛經馬灣的大型船舶的交通流量達到某數量時，便須採用“通道計劃審批系統”，而馬灣日後的交通流量，則視乎是否開設銅鼓水道而定。

5. 考慮到“通道計劃審批系統”仍在構思階段，研究建議海事處應監察該系統的發展，並探索如何應用於香港水域。此外，如果駛經馬灣的船舶，在體積和流量方面有持續增加的趨勢，則海事處在可行情況下應落實“通道計劃審批系統”這個構思，以加強該處船舶航行的安全。

6. 有關油麻地錨地的交通管理方面，目前長度不超過 100 米的船舶可在該處錨泊。顧問估計，如果讓長度超過 50 米的船隻改用新奇力灘錨地，油麻地錨地初期的密度至少可以減少 15%，這樣便可紓緩擠塞情況和減低碰撞風險。騰出的空間雖然可能為其他較小型船隻用去，但由於內河船和本地躉船的體積會愈來愈大，相信不少較大型的船隻在未來數年會改用奇力灘錨地。研究的結論是，建議的措施具成本效益，能紓緩擠塞情況及減低船隻在油麻地錨地發生碰撞的機會，研究並建議海事處盡快落實這項措施。

7. 此外，研究同意，在維多利亞港中部嚴格執行航速限制，可加強船舶航行安全。此舉雖然對船舶操作員／船長能起教育作用，但若要確保成效持續，則須經常調配一至兩艘巡邏船往維多利亞港中部。因此，這項措施預期達致的成效，可能會因需要用上額外的巡邏資源而相互抵銷。可是，鑑於爭取新資源極為困難，研究建議海事處可以先行在維多利亞港中部採取更頻密的執法行動。當局可每隔一段適當時間檢討維多利亞港中部的意外事故，以評估措施的成效及是否有理由要求為這方面的工作增撥更多資源。

執行策略

8. 在審視過顧問所提出的方案後，研究建議採納以下執行策略：

- (a) 先行在維多利亞港中部實施航速管制，作為即時措施；
- (b) 讓長度超過 50 米的船隻不再使用現時的油麻地錨地，改用將來投入服務的奇力灘錨地，作為短期措施；以及
- (c) 密切監察“通道計劃審批系統”的發展，並在可行情況下落實“通道計劃審批系統”這個構思。

文件提交

9. 海事處高級海事主任陳銘光先生將於會上講解這份文件。

香港特別行政區政府
海事處策劃及海事服務科
策劃、發展協調及港口保安部
2004 年 9 月