

## 第 2 章

運輸及物流局  
海事處  
土木工程拓展署  
水務署

香港水域內避風泊位的規劃和管理

香港審計署  
二零二四年十月二十八日

這項審查工作是根據政府帳目委員會主席在1998年2月11日提交臨時立法會的一套準則進行。這套準則由政府帳目委員會及審計署署長雙方議定，並已為香港特別行政區政府接納。

《審計署署長第八十三號報告書》  
共有8章，全部載於審計署網站  
(網址：<https://www.aud.gov.hk>)。



審計署網站

香港  
金鐘道66號  
金鐘道政府合署  
高座6樓  
審計署

電話：(852) 2867 3423  
傳真：(852) 2824 2087  
電郵：[enquiry@aud.gov.hk](mailto:enquiry@aud.gov.hk)

# 香港水域內避風泊位的規劃和管理

## 目 錄

	段數
摘要	
第 1 部分：引言	1.1 – 1.16
審查工作	1.17
政府的整體回應	1.18 – 1.19
鳴謝	1.20
第 2 部分：避風泊位的規劃和設置	2.1 – 2.2
避風泊位的需求和供應評估	2.3 – 2.16
審計署的建議	2.17
政府的回應	2.18
加強避風泊位的防波能力	2.19 – 2.29
審計署的建議	2.30 – 2.31
政府的回應	2.32 – 2.33
避風泊位的海道測量和維護性疏浚	2.34 – 2.41
審計署的建議	2.42
政府的回應	2.43
第 3 部分：避風泊位的管理	3.1 – 3.3
沒有有效運作牌照或閑置允許書的本地船隻	3.4 – 3.11
審計署的建議	3.12
政府的回應	3.13
移走沉沒船隻	3.14 – 3.21
審計署的建議	3.22
政府的回應	3.23

	段數
移走未經允許的浮動構築物	3.24 – 3.27
審計署的建議	3.28
政府的回應	3.29
避風塘內的分區停泊	3.30 – 3.32
審計署的建議	3.33
政府的回應	3.34
移走通知書的文件記錄	3.35 – 3.36
審計署的建議	3.37
政府的回應	3.38
<b>第 4 部分：配套設施和服務</b>	<b>4.1</b>
公眾登岸設施	4.2 – 4.9
審計署的建議	4.10 – 4.11
政府的回應	4.12 – 4.13
供應食水作船舶用途	4.14 – 4.20
審計署的建議	4.21
政府的回應	4.22
海上垃圾清潔服務	4.23 – 4.28
審計署的建議	4.29
政府的回應	4.30
<b>附錄</b>	<b>頁數</b>
A： 避風塘和避風碇泊處名單(2024年6月30日)	66
B： 海事處：組織架構圖(摘錄)(2024年6月30日)	67
C： 食水售賣站的開放時間(2024年6月30日)	68

# 香港水域內避風泊位的規劃和管理

## 摘要

1. 為保障船隻和船上人員安全，政府一直致力確保香港水域內有足夠的避風泊位，供本地船隻在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下暫避。香港水域內的避風泊位供應主要包括避風塘和避風碇泊處。截至2024年6月30日，香港有14個避風塘和18個避風碇泊處分布各區，分別提供合共421.6公頃和184.2公頃的避風泊位。海事處會在香港水域內(包括避風塘和避風碇泊處)進行日常巡邏。在巡邏期間，海事處會確保航道和避風塘內的通航區暢通無阻，而船隻停泊安全有序且符合現行的海事法例。此外，海事處會視察並檢查避風塘和避風碇泊處的狀況，以及巡查任何有關船隻的安全問題。相關政府部門(包括土木工程拓展署(土拓署)和水務署)亦提供配套設施和服務，以切合停泊在避風塘和避風碇泊處內船隻的需要，包括便利乘客上落船隻的公眾登岸設施、為船舶供應食水，以及海上垃圾清潔服務。審計署最近就香港水域內避風泊位的規劃和管理進行審查。

## 避風泊位的規劃和設置

2. **需要密切監察避風泊位的需求和供應** 海事處大約每隔5年進行“避風塘面積需求評估”，以評估全港範圍內供本地船隻在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下暫避的避風泊位的現有及預測供求情況。最新一輪涵蓋2022至2035年期間的評估預測，就全港整體而言，本地船隻避風泊位的供應將足以應付直至2035年的需求。假設正在進行／規劃的項目(包括擴建香港仔南避風塘，以及在機場城市灣畔和東涌新市鎮擴展計劃下提供新避風泊位)如期完成，撇除其他因素，2035年的預測整體剩餘供應面積為3.1公頃。倘若其中任何項目未能在2035年前完成，避風泊位的供應或會不足以應付預測的需求(第2.3、2.4(b)及2.6段)。

3. **需要探討利用科技評估避風塘使用量** 為了確保可應付船隻在颱風襲港期間對避風泊位的需求，海事處會在颱風襲港期間按船隻類型點算船隻數目，並估算避風塘的使用量，從而記錄在颱風襲港期間14個避風塘的最高使用量。然而，海事處並沒有評估避風塘平日的使用量。由於避風塘停泊區按先到先得方式供所有船隻使用，如避風塘平日的使用量已相當高，則在颱風襲港期間或許只能提供有限的避風泊位。審計署認為，持續評估避風塘使用量有助海事處更深入了解各類船隻使用避風塘的情況，包括作業船隻在某些避風塘停泊的偏

## 摘要

---

好。由於點算船隻數目的現行做法涉及大量人手，而使用量的估算亦未必完全準確，海事處需要探討利用科技評估避風塘在颱風襲港期間和平日的使用量(第2.8至2.10段)。

4. **需要發布避風碇泊處的布局圖則供公眾查閱** 避風塘和避風碇泊處皆按先到先得方式供所有類別的本地船隻使用。雖然政府並沒有將個別避風塘和避風碇泊處分配予指定類別船隻使用，但視乎地點和配套設施，以及使用習慣和過往做法，部分避風泊位多由某個類別的船隻使用。根據《商船(本地船隻)(避風塘)規例》(第548E章)，海事處會就每個避風塘擬備劃有通航區的圖則，並提供該等圖則的副本供公眾查閱。然而，由於避風碇泊處沒有類似的法例要求，因此海事處並沒有把顯示避風碇泊處面積和界線的布局圖則上載到其網站。為提供有關避風碇泊處面積和界線的資料，海事處需要在其網站發布避風碇泊處的布局圖則供公眾查閱(第1.6及2.11段)。

5. **需要留意避風塘防波改善工程的成效** 根據土拓署於2021年8月完成的檢討所提出的建議，已進行改善工程以加強香港仔南避風塘、香港仔西避風塘和喜靈洲避風塘的抗浪能力。2023年6月，土拓署在喜靈洲避風塘安裝臨時波浪監測站，進行為期1年的波浪監測工作，以監測於2023年3月裝設的浮動防波堤消減波浪的表現。土拓署表示，根據中期結果，浮動防波堤似乎能發揮消減波浪的功能。海事處決定延長波浪監測站的運作至2024年10月。有關浮動防波堤消減波浪表現的最終評估報告預計於2024年年底或之前完成(第2.20及2.21段)。

6. **避風碇泊處的防波能力** 海事處表示，個別避風碇泊處在停泊不同類別船隻方面有其獨特之處，而憑藉過往多年應對颱風襲港的經驗，這些避風碇泊處能為停泊在內的船隻提供可行而有效的保護。由於避風塘的防波技術標準並不適用於避風碇泊處，在缺乏統一標準的情況下，避風碇泊處的防波能力可能會因應當區地理環境而有所不同。在超強颱風山竹襲港後，海事處派發小冊子予相關持份者(例如本地船隻船東／操作人)，以教育他們如何在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下預防船隻損毀和損失。為了使船隻可安全停泊於避風碇泊處，海事處需要提醒本地船隻船東／操作人，在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下採取海事處編製的小冊子所載的預防措施(第2.24段)。

## 摘要

7. **進行海道測量方面有可予改善之處** 海事處表示，該處一般每隔48個月為避風塘和避風碇泊處進行海道測量，惟須視乎工作量和工作的優次而定。審計署的分析發現：

- (a) 截至2024年6月30日，在14個避風塘和18個避風碇泊處當中，有4個(佔14個的29%)避風塘和8個(佔18個的44%)避風碇泊處的最新一輪測量均在逾48個月前(即在2020年6月30日前)進行。當中，有2個避風碇泊處的最新一輪測量在104個月前進行；及
- (b) 海事處為1個避風塘和5個避風碇泊處進行的最新一輪海道測量需時逾270天才完成(第2.35及2.36段)。

8. **進行疏浚工作以增加隔火通道的水深** 2022年4月底，消防處完成檢視14個避風塘的隔火通道，並建議海事處在5個避風塘(包括香港仔南避風塘)內，隔火通道闊度應調整至最少20米，而所有隔火通道水深應不少於4.5米。由於香港仔南避風塘的隔火通道部分範圍水深少於3.5米，海事處於2023年5月建議土拓署進行維護性疏浚。根據截至2024年4月的疏浚時間表和海事處與土拓署的會議紀要，維護性疏浚工作暫定於2026年4月展開。為了加強避風泊位的消防安全，海事處需要與相關持份者合作，以盡量便利在香港仔南避風塘進行疏浚工作，使該避風塘符合隔火通道的水深要求(即不少於4.5米)(第2.39、2.40(a)及2.41段)。

## 避風泊位的管理

9. **需要在日常巡邏中加強打擊牌照／閑置允許書有效期已屆滿的個案** 《商船(本地船隻)條例》(第548章)訂明，每艘本地船隻均須領有證明書及牌照／已獲給予閑置船隻允許書。2024年6月和7月，審計署在海事處人員陪同下到訪7個避風塘和1個避風碇泊處，並透過拍攝照片抽樣檢查停泊在內的770艘本地船隻。審計署比對在甲板室／船體髹有的擁有權證明書號碼與截至2024年6月30日的領牌本地船隻／領有閑置允許書船隻的資料庫後，發現：

- (a) 有67艘(9%)本地船隻並未領有有效運作牌照／閑置允許書，當中有43艘本地船隻未獲發所需的驗船證明書；及
- (b) 有29艘(佔67艘的43%)本地船隻的運作牌照／閑置允許書的有效期已屆滿超過1年(第3.4及3.6段)。

## 摘要

10. **需要加強工作以確保船東適時為運作牌照／閑置允許書續期** 海事處在2021至2023年期間已就避風塘和避風碇泊處內沒有有效運作牌照／閑置允許書的本地船隻提出1 144宗檢控(涉及1 085艘船隻)。根據海事處截至2024年6月30日的本地船隻資料庫，在27 155艘領有證明書的本地船隻當中，有6 500艘(24%)本地船隻的運作牌照／閑置允許書有效期已屆滿。審計署留意到，海事處的牌照及關務組就有效期屆滿超過兩個月的運作牌照／閑置允許書向船東發送有效期屆滿通知書後，並沒有採取進一步跟進行動(第3.8及3.9段)。

11. **需要向船東追討移走沉船的費用** 2021年1月至2024年6月期間，海事處曾移走28艘沉船，所招致的開支為110萬元，當中17艘沉船的擁有權未能確定，其餘11艘的擁有權則可予追查。根據《商船(本地船隻)條例》，海事處可向船東追討已採取或安排採取的任何行動的費用(包括海事處因此而招致的所有墊付費用及其他開支)作為民事債項。不過，截至2024年8月，海事處仍未向該11名船東發出繳款通知書，要求他們償還移走沉船的費用，合共448,500元(第3.16段)。

12. **需要加快移走沉船** 2021至2023年期間，海事處在避風泊位內發現130艘沉船。截至2024年6月30日，海事處或船東已移走當中113艘沉船。審計署分析了該113艘沉船被發現與被移走的相隔日數，留意到有37艘(33%)沉船被海事處發現後超過30天才被移走。此外，截至2024年6月30日，在4個避風塘和1個避風碇泊處內共有19艘沉船尚待移走。審計署選取了土瓜灣避風塘(有14艘(74%)沉船尚待移走)作審查，留意到：

- (a) 海事處在2018至2022年期間發現了4艘已知擁有權證明書號碼的沉船(在2018年發現船隻A、2021年發現船隻B，以及2022年發現船隻C和船隻D)；及
- (b) 海事處於2023年7月和10月分別發現有7艘和3艘擁有權證明書號碼不明的沉船(第3.15、3.17至3.19段)。

13. **需要考慮提高不遵從移走／指示通知書的罰則** 根據《商船(本地船隻)條例》第56條，不遵從移走／指示通知書即屬犯罪，最高可處第4級罰款(即截至2024年6月30日為25,000元)及監禁1年。儘管自2021年以來，當局成功檢控因多次不遵從移走／指示通知書的船隻A至D(見第12(a)段)的船東共有44宗，罰款總額為178,600元，但涉事船東仍未採取行動移走該等船隻。為加強阻嚇作用，海



## 摘要

事處需要考慮修訂《商船(本地船隻)條例》，以提高不遵從移走／指示通知書的罰則，並就不遵從通知書持續期間引入每日罰款(第3.20及3.21段)。

14. **需要加強監察避風泊位內未經允許的浮動構築物的情況** 審計署於2024年6月27日和7月10日分別到訪土瓜灣避風塘和三家村避風塘，發現一些未經允許的浮動構築物。值得注意的是，有一些未經允許的浮動構築物放置在土瓜灣避風塘通航區內。由於未經允許的浮動構築物佔用避風塘或避風碇泊處的停泊區，海事處需要加強監察避風泊位內未經允許的浮動構築物的情況，並適時採取執法行動(第3.26及3.27段)。

### 配套設施和服務

15. **規劃和設置公眾登岸設施方面有可予改善之處** 審計署審查了土拓署2宗個案的記錄，有關個案涉及已興建／正在規劃的新公眾登岸設施，以便利屯門和香港仔的避風塘使用者。審計署發現以下可予改善之處：

- (a) **需要檢視在屯門避風塘內增設公眾登岸設施的需要** 2019年，鑑於屯門避風塘內2個現有公眾登岸設施的使用率很高，而使用者攀爬防波堤上落船隻也有潛在危險，因此當局在屯門避風塘後方興建新公眾登岸設施，並於2021年11月開放予公眾使用。然而，運輸署在2023年進行的實地使用調查顯示，新公眾登岸設施的使用率偏低。此外，審計署於2024年6月進行實地視察後發現，沿防波堤面向屯門避風塘有逾10個臨時搭建的梯台，顯示該3個現有公眾登岸設施或未能充分應對使用者的需要；及
- (b) **需要密切監察在香港仔南避風塘增設公眾登岸設施的推行情況** 位於香港仔南避風塘的2組新公眾登岸設施的建造工程原訂於2024年第一季度完成。然而，當有關擬議建造工程刊憲後，進行公眾諮詢和回應在法定諮詢期內接獲的反對意見所用的時間較長。根據最新的時間表，建造工程計劃於2026年第二季完成(第4.3段)。

16. **需要確保承辦商提交的完成清潔報告妥為批簽** 土拓署委聘承辦商為公眾登岸設施進行常規檢查、清潔和維修工作，確保其狀況適合公眾使用。審計署審查了位於避風塘或避風碇泊處的75個公眾登岸設施於2023年7月至2024年6月期間在土拓署海港維修資訊系統(資訊系統)的記錄，留意到有可予改善之

## 摘要

處。舉例來說，在所涉及的2 755份完成清潔報告(顯示任何於常規檢查期間發現的損毀項目)中，有511份(19%)(涉及22個公眾登岸設施)完成清潔報告未獲土拓署經資訊系統批簽(第4.4及4.5段)。

17. **需要密切監察發出施工通知的情況** 2024年5月至7月期間，審計署實地視察了位於5個避風塘和1個避風碇泊處的34個公眾登岸設施，發現有3個(9%)公眾登岸設施有損毀。儘管承辦商已透過資訊系統匯報此等損毀，土拓署仍然需較長時間發出施工通知以進行維修工程。舉例來說，就2個由承辦商分別在2023年10月和2024年3月匯報有損毀的登岸設施，截至2024年8月(即分別在承辦商匯報後的10個月和5個月)，土拓署仍未發出相關施工通知(第4.7段)。

18. **需要改善船舶食水售賣機的運作** 根據《水務設施規例》(第102A章)，供水往本地船隻和非本地船隻或在該等船隻上使用時，作船舶用途的淡水每立方米的收費分別為4.58元和10.93元。顧客在船舶食水售賣機(按適用於本地船隻的價格收費)購買食水前，須在售賣機輸入擁有權證明書號碼。審計署分析了從售賣機摘錄的2024年7月銷售記錄，發現在320宗交易中，有109宗(34%)的擁有權證明書號碼與海事處截至2024年6月的本地船隻名單中所記錄的並不相符(第4.14及4.17段)。

19. **需要調查可能不遵從《水務設施規例》的個案** 擬向船隻出售或要約出售來自水務設施的食水的供水船船東必須獲得水務署的許可。在海事處截至2024年6月30日的記錄顯示的18艘持牌供水船中，有6艘並沒有獲得有關的水務署許可。審計署留意到：

- (a) 經核對2024年7月的相關銷售記錄後，發現在該6艘其船東沒有獲得水務署許可的供水船中，有2艘曾經從屯門食水售賣站(包括船舶食水售賣機)取得3 218立方米的食水；及
- (b) 在12份已發出的許可中，有5份許可的持有人與海事處記錄的相關供水船船東並不相符(第4.19及4.20段)。

20. **需要確保妥善處理廢油** 《廢物處置(化學廢物)(一般)規例》(第354C章)訂明，廢油屬於化學廢物，須運至持牌的化學廢物處置設施(例如化學廢物處理中心)妥善處置。審計署分析了海上垃圾清潔服務承辦商每月提交的資料後發

## 摘要

---

現，承辦商在2022年10月(合約開始生效)至2024年6月期間處理了約30 000公升廢油。然而，審計署留意到，收集廢油不屬於清潔服務合約範圍。海事處表示，海上垃圾清潔服務承辦商使用的船隻並不符合相關的安全標準，而該承辦商所僱用的員工亦從未接受任何相關的安全培訓，因此不適合收集本地船隻廢油。審計署認為，海事處需要指示清潔服務承辦商停止處理廢油的現行做法，並需要及早與相關各方制定安排，以處理本地船隻在運作期間產生的廢油(第4.26至4.28段)。

### 審計署的建議

21. 審計署的建議載於本審計報告書的相關部分，本摘要只列出主要建議。審計署建議海事處處長應：

#### *避風泊位的規劃和設置*

- (a) 密切監察避風泊位的需求和供應，並探討後備方案，以應對一旦工程延誤致使避風泊位供不應求的情況(第2.17(a)段)；
- (b) 探討利用科技評估避風塘在颱風襲港期間和平日的使用量(第2.17(b)段)；
- (c) 在海事處網站發布避風碇泊處的布局圖則供公眾查閱(第2.17(c)段)；
- (d) 採取措施，確保適時完成有關浮動防波堤消減波浪表現的最終評估報告，並留意避風塘防波改善工程的成效(第2.30(a)及(b)段)；
- (e) 提醒本地船隻船東／操作人在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下採取海事處編製的小冊子所載的預防措施(第2.30(c)段)；
- (f) 採取措施，確保在每隔一段適當時間安排海道測量，並在合理時限內完成(第2.42(a)段)；
- (g) 與相關持份者合作，以盡量便利在香港仔南避風塘進行疏浚工作(第2.42(b)段)；

### *避風泊位的管理*

- (h) 在日常巡邏中加強打擊牌照／閑置允許書有效期已屆滿的個案，並加大力度檢控領有證明書但未領有有效運作牌照／閑置允許書的本地船隻船東(第3.12(a)及(b)段)；
- (i) 考慮採用電子服務(例如智方便)處理運作牌照／閑置允許書續期事宜，並加大力度就有效期屆滿的運作牌照／閑置允許書與船東跟進(第3.12(d)及(e)段)；
- (j) 採取積極措施，包括考慮採取法律行動，向船東追討移走沉船的費用(第3.22(a)段)；
- (k) 採取緊急的糾正措施，移走避風塘和避風碇泊處內的沉船(第3.22(b)段)；
- (l) 考慮修訂《商船(本地船隻)條例》，以提高不遵從移走／指示通知書的罰則，並就不遵從通知書持續期間引入每日罰款(第3.22(c)段)；
- (m) 加強監察避風泊位內未經允許的浮動構築物的情況，並適時採取執法行動(第3.28段)；

### *配套設施和服務*

- (n) 聯同相關政府部門檢視在屯門避風塘內增設公眾登岸設施的需要(第4.10段)；及
- (o) 指示清潔服務承辦商停止處理廢油的現行做法，並及早與相關各方制定安排，以處理本地船隻在運作期間產生的廢油(第4.29(b)及(c)段)。

## 22. 審計署建議土木工程拓展署署長應：

- (a) 密切監察在香港仔南避風塘設置新公眾登岸設施的推行情況，以確保工程能適時完成(第4.11(a)段)；

## 摘要

---

- (b) 採取措施，確保所有由承辦商經資訊系統提交的完成清潔報告均適時妥為批簽(第4.11(b)段)；及
  - (c) 密切監察就有損毀的公眾登岸設施的維修工程發出施工通知的情況(第4.11(c)段)。
23. 審計署建議水務署署長應：
- (a) 查明船舶食水售賣機記錄的擁有權證明書號碼與海事處的本地船隻名單中所記錄的不相符的原因，並改善船舶食水售賣機的功能(第4.21(a)及(b)段)；及
  - (b) 調查可能不遵從《水務設施規例》的個案，並採取跟進行動，以糾正所發現的不遵從規定情況(第4.21(d)段)。

### 政府的回應

24. 運輸及物流局局長、海事處處長、土木工程拓展署署長和水務署署長均同意審計署的建議。



## 第 1 部分：引言

1.1 本部分闡述這項審查工作的背景，並概述審查目的和範圍。

### 背景

1.2 香港位處中國南海沿岸，備受熱帶氣旋威脅。為保障船隻和船上人員安全，政府一直致力確保香港水域內有足夠的避風泊位，供本地船隻在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下暫避。香港水域內的避風泊位供應主要包括避風塘和避風碇泊處。

1.3 在一般天氣下，本地船隻可按其日常業務和運作需要，在不妨礙海上交通的情況下在香港水域內任何安全和合適的位置碇泊(除禁止用作碇泊用途的水域外)，包括避風塘和避風碇泊處。

### 避風塘和避風碇泊處

1.4 截至2024年6月30日，香港有14個避風塘和18個避風碇泊處(註 1)分布各區，分別提供合共421.6公頃和184.2公頃的避風泊位(見附錄A)。

1.5 避風塘和避風碇泊處的特點如下：

- (a) **避風塘** 每個避風塘有法定範圍，其泊位供各類船隻以混合形式使用。避風塘透過興建防波堤而形成，旨在為船隻的安全航行和停泊提供防護。《商船(本地船隻)(避風塘)規例》(第548E章)規限避風塘的使用，包括：
  - (i) 訂定進入避風塘或在其內停留的本地船隻的允許總長度。有7個避風塘的允許總長度為30.4米，6個為50米，1個為75米；

---

註 1：自2021年12月底以來，灣仔貨物裝卸灣避風碇泊處一直由發展局以“水上運動及康樂主題區(第二期)”項目管理，不開放予其他船隻使用。

- (ii) 禁止任何載有指定類別危險品作未經許可用途的本地船隻進入避風塘或在其內停留；及
  - (iii) 海事處處長如認為由於某本地船隻的大小或設計，或由於某避風塘內的船隻數目，船隻處於避風塘內構成或相當可能構成避風塘內的危險，則可禁止該船隻進入該避風塘或在其內停留；及
- (b) **避風碇泊處** 香港內有遮蔽水域，其地勢、地形和海道狀況適合船隻在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下暫避，以抵禦颱風和季候風造成的狂風巨浪。這些遮蔽水域受天然地形和／或按其他發展目標而填海建成的人工構築物(例如海堤和防波堤)保護。海事處表示：
- (i) 當遮蔽水域內已有相當數目的船隻聚集時，海事處會把該水域列為避風碇泊處，並按情況調撥更多資源以作管理，例如豎立輔航設備以劃定通航區、增加海事處巡邏船的巡邏次數等；及
  - (ii) 海事處把遮蔽水域列為避風碇泊處，是因為在經歷惡劣天氣情況後，船隻仍會長時間和慣常地聚集在有關水域。適用於避風塘的技術標準(例如土木工程拓展署(土拓署)出版的《海港工程設計手冊》所載的防波標準)並不適用於避風碇泊處。

1.6 避風塘和避風碇泊處皆按先到先得方式供所有類別的本地船隻(註 2)使用。船隻一般以碇泊(向海底投放船錨)或繫泊(以錨鏈將船隻繫上浮泡或繫船柱(註 3)等海事構築物)方式停泊。雖然政府並沒有將個別避風塘和避風碇泊處分配予指定類別船隻使用，但視乎地點和配套設施，以及使用習慣和過往做法，部分避風泊位多由某個類別的船隻使用。舉例而言，停泊於新油麻地避風塘和柴

---

註 2： 本地船隻按《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》(第548D章)分為第 I 至第 IV 類別。廣義而言，第 I 至第 IV 類別指分別作以下用途的船隻：

- (a) 第 I 類別：客船(例如渡輪和小輪)；
- (b) 第 II 類別：貨船(例如起重躉船和挖泥船)；
- (c) 第 III 類別：漁船(例如運魚船和漁船舢舨)；及
- (d) 第 IV 類別：遊樂船隻(例如機械輔助帆船和遊樂船)。

註 3： 繫船柱是獨立構築物，以供繫泊船隻或用作航行標誌來劃分航道和不同的停泊區。



灣貨物裝卸灣避風碇泊處的本地船隻主要為作業船隻(第I至第III類別)，而停泊於香港仔南避風塘和白沙灣避風碇泊處的本地船隻則以遊樂船隻(第IV類別)為主。

### *避風泊位的規劃和設置*

1.7 **避風泊位需求評估** 為確保香港水域內有足夠的避風泊位供本地船隻在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下暫避，海事處大約每隔5年評估全港範圍內本地船隻避風泊位的現有及預測供求情況。如預測顯示本地船隻避風泊位不足，海事處就會聯同運輸及物流局和土拓署等相關政策局／部門，探討透過設置新避風塘、擴建現有避風塘或其他可行方法，提供更多避風泊位以應付需求。最新一輪涵蓋2022至2035年期間的評估(2022-2035年評估)已於2022年12月完成，預測本地船隻避風泊位的供應將足以應付直至2035年的需求。

1.8 **船隻的停泊** 為使船隻得以在避風泊位內安全停泊，應考慮以下各點：

- (a) **防波能力** 如第1.5(a)段所述，每個避風塘均建有防波堤，以收防波之效。根據土拓署出版的《海港工程設計手冊》，決定避風塘的防波堤布局時，應考慮停泊或碇泊船隻所需的避風條件、船隻在避風區內的迴旋空間，以及船隻以安全航速駛進入口所需的足夠剎停距離；及
- (b) **水深** 雖然避風塘和避風碇泊處的水深並沒有特定規定，但各類型船隻都有個別的水深要求。海事處不時進行海道測量，評估所得的水深數據，並與現有的海圖／先前的測量結果比較。如水深有明顯改變並可能影響船隻的航行安全，海事處會與土拓署商討是否可就有關情況進行維護性疏浚。如技術上可行，在諮詢相關持份者後，土拓署會規劃並進行有關的維護性疏浚工程。

### *避風泊位的管理*

1.9 **日常巡邏** 海事處會在香港水域內(包括避風塘和避風碇泊處)進行日常巡邏。整個香港水域劃分為4個巡邏區，每個巡邏區由3至8艘巡邏船負責。在巡邏避風塘和避風碇泊處期間，海事處會：

- (a) 確保航道和避風塘內的通航區暢通無阻，船隻停泊安全有序且符合現行的海事法例；
- (b) 視察並檢查避風塘和避風碇泊處的狀況，並向海港巡邏組指揮中心匯報所發現的任何損毀或異常情況，再由指揮中心轉介至相關各方跟進；及
- (c) 巡查任何有關船隻的安全問題，例如傾側、下沉和失火等風險。除協助並指示船隻糾正該等情況外，海事處亦會在有需要時作出調查及適當跟進，包括執法和檢控。

遇有船隻失火、碰撞和下沉等緊急情況時，巡邏船會到場處理事件，或按情況向相關政府部門提供協助。

**1.10 特別行動** 除日常巡邏外，海事處亦會不時與其他相關政府部門在避風塘內進行特別行動、火警演習和宣傳工作。特別行動的數目、頻次和類別會因應港口環境變化和可用資源而有所更改。

**1.11 颱風當值職務** 當香港受到颱風影響或威脅時，海事處會：

- (a) 在避風塘督導交通，確保船隻停泊有序，而通航區暢通無阻；
- (b) 向船隻操作人提供意見、指示和協助，確保船隻在避風塘的合適位置停泊有序，並在安全的停泊位暫避，以盡量提高避風塘的使用量；
- (c) 按船隻類型點算船隻數目，並向海港巡邏組指揮中心匯報避風塘的估算使用量。當任何避風塘即將泊滿船隻，海事處會透過電台頻道發放該避風塘已告泊滿的訊息；及
- (d) 備存一份全面的颱風記錄，記載由信號轉變至所有信號取消期間發生的所有事件，並將之記錄在颱風報告，內容包括避風塘內船隻數目和類型、避風塘使用量的百分比、發出船隻移走通知書的數目，以及任何海事意外。

## 配套設施和服務

1.12 海堤和防波堤可設置公眾登岸設施，以便利乘客上落船隻。公眾登岸設施包括公眾碼頭和公眾登岸梯級。截至2024年6月30日，避風塘和避風碇泊處共有75個公眾登岸設施。

1.13 除配套設施外，政府亦提供下列服務，以切合停泊在避風塘內船隻的需要：

- (a) **食水供應** 水務署在不同地區設有7個食水售賣站，以供應食水作船舶用途。另外，船隻也可從供水船購買食水(註 4)。此外，水務署亦接受碼頭或船隻停泊位置的供水申請，以便為船舶提供用水；及
- (b) **海上垃圾收集** 海事處負責安排合約服務，以收集由本地船隻產生的生活垃圾，並在近岸區和避風塘等香港水域的指定範圍內清理漂浮垃圾。海事處的海上垃圾清潔服務承辦商每日均在所有避風塘收集和清理漂浮的海上垃圾，並向本地船隻提供免費收集生活垃圾服務。

## 負責部門

1.14 海事處負責香港一切航行事務和所有類別及類型船隻的安全標準。截至2024年6月30日，規劃和管理香港水域內避風泊位的部別／組別／小組(見附錄B)列舉如下：

- (a) **策劃、發展協調及港口保安部** 海事處的策劃及海事服務科轄下的策劃、發展協調及港口保安部設有多個策劃及發展協調組，負責港口發展的策略性規劃；統計組則負責檢視香港水域內的避風泊位需求。截至2024年6月30日，該部編制設有18個職位；

---

註 4：截至2024年6月30日，本港共有18艘船隻根據《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》獲發第II類別——供水船牌照。海事處在發出驗船證明書(以供續牌)前，會先安排衛生署到供水船視察，以檢查其衛生狀況。

- (b) **海道測量部** 海事處的策劃及海事服務科轄下的海道測量部設有製圖組和測量組，分別負責編製海圖和進行海道測量。截至2024年6月30日，兩個組別的編制共設有42個職位；
- (c) **海港巡邏組** 海事處的港口管理科轄下的港務部設有海港巡邏組，負責在香港水域內(包括避風塘和避風碇泊處)巡邏，並執行海事法例。截至2024年6月30日，該組編制設有123個職位；
- (d) **牌照及關務組** 海事處的港口管理科轄下的港務部設有牌照及關務組，負責本地船隻的發牌事宜，以及處理本地船隻、內河船隻和遠洋船隻的入境及清關手續。截至2024年6月30日，該組編制設有66個職位；及
- (e) **污染控制小組** 海事處的策劃及海事服務科轄下的海事服務部設有港口後勤組，其轄下的污染控制小組負責提供海上垃圾清潔服務和處理香港水域內燃油及海上有毒和有害物質意外泄漏的事故。截至2024年6月30日，該組編制設有23個職位。

2024-25年度“本地海事服務”(包括管理避風塘)綱領的預算開支為2.228億元。海事處表示，規劃和管理香港水域內避風泊位的相關開支已納入該處的編制和撥款，並沒有備存所涉開支的分項數字。

1.15 土拓署負責政府大部分海事構築物和海事設施(例如海堤、防波堤和公眾登岸設施)的設計、建造和維修工作。

1.16 水務署為本地船隻供應食水，以切合船隻的運作需要，包括營運食水售賣站，以及處理供水船出售食水的許可申請(註 5)。

---

註 5： 根據《水務設施規例》(第102A章)，任何人未經水務監督書面許可，不得出售或要約出售來自水務設施的用水。

### 審查工作

1.17 2024年5月，審計署就香港水域內避風泊位的規劃和管理展開審查。審查工作集中於下列範疇：

- (a) 避風泊位的規劃和設置(第2部分)；
- (b) 避風泊位的管理(第3部分)；及
- (c) 配套設施和服務(第4部分)。

審計署發現上述範疇有可予改善之處，並就相關事宜提出多項建議。

### 政府的整體回應

1.18 運輸及物流局局長同意審計署的建議，並表示運輸及物流局會與其他相關政府部門合作，全力支持海事處落實建議。

1.19 海事處處長、土木工程拓展署署長和水務署署長均同意審計署的建議。

### 鳴謝

1.20 在審查期間，海事處、土拓署和水務署人員充分合作，審計署謹此致謝。

## 第 2 部分：避風泊位的規劃和設置

2.1 本部分探討避風泊位的規劃和設置情況，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 避風泊位的需求和供應評估(第2.3至2.18段)；
- (b) 加強避風泊位的防波能力(第2.19至2.33段)；及
- (c) 避風泊位的海道測量和維護性疏浚(第2.34至2.43段)。

2.2 海事處表示，政府一直致力確保香港水域內有足夠的避風泊位，供本地船隻在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下暫避，以保障船隻和船上人員安全。截至2024年6月30日，香港有14個避風塘和18個避風碇泊處(見第1.4段註1)分布各區，分別提供合共421.6公頃和184.2公頃的避風泊位。

### 避風泊位的需求和供應評估

2.3 海事處大約每隔5年進行“避風塘面積需求評估”，以評估全港範圍內供本地船隻在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下暫避的避風泊位的現有及預測供求情況。如表一所示，2022-2035年評估(註 6)預測，就全港整體而言，本地船隻避風泊位的供應將足以應付直至2035年的需求。

---

註 6： 該評估在2020年8月至2022年12月期間分兩個階段進行。第一階段對本地船隻的避風安排進行統計調查，以估算有關船隻在香港水域內避風的需要。第二階段則就至2035年本地船隻對避風泊位的供求情況作出預測。

表一

本地船隻避風泊位的整體供求差異  
(2021至2035年)

	實際	預測		
	2021年	2025年	2030年	2035年
	(公頃)			
供應	624.9	630.9	660.1	660.1
需求	568.8	603.7	633.9	657.0
整體剩餘供應	56.1	27.2	26.2	3.1

資料來源：海事處的記錄

### 需要密切監察避風泊位的需求和供應

2.4 避風泊位的供應 香港水域內避風泊位的供應涵蓋避風塘、避風碇泊處和有處所設置停泊設施的私人遊艇會(註 7)。根據2022-2035年評估，預測供應增加(註 8)的主要原因是：

- (a) 2021至2025年期間的項目和新列入的避風碇泊處 這包括在2022年完成中環灣仔繞道和東區走廊連接路項目後恢復使用的銅鑼灣避風塘(3.6公頃)，以及在2023年列入的將軍澳避風碇泊處(3.4公頃)；及

註 7：海事處表示，遊艇會的避風泊位由私人遊艇會和遊艇俱樂部營運，其運作受個別的土地契約規限(即並非由海事處規管)。是次審查工作並不涵蓋私人遊艇會內避風泊位的設置、管理和配套設施。

註 8：2021至2035年期間的預測供應增長已經扣除以下各項供應減幅：喜靈洲避風塘因裝設浮動防波堤而減少1公頃(見第2.20(b)段)、屯門避風塘因進行屯門繞道工程而減少0.9公頃，以及長洲避風塘因興建新渡輪碼頭而減少0.6公頃。

## 避風泊位的規劃和設置

---

- (b) 2025至2035年期間正在進行／規劃的項目 這包括：
- (i) 在躍動港島南計劃(註 9)下擴建的香港仔南避風塘(24公頃)；
  - (ii) 在機場城市灣畔提供的新避風泊位(3.4公頃——註 10)；及
  - (iii) 在東涌新市鎮擴展計劃下提供的新避風泊位(3.3公頃)。

2.5 **避風泊位的需求** 根據2022-2035年評估，在預測避風泊位需求時，已考慮本地船隻數量的預測增長、需要使用香港水域內避風泊位的本地船隻百分率、本地船隻平均大小和佔用系數(即預留作停泊和通航區的面積)。避風泊位預測需求增加主要是由於預測遊樂船隻數量上升。2021年，遊樂船隻的實際需求為240.3公頃(佔總需求42%)，而2035年遊樂船隻的需求預測會增至311.1公頃(佔總需求47%)。海事處表示，過往“避風塘面積需求評估”得出的避風泊位預測需求都切合實際和相當準確。

2.6 如第2.3段表一所示，假設正在進行／規劃的項目如期完成，撇除其他因素，2035年的預測整體剩餘供應面積為3.1公頃。倘若其中任何項目未能在2035年前完成，避風泊位的供應或會不足以應付預測的需求。審計署認為，海事處需要密切監察避風泊位的需求和供應，並探討後備方案，以應對一旦工程延誤致使避風泊位供不應求的情況。

### 需要探討利用科技評估避風塘使用量

2.7 五十至六十年代，香港的艇戶人口約有8萬人。避風塘除在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下提供避風泊位作暫避外，也是當時艇戶的主要居住地方。八十年代，政府開始把艇戶遷往公共房屋居住。2023年，僅有3艘住家船隻在銅鑼灣避風塘駐留。多年來，避風塘的功能不斷演變。儘管避風塘的主要作用是在

---

註 9：《2020年施政報告》宣布的躍動港島南計劃，提出將南區打造成為一個充滿活力、魄力、勁力，適合工作、居住、創意及消閒玩樂的地區。重點項目包括研究擴大香港仔避風塘範圍及增加船隻停泊區，並在沿岸提供更多登岸設施，以及提升香港仔及黃竹坑一帶的文化及消閒設施，包括香港仔避風塘、海濱長廊和鴨脷洲大街。

註 10：根據香港機場管理局在2019年出版的《從「城市機場」到「機場城市」》報告，機場島與香港口岸之間的海灣地區會發展新海事設施，當中包括3.4公頃的避風泊位，主要供中型遊樂船隻使用。



颱風襲港期間或惡劣天氣情況下保障本地航海人士的安全，不少船隻平日也會在避風塘停泊並逗留一段時間。近年，政府制訂了多項措施，以充分發揮避風塘的潛力(例如躍動港島南計劃——見第2.4(b)(i)段註9)。

### 2.8 海事處表示：

- (a) 為確保可應付船隻在颱風襲港期間對避風泊位的需求，該處會記錄在颱風襲港期間14個避風塘的最高使用量；
- (b) 該處人員會按船隻類型點算船隻數目，向海港巡邏組指揮中心匯報避風塘在颱風襲港期間的估算使用量，並在颱風報告中記錄最高使用量；及
- (c) 在2019至2023年期間，各避風塘在颱風襲港期間的最高使用量介乎3%至100%不等(見表二)。雖然有些避風塘接近泊滿(例如新油麻地避風塘、藍巴勒海峽避風塘和屯門避風塘)，但有些避風塘的最高使用量卻低於20%(例如鹽田仔避風塘)。

表二

颱風襲港期間14個避風塘的最高使用量  
(2019至2023年)

避風塘	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
香港仔(註)	60%	68%	64%	61%	60%
銅鑼灣	49%	56%	57%	53%	58%
長洲	45%	48%	49%	43%	41%
喜靈洲	10%	48%	27%	18%	21%
觀塘	78%	77%	76%	90%	90%
新油麻地	90%	91%	100%	100%	91%
藍巴勒海峽	67%	92%	100%	100%	85%
三家村	42%	65%	49%	51%	58%
筲箕灣	94%	93%	90%	93%	85%
船灣	43%	45%	46%	76%	80%
土瓜灣	98%	100%	94%	93%	92%
屯門	100%	94%	96%	100%	88%
鹽田仔	10%	8%	7%	6%	3%

資料來源：海事處的記錄

註：此項為香港仔南避風塘和香港仔西避風塘的合計數字。

### 2.9 審計署留意到：

- (a) 雖然2022-2035年評估和颱風襲港期間14個避風塘的最高使用量記錄顯示，全港範圍內有足夠的避風泊位，但部分立法會議員關注到該評估未有充分考慮不同類型船隻使用避風塘的習慣和使用者的意見，例如作業船隻偏向選擇停泊在與其運作相關的避風塘；
- (b) 海事處考慮到避風塘平日的使用量可能受附近的基建項目和休漁期等多項因素影響，因此評估了避風塘在颱風襲港期間而非平日的使用量。儘管如此，審計署認為了解各避風塘平日的使用量或有助海

事處管理避風塘，以進行日常巡邏和回應船隻船東／操作人的需要。為評估平日的使用量，審計署於2024年8月13日在海事處人員陪同下，到訪3個避風塘(即新油麻地避風塘、藍巴勒海峽避風塘和屯門避風塘)，以觀察平日的使用情況。海事處表示，據觀察所得，新油麻地避風塘、藍巴勒海峽避風塘和屯門避風塘的使用量分別為60%、40%和48%。由於避風塘停泊區按先到先得方式供所有船隻使用，如這3個避風塘平日的使用量已相當高，則在颱風襲港期間或許只能提供有限的避風泊位；及

- (c) 颱風襲港期間(尤其在海事處調派不同人員巡查分散全港各區的避風塘時)，單靠人手巡查或許有欠科學和流於主觀。

2.10 審計署認為，持續評估避風塘使用量有助海事處更深入了解各類船隻使用避風塘的情況，包括作業船隻在某些避風塘停泊的偏好。由於點算船隻數目的現行做法涉及大量人手，而使用量的估算亦未必完全準確，審計署認為海事處需要探討利用科技評估避風塘在颱風襲港期間和平日的使用量。

### **需要發布避風碇泊處的布局圖則供公眾查閱**

2.11 根據《商船(本地船隻)(避風塘)規例》，海事處會就每個避風塘擬備劃有通航區的圖則，並提供該等圖則的副本供公眾查閱。然而，由於避風碇泊處沒有類似的法例要求，因此海事處並沒有把顯示避風碇泊處(截至2024年6月30日的總面積為184.2公頃——見附錄A)面積和界線的布局圖則上載到其網站。審計署認為，為提供有關避風碇泊處面積和界線的資料，海事處需要在其網站發布避風碇泊處的布局圖則供公眾查閱。

### **需要發布避風泊位內私人繫泊設備區的資料**

2.12 本地船隻可按其日常業務和運作需要，在香港水域內任何安全和合適的位置停泊，包括避風塘和避風碇泊處。現時，海事處訂有指定範圍供私人繫泊，並就在該範圍內指明位置敷設私人繫泊設備發出允許(註 11)。海事處表示，未經相關私人繫泊允許擁有人的同意，其他船隻不得使用已編配的私人繫泊位置。截至2024年6月30日，香港水域內共有43個私人繫泊設備區(包括位於7個避風塘和

註 11：《船舶及港口管制條例》(第313章)訂明，除非獲得海事處處長書面允許，否則任何人不得在香港水域內敷設、放置、豎立或維持港口設施或任何浮動構築物或其他構築物。

## 避風泊位的規劃和設置

---

10個避風碇泊處的設備區)，涉及1 978宗私人繫泊允許，當中1 789宗(90%)位於避風塘和避風碇泊處：

- (a) **白沙灣避風碇泊處** 有669宗(佔1 789宗的37%)私人繫泊允許，覆蓋私人繫泊設備區面積62公頃，佔該避風碇泊處(共84公頃)的74%；
- (b) **香港仔南避風塘** 有367宗(佔1 789宗的21%)私人繫泊允許，覆蓋私人繫泊設備區面積13.6公頃，佔該避風塘(共26.1公頃)的52%；
- (c) **銅鑼灣避風塘** 有296宗(佔1 789宗的17%)私人繫泊允許，覆蓋私人繫泊設備區面積8.6公頃，佔該避風塘(共14.2公頃)的61%；及
- (d) **其他** 餘下的457宗(佔1 789宗的25%)私人繫泊允許分布在其餘5個避風塘和9個避風碇泊處，每個避風泊位涉及的允許介乎1至91宗不等。

2.13 審計署留意到，在多個避風塘和避風碇泊處的停泊區中，私人繫泊設備區所佔的比重相當高。由於私人繫泊設備區的面積和界線未有公開，公眾難以區分對外開放的泊位和只限私人使用的泊位。審計署認為，海事處需要在其網站發布避風泊位內私人繫泊設備區的資料(例如面積和界線)。

### **需要留意新繫泊設備在避風泊位淺水區的成效**

2.14 如2022-2035年評估所載，避風泊位可以海灘類海岸線為界線，並包含淺水區。海事處表示，各類船隻有個別的水深要求。一般而言，開敞式舢舨和開敞式遊樂船通常靠岸邊停泊，有些甚或在潮退時在沙面上停泊。另一方面，較大型的船隻(例如渡輪、非自航鋼躉、拖船、鋼殼漁船和內河船隻)一般需要在較深水水域航行和停泊，以確保安全。

2.15 2024年7月，海事處告知審計署：

- (a) 由於傳統混凝土錨錘(註 12)高1米，因此在使用時有最低水深要求，以確保繫泊安全；及

---

註 12：混凝土錨錘用於固定繫泊浮泡，讓船隻靠泊時以繫泊繩纜進行繫泊。

- (b) 該處正探討使用新繫泊設備(即螺旋錨)的可行性，該新設備適合在淺水水域繫泊小型船隻。海事處擬實施為期1年的試驗計劃，在鹽田仔避風塘裝設一對螺旋錨。

2.16 審計署留意到，鹽田仔避風塘水深僅3米，而有些避風塘和避風碇泊處的內圍水域水深不足3米(例如三家村避風塘和白沙灣避風碇泊處)。第2.15(b)段所述的新繫泊設備或有助善用避風泊位的淺水區。

### 審計署的建議

2.17 審計署建議海事處處長應：

- (a) 密切監察避風泊位的需求和供應，並探討後備方案，以應對一旦工程延誤致使避風泊位供不應求的情況；
- (b) 探討利用科技評估避風塘在颱風襲港期間和平日的使用量；
- (c) 在海事處網站發布避風碇泊處的布局圖則供公眾查閱；
- (d) 在海事處網站發布避風泊位內私人繫泊設備區的資料(例如面積和界線)；及
- (e) 留意新繫泊設備在避風泊位淺水區的成效。

### 政府的回應

2.18 海事處處長同意審計署的建議，並表示：

- (a) 海事處會密切監察避風泊位的需求和供應情況；
- (b) 短期而言，海事處會定期為避風塘拍攝航拍照片。長遠而言，海事處會探討更佳的方法，確保所估算的使用量準確。特別是若有新科技可更有效率地評估避風泊位的使用量，海事處樂意採用；

## 避風泊位的規劃和設置

---

- (c) 海事處計劃在2025年進行下一輪“避風塘面積需求評估”工作時，一併全面檢討18個避風碇泊處的情況，並會在檢討後更新避風碇泊處的布局圖則，上載到海事處網站供公眾查閱；
- (d) 海事處會探討在其網站向公眾提供有關避風泊位內私人繫泊設備區的一般資料；及
- (e) 海事處樂意研究新措施，從而更善用避風泊位的淺水區。

### 加強避風泊位的防波能力

2.19 海事處從海上交通和安全角度就避風塘(註 13)內防波堤的設計、建造和維修工作向土拓署提供意見和協助，以確保在避風塘內避風的船隻安全。土拓署在2002年推出《海港工程設計手冊》，訂明：

- (a) 在極端海浪情況下，避風塘的有效波高不應超過表三所列的建議設計準則；及

表三

在極端海浪情況下的建議波高

船隻長度	有效波高 (註)
少於30米	少於0.6米
30至50米	少於0.9米

資料來源：土拓署的記錄

註：有效波高是最常用的典型波高參數，用以表示海況的波浪情況。有效波高與資深觀察員所估計的目視波高非常近似。

---

註 13：如第 1.5(b)(ii)段所述，土拓署的《海港工程設計手冊》所載有關防波的技術標準並不適用於避風碇泊處。

- (b) 建議的設計準則應僅作目標設計值，而非絕對允許值。在徵詢海事處的意見，並妥為考慮實地狀況和避風塘內停泊區的布局後，可容許局部超出設計值。

### 需要留意避風塘防波改善工程的成效

2.20 海事處表示，避風塘大多位於相對較遮蔽的位置，現有防波堤大致可有效地在極端天氣情況下消減波浪的影響，但香港仔南避風塘、香港仔西避風塘和喜靈洲避風塘相對其他避風塘較為當風。應海事處的要求，土拓署於2021年8月完成檢討這3個避風塘的抗浪能力，並已根據檢討的建議進行以下改善工程以加強抗浪能力：

- (a) 於2022年年中或之前分階段在香港仔南避風塘和香港仔西避風塘的現有防波堤上建造約1米高的防浪牆；及
- (b) 於2023年3月在喜靈洲避風塘裝設總長約700米的浮動防波堤，作為試點項目(註 14)。建造費用約為2,600萬元。

2.21 2023年6月，土拓署在喜靈洲避風塘安裝臨時波浪監測站，進行為期1年的波浪監測工作，以監測浮動防波堤消減波浪的表現。在2023年9月初超強颱風蘇拉襲港期間，根據臨時波浪監測站的記錄，波浪經過浮動防波堤後，有效波高由1.16米減至0.86米(註 15)。土拓署表示，根據中期結果，浮動防波堤似乎能發揮消減波浪的功能。海事處決定延長波浪監測站的運作至2024年10月。有關浮動防波堤消減波浪表現的最終評估報告預計於2024年年底或之前完成。

2.22 審計署認為，海事處需要採取措施，確保適時完成有關浮動防波堤消減波浪表現的最終評估報告，並留意避風塘防波改善工程的成效。

---

註 14：根據檢討結果，土拓署建議在喜靈洲避風塘裝設總長約3.5公里的浮動防波堤。然而，鑑於擬議措施規模龐大，而香港應用浮動防波堤作消減波浪的經驗有限，因此土拓署進行試點項目，在細小範圍內設置700米長的浮動防波堤，以探討是否可擴大浮動防波堤的使用範圍至喜靈洲避風塘的其他地方。

註 15：土拓署表示，海事處與土拓署經考慮喜靈洲避風塘的實地情況後，同意採用0.9米的有效波高作為評估準則。

## 避風泊位的規劃和設置

---

### 避風碇泊處的防波能力

2.23 2018年9月，超強颱風山竹對香港造成嚴重破壞。海事處共接獲220宗在西貢區(包括西貢和白沙灣的避風碇泊處)與超強颱風山竹有關的意外報告，並已處理125艘擱淺、傾側或翻沉的船隻。

2.24 由於避風塘的防波技術標準並不適用於避風碇泊處(見第1.5(b)(ii)段)，在缺乏統一標準的情況下，避風碇泊處的防波能力可能會因應當區地理環境而有所不同。2024年9月和10月，海事處回應審計署查詢有否需要評估避風碇泊處的防波能力時表示：

- (a) 《海港工程設計手冊》所載的防波標準並不適用於避風碇泊處。然而，避風碇泊處位於海灣內，周圍的天然和／或人工地形能在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下為船隻提供防風抗浪的保護；
- (b) 各避風碇泊處的天然地理環境所提供的保護程度會因應風向和風力而存有差異。個別避風碇泊處在停泊不同類別船隻方面有其獨特之處，例如荃灣避風碇泊處的遠洋拖船，以及白沙灣避風碇泊處的遊樂船隻。憑藉過往多年應對颱風襲港的經驗，這些避風碇泊處能為停泊在內的若干類別船隻提供可行而有效的保護；
- (c) 超強颱風山竹引致的風暴潮(註 16)屬例外情況。由於海平面異常上升至超出正常潮位，致使不少泊近岸邊的船隻擱淺、傾側、翻沉或失蹤。此外，這或許涉及其他因素，例如繫泊繩／纜未有妥為繫固、船錨未放足夠長度至海床以妥為穩定船位等。在超強颱風山竹襲港後，海事處編製了題為《熱帶氣旋襲港時提升本地船隻安全的措施》的小冊子，並派發予相關持份者(例如本地船隻船東／操作人)，以教育他們如何在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下預防船隻損毀和損失。該小冊子已上載至海事處網站供公眾查閱；及
- (d) 《商船(本地船隻)條例》(第548章)訂明，船東有責任在意外發生後(包括當出現本地船隻沉沒、擱淺或失去航行能力的情況)向海事處報告。此外，海事處會在颱風襲港或惡劣天氣情況過後巡邏香港水

---

註 16：風暴潮是因與颱風相關的低氣壓和強風的共同影響而導致海平面在正常潮汐以外出現上升的現象。



域，並透過實地觀察和分析意外報告，密切監察船隻是否安全停泊於避風碇泊處。

審計署認為，為了使船隻可安全停泊於避風碇泊處，海事處需要提醒本地船隻船東／操作人，在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下採取海事處編製的小冊子所載的預防措施。

### **需要留意防波堤水下檢查的進度**

2.25 土拓署海港工程部負責海事構築物(包括防波堤和繫船柱)的維修檢查工作。截至2024年6月30日，該署轄下設有：

- (a) 32個防波堤，分別位於14個避風塘和4個避風碇泊處(註 17)；及
- (b) 87支繫船柱，分別位於6個避風塘和1個避風碇泊處(註 18)。

2.26 根據土拓署發出的《維修檢查海事構築物指示》，該署會：

- (a) 進行常規檢查工作，包括：
  - (i) 不少於每12個月一次對防波堤和繫船柱進行水上檢查；及
  - (ii) 不少於每5年一次對防波堤進行水下檢查，不少於每24個月一次對繫船柱進行水下檢查。此防波堤水下檢查的頻次自2019年11月起開始採用；及
- (b) 在8號熱帶氣旋警告信號除下當日後的3個工作天內，按《指示》所訂，就10個防波堤(分別位於5個避風塘——註 19)進行特別水上檢查。

---

註 17：這些避風碇泊處位於柴灣貨物裝卸灣、西貢、沙頭角和大澳。海事處表示，其他政府部門會因應附近地區的需要和發展(例如保護毗鄰大澳海岸的住宅區)而倡議興建防波堤。

註 18：這些避風塘和避風碇泊處分別是長洲避風塘、喜靈洲避風塘、新油麻地避風塘、筲箕灣避風塘、土瓜灣避風塘、屯門避風塘和柴灣貨物裝卸灣避風碇泊處，並不包括喜靈洲避風塘內的標誌柱墩。

註 19：這些防波堤位於香港仔南避風塘、香港仔西避風塘、長洲避風塘、新油麻地避風塘和屯門避風塘。

## 避風泊位的規劃和設置

---

2.27 審計署審查了2020年1月至2024年6月期間進行的防波堤常規水上檢查和特別水上檢查記錄，以及在2019年11月(即常規水下檢查新頻次開始)至2024年6月期間進行的防波堤常規水下檢查記錄。審計署發現：

- (a) 土拓署按照《指示》，悉數就該32個防波堤進行常規水上檢查，並悉數就該10個防波堤進行特別水上檢查；及
- (b) 在2019年11月至2024年6月期間，土拓署就23個(佔32個的72%)防波堤進行了常規水下檢查。至於其餘9個(28%)防波堤(分別位於4個避風塘和3個避風碇泊處)，則沒有記錄顯示土拓署曾在該段期間進行水下檢查。

2.28 2024年9月初，土拓署告知審計署：

- (a) 就6個防波堤(分別位於3個避風塘和1個避風碇泊處)，該署在2016年和2017年進行了水下檢查，並在2019年檢討結果。考慮到這些防波堤每年都會進行水上檢查，該署在2019年認為，就2019至2024年的5年水下檢查周期而言，有關測量結果仍然有效且具代表性。因此，該署在2019年後並沒有為這些防波堤進行額外的實地測量，並自2019年起把資源調撥至其他防波堤；
- (b) 就2個防波堤(分別位於1個避風塘和1個避風碇泊處)，由於這些地點現時處於淺水位置，以致未能使用現有的水底掃描設備，故自2019年起便沒有進行水下檢查。土拓署計劃在2025年採購市場上最新的技術(註 20)，就這兩個防波堤進行水下檢查。根據常規水上檢查記錄，這兩個防波堤的結構狀況令人滿意；及
- (c) 就1個防波堤(位於1個避風碇泊處)，該署在2024年6月底進行了水下檢查，現正處理有關記錄，並會在2024年10月或之前完成。

2.29 審計署認為，土拓署需要留意：

- (a) 海事構築物的狀況和嶄新測量技術的發展，以利便在避風泊位的淺水區進行水下檢查；及

---

註 20：最新的技術是多波束迴聲測深儀，可安裝在小型遙控測量船上，於淺水區進行探測。

- (b) 在5年周期於2024年11月屆滿後，是否有需要就第2.28(a)段所述的6個防波堤進行水下檢查。

### 審計署的建議

#### 2.30 審計署 *建議* 海事處處長應：

- (a) 採取措施，確保適時完成有關浮動防波堤消滅波浪表現的最終評估報告；
- (b) 留意避風塘防波改善工程的成效；及
- (c) 提醒本地船隻船東／操作人在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下採取海事處編製的小冊子所載的預防措施。

#### 2.31 審計署 *建議* 土木工程拓展署署長應留意：

- (a) 海事構築物的狀況和嶄新測量技術的發展，以利便在避風泊位的淺水區進行水下檢查；及
- (b) 在5年周期於2024年11月屆滿後，是否有需要就第2.28(a)段所述的6個防波堤進行水下檢查。

### 政府的回應

#### 2.32 海事處處長同意第2.30段所載審計署的建議，並表示海事處會：

- (a) 與土拓署緊密合作，評估在喜靈洲避風塘設置的浮動防波堤的表現；
- (b) 留意避風塘防波改善工程的成效；及
- (c) 繼續在每年第二季舉辦水上活動安全研討會，教育和提醒持份者採取海事處編製的小冊子所載的預防措施，以應付颱風吹襲。此外，海事處亦會在每年颱風季節前發出海事處佈告，提醒持份者在颱風襲港期間採取預防措施。海事處會繼續進行宣傳工作，包括派發單

## 避風泊位的規劃和設置

---

張，提醒持份者對颱風的威脅保持警覺，並在颱風襲港期間採取適當的預防措施，以確保船隻和船上人員安全。

2.33 土木工程拓展署署長同意第2.31段所載審計署的建議。

### 避風泊位的海道測量 and 維護性疏浚

2.34 如第1.8(b)段所述，海事處不時進行海道測量，評估所得的水深數據，並與現有的海圖／先前的測量結果比較。如水深有明顯改變並可能影響船隻的航行安全，海事處會與土拓署商討是否可就有關情況進行維護性疏浚。如技術上可行，在諮詢相關持份者後，土拓署會規劃並進行有關的維護性疏浚工程。維護性疏浚旨在恢復原有的水深。

### 進行海道測量方面有可予改善之處

2.35 海事處表示，該處一般每隔48個月(註 21)為避風塘和避風碇泊處進行海道測量，惟須視乎工作量和工作的優次而定。審計署取得14個避風塘和18個避風碇泊處的最近海道測量報告以作分析。如表四所示，截至2024年6月30日，有4個(佔14個的29%)避風塘和8個(佔18個的44%)避風碇泊處的最近一輪測量均在逾48個月前(即在2020年6月30日前)進行。當中，有2個避風碇泊處的最近一輪測量在104個月前進行。

---

註 21：海事處表示，該處自上一輪測量的實地工作完成後開始計算48個月的間距。

表四

避風塘和避風碇泊處的最新一輪海道測量  
(2024年6月30日)

狀況	數目		避風泊位總數
	避風塘	避風碇泊處	
正在進行	0 (0%)	1 (6%)	1 (3%)
在48個月內進行	10 (71%)	9 (50%)	19 (59%)
在逾48個月前進行	4 (29%) (註 1)	8 (44%) (註 2)	12 (38%)
總計	14 (100%)	18 (100%)	32 (100%)

資料來源：審計署對海事處記錄的分析

註 1：鹽田仔避風塘最新一輪測量的實地工作在2017年8月(即 82個月前)完成。

註 2：西貢避風碇泊處和斬竹灣避風碇泊處最新一輪測量的實地工作在2015年10月(即 104個月前)完成。

2.36 審計署分析了完成最新一輪海道測量所需的時間，留意到海事處需時逾 270天才完成1個避風塘和5個避風碇泊處的海道測量(見表五)。

表五

完成最新一輪海道測量所需的時間  
(2015年1月至2024年6月)

所需時間	數目		避風泊位總數
	避風塘	避風碇泊處	
90天內	7 (58%)	3 (21%)	10 (38%)
91至180天	2 (17%)	5 (36%)	7 (27%)
181至270天	2 (17%)	1 (7%)	3 (12%)
逾270天	1 (8%) (註 1)	5 (36%) (註 2)	6 (23%)
總計	12 (100%)	14 (100%)	26 (100%)

資料來源：審計署對海事處記錄的分析

註 1：需時最長的海道測量為喜靈洲避風塘，需時480天。

註 2：需時最長的海道測量為吉澳避風碇泊處，需時735天。

附註：此表並未包括對2個避風塘和4個避風碇泊處所作的分析，原因是海事處截至2024年6月仍在1個避風碇泊處進行實地工作，並正在處理2個避風塘和3個避風碇泊處的實地工作數據。

2.37 2024年7月和8月，海事處告知審計署：

- (a) 進行海道測量的48個月間距僅為工作安排的內部參考，惟須視乎海事處海道測量部的工作量和工作優次(例如由海港巡邏組轉介的水底障礙物搜查測量)而定；及
- (b) 完成測量所需的時間取決於專用的海道測量船(註 22)的可供使用情況、天氣(例如季候風)，以及在處理和檢查數據過程中發現的數據異常。儘管有些測量工作需時逾270天才完成，但這並不影響測量的準確性。

註 22：截至2024年6月30日，海事處有3艘專用的海道測量船。

2.38 審計署留意到，有些避風塘和避風碇泊處最近一次海道測量已在一段相當時間前進行(例如西貢避風碇泊處和斬竹灣避風碇泊處為104個月前)，而有些測量工作則用較長時間才完成(例如吉澳避風碇泊處需時735天)。為確保避風塘和避風碇泊處的水深符合船隻的航行規定，審計署認為，海事處需要採取措施，確保在每隔一段適當時間安排海道測量，並在合理時限內完成。

### 進行疏浚工作以增加隔火通道的水深

2.39 2021年6月底，香港仔南避風塘發生三級火，消防處反映滅火輪沒法進入受影響範圍(註 23)。2022年4月底，消防處完成檢視14個避風塘的隔火通道(即可供滅火輪駛過的主要通道)，並建議海事處在5個避風塘(即香港仔南避風塘、喜靈洲避風塘、觀塘避風塘、筲箕灣避風塘和屯門避風塘)採取以下改善措施：

- (a) 隔火通道闊度應調整至最少20米(註 24)；及
- (b) 所有隔火通道水深應不少於4.5米。

2.40 海事處表示，2023年6月前已調整該5個避風塘的隔火通道闊度，而喜靈洲避風塘和筲箕灣避風塘的隔火通道水深均達4.5米或以上。關於其餘3個避風塘的隔火通道水深，海事處和消防處回應如下：

- (a) **香港仔南避風塘** 部分範圍水深少於3.5米。海事處於2023年5月建議土拓署進行維護性疏浚。根據截至2024年4月的疏浚時間表和海事處與土拓署的會議紀要：
  - (i) 海事處須不時與船東協調，以騰空擬議疏浚範圍進行準備工程(例如海道測量和採集沉積物樣本工作)；及
  - (ii) 香港仔南避風塘的維護性疏浚工作暫定於2026年4月展開，惟須視乎籌備工作是否已告完成，以及船隻從擬議疏浚範圍暫時遷離的情況；及

---

註 23：2022年12月，海事處完成對香港仔南避風塘和香港仔西避風塘採用魚骨形碼頭繫泊方式的研究，結果顯示魚骨形碼頭繫泊方式需佔用更大的水域面積，才可容納相同船隻數量，否則在避風塘內停泊的船隻數量將減少一半。

註 24：消防處表示，隔火通道闊度最少為20米，而滅火輪的迴轉半徑為30米。

## 避風泊位的規劃和設置

---

- (b) **觀塘避風塘和屯門避風塘** 部分範圍水深為4米或以下。消防處表示，該處規定所有隔火通道水深須不少於4.5米。考慮到進行維護性疏浚以增加水深需時，海事處已與消防處商定，一旦有關避風塘內發生火警事故，會調派合適的滅火輪以採取替代滅火策略，作為臨時措施。

2.41 審計署留意到，香港仔南避風塘的維護性疏浚工作暫定於2026年4月才開始，距離該避風塘2021年發生火警將近5年。為了加強避風泊位的消防安全，審計署認為，海事處需要與相關持份者合作，以盡量便利在香港仔南避風塘進行疏浚工作，使該避風塘符合隔火通道的水深要求(即不少於4.5米)。另外，海事處需要徵詢消防處的意見，考慮在觀塘避風塘和屯門避風塘進行火警演習，以評估替代滅火策略的成效。

### 審計署的建議

2.42 審計署**建議**海事處處長應：

- (a) 採取措施，確保在每隔一段適當時間安排海道測量，並在合理時限內完成；
- (b) 與相關持份者合作，以盡量便利在香港仔南避風塘進行疏浚工作；  
及
- (c) 徵詢消防處的意見，考慮在觀塘避風塘和屯門避風塘進行火警演習，以評估替代滅火策略的成效。

### 政府的回應

2.43 海事處處長同意審計署的建議，並表示海事處會：

- (a) 採取措施，確保在合理時限內妥為安排並完成海道測量；
- (b) 與相關持份者合作，以盡量便利在香港仔南避風塘進行疏浚工作；  
及
- (c) 與消防處合作，在觀塘避風塘和屯門避風塘安排火警演習。



## 第 3 部分：避風泊位的管理

3.1 本部分探討海事處對避風泊位的管理，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 沒有有效運作牌照或閑置允許書的本地船隻(第3.4至3.13段)；
- (b) 移走沉沒船隻(第3.14至3.23段)；
- (c) 移走未經允許的浮動構築物(第3.24至3.29段)；
- (d) 避風塘內的分區停泊(第3.30至3.34段)；及
- (e) 移走通知書的文件記錄(第3.35至3.38段)。

3.2 海事處海港巡邏組的目標是確保所有港口使用者遵從本地法例和國際海事規則及公約，以維持港口航運安全和保護海洋環境。該組會在香港水域內(包括避風塘和避風碇泊處)進行日常巡邏。整個香港水域劃分為4個巡邏區，每個巡邏區由3至8艘巡邏船負責。巡邏人員每日須經海事處電腦系統匯報所負責的巡邏活動，包括經檢查船隻的詳細資料、發出口頭警告和移走通知書的數目。

3.3 根據《海港巡邏組檢控指引》，履行執法職責是巡邏人員最重要的任務之一。遇有懷疑或偵查到違反現行海事法例的情況，巡邏人員須主動作出調查。審計署分析了2021至2023年期間提出的檢控，發現在2 037宗就停泊在避風塘和避風碇泊處船隻而向船東／其代理人／船長提出的檢控中(涉及1 791艘船隻)，有1 144宗(56%)個案(涉及1 085艘船隻)與沒有為領有證明書的本地船隻領牌有關(見表六)。

## 避風泊位的管理

表六

向停泊在避風塘和避風碇泊處船隻的船東／其代理人／船長  
提出的檢控  
(2021至2023年)

罪行	提出的檢控	
	數目	百分比
沒有為領有證明書的本地船隻領牌	1 144	56%
違反牌照條件及限制	157	8%
沒有移走擱淺、被棄或沉沒船隻	105	5%
干擾／掩蔽／除去擁有權證明書號碼或不符合法例地展示號碼	50	2%
未經允許在禁泊區碇泊／停放本地船隻	41	2%
沒有在船隻上存放正式牌照／臨時牌照／閑置船隻允許書	35	2%
沒有在船隻上標記擁有權證明書號碼	32	2%
船隻超過允許進入避風塘或在其內停留的長度	31	2%
在航船隻上沒有持有本地合格證明書的輪機操作員	30	2%
在航船隻上沒有持有本地合格證明書的船長	26	1%
第IV類別在航船隻上沒有持有本地合格證明書的遊樂船隻操作人	26	1%
沒有為本地船隻領有證明書	25	1%
已領牌的船隻所運載的乘客及船員數目多於其可合法運載者	25	1%
其他罪行	310	15%
總計	2 037	100%

資料來源： 審計署對海事處記錄的分析

附註： 海事處表示，海港巡邏組提出的2 037宗檢控中，檢控組最終因證據不足而沒有就19宗(0.9%)個案發出傳票。

### 沒有有效運作牌照或閑置允許書的本地船隻

3.4 《商船(本地船隻)條例》訂明，每艘本地船隻均須領有證明書及牌照／已獲給予閑置船隻允許書(註 25)：

- (a) **證明書** 擁有權證明書須有編配的號碼，而船隻須在甲板室兩邊船舷／船體兩邊最易被看見的位置髹上或永久附加或架設該號碼。截至2024年6月30日，領有證明書的本地船隻共有27 155艘；
- (b) **運作牌照** 運作牌照的有效期不得超逾12個月。如要申領／續領運作牌照，船東須遞交有效第三者風險保險證明書副本和有效驗船證明書副本(如適用——註 26)。運作牌照須存放於船上，並須在獲授權人員提出要求下出示以供查閱；及
- (c) **閑置船隻允許書** 如本地船隻因沒有被使用或因等候在任何法庭席前進行的任何法律程序的結果而不得運作，該船隻的船東或其代理人可申領閑置船隻允許書。閑置的船隻須停泊在經允許的閑置泊位(例如特定避風塘的繫泊區)。截至2024年6月30日，已獲給予允許書的閑置船隻共有222艘。

### 需要在日常巡邏中加強打擊牌照／閑置允許書有效期已屆滿的個案

3.5 根據《海港巡邏組檢控指引》，當巡邏人員偵查到任何未領有有效運作牌照的本地船隻時，如蒐集所得證據充分，便須對船東、其代理人 and 船長提出檢控。根據《海港巡邏組行動指引》，巡邏人員亦須每隔一段時間檢查閑置船隻，確保所訂明的條件正獲遵從，而完成的檢查報告應送交主管人員。主管人員會審視報告並記錄任何他們認為有需要的行動。根據《商船(本地船隻)條例》第13條及第66條：

---

註 25：運作牌照／閑置船隻允許書的收費依據船隻類別、大小等有所不同。舉例來說，截至2024年6月30日，面積為30平方米的第IV類別遊樂船隻的運作牌照費用為每年1,340元。

註 26：驗船證明書並不適用於某些船隻，例如沒有裝設推進引擎／內燃機且面積不超過25平方米的第II類別交通舢舨(以任何物料製造)、第II類別工作船和第III類別漁船舢舨(以非金屬物料製造)。

## 避風泊位的管理

---

- (a) 領有證明書的本地船隻如沒有有效運作牌照，有關的船東、其代理人及船長即屬犯罪，一經定罪，可各處第4級罰款(即截至2024年6月30日為25,000元)及監禁1年；及
- (b) 閑置船隻如沒有海事處處長的書面允許，或有任何根據書面允許附加的條件遭違反，則有關的船東、其代理人及船長即屬犯罪，一經定罪，可各處第3級罰款(即截至2024年6月30日為10,000元)及監禁6個月。

3.6 2024年6月和7月，審計署在海事處人員陪同下到訪7個避風塘和1個避風碇泊處，並透過拍攝照片抽樣檢查停泊在內的770艘本地船隻。審計署比對在甲板室／船體鬆有的擁有權證明書號碼與截至2024年6月30日的領牌本地船隻／領有閑置允許書船隻的資料庫後，發現：

- (a) 有67艘(9%)本地船隻並未領有有效運作牌照／閑置允許書(見表七)，當中有43艘本地船隻未獲發所需的驗船證明書(見第3.4(b)段註26)；

表七

審計署到訪期間停泊在7個避風塘和1個避風碇泊處  
而未領有有效運作牌照／閑置允許書的本地船隻  
(2024年6月和7月)

位置	到訪日期	經檢查 船隻	未領有有效運作牌照／ 閑置允許書的船隻	
		(a) (數目)	(b) (數目)	(c) = (b) ÷ (a) × 100 % (百分比)
<b>避風塘</b>				
香港仔西	2024年7月5日	115	7	6%
銅鑼灣	2024年7月5日	119	7	6%
觀塘	2024年6月27日	122	9	7%
新油麻地	2024年6月25日	159	22	14%
三家村	2024年7月10日	64	4	6%
土瓜灣	2024年6月27日	49	10	20%
屯門	2024年7月8日	80	2	3%
<b>避風碇泊處</b>				
將軍澳	2024年7月10日	62	6	10%
整體		770	67	9%

資料來源：審計署對海事處記錄的分析

- (b) 有29艘(佔67艘的43%)本地船隻的運作牌照／閑置允許書的有效期已屆滿超過1年(見表八)；

表八

67艘本地船隻的運作牌照／閑置允許書的有效期  
於審計署到訪時(2024年6月和7月)已屆滿之年數

逾期年數	本地船隻數目
1年或以下	38 (57%)
1年以上至2年	12 (18%)
2年以上至3年	9 (13%)
3年以上至4年	2 (3%)
4年以上至5年	1 (1%)
5年以上 (註)	5 (8%)
總計	67 (100%)

資料來源：審計署對海事處記錄的分析

註：運作牌照的有效期屆滿後逾期最長的一艘船隻為8.7年。

- (c) 海事處在2024年9月回應審計署查詢時表示，就該29艘牌照的有效期已屆滿超過1年的本地船隻，該處在2023年對其中5艘(17%)船隻的船東就牌照有效期已屆滿提出檢控；及
- (d) 有1艘已取消擁有權證明書的船隻(屬第II類別的石油運輸船)停泊在新油麻地避風塘。海事處表示，有關船東在2020年6月以船隻已永久離港為由申請取消擁有權證明書，獲海事處批准。

### 3.7 審計署認為，海事處需要：

- (a) 在日常巡邏中加強打擊牌照／閑置允許書有效期已屆滿的個案，尤其針對該等須領有驗船證明書的船隻；
- (b) 加大力度檢控領有證明書但未領有有效運作牌照／閑置允許書的本地船隻船東；及

- (c) 調查第3.6(d)段所述的船隻在2020年申請取消擁有權證明書時是否已永久離開香港水域，並採取適當跟進行動。

### *需要加強工作以確保船東適時為運作牌照／閑置允許書續期*

3.8 在該7個避風塘及1個避風碇泊處發現的違規情況(見第3.6段)揭示全港水域均存在無牌本地船隻／未經允許閑置船隻的問題。審計署取得海事處截至2024年6月30日的本地船隻資料庫，留意到在27 155艘領有證明書的本地船隻當中，有6 500艘(24%)本地船隻的運作牌照／閑置允許書有效期已屆滿。海事處表示：

- (a) 其牌照及關務組：
- (i) 每月從海事處的電腦系統中提取本地船隻和閑置船隻的資料，以檢查有效期已屆滿的運作牌照／閑置允許書；
  - (ii) 如運作牌照／閑置允許書有效期已屆滿超過兩個月，便會向船東發出有效期屆滿通知書。舉例而言，該組在2024年8月底就2024年6月屆滿的運作牌照／閑置允許書向船東發送有效期屆滿通知書，涉及295艘船隻；及
  - (iii) 每月整理有效期屆滿資料和通知書，並以電郵轉介至海港巡邏組跟進；及
- (b) 船隻沒有有效的運作牌照／閑置允許書可能源於不同情況，例如船隻存放在岸上或已離開香港(註 27)，以及在船東離世／公司解散後沒有通知海事處。上述的6 500艘本地船隻是多年累積的數字，未必反映現時的情況。

3.9 審計署留意到，牌照及關務組就有效期屆滿超過兩個月的運作牌照／閑置允許書向船東發送有效期屆滿通知書後，並沒有採取進一步跟進行動(例如發送催辦信)。雖然海事處在2021至2023年期間已就避風塘和避風碇泊處內沒有有效運作牌照／閑置允許書的本地船隻提出1 144宗檢控(涉及1 085艘船隻)(見

---

註 27：海事處表示，截至2024年6月30日，在6 500艘沒有有效運作牌照／閑置允許書的本地船隻當中，有293艘已離開並沒有返回香港。

## 避風泊位的管理

---

第3.3段表六)，惟根據海事處數據庫顯示，截至2024年6月30日，仍有6 500艘本地船隻沒有有效運作牌照／閑置允許書。

3.10 審計署認為，海事處需要：

- (a) 考慮採用電子服務(例如智方便)處理運作牌照／閑置允許書續期事宜。若採用電子服務，便能在運作牌照／閑置允許書有效期屆滿日期前以電子方式向船東發送催辦信；及
- (b) 加大力度就有效期屆滿的運作牌照／閑置允許書與船東跟進，並視乎情況採取檢控行動。

### *需要按照海港巡邏組的指引檢查閑置船隻*

3.11 如第3.5段所述，巡邏人員應每隔一段時間檢查閑置船隻，以確保所訂明的條件正獲遵從。巡邏人員應在每次檢查時填寫“閑置船隻定期檢查記錄”。審計署審查了164份就2021至2023年期間在避風塘進行檢查的“閑置船隻定期檢查記錄”，留意到所有檢查都只是在最初申請閑置船隻允許書或續期時進行，用以核實船隻的狀況和情況，但沒有在允許書有效期內進行檢查。為確保允許書所訂明的條件獲得遵從，審計署認為海事處需要按照部門指引，在允許書有效期內每隔一段時間檢查閑置船隻。

## 審計署的建議

3.12 審計署**建議**海事處處長應：

- (a) 在日常巡邏中加強打擊牌照／閑置允許書有效期已屆滿的個案，尤其針對該等須領有驗船證明書的船隻；
- (b) 加大力度檢控領有證明書但未領有有效運作牌照／閑置允許書的本地船隻船東；
- (c) 調查第3.6(d)段所述的船隻於2020年申請取消擁有權證明書時是否已永久離開香港水域，並採取適當跟進行動；



- (d) 考慮採用電子服務(例如智方便)處理運作牌照／閑置允許書續期事宜；
- (e) 加大力度就有效期屆滿的運作牌照／閑置允許書與船東跟進，並視乎情況採取檢控行動；及
- (f) 按照海事處的指引，在允許書有效期內每隔一段時間檢查閑置船隻。

## 政府的回應

3.13 海事處處長同意審計署的建議，並表示海事處會：

- (a) 加強檢查船隻，惟須視乎工作優次和資源而定；
- (b) 如懷疑有任何違反海事法例的情況，並取得足夠證據後，對有關船隻採取適當行動和檢控行動；
- (c) 對第3.6(d)段所述的船隻進行調查，如取得足夠證據，會對該船隻採取適當的跟進行動和檢控行動；
- (d) 探討可否採用智方便處理運作牌照／閑置允許書續期事宜；
- (e) 加大力度就有效期屆滿的運作牌照／閑置允許書與船東跟進，並視乎情況採取檢控行動；及
- (f) 檢視現行做法，以便從運作和海上安全的角度，更妥善地管理閑置船隻的檢查。

### 移走沉沒船隻

3.14 根據《海港巡邏組行動指引》和《商船(本地船隻)條例》的規定：

- (a) 巡邏人員巡邏時須負責留意有否沉沒船隻。如發現沉船，須在船上張貼移走通知書，訂明合理時間予負責人士移走沉船；及
- (b) 如船隻沒有遵從移走通知書的指示，或船隻的擁有權未能確定，海事處可扣押和扣留該船隻，並可採取或安排採取任何必要的行動，以移走該沉船。海事處須在憲報及中、英文報章各一份刊登公告，藉以扣押該船隻。

### *需要向船東追討移走沉船的費用*

3.15 2021至2023年期間，海事處在避風泊位內發現130艘沉船。截至2024年6月30日，船東和海事處已分別移走85艘和28艘沉船，餘下17艘仍位於避風泊位內。海事處表示，打撈沉船是船東的責任，因此只有在船東未能履行其責任時，海事處才會打撈和移走沉船。

3.16 海事處表示，該處在2021年1月至2024年6月期間為移走該28艘沉船所招致的開支為110萬元，當中17艘沉船的擁有權未能確定，其餘11艘的擁有權則可予追查。根據《商船(本地船隻)條例》，海事處可向船東追討已採取或安排採取的任何行動的費用(包括海事處因此而招致的所有墊付費用及其他開支)作為民事債項。不過，審計署留意到，截至2024年8月，海事處仍未向該11名船東發出繳款通知書，要求他們償還移走沉船的費用，合共448,500元。審計署認為海事處需要採取積極措施，包括考慮採取法律行動，向船東追討移走沉船的費用。

### *需要加快移走沉船*

3.17 審計署分析了113艘(即85艘加28艘)沉船被海事處發現與被移走的相隔日數，留意到有37艘(佔113艘的33%)沉船被海事處發現後超過30天才被移走(見表九)。

表九

沉船被海事處發現與被移走的相隔日數  
(2021至2023年)

相隔日數	沉船數目		
	由船東移走	由海事處移走	總計
30天或以下	63	13	76 (67%)
31至60天	16	2	18 (16%)
61至90天	2	2	4 (4%)
91至180天	2	3	5 (4%)
181至360天	1	6	7 (6%)
超過360天 (註)	1	2	3 (3%)
總計	85	28	113 (100%)

資料來源：審計署對海事處記錄的分析

註：沉船被海事處發現與被移走的相隔日數最長為766天。海事處於2021年7月在筲箕灣避風塘發現該艘沉船，並於2023年9月將其移走。

3.18 海事處表示，截至2024年6月30日，在4個避風塘和1個避風碇泊處內共有19艘沉船(包括海事處在2021至2023年期間發現的17艘沉船——見第3.15段，以及海事處分別在2018年9月及2024年3月發現的2艘沉船)尚待移走(見表十)。

表十

尚待移走的沉船被海事處發現的日期與2024年6月30日之間的相隔日數

相隔日數	沉船數目					
	避風塘				避風 碇泊處	總計
	土瓜灣	觀塘	藍巴勒 海峽	香港仔南	將軍澳	
180 天或以下	0	0	1	0	0	1
181 至 360 天	10	2	0	1	0	13
361 至 720 天	2	0	0	0	1	3
超過 720 天	2 (註)	0	0	0	0	2
總計	14	2	1	1	1	19

資料來源：審計署對海事處記錄的分析

註：海事處分別在2018年9月和2021年11月發現這2艘沉船。

3.19 審計署選取了土瓜灣避風塘(有14艘沉船——例子見照片一)作審查，留意到：

- (a) 海事處在2018至2022年期間發現了4艘已知擁有權證明書號碼的沉船(在2018年發現1艘、2021年發現1艘和2022年發現2艘)：
  - (i) **船隻A** 2018年9月，海事處發現船隻A為沉船(註 28)。在2018年9月至2021年7月期間，因該船隻超出進入土瓜灣避風塘的允許總長度，海事處共發出115份移走通知書，以指示涉事船東浮起和移走船隻A。海事處在2021年就沒有遵從已發出的移走通知書而對涉事船東提出1宗檢控，該船東被判罰款

註 28：海事處表示，在2012年12月至2018年8月期間，因船隻A超出進入土瓜灣避風塘船隻的允許總長度(見第1.5(a)(i)段)，該處對該船東提出共25宗檢控。該船東承認所有控罪，就每宗檢控被判罰款介乎800元至6,000元不等，總額為67,700元。

2,500元。海事處表示，由於船隻A已浸沒水中一段時間且狀況不明，為顧及航行安全，海事處在2022年2月至2023年9月期間發出19份指示通知書(而非移走通知書)，指示涉事船東浮起該船隻，從而決定所需採取的跟進行動。在該段期間，海事處就沒有遵從已發出的指示通知書而對涉事船東提出16宗檢控。然而，由於15宗檢控的傳票未能送達船東以致船東缺席有關聆訊，所以僅有1宗成功檢控，而該船東被判罰款10,000元。在2023年10月1日至2024年6月30日期間，海事處未有再向船隻A的船東發出移走／指示通知書；

- (ii) **船隻B** 2021年11月，海事處首次發現船隻B為沉船。在2021年11月至2023年12月期間，海事處共發出22份指示通知書，指示涉事船東浮起該船隻，並就沒有遵從已發出的指示通知書而對船東提出17宗檢控。然而，因有2宗檢控的傳票未能送達船東，以及有14宗檢控由於債權人對該船東(一間有限公司)進行自動清盤而在2024年5月被撤回，所以僅有1宗成功檢控，而該船東被判罰款2,500元；及
  - (iii) **船隻C和船隻D** 2022年11月和12月，海事處分別首次發現船隻C和船隻D為沉船。截至2024年6月，海事處分別向船隻C和船隻D的船東發出23份和22份指示通知書，指示兩者浮起該等船隻。由於涉事船東沒有遵從指示通知書的規定，海事處分別對船隻C和船隻D的船東提出21宗和20宗檢控，兩者經定罪後分別被判罰款合共72,400元和91,200元；
- (b) 2023年，海事處從海事業界得悉土瓜灣避風塘內有其他沉船。該處在2023年7月進行水下檢查後，發現有7艘擁有權證明書號碼不明的沉船。2023年9月，海事處在憲報刊登“扣押船隻公告”。海事處表示，2024年8月已就該7艘沉船的打撈、移走和棄置工作進行招標；及
  - (c) 餘下3艘擁有權證明書號碼不明的沉船在2023年10月一次颱風過後被巡邏人員發現。2024年5月，海事處在憲報刊登“扣押船隻公告”。

審計署留意到，避風泊位內的沉船不但對附近航行或停泊的船隻構成危險，而且佔用停泊區。審計署認為，海事處需要在這方面採取緊急的糾正措施。

### 照片一

#### 土瓜灣避風塘內沉船的例子



資料來源： 審計署人員在2024年6月27日拍攝的照片

附註： 在這4艘沉船中，海事處沒法識別其中3艘船隻的擁有權證明書號碼

### 需要考慮提高不遵從移走／指示通知書的罰則

3.20 根據《商船(本地船隻)條例》第56條，不遵從移走／指示通知書即屬犯罪，最高可處第4級罰款(即截至2024年6月30日為25,000元)及監禁1年。如第3.19(a)段所述，儘管自2021年以來，海事處成功檢控因多次不遵從移走／指示通知書的船隻A至D的船東共有44宗，罰款總額為178,600元(介乎1,000元至10,000元不等)，但涉事船東仍未採取行動移走該等船隻。

3.21 對比《土地(雜項條文)條例》(第28章)的罰則基準，該條例訂明任何人在無合理辯解的情況下不遵從停止不合法佔用未批租土地的通知書，即屬犯罪，一經定罪，可處罰款500,000元及監禁6個月，並可就罪行持續期間的每一日，另處罰款50,000元。為加強阻嚇作用，海事處需要考慮修訂《商船(本地船隻)條例》，以提高不遵從移走／指示通知書的罰則，並就不遵從通知書持續期間引入每日罰款。

### 審計署的建議

3.22 審計署建議海事處處長應：

- (a) 採取積極措施，包括考慮採取法律行動，向船東追討移走沉船的費用；
- (b) 採取緊急的糾正措施，移走避風塘和避風碇泊處內的沉船；及
- (c) 考慮修訂《商船(本地船隻)條例》，以提高不遵從移走／指示通知書的罰則，並就不遵從通知書持續期間引入每日罰款。

### 政府的回應

3.23 海事處處長同意審計署的建議，並表示海事處：

- (a) 會考慮第3.22(a)段所載的建議，並進一步檢視個別個案的情況和日後追討打撈費用的可能性；
- (b) 會盡力加快移走沉船的程序，並把資源優先用於處理危及航行安全的沉船；及
- (c) 樂於探討相關措施，包括提高罰則。

### 移走未經允許的浮動構築物

3.24 根據《船舶及港口管制條例》(第313章)，除非獲得海事處處長書面允許，否則任何人不得在香港水域(包括避風塘和避風碇泊處)內敷設、放置、豎立或維持任何浮動構築物或其他構築物。海事處會發出移走通知書，以移走任何未經允許的浮動構築物。

## 避風泊位的管理

### 需要加強監察避風泊位內未經允許的浮動構築物的情況

3.25 審計署審視了海事處在2023年接獲有關避風泊位的投訴(見表十一)，留意到其中有關未經允許浮動構築物的投訴宗數居首(即53宗(佔162宗的33%)投訴)。

表十一

#### 海事處接獲有關避風泊位的投訴 (2023年)

投訴事項	投訴宗數		
	避風塘	避風碇泊處	總計
未經允許的浮動構築物	26	27	53 (33%)
沉沒、被棄或擱淺船隻	16	10	26 (16%)
擁有權證明書號碼不明或牌照有效期已屆滿	18	0	18 (11%)
非法停泊	6	8	14 (9%)
超速	1	6	7 (4%)
其他	26	18	44 (27%)
總計	93	69	162 (100%)

資料來源：審計署對海事處記錄的分析

3.26 審計署於2024年6月27日和7月10日分別到訪土瓜灣避風塘和三家村避風塘，發現一些未經允許的浮動構築物(例子見照片二)。值得注意的是，有一些未經允許的浮動構築物放置在土瓜灣避風塘通航區內。2024年7月和8月，海事處告知審計署：

- (a) 海事處於2024年7月24日(即審計署到訪期間發現有關未經允許浮動構築物後第27天)就土瓜灣避風塘內放置的浮動構築物發出5份移走通知書；及



- (b) 考慮到三家村避風塘的水深，在運作上難以靠近有關浮動構築物，一般的巡邏船不適合執行發出移走通知書的行動。海港巡邏組須安排小艇支援有關行動，並按緩急程度安排執行有關行動的優次，以充分利用資源。該處於2024年8月29日(即審計署到訪期間發現有關未經允許浮動構築物後第50天)進行了發出移走通知書的執法行動。

### 照片二

#### 三家村避風塘內 未經允許的浮動構築物的例子



資料來源：審計署人員在2024年7月10日拍攝的照片

3.27 鑑於未經允許的浮動構築物佔用避風塘或避風碇泊處的停泊區，審計署認為，海事處需要加強監察避風泊位(包括水深較淺的避風泊位，例如三家村避風塘)內未經允許的浮動構築物的情況，並適時採取執法行動。

### 審計署的建議

3.28 審計署建議海事處處長應加強監察避風泊位內未經允許的浮動構築物的情況，並適時採取執法行動。

### 政府的回應

3.29 海事處處長同意審計署的建議，並表示海事處會繼續監察情況，加大力度處理未經允許的浮動構築物問題，惟須視乎工作優次和資源而定。

### 避風塘內的分區停泊

3.30 如《2017年施政綱領》所述，政府會致力在九龍東促成更多能吸引市民及遊客參與的盛事和活動，以及共用觀塘避風塘水體的水上康樂活動。根據《共享觀塘避風塘指引》，觀塘避風塘會於非颱風期間進行更多康樂體育活動。因應業界關注不同類別船隻(特別是遊樂船隻和非遊樂船隻(即作業船隻))停泊距離太近可能會相互輕微磨損並引致賠償申索，海事處於2018年在觀塘避風塘推行非遊樂船隻停泊區先導計劃，安排非遊樂船隻於該避風塘南面停泊，而北面則供所有類別的船隻停泊。借鑑觀塘避風塘的經驗，並經過多次與香港仔避風塘持份者討論後，海事處於2023年6月在香港仔西避風塘試行為期1年的分區停泊安排，並於2024年8月休漁期後再作檢討。

### 需要檢視避風塘內分區停泊的成效

3.31 根據《商船(本地船隻)(避風塘)規例》第7條，海事處處長有權指示在任何避風塘內的任何本地船隻從某個特定位置移走至另一位置。審計署留意到，《海港巡邏組行動指引》中備有根據該條文發出的移走通知書範本，指示觀塘避風塘的船隻在指明期限內從其當時的位置移走至停泊區內任何未被佔用的空位。然而，海事處表示，該處：

- (a) 未曾使用有關範本發出移走通知書。海事處處長雖在現行的法例下有權指示船隻停泊於指定位置，惟行使該權力務須格外謹慎；
- (b) 須與相關持份者保持緊密聯繫，按照每個避風塘的不同特色，以及使用者在不同時期的不同需要，靈活處理泊位安排，以善用避風塘可用的停泊位；及
- (c) 已加強巡邏，並會探討於其他避風塘推行先導計劃的可行性。如先導計劃試行後發現成效不彰，海事處不排除修改法例以賦予海事處處長更大權力。

3.32 2024年8月13日，審計署在海事處人員陪同下到訪觀塘避風塘後，留意到：

- (a) 南面範圍(專供非遊樂船隻停泊)共有20艘非遊樂船隻和83艘遊樂船隻；及
- (b) 北面範圍(供所有類別的船隻停泊)共有18艘非遊樂船隻和156艘遊樂船隻。

總體計算，在審計署到訪當日，有38艘(佔277艘的14%)非遊樂船隻和239艘(佔277艘的86%)遊樂船隻於觀塘避風塘停泊。海事處表示，當日觀塘避風塘的使用量約為77%，而北面範圍已將近泊滿，故該處沒法指示停泊在南面的遊樂船隻移往北面。

### 審計署的建議

3.33 審計署建議海事處處長應：

- (a) 評估觀塘避風塘按不同類別船隻分區停泊的成效；並按需要調整專供非遊樂船隻停泊和供所有類別船隻停泊的停泊區面積；及
- (b) 適時檢視香港仔西避風塘試行按不同類別船隻分區停泊的成效。

### 政府的回應

3.34 海事處處長同意審計署的建議，並表示海事處會：

- (a) 檢視觀塘避風塘按各類本地船隻分區停泊的先導計劃，以評估其成效和決定未來路向；及
- (b) 適時檢視香港仔西避風塘分區停泊試行計劃。

### 移走通知書的文件記錄

3.35 根據《商船(本地船隻)條例》及《船舶及港口管制條例》的相關條文，海事處可就移走擱淺、被棄或沉沒的船隻和未獲允許的浮動構築物送達移走通知書。按照《海港巡邏組行動指引》：

- (a) 在送達移走通知書時，船東、船長或掌管船隻的人須在通知書上簽署，以認收該通知書；
- (b) 如未能在船隻上找到船東、船長或掌管船隻的人，應把移走通知書張貼於顯眼的位置，其後須嘗試聯絡有關船東、船長或掌管船隻的人；
- (c) 在發出移走通知書後，應把有關複本存檔並提交海港巡邏組指揮中心；及
- (d) 如相關船隻或構築物未能在訂明的期限內移走，巡邏人員便須採取跟進行動，並將有關移走安排通知海港巡邏組的海事主任。

### 需要改善備存已發出移走通知書記錄的情況

3.36 審計署得悉，海事處既沒有把移走通知書的複本存檔並提交海港巡邏組指揮中心，亦沒有就已發出的移走通知書備存中央記錄。海事處表示，每個巡邏區會各自保存已發出移走通知書的記錄(如在個案檔案內備存複本)，以便迅速採取跟進行動。2024年8月，海事處應審計署的要求，提供各巡邏區在2021至2023年期間每年就各避風塘和避風碇泊處發出的移走通知書數目。然而，由於海事處並沒有備存已發出移走通知書的中央記錄，審計署沒法確定已發出移走通知書的數目是否完整齊全。

### 審計署的建議

3.37 審計署建議海事處處長應備存已發出移走通知書的中央記錄，以確保有關記錄完整齊全，從而可迅速採取跟進行動。

## 政府的回應

3.38 海事處處長同意審計署的建議，並表示海事處會探討設立中央記錄的可行性以改善存檔系統。

## 第 4 部分：配套設施和服務

4.1 本部分探討政府為停泊於避風塘和避風碇泊處的船隻提供配套設施和服務的工作，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 公眾登岸設施(第4.2至4.13段)；
- (b) 供應食水作船舶用途(第4.14至4.22段)；及
- (c) 海上垃圾清潔服務(第4.23至4.30段)。

### 公眾登岸設施

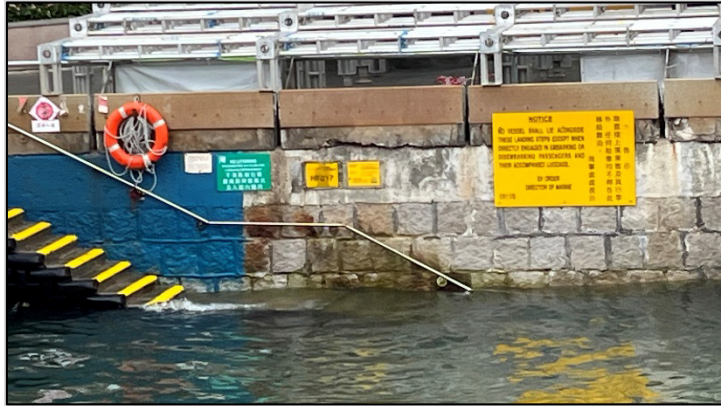
4.2 公眾登岸設施免費開放予市民使用，便利乘客上落船隻(例子見照片三)。運輸及物流局表示，公眾登岸設施的日常管理工作由不同政府部門按各自的工作範疇負責。截至2024年6月30日，全港的避風塘和避風碇泊處共有75個公眾登岸設施。就這些公眾登岸設施而言，土拓署負責結構維修工作，而運輸署則負責監察其使用情況，並會定期安排實地調查以檢視其使用量。根據土拓署的《海港工程設計手冊》，公眾登岸設施一般由下列部分組成：

- (a) 梯台、扶手和護舷；
- (b) 視乎波頂或波峯高度而設的中段梯台，以配合不同的潮汐水位；
- (c) 登岸梯級上厚度為25毫米的粗注面；及
- (d) 護舷上方用作收窄梯台與船隻之間空隙的封頂組件。

《海港工程設計手冊》也訂明，海事構築物須按其用途展示載有其海事結構編號的識別牌。土拓署表示，公眾登岸設施均設有該等載有海事結構編號的識別牌。

照片三

香港仔西避風塘的公眾登岸設施



資料來源：審計署人員在2024年5月30日拍攝的照片

**規劃和設置公眾登岸設施方面有可予改善之處**

4.3 審計署留意到，政府近年已興建／正在規劃新的公眾登岸設施，以便利避風塘的使用者。審計署審查了土拓署2宗個案的記錄，發現在規劃和設置公眾登岸設施方面有可予改善之處，詳情如下：

- (a) **需要檢視在屯門避風塘內增設公眾登岸設施的需要** 根據海事處的記錄，有相當數目的遊樂船隻、漁船和工作船慣常停泊於近屯門第27區防波堤(即青山灣海濱長廊)。鑑於屯門避風塘內的現有公眾登岸設施(即海事結構編號NP 044和NP 045)使用率很高，而使用者攀爬防波堤上落船隻也有潛在危險，因此海事處在2019年3月要求土拓署在屯門第27區防波堤興建新公眾登岸設施，其位置在屯門避風塘後方(即海事結構編號NP 188)。有關建造工程於2020年12月展開。新公眾登岸設施亦已於2021年11月開放予公眾使用(註 29)。根據運輸署在2023年進行的實地使用調查，位於屯門避風塘後方的新公眾登岸設施(即海事結構編號NP 188)使用率偏低。審計署於2024年6月進行實地視察後發現，除了該3個公眾登岸設施外，沿防波堤面向屯門避風塘也有逾10個臨時搭建的梯台(即並非由政府興建——例子見照片四)。參照運輸署的實地使用調查結果，以及沿防波堤面向屯門避風塘有相當數目的臨時搭建梯台，顯示該3個現有公眾

註 29：該公眾登岸設施的造價約為900萬元。

登岸設施或未能充分應對使用者的需要。審計署認為，考慮到該3個公眾登岸設施的使用率和位置，以及該等臨時搭建的梯台，海事處需要聯同相關政府部門檢視在屯門避風塘內增設公眾登岸設施的需要；及

### 照片四

#### 屯門避風塘內臨時搭建 梯台的例子



資料來源：審計署人員在2024年6月9日拍攝的照片

- (b) **需要密切監察在香港仔南避風塘增設公眾登岸設施的推行情況** 自2022年起，前運輸及房屋局(現為運輸及物流局)、發展局轄下的躍動港島南辦事處、海事處和土拓署一直與業界商討在香港仔避風塘興建公眾登岸設施供小型船隻使用的建議。與相關持份者進行實地視察並就設計方案進行諮詢後，政府建議增設3組公眾登岸設施，詳情如下：
- (i) 就香港仔西避風塘於鴨脷洲(近鴨脷洲大橋)的直立式海堤上設置的1組公眾登岸設施，其建造工程於2022年年底展開，已於2023年8月完成並開放予公眾使用(註 30)；及
  - (ii) 就香港仔南避風塘於鴨脷洲海旁道(近南區·左岸)毗鄰的斜坡式海堤上設置的另外2組公眾登岸設施，其建造工程原訂於

---

註 30：該公眾登岸設施的造價約為640萬元。



2023年第二季展開，原訂於2024年第一季度完成。然而，當有關擬議建造工程在2023年1月刊憲後，進行公眾諮詢和回應在法定諮詢期內接獲部分小型船隻船東的反對意見所用的時間較長(註 31)。結果，該項目於2023年11月獲行政長官會同行政會議授權進行。土拓署其後開始進行詳細設計工作。根據最新的時間表，建造工程計劃於2025年第一季度展開，並計劃於2026年第二季完成。審計署認為，為便利使用者並保障他們的安全，土拓署需要密切監察在香港仔南避風塘增設2組公眾登岸設施的推行情況，以確保工程能適時完成。

### 維修公眾登岸設施方面有可予改善之處

4.4 土拓署委聘兩個承辦商(註 32)為公眾登岸設施進行常規檢查、清潔和維修工作，確保其狀況適合公眾使用。承辦商的職責包括：

- (a) 每個公眾登岸設施一般每隔7至28天檢查和清潔一次，並在48小時內經海港維修資訊系統(資訊系統——註 33)提交完成清潔報告，供土拓署覆核和批簽；及
- (b) 就發現的損毀項目：
  - (i) 如屬合約指明的常見及安全相關小型工程範圍(例如混凝土梯級出現闊度逾2毫米的裂縫而破裂／剝落的範圍小於2平方米、防滑梯級邊緣任何破損等)，承辦商須經資訊系統向土拓署匯報有關情況，然後在相應時限內完成維修工程，並於48小時內將維修工程完工報告上載至資訊系統；及

---

註 31：根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第127章)，任何人如認為他擁有在所涉的前濱及海床或其上的權益、權利或地役權，可在該公告所指明的期限屆滿前，向地政總署署長提交書面反對通知。

註 32：2021年9月，土拓署批出一份為期60個月的按工程數量付款的合約，主要為香港水域內現有海堤、梯台和航道進行維修和新的小型建造工程，合約估計總值3.11億元。2022年3月，土拓署批出另一份為期60個月的按工程數量付款的合約，主要為香港水域內現有碼頭進行維修和新的小型建造工程，合約估計總值3.17億元。

註 33：資訊系統是土拓署採用的一個電腦化資料庫，用作規劃和安排海事構築物的維修工作。資訊系統亦存有個別海事構築物的歷史資料和過往記錄。

- (ii) 如不屬合約指明的常見及安全相關小型工程範圍，承辦商須經資訊系統匯報有關情況，土拓署會另行發出施工通知，以便按序進行維修工程。

**4.5 需要確保承辦商提交的完成清潔報告妥為批簽** 土拓署表示，承辦商提交的完成清潔報告，須由監工級別人員覆核，再由助理工程督察級別人員經資訊系統批簽。審計署審查了位於避風塘或避風碇泊處的75個公眾登岸設施於2023年7月至2024年6月期間在資訊系統的記錄，留意到在所涉及的2 755份完成清潔報告中：

- (a) 有511份(19%)(涉及22個公眾登岸設施)完成清潔報告未獲土拓署經資訊系統批簽，包括涉及屯門避風塘3條登岸梯級的141份完成清潔報告和涉及長洲避風塘6條登岸梯級的126份完成清潔報告；及
- (b) 至於其餘2 244份(81%)獲土拓署經資訊系統批簽的完成清潔報告，雖然土拓署並沒有訂明批簽時限，但其批簽報告所需時間介乎報告提交當日至提交後287天，平均為21天。

**4.6 關於該511份未經資訊系統批簽的完成清潔報告，土拓署在2024年10月告知審計署：**

- (a) 有502份(98%)報告的負責人員確認已進行覆核，但未經資訊系統批簽。該署已提醒有關人員嚴格遵從批簽規定；
- (b) 其餘報告未獲批簽主要是由人員調職所引起的過渡期導致；及
- (c) 土拓署已進行稽核巡查(註 34)，實地檢查承辦商有否妥為完成清潔工作及維修工程。土拓署在該段期間的稽核巡查結果確認清潔工作已妥為完成。

審計署認為土拓署需要採取措施，確保所有由承辦商經資訊系統提交的完成清潔報告均適時妥為批簽。

---

註 34：根據合約條款，土拓署的工程師須對承辦商已完成清潔工作的所有登岸設施的最少10%進行稽核巡查。

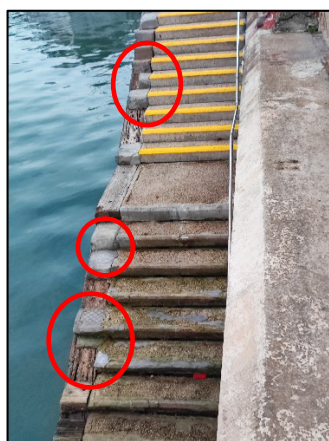
4.7 **需要密切監察發出施工通知的情況** 2024年5月至7月期間，審計署實地視察了位於5個避風塘和1個避風碇泊處的34個公眾登岸設施，發現有3個(9%)公眾登岸設施有損毀(例子見照片五(a)及(b))。儘管承辦商已透過資訊系統匯報此等屬第4.4(b)(i)段指明範圍以外的損毀，土拓署仍然需較長時間發出施工通知以進行維修工程，詳情如下：

- (a) 就銅鑼灣避風塘有損毀的登岸設施，承辦商在2023年11月發現有損毀並作出匯報，土拓署在2024年4月(即在承辦商匯報後的5個月)才發出相關施工通知，維修工程在2024年7月完成；及
- (b) 就餘下2個有損毀的登岸設施，承辦商分別在2023年10月和2024年3月發現有損毀並作出匯報，截至2024年8月(即分別在承辦商匯報後的10個月和5個月)，土拓署仍未發出相關施工通知。

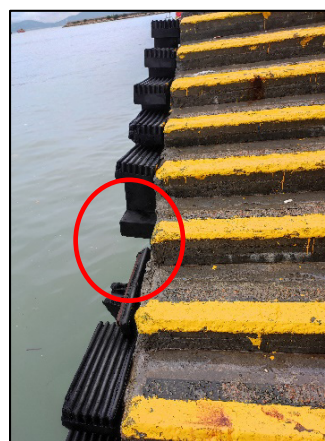
照片五(a)及(b)

公眾登岸設施有損毀的例子

(a) 銅鑼灣避風塘



(b) 屯門避風塘



資料來源：審計署人員在2024年5月28日和6月9日拍攝的照片

4.8 2024年10月，土拓署告知審計署：

- (a) 關於已發現而並不屬於承辦商須根據相關合約條款進行維修工程的損毀，可大致歸類為涉及公眾安全的迫切工作和不涉及公眾安全的

小型損毀。土拓署會另行向承辦商發出施工通知以維修有關損毀，並會考慮到損毀個案的迫切性、承辦商的資源和不同月份的潮汐水位等因素，按優次有序進行維修工程；

- (b) 關於第4.7(a)段所述有損毀的登岸設施，維修工程涉及在浪濺區施工，需要在合適的時段(即夏季日間退潮時)進行；及
- (c) 關於第4.7(b)段所述餘下2個有損毀的登岸設施：
  - (i) 承辦商在2023年10月匯報的損毀是橡膠護舷的幼細裂紋。由於該橡膠護舷仍能發揮作用，而只有更換整個護舷才能維修該幼細裂紋，土拓署會留意有關情況，在必要時安排維修工程；及
  - (ii) 承辦商在2024年3月匯報的損毀是一處破損的橡膠梯級。土拓署已於2024年9月向承辦商發出施工通知，待相關準備工作(例如申請海事處佈告)完成後，預計在接近2024年年底時展開維修工程。

審計署認為，由於有損毀的公眾登岸設施可能對乘客構成危險，土拓署需要密切監察就維修工程發出施工通知的情況。

**4.9 避風塘內的混凝土梯級有可予改善之處** 審計署在2024年5月至7月期間進行實地視察(見第4.7段)，發現銅鑼灣避風塘內有船隻使用3條設有扶手的混凝土梯級供乘客上落。然而，有關混凝土梯級並不符合《海港工程設計手冊》所訂設計標準，也沒有展示任何海事結構編號(見照片六(a)至(c))。2024年7月和10月，土拓署告知審計署：

- (a) 該3條混凝土梯級並沒有納入運輸署的公眾碼頭及公眾登岸梯級清單(註 35)，而是海堤構築物的組成部分。土拓署負責提供海堤構築物的整體結構維修；
- (b) 土拓署在2021年接獲市民就在上述混凝土梯級增設扶手的建議，並在徵詢相關政府部門(例如海事處)的意見後，特別增設有關扶手，以回應公眾期望；及

---

註 35：根據由運輸署管理的公眾碼頭和公眾登岸梯級清單，截至2024年6月30日，運輸署負責監察65個公眾碼頭和126條公眾登岸梯級的使用情況。該3條混凝土梯級並不在運輸署管理的設施清單中。

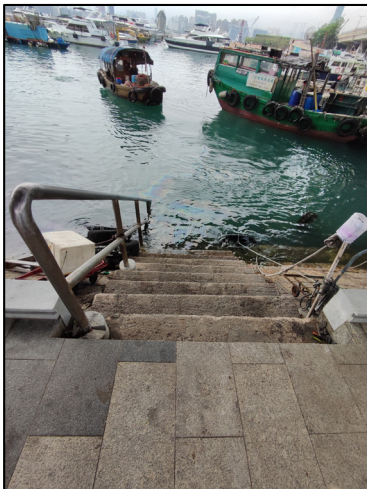
- (c) 2024年7月，土拓署曾檢視其他避風塘內類似混凝土梯級的狀況，以期探討和推展可在有關混凝土梯級進行的改善工程。雖然土拓署負責維修，但該署也自2024年7月起就上述混凝土梯級的管理角色事宜分別與運輸署和海事處聯絡，並就可進行的改善工程(例如粗注面和黃色防滑梯級邊緣)徵詢意見，以保障乘客安全。

為確保乘客使用在避風塘內混凝土梯級上落船隻的安全，土拓署需要聯同相關政府部門採取適當跟進行動，並密切監察可在有關混凝土梯級進行的改善工程的推行情況。

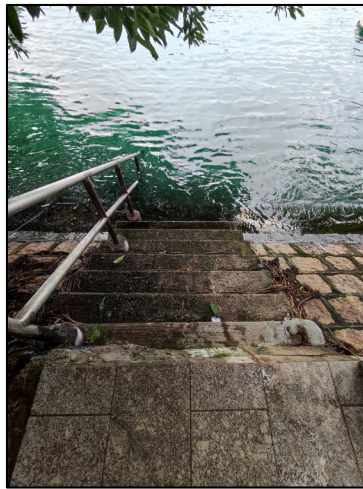
照片六(a)至(c)

銅鑼灣避風塘的混凝土梯級

(a) 混凝土梯級 A



(b) 混凝土梯級 B



(c) 混凝土梯級 C



資料來源：審計署人員在2024年6月6日拍攝的照片

## 審計署的建議

4.10 審計署建議海事處處長應聯同相關政府部門檢視在屯門避風塘內增設公眾登岸設施的需要。

## 配套設施和服務

---

4.11 審計署建議土木工程拓展署署長應：

- (a) 密切監察在香港仔南避風塘設置新公眾登岸設施的推行情況，以確保工程能適時完成；
- (b) 採取措施，確保所有由承辦商經資訊系統提交的完成清潔報告均適時妥為批簽；
- (c) 密切監察就有損毀的公眾登岸設施的維修工程發出施工通知的情況；及
- (d) 聯同相關政府部門，密切監察可在避風塘內混凝土梯級進行的改善工程的推行情況。

### 政府的回應

4.12 海事處處長同意載於第4.10段的審計署建議，並表示海事處會與相關政府部門合作進行檢視工作。

4.13 土木工程拓展署署長同意載於第4.11段的審計署建議，並表示土拓署現正改善資訊系統的工作流程，確保所有由承辦商經資訊系統提交的完成清潔報告均適時妥為批簽。

### 供應食水作船舶用途

4.14 為應付供應食水作船舶用途的需求，水務署設有7個食水售賣站(例子見照片七)。自2017年10月起，水務署已外判所有食水售賣站的配員服務。現行為期36個月的合約於2022年10月開始，合約金額約為530萬元。各個食水售賣站在各自的開放時間(見附錄C)提供食水售賣服務。根據《水務設施規例》(第102A章)，供水往本地船隻和非本地船隻或在該等船隻上使用時，作船舶用途



(註 36)的淡水每立方米的收費分別為4.58元和10.93元。

照片七

新油麻地避風塘的食水售賣站



資料來源： 審計署人員在2024年5月30日拍攝的照片

4.15 水務署表示：

- (a) 該署計劃在香港仔、西貢、南大嶼、大埔、九龍東和大澳增設食水售賣站，以便利該等地區的船隻採購食水。西貢、南大嶼、大埔和大澳的公眾街喉(註 37)將在增設食水售賣站後拆除；及

註 36： 供應食水作船舶用途，指供水：

- (a) (i) 往任何非本地船隻或在任何非本地船隻上使用；
- (ii) 往任何碼頭，以供在非本地船隻上使用；或
- (iii) 往任何船隻或在任何船隻上使用，而該船隻是用以運送用水往非本地船隻的；
- (b) (i) 往任何本地船隻或在任何本地船隻上使用；或
- (ii) 往任何碼頭以供在該碼頭使用。

註 37： 水務署表示，在八十年代之前，新界的供水管網並不完善。為此，水務署在偏遠地區設置公眾街喉，以應付當區居民的供水需求。公眾街喉的淡水是免費提供，只可用水桶或任何其他適當容器取用。任何人不得使用軟管或類似的器具由公眾街喉取水。

## 配套設施和服務

---

- (b) 在南大嶼、大埔、九龍東和大澳增設食水售賣站的選址工作仍在進行。增設的食水售賣站計劃於2026年年底或之前啓用。

4.16 為優化服務，水務署在屯門食水售賣站增設自動船舶食水售賣機(見照片八——註 38)作試行營運，並由2023年12月起提供24小時食水售賣服務(註 39)。2024年7月，水務署告知審計署該署計劃在：

- (a) 香港仔西避風塘和香港仔南避風塘分別裝設2部和1部船舶食水售賣機。裝設工程定於2024年展開，並於2025年年底或之前完成；及
- (b) 西貢裝設3部船舶食水售賣機，其中2部設於西貢海濱，因為西貢避風碇泊處的船隻對食水需求較高，而餘下1部則設於對面海，為吃水較深的船隻提供服務。

### 照片八

#### 屯門食水售賣站的船舶食水售賣機



資料來源：審計署人員在2024年6月9日拍攝的照片

---

註 38：船舶食水售賣機的成本約為259萬元，包括設計、採購、裝設相關的土木工程費用，以及試行期間的營運成本。

註 39：水務署表示，試行營運於2024年9月結束，需時約4個月就試行情況進行檢討。



### *需要改善船舶食水售賣機的運作*

4.17 水務署表示，從船舶食水售賣機購買食水是按適用於本地船隻的價格收費(即每立方米4.58元)。顧客在售賣機購買食水前，須在售賣機輸入擁有權證明書號碼。審計署分析了從售賣機摘錄的2024年7月銷售記錄，發現在320宗交易中，有109宗(34%)的擁有權證明書號碼與海事處截至2024年6月的本地船隻名單中所記錄的並不相符。審計署認為，水務署需要：

- (a) 查明船舶食水售賣機記錄的擁有權證明書號碼與海事處的本地船隻名單中所記錄的不相符的原因；及
- (b) 改善船舶食水售賣機的功能，確保其只在輸入有效擁有權證明書號碼的情況下出售食水。

### *需要查明食水售賣站耗水量下降的原因*

4.18 如表十二所示，食水售賣站的總耗水量由2019年的257 690立方米大幅下降47%至2023年的137 688立方米。其中位於筲箕灣避風塘附近的阿公岩食水售賣站和西灣河食水售賣站在此期間的耗水量分別減少61%和65%。為確保食水售賣服務能應付用戶需求，水務署需要查明食水售賣站耗水量大幅下降的原因，並採取適當的跟進行動。

表十二

食水售賣站的耗水量  
(2019至2023年)

食水售賣站	售出的食水量 (立方米)					2019至2023年 增減百分率
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	
阿公岩	33 049	32 247	29 771	19 452	12 759	(61%)
銅鑼灣	4 015	4 686	5 692	7 838	4 767	19%
西灣河	17 041	14 708	19 234	10 816	6 017	(65%)
西區	10 652	12 544	10 550	6 879	3 007	(72%)
油麻地	7 729	12 417	5 867	9 281	9 878	28%
屯門	95 220	97 021	95 413	77 843	47 869	(50%)
荔枝角	89 984	67 332	77 624	63 972	53 391	(41%)
總計	257 690	240 955	244 151	196 081	137 688	(47%)

資料來源：審計署對水務署記錄的分析

**需要調查可能不遵從《水務設施規例》的個案**

4.19 截至2024年6月30日，本港共有18艘持牌供水船(見第1.13(a)段註4)。擬向船隻出售或要約出售來自水務設施的食水的供水船船東必須獲得水務署的許可(見第1.16段註5)。有關許可並沒有訂明有效期。

4.20 儘管海事處截至2024年6月30日的記錄顯示共有18艘持牌供水船，但水務署只能檢索到12艘供水船的有關許可記錄。水務署表示，其餘6艘供水船並沒有獲得有關的許可。審計署留意到：

- (a) 經核對2024年7月的相關銷售記錄後，發現在該6艘其船東沒有獲得水務署許可的供水船中，有2艘曾經從屯門食水售賣站(包括船舶食水售賣機)取得3 218立方米的食水。這2艘供水船可能在未獲水務署許可的情況下向其他船隻出售食水；及

- (b) 在12份已發出的許可中，有5份許可的持有人與海事處記錄的相關供水船船東並不相符。這5艘供水船的船東可能未獲水務署發出向船隻出售食水的許可。

審計署認為，水務署需要調查上述個案，並採取跟進行動，以糾正所發現的不遵從規定情況。

### 審計署的建議

4.21 審計署建議水務署署長應：

- (a) 查明船舶食水售賣機記錄的擁有權證明書號碼與海事處的本地船隻名單中所記錄的不相符的原因；
- (b) 改善船舶食水售賣機的功能，確保其只在輸入有效擁有權證明書號碼的情況下出售食水；
- (c) 查明食水售賣站耗水量大幅下降的原因，並採取適當的跟進行動；及
- (d) 調查第4.20段所述的個案，並採取跟進行動，以糾正所發現的不遵從規定情況。

### 政府的回應

4.22 水務署署長同意審計署的建議。

### 海上垃圾清潔服務

4.23 海事處污染控制小組負責香港水域內的海面清潔工作。該小組委聘承辦商提供海上垃圾收集及清理服務，以及海上油污及海上有毒和有害物質泄漏事

## 配套設施和服務

---

故清潔服務(註 40)。海上垃圾清潔服務承辦商的職責包括：

- (a) 調配工作船在香港水域範圍(包括優先清潔海域和避風塘)巡邏，尋找漂浮垃圾並加以清理；
- (b) 收集指定避風塘和碇泊處，以及海事處要求的其他水域(即柴灣、將軍澳、西貢、荃灣和大澳)內所有本地船隻的生活垃圾，最少每天一次；及
- (c) 把所有清理和收集所得的垃圾運往海上垃圾收集站暫存，以便隨後運送和處置，並保持海上垃圾收集站整潔。

4.24 承辦商與海事處按月召開管理會議，討論上一個月的整體運作情況。海事處可在會議中就承辦商的表現提供反饋或意見，並提出任何改善要求。

### *需要提升避風塘和避風碇泊處的清潔水平*

4.25 審計署留意到，海上垃圾清潔服務承辦商每月向海事處提交黑點報告，展示各黑點的情況，並提供相關照片以作參考。審計署分析了2022年10月(即合約開始生效)至2024年6月期間共21個月的黑點報告，發現就11個避風塘和6個避風碇泊處內的黑點而言，平均清潔水平被評為不滿意的月份數目介乎3至21個月。其中香港仔避風塘內的黑點的平均清潔水平在21個月內每月均被評為不滿意(見表十三)。審計署得悉，海事處已在每月會議上提醒承辦商加強某些特定位置的垃圾清理工作。海事處表示，清潔水平被評為不滿意的主要原因是漂浮垃圾在承辦商的工作時間外通宵堆積。鑑於避風塘和避風碇泊處內的黑點的平均清潔水平為不滿意，審計署認為海事處需要密切監察清潔服務承辦商的表現，以提升避風塘和避風碇泊處的清潔水平。

---

註 40：截至2024年6月，污染控制和海上垃圾清潔服務由3份自2022年10月1日起生效為期36個月的合約涵蓋，詳情如下：

- (a) 有2份涵蓋海上垃圾清潔及處置服務的合約由同一承辦商投得，合約總金額約為3億元；及
- (b) 有1份涵蓋海上油污及海上有毒和有害物質泄漏事故清潔服務的合約由(a)項所述承辦商的附屬公司投得，合約金額約為5,300萬元。

表十三

平均清潔水平被評為不滿意的避風塘和避風碇泊處內的黑點  
(2022年10月至2024年6月)

位置	平均清潔水平被評為不滿意 (月份數目)
<i>避風塘</i>	
香港仔(註)	21
長洲	16
觀塘	10
新油麻地	6
藍巴勒海峽	3
三家村	4
筲箕灣	4
船灣	6
土瓜灣	5
屯門	12
<i>避風碇泊處</i>	
柴灣貨物裝卸灣	3
白沙灣	8
西貢	4
汀九／荃灣	9
大澳	7

資料來源： 審計署對海事處記錄的分析

註： 香港仔南避風塘和香港仔西避風塘在每月黑點報告中合併作香港仔避風塘。

### 需要確保妥善處理廢油

4.26 《廢物處置(化學廢物)(一般)規例》(第354C章)訂明，廢油屬於化學廢物，須運至持牌的化學廢物處置設施(例如化學廢物處理中心)妥善處置。2023年10月和12月，海事處告知立法會：

- (a) 各類本地機動船隻(包括漁船)在運作和保養作業時會產生廢油。這些廢油通常混合了不同的油品，會被視作為第3類危險品(即易燃液體)。因此，在收集、運輸和貯存廢油時均須符合相關處理危險品的安全守則和安全標準。此外，負責處理的人員須接受相關培訓，而承辦商亦要取得環境保護署(環保署)的廢油收集商資格；
- (b) 海上垃圾清潔服務承辦商使用的船隻並不符合相關的安全標準，而該承辦商所僱用的員工亦從未接受任何相關的安全培訓，因此不適合收集本地船隻廢油；及
- (c) 由於設在岸上的海上垃圾收集站設施原先設計並沒有考慮收集或貯存船隻廢油，故此未符合相關安全要求。為建立收集廢油的網絡，海事處會與環保署一起探討，在下一張海上清潔服務合約內加入收集本地船隻廢油服務或其他方案的可行性。

4.27 審計署留意到，收集廢油不屬於清潔服務合約範圍。然而，根據承辦商向海事處提交的每月資料，承辦商在2022年10月(合約開始生效)至2024年6月期間曾處理廢油。審計署分析了每月資料後發現，承辦商在該段期間處理了約30 000公升廢油。2024年9月和10月，海事處和消防處告知審計署：

- (a) **海事處** 承辦商的船隻和海上垃圾收集站並非24小時運作，且兩者在工作時間以外均沒有員工當值。海事處發現有些廢油在未經該處或承辦商同意的情況下，在工作時間以外未經許可棄置在承辦商的船隻或海上垃圾收集站。為免情況惡化，例如非法在海上傾倒物料，承辦商別無他法，只能處理有關廢油。海事處會透過環保署的持牌化學廢物收集者，安排把在運作期間發現的廢油運送至化學廢物處理中心；及

- (b) **消防處** 危險品的製造、貯存、運送和使用受《危險品條例》(第295章——註 41)規管。任何人必須持有消防處根據《危險品條例》發出的牌照，方可製造危險品，或貯存、運送或使用超過豁免數量(即每人(或法人)在無須領有危險品貯存牌照的情況下，可以存放的最多危險品數量)的危險品。在判斷不同油品混合後產生的液體會否被歸類為第4.26(a)段所述的第3/3A類危險品(註 42)時，必須按照《管制陸上危險品工作守則》對這些物質進行測試。

4.28 審計署認為，海事處需要指示清潔服務承辦商停止處理廢油的現行做法，因為有關作業不屬於清潔服務合約範圍(見第4.27段)。海事處也需要及早與相關各方制定安排，以處理本地船隻在運作期間產生的廢油。

### 審計署的建議

4.29 審計署**建議**海事處處長應：

- (a) 密切監察清潔服務承辦商的表現，以提升避風塘和避風碇泊處的清潔水平；
- (b) 指示清潔服務承辦商停止處理廢油的現行做法；及
- (c) 及早與相關各方制定安排，以處理本地船隻在運作期間產生的廢油。

### 政府的回應

4.30 海事處處長同意審計署的建議，並表示海事處：

- (a) 會繼續密切監察避風塘和避風碇泊處的清潔水平；
- (b) 已指示清潔服務承辦商停止處理廢油的現行做法；及
- (c) 會與相關各方制定適切安排，收集船隻產生的廢油。

---

註 41：根據《危險品(管制)規例》(第295G章)，消防處以發牌制度規管《2012年危險品(適用及豁免)規例》(第295E章)附表2指明的危險品在陸上的製造、運送、貯存及使用。

註 42：一般而言，閃點不超過攝氏60度的液體會被列為第3類危險品。若液體的閃點超過攝氏60度，並擬用作燃料，則會被列為第3A類危險品。

附錄 A  
(參閱第1.4及2.11段)

避風塘和避風碇泊處名單  
(2024年6月30日)

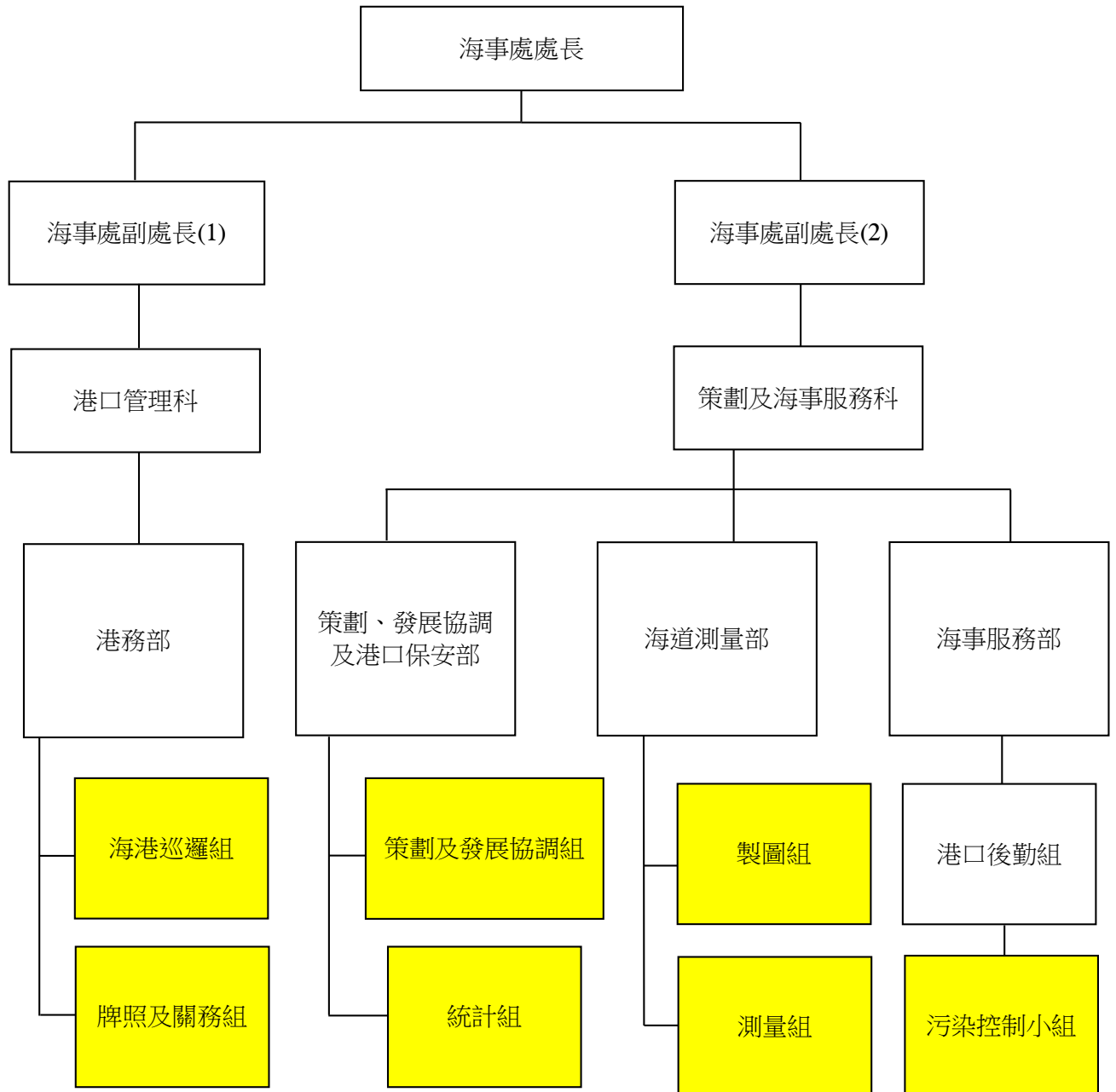
地點	面積(公頃)
<b>(A) 避風塘</b>	
TS1 香港仔南	26.1
TS2 香港仔西	34.2
TS3 銅鑼灣	14.2
TS4 長洲	50.0
TS5 喜靈洲	75.6
TS6 觀塘	33.8
TS7 新油麻地	64.6
TS8 藍巴勒海峽	12.9
TS9 三家村	1.9
TS10 筲箕灣	17.2
TS11 船灣	10.3
TS12 土瓜灣	14.8
TS13 屯門	56.8
TS14 鹽田仔	9.2
小計	421.6
<b>(B) 避風碇泊處</b>	
SA1 柴灣貨物裝卸灣	11.2
SA2 長沙欄	6.7
SA3 吉澳	1.6
SA4 熨波洲	6.9
SA5 稔樹灣	2.3
SA6 白沙灣	84.0
SA7 西貢	4.3
SA8 沙頭角	0.6
SA9 船灣海	26.0
SA10 聖士提反灣	1.3
SA11 大美督	12.3
SA12 大澳	4.0
SA13 大潭港	5.7
SA14 汀九	0.7
SA15 斬竹灣	7.5
SA16 荃灣	3.7
SA17 灣仔貨物裝卸灣(註)	2.0
SA18 將軍澳	3.4
小計	184.2
總計	605.8

資料來源：海事處的記錄

註：自2021年12月底以來，灣仔貨物裝卸灣避風碇泊處一直由發展局以“水上運動及康樂主題區(第二期)”項目管理，不開放予其他船隻使用。



海事處：組織架構圖(摘錄)  
(2024年6月30日)



說明：  本審計報告書涵蓋的各個組別

資料來源： 海事處的記錄

附錄 C  
(參閱第4.14段)

食水售賣站的開放時間  
(2024年6月30日)

編號	食水售賣站 位置	開始營運 年份	星期一至 星期五	星期六	公眾 假期	星期日
1	阿公岩	1985	上午8時至中午12時及下午1時至5時			
2	銅鑼灣	1965	上午8時至中午12時 及 下午1時至5時	上午8時至下午1時	上午8時至 中午12時	
3	西灣河	1991		上午8時至中午12時 及 下午1時至5時	上午8時至中午12時 及 下午1時至5時	休息
4	西區	1994				
5	油麻地	1994		上午8時至下午1時		
6	屯門	1983	上午8時至中午12時及下午1時至5時			休息
7	荔枝角	1993	上午7時至下午11時			

資料來源：審計署對水務署記錄的分析