

## 港口行動事務委員會

### 促進國際郵輪更多及彈性使用中航道

#### 目的

為便利停靠啟德郵輪碼頭的郵輪更常使用中航道、北航道及西航道(統稱「海港中部通航」)，旅遊事務署早前委託顧問公司進行海上交通影響評估顧問研究，並根據最新的研究結果及建議，提出試行計劃。本文件旨在邀請委員就有關試行計劃提出意見。

#### 背景

2. 自 1994 年起，長度超過 120 米的船隻如欲在海港中部通航，須向海事處提出申請並獲得許可。海事處會按每宗個案的情況審批申請，以確保海港中部一帶船隻的航行安全。當年設定此通航限制時，維多利亞港曾進行及計劃進行多項大型海事工程<sup>1</sup>，港內亦有公眾貨物裝卸區等海上工業設施運作連同不定期的遊艇活動。有關限制可確保船隻在海上活動頻繁的海港中部安全航行。雖然現階段還不能排除今後在維多利亞港內開展工程項目的可能性，上述影響航道交通的大型工程現已陸續完工，部分公眾貨物裝卸區(包括觀塘公眾貨物裝卸區和灣仔公眾貨物裝卸區)亦已搬遷。

3. 郵輪業界一直爭取容許郵輪更常規在海港中部通航，藉著維多利亞港極具代表性的美景及「幻彩詠香江」匯演，促進郵輪旅遊的發展。考慮到在啟德郵輪碼頭設計階段進行的海上交通影響評估及港口使用者研究，只涵蓋客船經東航道、鯉魚門及藍塘海峽進出維多利亞港，並沒有包括海港中部通航的安排，旅遊事務署在 2022 年

---

<sup>1</sup> 例如中環及灣仔填海工程、港鐵沙田至中環線(東鐵線過海段)、西區海底隧道、西九龍填海工程等。

委託顧問公司進行研究，探討在特定條件下容許郵輪更常規在海港中部通航的可行性，以回應業界的訴求。

### 現行安排

4. 現時，總長度為 120 米或以上的郵輪，如有意使用海港中部通航往返啟德郵輪碼頭，必須向海事處船隻航行監察中心申請批准。實際上，有關許可通常發出但須視乎有關的條件和當時的天氣及海上交通情況。在 2018 年獲領港事務諮詢委員會通過並由海事處發布的「海港中部通航安排—客船(傳統客船／高機動性能客船)」靠泊指引(載於附件 I [只有英文版本])，訂明有關的條件及規定。

### 海上交通影響評估及試行計劃

5. 為容許郵輪安全在海港中部通航以推動郵輪旅遊發展，旅遊事務署在諮詢海事處後，委託顧問公司就指明研究範圍<sup>2</sup>進行海上交通影響評估(附件 II)。該評估的目的是為識別及評估郵輪經常在海港中部通航對海上交通的影響及航行風險，並提出可行的緩減措施，包括但不限於安全可行的通航條件、通航時段及相關持份者對通航的知悉。有關評估亦檢視港口設施及海上工程(包括已計劃及正進行的工程)、利用海事處船隻航行監察服務系統的過往交通數據進行風險分析，以及使用攝影機實時監察海上交通。

6. 在檢視海上交通及其他相關情況後，顧問公司確認，在一般情況下，海港中部在 19:00 至 22:00 的整體海上交通量最少，並且沒有難以克服的航行風險。因此，顧問公司建議以試行形式，將 **19:00 至 22:00 設定為通航時段**，容許停靠啟德郵輪碼頭並屬於特定類別的客船(即總長度不超過 345 米的高機動性能客船和總長度不超過 290 米的傳統客船)，在符合相關靠泊指引的規定下在海港中部通航，毋須事先取得船隻航行監察中心的批准(下稱「試行計劃」)。

---

<sup>2</sup> 研究範圍涵蓋鯉魚門至青衣島南面的水域，包括西航道、油麻地航道、青洲北航道、中航道、硫磺海峽、紅磡航道、北航道、東航道、南航道，以及上述航道的毗鄰水域。

## 試行計劃

7. 關於上述 19:00 至 22:00 的通航時段，顧問公司已為參與試行計劃的船隻，制訂了到港期間領航員的最早及最遲登船時間，以及離港時駛離碼頭的時間(詳情見附件 III)。試行計劃將為期 24 個月，預計在此期間，在維多利亞港航行的客船(包括郵輪)數目會逐步回復至 2019 冠狀病毒病疫情前的水平。視乎試行計劃的成效和持份者的意見，我們將探討可否把通航安排常規化及／或延長通航時段。

8. 船隻如欲在試行計劃時段(即 19:00 至 22:00)以外在海港中部通航，又或不屬於第 6 段所指的船隻類別，則須繼續按照現行做法，向船隻航行監察中心提出申請，以供監察中心按個別情況審批。與此同時，鑑於郵輪的船體持續增大，旅遊事務署會繼續，特別是當試行計劃暢順運作一段時間而沒有出現任何問題的情況後，與海事處研究，可否將靠泊指引所訂的船隻總長度進一步放寬。

## 與試行計劃相關的建議條件

9. 為營造一個有利於海港中部通航的運作環境，顧問公司建議在試行計劃進行期間，推行下列緩減措施：

- (a) 藉海事處佈告公布的活動，例如煙花匯演、海上巡遊及香港環島大賽等大型水上體育活動，應享有使用海港的優先權。郵輪公司或其代理人須在郵輪駛經海港中部前，檢視相關海事處佈告，以防與其他活動發生衝突；
- (b) 在通航時段內，郵輪不得在海港中部範圍水域內對遇／追越航行；
- (c) 港口代理人為海港中部妥善訂定通航日程；不同船隻的領航員和持份者彼此有效溝通和及時協調；以及在有需要時，請求船隻航行監察中心介入等措施，均可有助促進船隻安全航行。上述做法在可能出現互相衝突的交通情況時(例如兩艘寬度較大的遠洋船隻對遇航行)尤其重要；
- (d) 應根據附件 IV[只有英文版本]的靠泊指引安排額外的護衛船；以及
- (e) 試行計劃進行期間，交椅洲項目的大型海事工程或有機會展開並影響海港中部的航道。倘若海港中部航道(包括西航道、北

航道、中航道等)的海上交通因相關工程的影響而有任何重大改變，試行計劃或會更改，甚至中止。

### 為試行計劃制訂的建議靠泊指引

10. 當局已另行制訂「海港中部通航安排—客船(傳統／高機動性能客船)」靠泊指引，在擬議試行計劃獲通過後推行，詳情見附件 IV[只有英文版本]。

### 乘客對郵輪駛經中航道的正面反應

11. 自 2023 年 1 月國際郵輪復航以來，已有數艘首次到訪香港的郵輪，獲准駛經中航道。郵輪乘客可以在船上欣賞香港壯麗的天際線和「幻彩詠香江」匯演，為歡迎旅客回歸的「你好，香港！」活動的成功作出重大貢獻。由傳媒的報道、社交媒體的帖文，以至香港旅遊發展局從世界各地收到的意見可見，郵輪駛經中航道的安排極受郵輪乘客及郵輪公司歡迎。相關報道及帖文亦顯著提升了香港的國際形象。



郵輪邁希夫 5 號在 2023 年 3 月 9 日離港時駛經中航道

12. 我們相信，容許郵輪更多和更常在海港中部通航，將進一步提升香港作為郵輪目的地的吸引力。從更宏觀的角度而言，有關安排使我們有機會展示壯麗的維多利亞港，同時亦可善用現時更連貫的

海濱長廊，讓市民及旅客親睹國際郵輪駛經海港，感受維港的活力。

## 諮詢

13. 我們徵詢了持份者對便利客船經常在海港中部通航的意見(見附件 V)。持份者普遍支持建議，並認同該建議可大大提升香港停靠郵輪航線的吸引力。

14. 由於試行計劃會增加海港中部的船隻流量，香港遊艇會、香港貨船業總商會有限公司和中國香港賽艇協會均希望預先得知郵輪在中航道航行的時間表，或提高有關時間表的透明度，以盡量減少所帶來的任何負面影響。港九小輪有限公司同樣要求預早提供日程表，以免試行計劃延誤小輪班次。因此，我們其中一項建議(見下文第 15(d)段)，是由啟德郵輪碼頭的營運商將在海港中部通航的郵輪資料上載至其網站。

## 建議

15. 參考最新的海上交通分析和持份者的意見後，我們建議：

- (a) 進行為期 24 個月的試行計劃，將 19:00 至 22:00 訂為海港中部通航時段，其間容許屬個別類別客船(即總長度不超過 345 米的高機動性能客船和總長度不超過 290 米的傳統客船)的郵輪駛經中航道，前提是有關客船必須完全符合相關靠泊指引的規定和適用條件(包括上文第 7 及第 9 段所列條件)；
- (b) 郵輪如欲在試行計劃時間以外駛經海港中部，或不屬於(a)項所指類別，則須維持現行做法，事先向海事處船隻航行監察中心提出申請，以供監察中心按個別情況審批；
- (c) 領港事務諮詢委員會通過另行制訂的「海港中部通航安排—客船(傳統／高機動性能客船)」靠泊指引(附件 IV)；以及
- (d) 啟德郵輪碼頭的營運商刊載在海港中部通航的郵輪資料，以供海港使用者及公眾參閱。

## 未來路向

16. 視乎海事處轄下相關諮詢委員會<sup>3</sup>的意見，我們會待領港事務諮詢委員會通過相關靠泊指引後，盡快展開試行計劃，預計最早會在 2024 年 1 月開始。

## 徵求意見

17. 請各委員就海上交通影響評估的最新結果及上文第 15 段所列建議，提出意見。

旅遊事務署

2023 年 12 月

---

<sup>3</sup> 包括港口行動事務委員會、領港事務諮詢委員會、本地船隻諮詢委員會和高速船諮詢委員會。