政府帳目委員會

就

審計署署長

第六十四號衡工量值式

審計結果報告書

提交的報告書

2015年7月

政府帳目委員會第六十四號報告書

目錄

		段落	頁數
第1部	**引言**		
	政府帳目委員會的成立	1	1
	委員會的成員	2	1
第2部	**程序**		
	委員會的程序	1	2
	委員會委員的保密承諾書	2 - 3	3
	委員會的報告書	4	3
	政府的回應	5	3
第3部	**委員會的研究工作**		
	研究審計署署長報告書	1	4
	會議	2	4
	報告書的編排	3 - 4	4
	鳴謝	5	4
第4部	**章節**		
	1. 屋宇署對違例建築物採取的行動		
	A. 引言	1 - 11	5 - 9
	B. 有關僭建物的政府政策的實施情況	12 - 43	9 - 25

目錄

	段落	頁數
C. 處理僭建物的舉報	44 - 56	25 - 31
D. 透過大規模行動進行的工作	57 - 64	31 - 35
E. 清拆令的跟進行動	65 - 80	35 - 40
F. 支援執法行動的資訊系統	81 - 82	41
G. 未來路向	83 - 91	41 - 44
H. 結論及建議	92 - 94	45 - 65
2. 政府飛行服務隊的運作		
A. 引言	1 - 10	66 - 71
B. 提供飛行服務	11 - 20	72 - 75
C. 機組人員的管理	21 - 31	75 - 81
D. 飛機維修	32 - 41	81 - 85
E. 採購飛機和零件	42 - 52	85 - 91
F. 未來路向	53	91
G. 結論及建議	54 - 56	91 - 109
3. 食物環境衞生署管理的公眾熟食市場		
A. 引言	1 - 8	110 - 113
B. 市場的空置率	9 - 16	113 - 116

目錄

	段落	頁數
C. 在市場提供的設施	17 - 27	116 - 122
D. 市場檔位的管理	28 - 34	122 - 126
E. 檔位租金及收費的管理	35 - 36	126 - 129
F. 未來路向	37 - 43	129 - 130
G. 結論及建議	44 - 46	131 - 141
4. 管理用水供求	1 - 5	142 - 143
5. 香港體育學院有限公司	1 - 6	144 - 146
6. 受傷及致命個案的僱員補償	1 - 6	147 - 148
7. 教育局九龍塘教育服務中心	1 - 6	149 - 151
8. 懲教署提供的更生服務	1 - 6	152 - 153
委員會主席、副主席及各委員署名		154
審計署署長第六十四號報告書內經政府帳目委員會在報告書研議的章節		155

有關第1部："引言"的附錄

附錄1	《香港特別行政區立法會議事規則》	156 - 157

目錄

		段落	頁數
有關第2部："程序"的附錄			
附錄2	1998年2月11日臨時立法會會議上政府帳目委員會主席提交臨時立法會的文件：《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍——"衡工量值式審計"》		158 - 160
有關第3部："委員會的研究工作"的附錄			
附錄3	出席委員會聆訊的證人		161
附錄4	政府帳目委員會主席石禮謙議員, GBS, JP在委員會於2015年5月5日就審計署署長第六十四號報告書舉行首次公開聆訊中的序辭全文		162 - 163
有關第4部第1章："屋宇署對違例建築物採取的行動"的附錄			
附錄5	發展局局長於2015年5月5日公開聆訊的開場發言		164 - 166
附錄6	屋宇署署長於2015年5月5日公開聆訊使用的電腦投影片資料		167 - 176
附錄7	屋宇署署長2015年6月15日的函件		177 - 190
附錄8	屋宇署署長2015年5月20日的函件		191 - 199
附錄9	屋宇署處理僭建物和推行樓宇安全及維修各個執法範疇工作的3個分部和一個分組的主要職責		200 - 201

目錄

		段落	頁數
附錄10	屋宇署處理僭建物和推行樓宇安全及維修各個執法範疇工作的3個分部和一個分組的人手及主要服務表現指標		202
附錄11	屋宇署的標準顧問合約內的"收費附表"第3(A)條		203 - 204
附錄12	屋宇署的標準顧問合約內的"顧問工作概要"第5.3.21及8.2條		205 - 206
附錄13	於2015年3月31日或之前處理未獲遵從的清拆令的目標		207
附錄14	《有關就不遵從法定命令優先提出檢控的指引》及《有關迅速和嚴厲地採取行動的檢控政策》		208 - 216
附錄15	屋宇署在完成代辦工程後向有關擁有人追討成本的行動流程		217 - 218
附錄16	屋宇署因應審計報告及政府帳目委員會在公開聆訊中的提問已經或將會採取的改善措施摘要		219 - 221
附錄17	發展局局長2015年6月15日的函件		222 - 224
有關第4部第2章："政府飛行服務隊的運作"的附錄			
附錄18	顯示政府飛行服務隊的核准人手編制和實際員額的組織架構圖		225
附錄19	政府飛行服務隊飛機技術員工會2015年5月4日的意見書		226 - 227

目錄

		段落	頁數
附錄20	政府飛行服務隊飛機工程師會2015年5月6日的意見書		228 - 229
附錄21	政府飛行服務隊空勤主任協會2015年5月6日的意見書		230 - 232
附錄22	政府飛行服務隊機師工會2015年5月7日的意見書		233 - 234
附錄23	政府飛行服務隊總監2015年6月1日的函件		235 - 280
附錄24	保安局局長於2015年5月9日公開聆訊的開場發言		281 - 283
附錄25	政府飛行服務隊總監2015年6月1日的函件		284 - 306
附錄26	民航處及海外機構就政府飛行服務隊的運作進行的審計／巡查的報告		307 - 351
附錄27	庫務署發出的《常務會計指令》		352
附錄28	財經事務及庫務局局長2015年5月20日的函件		353 - 354
有關第4部第3章："食物環境衞生署管理的公眾熟食市場"的附錄			
附錄29	一般食物環境衞生署分區環境衞生辦事處的組織圖		355
附錄30	食物環境衞生署負責管理熟食市場、熟食中心及熟食小販市場的人手編制(截至2015年4月30日)		356 - 357

目錄

		段落	頁數
附錄31	食物及衞生局局長於2015年5月11日公開聆訊的開場發言		358 - 360
附錄32	食物環境衞生署署長於2015年5月11日公開聆訊的開場發言		361 - 364
附錄33	食物及衞生局局長2015年6月2日的函件		365 - 374
附錄34	關於3個公眾街市及6個熟食小販市場的營商可行性調查的摘要報告		375 - 389
附錄35	食物及衞生局局長2015年6月12日的函件		390 - 394
附錄36	食物環境衞生署與建築署及其他相關各方有關改善觀塘碼頭熟食市場電力供應事宜的往來函件		395 - 468
附錄37	熟食市場／熟食中心的電力及電器用具安全須知		469
附錄38	觸犯街市罪行的情況下終止租約的程序指引		470
附錄39	違反租約規定的情況下終止租約的程序指引		471 - 472
附錄40	就包括有關妥善使用公共座位間的條件向租戶發出的函件的樣本		473 - 474
附錄41	關於霸佔公共座位間的檯凳的告示		475
附錄42	食物環境衞生署與租戶簽訂的租約的樣本		476 - 483

目錄

		段落	頁數
附錄43	食物及衞生局局長2015年6月25日的覆函		484
有關第4部第4章："管理用水供求"的附錄			
附錄44	水務署署長2015年5月15日的函件		485 - 487
有關第4部第5章："香港體育學院有限公司"的附錄			
附錄45	香港體育學院院長2015年6月5日的函件		488 - 494
附錄46	民政事務局局長2015年6月8日的函件		495 - 498
有關第4部第6章："受傷及致命個案的僱員補償"的附錄			
附錄47	勞工處處長2015年6月1日的函件		499 - 516
有關第4部第7章："教育局九龍塘教育服務中心"的附錄			
附錄48	教育局局長2015年6月2日的函件		517 - 525
有關第4部第8章："懲教署提供的更生服務"的附錄			
附錄49	懲教署署長2015年5月29日的函件		526 - 530

政府帳目委員會的成立 政府帳目委員會根據《香港特別行政區立法會議事規則》第72條的規定成立，這些規定載於本報告書***附錄1***。

2. **委員會的成員** 立法會主席根據《立法會議事規則》第72(3)條任命下列議員為委員會成員：

主席 ：石禮謙議員, GBS, JP

副主席 ：謝偉俊議員, JP

委員 ：陳克勤議員, JP
梁家傑議員, SC
黃毓民議員
吳亮星議員, SBS, JP
梁繼昌議員

秘書 ：朱漢儒

法律顧問：曹志遠

委員會的程序 委員會根據《立法會議事規則》第72條決定的行事方式及程序如下：

(a) 根據《立法會議事規則》第72條被傳召出席委員會會議的官員，通常應為審計署署長在其報告書裏提及的收支總目的管制人員；如果所研究的事宜影響超過一個收支總目，或涉及政策或原則問題，則應傳召政府的有關政策局局長或其他適當人員。到委員會席前應訊，應是被傳召官員的個人責任。雖然他可以由屬員陪同出席，協助解釋細節，但委員會要求提出的資料、紀錄或文件，均應由他單獨負責；

(b) 如果審計署署長的政府帳目審計結果報告書所提及的任何事項與政府補助機構的事務有關，則到委員會席前應訊的人士通常應為管制補助費撥款的人員。如委員會認為傳召有關補助機構的代表有助審議，則委員會亦可傳召該代表出席；

(c) 管制人員或其他人士向委員會提供資料或解釋時，委員會會要求審計署署長和財經事務及庫務局局長協助；

(d) 委員會在報告書內提及不屬於政府及補助機構的任何人士或機構前，須先行聽取這些人士或機構的陳詞；

(e) 委員會通常不應單憑審計署署長報告書所述而就某一事項提出建議；

(f) 委員會不應容許管制人員以書面作證，但作為親身到委員會席前應訊的附加資料，則屬例外；及

(g) 委員會應不時與審計署署長進行非正式磋商，向署長建議甚麼地方可進行有收穫的衡工量值研究。

2. **委員會委員的保密承諾書** 為加強委員會及其工作行事持正，政府帳目委員會的委員簽署保密承諾書。委員同意，就審計署署長報告書的研究工作，他們不會披露任何關涉委員會有關程序而被列為機密的事情，這些事情包括任何向委員會提供的證據或文件，以及任何與委員會在非公開會議上所作討論或商議有關的資料。委員亦同意採取所需步驟，防止這些事情在委員會向立法會提交報告之前或之後向外披露，但經委員會撤銷保密限制的事情，則不受這限制。

3. 委員會委員所簽署的保密承諾書已上載至立法會網站。

4. **委員會的報告書** 本報告書載有政府帳目委員會就2015年4月22日提交立法會的審計署署長第六十四號衡工量值式審計結果報告書提交的報告書。審計署署長是根據1998年2月11日提交臨時立法會的《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍 —— "衡工量值式審計"》文件所列的準則及程序進行衡工量值式審計。該份文件載於***附錄2***。

5. **政府的回應** 政府對委員會報告書的回應，載於政府覆文內。在該覆文內，政府在適當時會就委員會的結論及建議提出意見，並就委員會或審計署署長指出的不合規則事宜提出糾正方法；如有需要，更解釋政府不擬採取行動的理由。政府已表示會在委員會報告書提交立法會後3個月內，向立法會呈交有關的政府覆文。

研究在2015年4月22日提交立法會的審計署署長報告書

一如往年，委員會認為不必深入調查審計署署長報告書所提出的每個事項。因此，委員會只選出審計署署長第六十四號報告書中其認為涉及較嚴重的違反常規情形或弊端的章節進行調查。委員會就這些章節所進行的調查，構成本報告書的主要內容。委員會亦要求政府當局就審計署署長第六十四號報告書內另外5個章節所提出的若干事項提供資料，並已接獲有關資料。政府當局的回應已納入本報告書內。

2. **會議** 委員會先後就本報告書所涵蓋的各個議題召開了7次會議和4次公開聆訊。在公開聆訊中，委員會聆聽了20名證人，包括3名局長及3名部門首長的證供。證人名單載於本報告書***附錄3***。主席在2015年5月5日就審計署署長第六十四號報告書舉行首次公開聆訊中的序辭全文載於***附錄4***。

3. **報告書的編排** 出席委員會聆訊的證人所作的證供，以及委員會根據這些證供及研究審計署署長報告書有關章節後所作出的具體結論和建議，載於下文第4部第1、2及3章。

4. 委員會公開聆訊過程的視像及語音紀錄已上載至立法會網站。

5. **鳴謝** 委員會衷心感謝所有應邀出席作證的人士，他們都採取合作的態度；同時，亦很多謝財經事務及庫務局局長、委員會法律顧問和秘書，他們一直從旁給予協助，提供有建設性的意見。此外，審計署署長在編寫其報告書時，採用了客觀而專業的手法，委員會深表謝意；署長及其屬下人員更在整個研議期間為委員會提供不少協助，委員會在此一併致謝。

A. 引言

審計署曾就屋宇署對違例建築物("僭建物")採取的行動進行審查。

背景

2. 根據屋宇署的資料，香港現時約有41 000幢私人樓宇。在屋宇署於2011年5月至2012年12月進行的清點行動中，屋宇署的顧問公司發現約229萬個懷疑僭建物，當中包括187萬項家居小型工程、12萬個招牌及30萬個其他僭建物[1]。

有關僭建物的政府政策

3. 除了在屋宇署小型工程監管制度下進行的小型工程及豁免工程[2]外，凡未經屋宇署批准及同意的樓宇建築工程，均屬僭建物。

4. 自1975年起，為了在現有資源下消除僭建物對公眾安全構成的威脅及遏止僭建物數目增加，政府當局推行政策，就若干類別的僭建物(稱為"須優先取締"僭建物)採取執法行動，其餘僭建物(稱為"不屬於'須優先取締'類別的僭建物")則會延後處理。根據政府當局在1988年採用的僭建物政策，"須優先取締"僭建物主要包括：

— 對生命財產明顯構成威脅或迫切危險的僭建物；及

— 新建的僭建物，不論有關樓宇的落成日期。

[1] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第2.11段。

[2] 根據審計署署長報告書註1，自2010年12月起，根據小型工程監管制度在樓宇進行的加建或改動工程，均屬小型工程，例如豎設晾衣架和用於支承空調機的構築物。豁免工程指在樓宇進行不影響樓宇結構的建築工程，例如拆除非結構間隔牆。關於小型工程監管制度的詳情，請參閱審計署署長報告書第2.25段。

5. 政府當局在2001年修訂執法政策，擴大"須優先取締"僭建物的範圍，除上文第4段提及的兩類僭建物外，亦包括以下工程：

— 位於樓宇內外、天台及平台、天井及後巷並構成嚴重風險或對環境造成嚴重滋擾的僭建物；

— 個別大型僭建物；

— 個別樓宇內外滿布的僭建物；

— 大規模行動或維修計劃所涉及的個別或一組目標樓宇的僭建物；及

— 在採用環保設計並獲批准豁免計入建築樓面面積的樓宇部分的違例改建或違例工程。

6. 由2011年4月起，政府當局將上文第4段及第5段提及的7種"須優先取締"僭建物的範圍擴大至涵蓋所有位於樓宇天台、平台、天井及後巷的僭建物(即"天台、平台、天井及後巷僭建物")，即使這些僭建物未必有嚴重風險或對環境造成滋擾。

屋宇署在處理僭建物時採取的行動

7. 如屬"須優先取締"僭建物，屋宇署可發出清拆令，要求有關業主在指定期限內(通常為60天)清拆僭建物，並把清拆令在土地註冊處註冊。樓宇業主如未能在清拆令訂明的指定期限內進行糾正工程，屋宇署可進行或安排進行清拆工程，或向有關業主提出檢控。至於不屬於"須優先取締"類別的僭建物，屋宇署可發出警告通知，告知有關業主須清拆僭建物。業主如未能在指定期限內遵照通知清拆僭建物，屋宇署須把警告通知在土地註冊處註冊。

委員會報告書

8. 委員會報告書載列委員會從證人收集所得的證供。報告書分為以下部分：

— 引言(第A部)(第1段至第11段)；

— 有關僭建物的政府政策的實施情況(第B部)(第12段至第43段)；

— 處理僭建物的舉報(第C部)(第44段至第56段)；

— 透過大規模行動進行的工作(第D部)(第57段至第64段)；

— 清拆令的跟進行動(第E部)(第65段至第80段)；

— 支援執法行動的資訊系統(第F部)(第81段至第82段)；

— 未來路向(第G部)(第83段至第91段)；及

— 結論及建議(第H部)(第92段至第94段)。

公開聆訊

9. 委員會於2015年5月5日及26日舉行了兩次公開聆訊，就審計署署長報告書的審查結果及意見聽取證供。

發展局局長發表序辭

10. 在委員會於2015年5月5日舉行的首次公開聆訊開始時，**發展局局長陳茂波先生**發表序辭，序辭內容綜述如下：

— 單靠執法行動並不足以持續而有效地解決樓宇安全問題。業主必須守法，並履行其法律責任；

— 自2010年起，政府當局通過多管齊下的方式，以加強樓宇安全。政府當局透過立法在2012年6月全面實施強制驗樓及強制驗窗計劃，從根源處理樓宇失修的問題。當局擴大了《2012年建築物(小型工程)(修訂)規例》的涵蓋範圍，把與分間樓宇單位("劏房單位")有關的建築工程納入其中，從而確保這些工程的質素；

— 政府當局與香港房屋協會及市區重建局攜手就樓宇維修向業主提供財政及技術支援，例如為樓宇業主提供"一站式"援助的"樓宇維修綜合支援計劃"，以及強制驗樓資助計劃；

— 當局必須透過宣傳和公眾教育，並採用為樓宇業主、建築專業人士、承建商及物業管理人士和年青一代而設的宣傳策略，在香港培養注重樓宇安全的文化；

— 自馬頭圍塌樓事件發生後，由於工作量不斷增加，屋宇署須以"風險導向"為原則，按序採取行動。屋宇署在就僭建物採取執法行動方面一直不遺餘力，因為在過去5年，屋宇署處理了接近20萬宗僭建物的舉報，發出了8萬張清拆令、5 000張警告通知和2萬封勸諭信，並對不遵從清拆令的業主提出了超過12 000宗檢控；及

— 政府當局接納審計署署長報告書提出的各項建議，並會在可行範圍內採取措施，以落實這些建議。

發展局局長的序辭全文載於***附錄5***。

屋宇署署長發表序辭

11. 在委員會於2015年5月5日舉行的首次公開聆訊開始時，**屋宇署署長許少偉先生**發表序辭，序辭內容綜述如下：

— 由於僭建物的數目甚多，屋宇署正面對很大的挑戰，亦須訂定其工作的緩急先後，以有秩序的方式處理清拆僭建物的事宜；

— 自從政府當局在40年前開始採用僭建物政策以來，有關政策經歷了數次改變。自僭建物政策推行以來，在各類"須優先取締"僭建物中，對生命財產明顯構成威脅或迫切危險的僭建物一直歸類為"須優先取締"僭建物，並須就此採取執法行動；

— 屋宇署一直透過進行各類大規模行動，一次過處理在目標樓宇發現的"須優先取締"僭建物；

— 屋宇署會繼續加緊取締工業大廈內的劏房單位，並就住宅樓宇和綜合用途樓宇內劏房單位的樓宇及消防安全違規情況，採取執法行動；及

— 多年來，屋宇署已採取各項措施，例如小型工程監管制度、強制驗樓計劃及強制驗窗計劃，以加強樓宇安全。屋宇署亦向僭建物擁有人提供各類協助及支援，並採取多項推廣樓宇安全的宣傳措施。

屋宇署署長在發表序辭時所用的電腦投影片資料載於***附錄6***。

B. 有關僭建物的政府政策的實施情況

12. 委員會從審計署署長報告書第2.6段知悉，由2011年4月起，政府當局將7種"須優先取締"僭建物的範圍擴大至涵蓋所有天台、平台、天井及後巷僭建物，即使這些僭建物未必有嚴重風險或對環境造成滋擾。委員會詢問：

— 為實施此項新政策而增加的人手；

— 為實施此項新政策而批撥的開支；

— 由2008年至2010年每年發現及清拆的"須優先取締"僭建物的數目；及

— 由2011年至2014年每年發現及清拆的"須優先取締"僭建物的數目。

13. **屋宇署署長**在其2015年6月15日的函件(載於***附錄7***)中述明：

— 屋宇署的經修訂僭建物執法政策自2011年4月起生效，為政府當局以多管齊下的方式提升樓宇安全策略的重要一環，當中包括立法、執法、為樓宇業主提供支援和推行宣傳及公眾教育。這些措施相輔相成，充

分利用可用資源，促使各相關持份者合力發揮最大的協同效應，以期推動樓宇業主盡其責任妥善保養及維修其樓宇、拆除僭建物，以及不進行違例建築工程；

— 一如審計署署長報告書第2.7(a)段及表一所示，屋宇署自2010-2011年度起在人手及開支方面持續增加，用以推行多項提升樓宇安全計劃及其他措施，包括：實施強制驗樓及驗窗計劃；推出小型工程監管制度；執行針對僭建物、失修樓宇和劏房單位的大規模行動；為處理滲水問題的聯合辦公室提供人手；加快審批新建樓宇圖則等；

— 屋宇署由2010-2011年度至2014-2015年度的公務員編制、非公務員合約職位數目，以及兩者於各財政年度期末的實際人手情況表列如下：

	公務員編制	**3月31日的實際公務員人手**	**核准的非公務員合約職位數目**	**3月31日非公務員合約職員數目**
2010-2011	996	973	807	459
2011-2012	1 173	1 144	511	454
2012-2013	1 232	1 197	523	443
2013-2014	1 322	1 294	528	397
2014-2015	1 537	1 513	368	263

— 屋宇署由2010-2011年度至2014-2015年度於其管制人員報告列出的年度財政撥款如下：

	實際財政撥款(百萬元)
2010-2011	837.5
2011-2012	872.1
2012-2013	1,029.8
2013-2014	1,106.3
2014-2015	1,142.7

— 上列圖表的人手及財政數字關乎整個部門的運作，故此無法從上述整體數字確定，單單在根據經修訂執法政策對僭建物採取執法行動方面所投放的資源；

— 一如管制人員報告和審計署署長報告書第2.9段及圖二所載，由2008年至2014年每年清拆僭建物的數目如下：

	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
清拆僭建物的數目	47 593	42 425	25 751	17 879	13 581	14 972	22 866

— 絕大部分清拆的僭建物屬於"須優先取締"僭建物，並且是為遵從屋宇署的清拆令而清拆。然而，由於屋宇署的樓宇狀況資訊系統目前的功能所限，屋宇署無法按"須優先取締"僭建物及不屬於"須優先取締"類別僭建物的分類，提供每年清拆僭建物的分項數字。隨着歷時約10年針對樓宇外牆僭建物的行動於2010年年底結束，由於剩餘的僭建物較難被發現及較難進入有關單位視察，而清拆行動有時亦涉及迫令佔用人遷出，因此，清拆僭建物的數目一如所料由2011年起下降。此外，基於一些因素，包括屋宇署當時的人手情況及工作的緩急先後、樓宇業主自動清拆僭建物的意願、巡查的難度等，均可能會令清拆僭建物的數目在各個年度進一步波動；及

— 由於屋宇署會檢討執法政策，並把更多僭建物納入"須優先取締"僭建物的類別以逐步收緊規管制度，屋宇署會擴大其優先執法工作的範圍，同時期望樓宇業主隨着其僭建物因上述檢討而被納入"須優先取締"僭建物的類別後，會在屋宇署採取執法或檢控行動前自動清拆其僭建物。政府當局在無分公眾安全及環境風險程度，把天台、平台、天井及後巷僭建物納入"須優先取締"僭建物的類別，以及在評估須增撥多少人手及財政資源給屋宇署推行經修訂執法政策時，亦同樣把上述因素考慮在內。

14. 根據審計署署長報告書第2.7(b)段，屋宇署無法單就僭建物執法行動所涉及的人手或開支提供分項數字。委員會詢問，為何屋宇署無法提供有關的數字，以及能否估計在針對僭建物的執法行動方面投放了多少資源。

15. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年5月20日的函件(載於***附錄8***)中解釋：

— 如樓宇既有僭建物，又欠缺妥善維修保養，樓宇安全所受的威脅便會倍增。舉例而言，當局予以執法的劏房單位，大多涉及僭建物和消防安全及／或結構安全問題。在這些劏房單位樓下的單位，或會出現混凝土剝落或滲水等一些與僭建物有關的常見失修或衞生問題。僭建物很多時會同時引致其他種類的樓宇安全問題；

— 基於上述情況，並為免樓宇業主因須與屋宇署不同分部／分組聯絡而產生混亂，屋宇署由2011年起採用"屋宇統籌主任"的模式，個別樓宇的所有一般樓宇安全問題、市民舉報，以及就樓宇失修情況和各類僭建物採取執法行動，均由同一隊人員專責處理。在這模式下，同一支隊伍可收集其負責樓宇的所有資料，故能更全面地掌握該樓宇的整體狀況，提升屋宇署日常運作的效率。此外，樓宇業主就其大廈的樓宇安全事宜／投訴，只須與屋宇署內單一聯絡點聯絡，此做法亦令業主較為方便。發展局已在立法會發展事務委員會2011年6月20日的會議上向該委員會簡介採用"屋宇統籌主任"模式等事宜[3]，議員對該模式整體上感到滿意；

[3] 有關詳情，請參閱發展局在2011年6月向立法會發展事務委員會提交的文件(立法會CB(1)2487/10-11(01)號文件)。

— 屋宇署因應每宗重大樓宇安全事故，主動調配人員開展專責特別行動(例如在2010年馬頭圍塌樓事件後，巡查超過4 000幢樓齡達50年或以上的樓宇；以及在2011年花園街路邊排檔火災後，進行針對住用劏房單位的大規模行動)，以找出以前或未預見的樓宇安全風險，並採取適當的跟進行動。此外，屋宇署人員亦可能須奉命處理所屬地區關於樓宇安全問題的緊急事故報告；及

— 由於採用了"屋宇統籌主任"模式，並會不時開展各種專責行動，屋宇署無法單單就針對僭建物的執法行動所投放的資源提供分項數字或估計數字。

16. 應委員會的要求，**屋宇署署長**提供下述資料：屋宇署內負責處理僭建物個案及就現存樓宇推行樓宇安全及維修各個執法範疇的工作的3個分部(即樓宇(1)部、樓宇(2)部及強制驗樓部)和1個分組(即機構事務部轄下的小型工程及招牌監管組)的職責、人手及主要服務表現指標(載於***附錄9及附錄10***)。

17. 委員會從審計署署長報告書表一及圖二知悉，由2001-2002年度至2014-2015年度，政府當局向屋宇署提供29億3,000萬元的額外撥款，用以就僭建物採取執法行動及實施加強樓宇安全的措施。然而，僭建物清拆數目卻由2011年起開始下跌，由平均每年40 526個(2001年至2010年)下跌至平均每年17 325個(2011年至2014年)。

18. 委員會從審計署署長報告書第3.5、3.12、3.13、3.17及5.10段進一步知悉，屋宇署就"須優先取締"僭建物發出清拆令，以至把警告通知和清拆令轉介土地註冊處註冊，均需時甚久。

19. 基於上述背景，委員會詢問屋宇署，為何僭建物的清拆數目自2011年起下跌，以及為何自2011年起，屋宇署需時甚久才就僭建物採取跟進行動。

20. **屋宇署署長**在公開聆訊席上答稱：

— 就2001-2002年度至2011-2012年度向屋宇署提供的撥款而言，屋宇署主要用以聘請額外人員，並聘用顧問公司就僭建物採取執法行動；

— 由2001年至2010年，屋宇署曾進行多項大規模行動，一次過清拆外牆的僭建物，在此期間拆除了大量僭建物；

— 就2011-2012年度至2014-2015年度向屋宇署提供的撥款而言，屋宇署用以推行多項措施，例如大規模行動、小型工程監管制度、2011年清點行動及其他樓宇安全措施。大部分這些措施並非直接與清拆僭建物有關；

— 自2011年起，屋宇署就天台、平台、天井及後巷僭建物採取行動，並加強針對劏房單位的執法行動。這些僭建物個案的執法行動難度較高；

— 在2001年至2010年期間清拆了逾40萬個僭建物後，就此項工作聘請的非公務員合約人員數目有所減少，而這些空缺職位的工作須由留任的屋宇署人員分擔；

— 由於近年發生的重大事故，當局調配了部分人力資源就樓宇安全進行巡查工作。這些重大事故包括2010年1月馬頭圍道發生的塌樓事件、2011年6月建群街發生的簷篷倒塌事件，以及2011年11月發生的花園街火災；

— 由2011年2015年，屋宇署開設了約500個公務員職位，其中400多個職位由屋宇署過往聘請的非公務員合約人員在順利通過漫長的招聘程序後受聘擔任；及

— 屋宇署現正開始處理尚未完成的僭建物個案。

21. 委員會詢問，屋宇署會否預留部分人力資源，以處理因重大事故而引發的專責特別行動。**屋宇署署長**在公開聆訊席上答稱，屋宇署的服務涵蓋約41 000幢私人樓宇，以及所有一般樓宇

安全問題、市民舉報及就樓宇失修情況採取執法行動。對於一幢樓宇內不同種類的僭建物，均由同一隊人員處理。因此，在現行的人手編制下，屋宇署並沒有額外的資源可用於設立一支處理突發事件的特別隊伍。

22. 根據審計署署長報告書第2.9(b)段，僭建物清拆數目由2010年開始下跌的原因之一，是餘下僭建物的執法行動難度較高。此外，根據審計署署長報告書第2.22段，發展局在2001年4月告知立法會，屋宇署會於2007年或之前全面清拆4 500幢單梯樓宇的12 000個非法天台搭建物。然而，截至2015年1月，尚有33幢單梯樓宇的非法天台搭建物仍未清拆。在2015年2月，屋宇署告知審計署，所餘33幢單梯樓宇的非法天台搭建物屬敏感個案，當中一些須取決於法庭上訴結果、檢控工作，或已有計劃採取行動封閉有關處所，亦有一些個案涉及激動的業主／佔用人。基於上述情況，委員會詢問屋宇署有否清楚界定何謂"須優先取締"僭建物，以及是否優先就容易解決的僭建物個案採取行動，而非優先處理對生命財產明顯構成威脅或迫切危險的個案或新建的僭建物。

23. **屋宇署署長**在公開聆訊席上解釋：

— 屋宇署無意就容易解決的僭建物個案採取優先執法行動，而延後處理困難的個案；

— 根據2011年採用的僭建物政策，屋宇署人員會對7種"須優先取締"僭建物採取執法行動；

— 屋宇署已制訂指引，協助人員把僭建物個案分類，尤其是對生命財產明顯構成威脅或迫切危險的僭建物個案或新建僭建物的個案；

— 關於33幢單梯樓宇的非法天台搭建物，雖然屋宇署已就所有這些個案發出清拆令，但有關的非法搭建物仍未拆除，因為當中一些個案須取決於法庭上訴結果、檢控工作，或已有計劃採取行動封閉有關處所，亦有一些個案涉及激動的年長業主／佔用人；及

— 屋宇署相當重視這些個案，並會繼續跟進及完成這些個案。

24. 一如審計署署長報告書第2.16(b)段所示，儘管屋宇署在其管制人員報告及網站公布每年清拆僭建物的總數，但屋宇署認為無須按"須優先取締"及不屬於"須優先取締"的分類，列出每年清拆僭建物的分項數字。委員會詢問，屋宇署有否按"須優先取締"僭建物及不屬於"須優先取締"類別的僭建物的分類，備存每年清拆僭建物的分項數字，以及屋宇署會否考慮在其管制人員報告及網站公布這些數字，以提高屋宇署在解決僭建物問題的成效方面的公眾問責性和透明度。

25. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年5月20日的函件(載於附錄8)中解釋：

— 屋宇署的一貫做法，是就根據當時的執法政策屬"須優先取締"類別的僭建物發出清拆令(事先或會發出非法定的勸諭信)，而對不屬於"須優先取締"類別的僭建物，則會發出警告通知或非法定的勸諭信。過往的統計數字顯示，屋宇署曾就絕大部分現已清拆的僭建物發出清拆令[4]，該等僭建物因而屬"須優先取締"類別。其餘已清拆的僭建物可能屬於下列任何一個類別：

(a) 當局曾就有關僭建物發出警告通知，而有關的僭建物不屬於"須優先取締"類別；

(b) 當局曾就有關僭建物發出非法定勸諭信，而有關的僭建物可屬"須優先取締"類別(因為當局在發出清拆令前可能會先發出勸諭信)或不屬於"須優先取締"類別；及

[4] 舉例而言，當局曾針對在2014年清拆的22 866個僭建物當中的91%發出清拆令。

(c) 僭建物擁有人在沒有接獲當局發出任何警告通知或勸諭信的情況下自願清拆其僭建物，而有關的僭建物可屬"須優先取締"類別或不屬於"須優先取締"類別[5]；

— 現時，屋宇署的樓宇狀況資訊系統沒有記錄上述(b)及(c)類的被清拆僭建物是否屬"須優先取締"類別。因此，屋宇署無法按僭建物屬"須優先取締"類別與否分項列出某年清拆的僭建物數字；及

— 鑒於委員會的關注，屋宇署已檢討目前的安排，並決定在現正進行的樓宇狀況資訊系統更新工作中，在該系統加入能提供上述分項數字的額外功能。在完成所需工作後，屋宇署會在其網站和管制人員報告發布有關分項數字。

26. 委員會進一步詢問，對於已發現但尚未清拆的僭建物，屋宇署有否按該等僭建物屬"須優先取締"類別與否列明分項數字。如屋宇署沒有上述數字，該署如何估計僭建物問題的規模，以及如何評估處理所有"須優先取締"僭建物所需的人手及其他資源。

27. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年5月20日的函件(載於附錄8)中解釋：

— "須優先取締"僭建物的涵蓋範圍取決於當時的執法政策，而有關政策會按情況需要而不時作出修訂。此外，現時不屬於"須優先取締"類別的僭建物，日後可能會變得危險而成為"須優先取締"的僭建物。另一方面，樓宇業主可能會在屋宇署採取執法行動前自願清拆僭建物。鑒於這些變數，加上僭建物本身的狀況亦不斷改變，屋宇署無法按屬"須優先取締"類別與否，就已發現但未清拆的僭建物編製分項數字；及

[5] 在2014年被清拆的僭建物中，屬(a)、(b)及(c)類的僭建物分別佔大約5%、2%及2%。

— 此外，當局付出的努力或許不能單憑所發出的清拆令及糾正的僭建物數目衡量。舉例而言，由於清拆天台構築物和糾正劏房單位的違規情況涉及迫令佔用人遷出，拆除鐵閘及冷氣機支架相對容易得多。

28. 委員會從審計署署長報告書第2.10段知悉，在2011年6月，屋宇署告知立法會，2011年清點行動令屋宇署得以建立一個完備的資料庫，讓該署可就其執法行動的先後次序作出適當安排。此外，政府當局的政策是就"須優先取締"的僭建物採取執法行動(即發出清拆令及採取檢控行動)，而就不屬於"須優先取締"類別的僭建物所採取的行動則會延後進行。然而，根據審計署署長報告書第2.12(a)段，2011年清點行動的目的或原意並不是要找出須採取執法行動的"須優先取締"僭建物的確實數目。

29. 在上述情況下，委員會詢問，屋宇署為何沒有要求有關的顧問公司把在清點行動中發現的懷疑僭建物分為"須優先取締"及不屬於"須優先取締"類別的僭建物。

30. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年5月20日的函件(載於附錄8)中表示：

— 一如發展局局長在2011年6月8日的立法會會議上就一項立法會質詢作出口頭答覆時解釋，2011年清點行動旨在令屋宇署可提升其資料庫，記錄私人樓宇外牆僭建物的種類和數目，讓屋宇署可就訂定其執法行動的先後次序及進行各項大規模行動作出適當安排；

— 在2011年清點行動後已予以優化的資料庫現時載於樓宇狀況資訊系統內。該資料庫除記錄懷疑僭建物類別及數目的勘察報告外，亦貯存在進行清點行動時所拍攝約60萬張數碼照片的紀錄，涵蓋41 000幢私人樓宇外牆及天台的所有立面。這些數據為屋宇署員工提供非常有用的參考資料，對屋宇署須處理每年逾4萬宗懷疑僭建物舉報的日常工作大有幫助；

— 2011年清點行動的目的並非在於確定所發現的懷疑僭建物是否屬於"須優先取締"類別。與顧問公司進行2011年清點行動時須在有限的時間和資源下進行的目測比較，要確定某些僭建物是否屬"須優先取締"類別，以採取執法或檢控行動，必須進行更精確的量度，以及與屋宇署其他內部紀錄(例如經批准的圖則、就小型工程呈交的資料等)作更仔細的比較；及

— 作為參考的資料：屋宇署的外判顧問公司在恆常大規模行動中找出及確定每幢樓宇的"須優先取締"僭建物的平均費用約為5,000元，而進行2011年清點行動時勘察每幢樓宇的費用大約只是700元。如要就2011年清點行動涵蓋的全部41 000幢私人樓宇進行與恆常大規模行動的精細水平相同的檢驗，以把所發現的僭建物分類為"須優先取締"類別與否，所需時間甚長，而所涉費用亦不菲。

31. 有關於2015年3月11日在北角發生混凝土墮下的事故，委員會詢問，有關的樓宇是否2011年清點行動所涵蓋的樓宇，而屋宇署的相關顧問公司進行實地勘察時有否就該樓宇的安全狀況提交任何報告。

32. **屋宇署署長**在其2015年5月20日的函件(載於附錄8)中解釋，2011年清點行動的顧問公司在實地勘察時如發現任何具即時危險的情況，須向屋宇署報告，讓當局可進行所需的緊急行動。位於北角的肇事樓宇是2011年清點行動涵蓋的樓宇。根據屋宇署的顧問公司就該樓宇提交的報表，從樓宇外進行目測的過程中，並沒有發現該樓宇有任何須採取緊急行動的樓宇安全問題。當局仍在調查於2015年3月11日發生的上述事故的成因。

33. 根據審計署署長報告書第2.17段，屋宇署曾於2001年訂定在5至7年內清拆15萬至30萬個僭建物的目標。然而，屋宇署自2011年起便再沒有訂定類似的目標。委員會詢問，當局為何自2011年起便再沒有訂定類似的目標，以及日後會否考慮訂定類似的目標。

34. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年5月20日的函件(載於附錄8)中解釋：

— 一如發展局於2011年6月向立法會發展事務委員會提交的文件[6]所述，政府當局在2001年4月至2011年3月期間進行為期10年的僭建物清拆計劃。截至2011年3月底，為期10年的行動所訂的目標大致上已達成，而大部分高危僭建物均已清拆。然而，僭建物仍然是一個廣泛存在而複雜的問題；

— 屋宇署要在短時間內就全港所有僭建物採取即時執法行動，並不實際可行。當局須持續不斷地處理本港的僭建物問題。除非所有樓宇業主均充分意識到並履行他們的最終責任，確保其物業沒有僭建物，否則僭建物問題將無法根治；及

— 基於上述背景，屋宇署採用了多管齊下的方法，包括立法、執法、向樓宇業主提供支援和協助，以及進行宣傳和公眾教育，以處理僭建物的問題及加強樓宇安全。屋宇署會繼續致力進行上述各方面的工作，特別是在執法方面，屋宇署會繼續採取以風險為本的方法，就"須優先取締"的僭建物發出清拆令，以及對正在施工和涉及危險構築物的僭建物採取即時執法行動。另一方面，屋宇署會繼續回應市民的舉報及進行大規模行動，逐幢樓宇清拆僭建物。屋宇署亦會繼續按其人手狀況，就其執法行動訂定年度目標和指標。

35. 委員會從審計署署長報告書第2.31段知悉，在2011年至2013年期間，在完成實地審查的2 342宗個案中，屋宇署發現合共34宗小型工程涉及訂明建築專業人士及訂明註冊承建商違反《建築物條例》(第123章)的規定。然而，屋宇署沒有向他們發出警告信或採取任何檢控行動。至於2014年，在所審查的774宗個案中，屋宇署發現合共100宗(13%)涉及違規的情況。屋宇署只曾向有關人士發出13封警告信，以及把4宗個案轉交該署的法

[6] 有關詳情，請參閱發展局於2011年6月向立法會發展事務委員會提交的文件(立法會CB(1)2487/10-11(01)號文件)。

律事務組採取檢控行動。委員會詢問，屋宇署為何只曾就甚少違規的建築專業人士及註冊承建商採取跟進行動。

36. **屋宇署總主任／小型工程及招牌監管許葉明芳女士**在公開聆訊席上表示，而**屋宇署署長**亦在其2015年5月20日的函件(載於附錄8)中補充：

— 小型工程監管制度自2010年12月31日起實施。在該制度實施初期，當局採取溝通的方式處理註冊專業人士或承建商的輕微違規情況。屋宇署會主動聯絡有關從業員，向他們解釋屋宇署的規定，並了解他們在遵從該等規定時所面對的困難，從而協助他們解決有關問題；

— 屋宇署如在內部審核個案發現欠妥之處，會致電有關專業人士或承建商，或發出勸諭信，通知他們就該等小型工程呈交的資料有何欠妥之處，並要求他們予以糾正。他們對屋宇署來電及發出勸諭信通常會作出正面的回應，並會立即糾正有關的欠妥情況。屋宇署亦會在小型工程監管制度技術委員會會議及與業界組織舉行的特別會議上，就一些常見的欠妥之處進行討論，以便得出既獲各方接納，又能符合屋宇署規定的處理方法。當局會透過研討會、簡介會及指引向從業員公布這些切實可行的替代方法；

— 在2011年至2014年期間，當局採取連串宣傳措施，加強從業員、工會及公眾認識有關根據小型工程監管制度呈交資料的規定，以鼓勵他們多採用這個新設的監管制度，減少違規的可能性。該等宣傳措施包括：

(a) 發出相關指引，並把指引上載屋宇署的網站；

(b) 在電視、電台、巴士及列車播放政府宣傳短片和聲帶；

(c) 成立小型工程監管制度技術委員會，讓相關業界組織代表以此為平台，討論有關訂明專業人士及承建商的職責和做法所涉及的技術及執行事宜；

(d) 為業界及公眾舉辦簡介會／研討會(逾110場涉及超過12 300名參加者的簡介會／研討會)；

(e) 推出小型工程監管制度(包括家居小型工程檢核計劃及違例招牌檢核計劃)的流動應用程式；

(f) 處理逾21 000宗正式的查詢；及

(g) 在2015年3月舉辦"樓宇安全週"，以提高公眾對樓宇安全(包括小型工程監管制度)的認識(參加者超過13 000人)；及

— 自2014年起，屋宇署已針對違規的註冊專業人士或承建商加強執法工作，例如發出約180封警告信，以及就無法復原的違規小型工程呈報個案提出約40次檢控。此外，屋宇署會考慮按《建築物條例》(第123章)對註冊專業人士或承建商展開紀律程序，以及轉介有關個案予相關專業團體採取適當的跟進行動。

37. 委員會從審計署署長報告書第2.21段知悉，屋宇署表示，估計有86 400個懷疑違例招牌可根據違例招牌檢核計劃進行檢核。然而，自該計劃在2013年9月實施至2015年1月，屋宇署只接獲190份相關申請，只有35個招牌在該計劃下通過檢核。

38. 委員會從審計署署長報告書第2.32段進一步知悉，屋宇署表示，在2011年清點行動發現的187萬項家居小型工程中，約96%(或1 795 200項)可根據家居小型工程檢核計劃進行檢核。屋宇署的目標是在2011年檢核1 000項這類小型工程，而在2012年至2014年則每年檢核100項(即在2011年至2014年期間合共檢核1 300項家居小型工程)。然而，自家居小型工程檢核計劃在2010年12月實施後至2014年12月，屋宇署只接獲83份相關申請，其中29份申請所涉及的76項(1 300項中的6%)家居小型工程已在該項計劃下通過檢核。

39. 鑒於家居小型工程檢核計劃及違例招牌檢核計劃的申請率偏低，委員會詢問，屋宇署已採取／將會採取甚麼措施改善上述計劃的申請率。

40. **屋宇署總主任／小型工程及招牌監管**在公開聆訊席上表示，而**屋宇署署長**亦在其2015年5月20日的函件(載於附錄8)中補充：

— 當局推行小型工程監管制度，讓擁有人可就如何處理其小型僭建物作出選擇，即根據小型工程監管制度下的簡化程序清拆並重新豎設有關的小型工程；或根據家居小型工程檢核計劃或違例招牌檢核計劃檢核有關的小型工程；

— 為了提高家居小型工程檢核計劃及違例招牌檢核計劃的申請率，屋宇署採取了下列宣傳措施：

(a) 印製簡介違例招牌檢核計劃的手冊及有關家居小型工程檢核計劃的小冊子；

(b) 把相關指引上載屋宇署的網站；

(c) 在電視、電台、巴士及列車播放政府宣傳短片和聲帶；

(d) 為業界及市民舉辦簡介會；

(e) 推出小型工程監管制度(包括家居小型工程檢核計劃及違例招牌檢核計劃)的流動應用程式；

(f) 在食肆經營者申領牌照時向他們介紹違例招牌檢核計劃；及

(g) 在2015年3月舉辦"樓宇安全週"，以提高公眾對樓宇安全(包括家居小型工程檢核計劃和違例招牌檢核計劃)的認識(參加者超過13 000人)；及

— 在有需要時，屋宇署會繼續進行宣傳工作，以推廣上述兩項計劃。

41. 委員會進一步詢問，屋宇署會否加強就"須優先取締"僭建物採取的執法行動，以發揮更大的阻嚇作用，令更多違例招牌的擁有人或進行了小型工程的住戶按上述兩項計劃提出申請。

42. **屋宇署總主任／小型工程及招牌監管**在公開聆訊席上表示，而**屋宇署署長**亦在其2015年5月20日的函件(載於附錄8)中補充：

— 為鼓勵擁有人盡快清拆並重新豎設或檢核其小型僭建物，屋宇署正逐步採取執法行動，先從違例招牌着手。就此，當局在2014年5月以深水埗福榮街某路段為試點，展開大規模行動。若違例招牌尚未根據違例招牌檢核計劃予以檢核，或不符該計劃下的檢核資格，當局即針對有關的違例招牌發出清拆令；

— 當局採取互諒互讓的處理方式，若有關招牌符合資格進行檢核，這些招牌的擁有人可以檢核有關招牌作為遵從清拆令的其中一種方法。儘管清拆令的遵從情況理想，在當局於上述大規模行動中發出清拆令所涉及的所有招牌當中，只有16%已按違例招牌檢核計劃進行檢核，而更多擁有人選擇清拆並重新豎設其招牌。此情況顯示擁有人寧可清拆並重新豎設招牌，而不選擇申請檢核；及

— 在2015年，有關大規模行動會擴展至不同地區(即中西區、灣仔區、深水埗區、油尖旺區及九龍城區)的5條目標街道。

43. 委員會問及當局就規管新界的僭建物所制訂的現行政策，以及屋宇署會採取甚麼措施處理此問題。**屋宇署署長**在其2015年6月15日的函件(載於附錄7)作出回覆時表示：

— 新界豁免管制屋宇的歷史悠長，其規管架構一直以來與規管市區樓宇的架構有所不同，特別是新界豁免管制屋宇如符合《建築物條例(新界適用)條例》(第121章)訂明的規格，可獲豁免受《建築物條例》(第123章)及根據該條例訂立的規例的指定條文規

管。經考慮有關管制新界豁免管制屋宇的現行監管制度、實際執行情況及各方的意見，以及參考當局過往處理市區僭建物的經驗及策略，政府當局於2011年公布有關針對新界豁免管制屋宇僭建物的加強執法策略。發展局於2011年6月28日向立法會發展事務委員會簡介上述由2012年4月起實施的加強執法策略[7]；及

— 扼要而言，加強執法策略是按照以下原則制訂：確保樓宇和公眾安全、依法辦事、分類規管和按序逐步執法。屋宇署會優先處理對生命或財產構成明顯威脅或即時危險的僭建物。此外，為控制僭建物的問題，以防有關情況蔓延，亦會優先處理正在施工或新建的僭建物，以及違例情況嚴重並構成較高潛在風險的僭建物。至於其他違例情況相對較輕和潛在風險較低的僭建物，屋宇署已推行一項申報計劃，以蒐集有助評估風險和制訂逐步執法計劃的數據及統計數字。在2012年4月至2014年年底，屋宇署曾視察超過16 500間村屋，並確定主動採取執法行動的首輪目標。截至2015年5月底，屋宇署已根據僭建物申報計劃接納了約12 000份申報表格。於當局進行首輪執法行動期間，相關的僭建物除非有迫切危險，否則可以暫時保留。

C. 處理僭建物的舉報

44. 據審計署署長報告書第3.5段所載，截至2014年10月，在視察後確認涉及"須優先取締"僭建物的舉報個案當中，有4 522宗個案在屋宇署進行視察後6個月以上至5年後仍未發出清拆令。委員會對屋宇署需時甚久才就"須優先取締"僭建物發出清拆令表示關注，並詢問屋宇署在處理這些個案時所遇到的主要問題。

[7] 有關詳情，請參閱發展局於2011年6月向立法會發展事務委員會提交的文件(立法會CB(1)2530/10-11(05)號文件)。

45. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中解釋：

— 屋宇署人員竭力以最快速及具成本效益的方式履行其法定職務。然而，每宗僭建物個案有其特別的情況和環境，亦涉及不同的時間，這些因素會影響署方考慮應採取甚麼適切行動，包括評估應否及何時發出清拆令。屋宇署首要考慮的是公眾安全，其他因素可包括屋宇署本身的執法政策及行動指引、進入單位視察僭建物的難度及能否從中取得詳細的資料、僭建物狀況的變化、是否已編排對相關樓宇採取行動，以及業主在收到勸諭信或警告信時所作的承諾等。因此，每宗個案由初次巡查至發出清拆令之間所需時間均有所不同，並不是用以衡量屋宇署個案管理及個案嚴重程度的合適指標；

— 審計署署長報告書附錄C所載屋宇署就處理僭建物舉報的目標時間，純粹就處理簡單及直接的個案提供參考時限，實際時間會視乎工作量及個別個案的複雜程度而有所增減；

— 審計署署長報告書第3.5段的數字應根據相關情況理解。屋宇署近年接獲有關僭建物的舉報數目有明顯增加(即由2008年的25 804宗上升59%至2014年的41 146宗)，最有可能的原因是2010年馬頭圍塌樓事件令公眾對僭建物所造成的危險及安全風險意識大增；

— 每宗個案的具體詳情有別，如要按要求逐一查明4 522宗舉報為何超逾目標時間才發出清拆令，將需要大量人力及時間，以人手翻查每個個案檔案中記錄的考慮因素。儘管如此，屋宇署嘗試從其員工的執法經驗歸納出數個普遍導致超逾目標時間的原因：

(a) 非緊急的舉報所涉樓宇如已經或將會納入大規模行動範圍內，則會於有關行動進行時，與同一目標樓宇內所有"須優先取締"僭建物一併處理，以提高效率。上述4 522宗有待發出清拆令的舉報中有約60%是屬於此類別；

(b) 近年發生的重大樓宇安全事故導致屋宇署的工作量突然激增，因而須調整當前工作的優次；

(c) 屋宇署人員須在不同日子的不同時段多次到訪某些單位(特別是涉及劏房單位的舉報)，但往往徒勞無功，因為相關業主／物業管理員／佔用人拒絕、質疑或以其他方法不許該署人員進入有關單位以便確定僭建物的狀況；及

(d) 業主在收到勸諭信後，曾表示有意自動清拆僭建物，但最終變卦，又或將單位的業權轉給他人；及

— 由2014年10月至2015年3月底，屋宇署已處理該4 522宗舉報中的474宗，並會繼續透過調整工作優次加強行動，以加快跟進有待處理的個案。

46. 委員會從審計署署長報告書個案一第8(d)段知悉，屋宇署於2015年2月的個案評核中發現，屋宇署就該個案採取的行動並不符合該署指引，不當地將閣樓及相關樓梯判定為並非新建的僭建物。委員會詢問，屋宇署可如何加強員工對該署指引的了解，並確保員工在執行職務時遵守有關的指引。

47. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中答覆時表示：

— 有關個案比較複雜。屋宇署人員不當地將閣樓及相關樓梯判定為並非新建的僭建物。屋宇署其後於2015年3月就有關僭建物發出清拆令，而相關業主已對清拆令提出上訴；及

— 屋宇署正檢討是否有需要釐清相關指引中關於新建僭建物的核實準則，使其更易理解，以助屋宇署人員在辨識新建僭建物時作出更一致的判斷。

48. 委員會關注到，審計署署長報告書第3.12段顯示，截至2014年10月，在2011年4月至2014年10月期間接獲的25 313宗有關天台、平台、天井及後巷僭建物的舉報中，只有3 357宗(13%)已獲處理，餘下的21 956宗(87%)舉報則有待屋宇署採取行動，部分個案已接獲長達43個月但仍未獲處理。

49. 委員會從審計署署長報告書第3.13段進一步知悉，截至2014年10月，有25 887份關於天台、平台、天井及後巷僭建物的警告通知是在2011年4月前發出但仍未獲遵從，而屋宇署亦未就有關僭建物發出清拆令。自政府在2011年4月推行加強政策後，所有天台、平台、天井及後巷僭建物均屬"須優先取締"的僭建物。委員會對有大量"須優先取締"僭建物表示關注，並詢問屋宇署將會採取甚麼措施，以跟進這些"須優先取締"的僭建物，以及執行時間表為何。

50. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中解釋：

— 2011年4月，當局無分公眾安全及環境風險程度，一律把天台、平台、天井及後巷僭建物納入"須優先取締"僭建物類別。由當時至2014年年底，屋宇署就約18 000個天台、平台、天井及後巷僭建物發出清拆令。根據紀錄，當中約11 000個已清拆。截至2015年5月底，就2011年4月至2014年10月接獲關於天台、平台、天井及後巷僭建物的25 313宗舉報中，屋宇署處理了4 088宗(16%)舉報，以及就截至2014年10月仍未獲遵從的25 887張警告通知所涉的天台、平台、天井及後巷僭建物，把當中約20%納入大規模行動。這些工作將會繼續進行；

— 雖然大部分高危僭建物已於2001年至2011年間清拆，但問題仍然廣泛存在和非常複雜，要屋宇署在指定時限內對本港所有僭建物採取執法行動並不切實可行。再者，除非及直至所有樓宇業主均承擔應負的責任，遵守法律，自願清拆僭建物和不再進行僭建，香港的僭建物問題才得以根治。因此，屋宇署的執法

行動將會持續進行，亦無法就清拆所有僭建物(包括天台、平台、天井及後巷僭建物)訂出時間表；及

— 在執法方面，屋宇署雖然不會制訂執行時間表，但會按風險為本原則，透過對危險或正在興建的僭建物採取即時執法行動，以及透過跟進舉報及把全幢大廈納入大規模行動以處理其餘的僭建物，有序地對"須優先取締"類別僭建物發出清拆令。

51. 據審計署署長報告書第3.16段所載，發展局於2003年4月告知立法會，把警告通知在土地註冊處註冊會加強為物業準買家提供的消費者保障，他們可在土地註冊處進行查冊，從而知悉有關物業是否有僭建物。根據《建築物條例》(第123章)第24C條(由2004年12月31日起生效)，屋宇署須安排將未獲遵從的警告通知在土地註冊處註冊。然而，審計署署長報告書第3.18及3.19段顯示，有985份未獲遵從的警告通知由土地註冊處轉介回屋宇署跟進，以及有147份警告通知尚未轉介土地註冊處。

52. 委員會從審計署署長報告書第5.3段進一步知悉，發展局於2004年5月告知立法會，當屋宇署向業主送達清拆令時，會同時將有關清拆令的副本送交土地註冊處註冊。據審計署署長報告書第5.5至5.7段所載，在2004年至2013年間，屋宇署共發出261 907份清拆令。然而，截至2014年10月，在該261 907份清拆令中，屋宇署的樓宇狀況資訊系統只記錄了2 654份清拆令(即1%)送交土地註冊處註冊的日期。此外，審計署選定30份在2013年5月發出的清拆令作抽樣審查，發現其中4份沒有在土地註冊處註冊。

53. 基於上述背景，委員會詢問：

— 就土地註冊處轉介回屋宇署的985份未獲遵從警告通知，以及尚未轉介土地註冊處的147份警告通知，當局所採取的跟進行動為何；

— 在未獲遵從的清拆令中，尚未註冊的清拆令的最新數字及屋宇署將會採取的跟進行動為何；

— 屋宇署曾經／將會採取甚麼措施，確保所有清拆令均會適時送交土地註冊處註冊及／或樓宇狀況資訊系統會適時更新，以及推行這些措施的時間表；及

— 屋宇署曾經／將會採取甚麼措施，確保該署會跟進不能或尚未在土地註冊處註冊並由土地註冊處轉介回屋宇署跟進的個案。

54. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中解釋：

— 儘管這不是《建築物條例》(第123章)下的法定要求，但按照屋宇署的既定做法，該署將所有清拆令送交土地註冊處註冊；

— 在261 907份清拆令中，屋宇署的樓宇狀況資訊系統只記錄了其中1%的清拆令送交土地註冊處註冊的日期，這是因為屋宇署並無要求員工在樓宇狀況資訊系統內記錄有關資料，以減輕他們的工作量。事實上，大部分清拆令已在土地註冊處註冊；

— 在147份尚未送交土地註冊處註冊及985份被退回但尚未再次送交土地註冊處註冊的警告通知中，截至2015年4月底，分別有38份及137份警告通知已送交或再次送交土地註冊處註冊。換言之，在審計署署長報告書第3.13段中提到的25 887份未獲遵從的警告通知中，只剩957份(147+985-38-137)(3.7%)尚未註冊。當中除一些須按現行執法政策以清拆令取代(例如涉及天台、平台、天井及後巷僭建物)或因物業業權易手而須重新發出通知外，屋宇署會將其餘的通知轉介或再次送交土地註冊處註冊；及

— 屋宇署已成立由屋宇署署長親自擔任主席，以及部門相關首長級人員出席的進度監察委員會，加緊監察註冊的情況；並會更新樓宇狀況資訊系統，以支援對法定文書註冊的監察。屋宇署亦正與土地註冊處探討，可否向屋宇署提供有關法定文書註冊的電腦數據，以便有關數據可自動上載到樓宇狀況資訊系統。

55. 委員會提述審計署署長報告書附錄C註2，當中述明："屋宇署表示，為加快處理積壓下來的未獲遵從清拆令，該署由二零一四年五月起延長若干處理舉報的目標時間"。對於延長處理舉報的目標時間，從而加快處理積壓下來的未獲遵從清拆令的做法，委員會質疑當中的理據為何。

56. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中解釋，近年公眾舉報僭建物的個案明顯上升，原因可能是馬頭圍塌樓事件大大提高了公眾對僭建物問題的了解及關注。因資源所限，屋宇署須為其工作訂下優次，以期最有效地運用現有資源。過往，久未獲遵從清拆令的個案大量積壓，由於跟進工作不足，削弱了屋宇署執法行動的阻嚇性。因此，屋宇署決定增撥人手以優先清理這些積壓個案。在這情況下，處理舉報時一些不太急切的步驟，便會有較長的執行時限。不過，公眾安全為屋宇署的首要考慮，所以在接獲舉報後進行巡查及將個案分類的時限並不會改變，務求可及早識別和跟進須急切處理的個案，不會延誤。此後，負責處理整幢樓宇所有安全問題的屋宇統籌主任，可在大致所需的指標時限內，略為彈性地決定何時發出勸諭信或清拆令等。

D. 透過大規模行動進行的工作

57. 委員會問及大規模行動1至大規模行動5及大規模行動7至大規模行動10出現重大延誤的情況，以及屋宇署將會採取甚麼措施以加快完成有關行動。**屋宇署署長**在公開聆訊席上答覆時解釋，並在其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中補充：

— 導致針對天台、平台、天井及後巷僭建物的大規模行動(即大規模行動1至大規模行動5)延誤完成的原因包括：

業主／佔用人的不合作態度

(a) 本質上，天台、平台、天井及後巷僭建物一般須經個人擁有的單位進入，而這些單位只供業主／佔用人使用，亦通常作居住用途。屋宇署人員及顧問公司的職員在進入於天台、平台、天井及後

巷有僭建物的處所，以及在執法或迫令佔用人遷出時，經常遇到強烈反抗及敵視。因此，他們須花上時間及精力與業主／佔用人進行談判和作出輔導。只有在所有其他方法不果時，最後才會向法庭申請入屋手令或封閉令。由於《建築物條例》(第123章)禁止當局在上訴獲得處理、被撤回或放棄前執法(緊急情況除外)，如受屈業主／佔用人就屋宇署的行動向相關的法定審裁處提出上訴，有關行動完成的時間將進一步延誤；

屋宇署及顧問公司的人事變動

(b) 自2010年起，屋宇署大量非公務員合約職位已轉為公務員編制。與此同時，近年建築行業興旺，導致屋宇署委聘的顧問公司經常出現人手流動的問題。屋宇署和顧問公司的人事變動在某程度上對大規模行動的進度造成影響；及

對人手需求的估計過於樂觀

(c) 屋宇署原先在估計大規模行動的完成日期時，並沒有有關的執行經驗，即處理迫令佔用人遷出的個案(例如天台、平台、天井及後巷僭建物、劏房單位內的違例建築工程)所遇到的困難，以及為處理不可預見的樓宇安全事故而須調撥的人手。事後看來，有關估計過於樂觀；及

— 屋宇署近年已採取一系列措施，以優化監察顧問公司表現的各項方法、可管理性、內部工具、指引及分工[8]，隨着人手已趨穩定，以及有實際的執行經驗，屋宇署檢討了大規模行動的推行計劃，並修訂行動的估計完成日期，詳情如下：

[8] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第4.17(a)段。

大規模行動	目標樓宇數目	目標樓宇的主要違規之處	尚未完成行動的目標樓宇數目 (截至2015年4月底)	經修訂的估計完成日期
1	101	天台、平台、天井及後巷僭建物	60(59%)	2015年12月
2	300	天台、平台、天井及後巷僭建物	104(35%)	2016年4月
3	782	天台、平台、天井及後巷僭建物	622(80%)	2016年12月
4	354	天台、平台、天井及後巷僭建物	305(86%)	2017年4月
5	600	天台、平台、天井及後巷僭建物	600(100%)	2017年3月
6	270	天台、平台、天井及後巷僭建物及劏房單位內的違例建築工程	270(100%)	2016年9月
7	116	住用及綜合用途樓宇內的劏房單位	47(41%)	2016年3月
8	338	住用及綜合用途樓宇內的劏房單位	200(59%)	2017年3月
9	30	工業樓宇內的劏房單位	7(23%)	2016年12月
10	30	工業樓宇內的劏房單位	2(7%)	2016年6月

58. 據審計署署長報告書表四、第4.11及4.12(a)段所載，屋宇署在有關顧問公司提交視察命令履行情況報告前，已就顧問合約A發放最後款項，原因是屋宇署在考慮顧問公司所作承諾、進入樓宇視察所遇到的困難，以及其答應對有關目標樓宇進行命令履行情況視察後，認為顧問合約A所訂服務已圓滿完成。委員會詢問：

— 只憑顧問公司答應完成工作便發放款項，是否屋宇署的慣常做法；

— 屋宇署在工作完成(即屋宇署發出完工證明書)前便向顧問公司付款的次數；及

— 屋宇署將會採取甚麼措施，管控在工作完成前向顧問公司發放最後款項的情況。

59. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中表示，屋宇署的標準顧問合約內的"收費附表(Schedule of Fees)"第3(A)條(載於***附錄11***)及"顧問工作概要(Brief)"第5.3.21及8.2條(載於***附錄12***)訂明，收費餘額是於"在協議圓滿完成並在收到發票後，以及署長代表將所有目標樓宇從名單剔除後(on receipt of invoice after the satisfactory completion of the agreement and all target buildings being delisted by the Director's Representative)"才支付，而屋宇署在發出完工證明書以證明顧問公司已根據有關協議圓滿完成所有工作後，才會發放最後款項。就顧問合約A及顧問合約C，屋宇署承認，基於特殊情況，在合約工作及手續完成前已核准發放最後款項的安排並不理想。在審計署署長報告書第4.7段提及的3項大規模行動中，所涉的26份顧問合約只有兩份已經完成。至於餘下的顧問合約，由於屋宇署尚未發出完工證明書，最後款項尚未發放。作為額外保障，屋宇署已公布新的會計規定，訂明凡要求屋宇署會計組向顧問公司發放最後款項，均須在有關要求上註明相關完工證明書的日期。

60. 委員會關注到，審計署署長報告書個案一第8(b)段及審計署署長報告書第4.12(a)段顯示，屋宇署曾發生檔案被誤放的事件，導致署方延遲採取跟進行動。委員會詢問屋宇署如何處理這個問題。

61. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中表示，屋宇署十分重視良好的檔案管理工作。為確保檔案獲妥善處理和存放，署方增設了以下措施：

— 除了目前以條碼系統追蹤檔案在署內不同組別間的去向之外，屋宇署正試用射頻識別技術，自動識別和追蹤檔案；及

— 定期傳閱內部便箋，提醒屋宇署全體人員妥善處理檔案。

62. 據審計署署長報告書第4.24段所述，屋宇署並沒有公布在以劏房單位為目標的大規模行動中，所發現的劏房單位實際數目及百分率。據審計署署長報告書第4.26段所述，鑒於公眾關注劏房單位的樓宇及消防安全，審計署認為，屋宇署有需要在其網站公布，在以劏房單位為目標的大規模行動中所涵蓋的單位總數，以及當中發現的劏房單位實際數目及百分率。委員會詢問，屋宇署會否考慮在其網站公布有關資料，以及公布在大規模行動中發現劏房單位的地點。

63. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中表示，劏房單位不一定涉及違例建築工程或備受公眾關注的分租予多名租客的情況。相關的大規模行動的目標是處理普遍與劏房單位相關的違例建築工程。屋宇署會考慮在其網站公布針對劏房單位的大規模行動的相關統計數字。

64. 委員會詢問屋宇署有否收到任何投訴，指該署所委聘的顧問公司在某目標樓宇內辨識僭建物後，向同一樓宇的業主推銷其專業服務。**屋宇署署長**在其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中答覆時確認，屋宇署並無收到任何此類投訴。

E. 清拆令的跟進行動

65. 一如審計署署長報告書第5.15段所顯示，截至2014年12月，屋宇署並未就2010年至2014年發出的清拆令，訂定妥善處理所有清拆令的目標日期。就於2010年至2014年發出的清拆令，委員會要求屋宇署提供處理該等清拆令的目標日期及各有關百分率。

66. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中表示，在2014年3月，屋宇署就過往發出並須於2015年3月31日前處理的清拆令訂出下列目標百分率：

清拆令發出的年份	須於2015年3月31日前處理的命令所佔百分率
2007年或以前	100%
2008	80%
2009	75%
2010	55%
2011	40%
2012	35%
2013	20%

截至2015年3月31日，有關處理在2010年至2013年發出的清拆令的目標已達[9]。該署現正就2010年至2014年發出的清拆令，擬定須於2016年3月31日前處理的目標百分率。

67. 委員會從審計署署長報告書第5.17、5.20(f)及5.21段知悉，有7 227份未獲遵從的清拆令涉及結構問題或較嚴重消防安全問題的僭建物，而政府當局同意審計署的建議，採取行動進行安全巡查並迅速採取行動。在審計署署長報告書第5.39段，發展局局長及屋宇署署長同意，屋宇署會優先為涉及結構問題或較嚴重消防安全問題的僭建物進行代辦工程。委員會詢問，屋宇署所採取行動的最新進展為何，並問及屋宇署處理這些僭建物的計劃詳情。

68. **屋宇署署長**在其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中表示，截至2015年3月，涉及結構問題或較嚴重消防安全問題的僭建物而未遵從的清拆令數目減少至6 835張，當中1 782張涉及結構問題，4 971張涉及消防安全問題，以及82張兩者皆是。確定業主履行法定命令的巡查工作正盡快展開，以進一步評估1 864宗涉及結構問題的僭建物個案的安全情況。如有需要，亦會提出檢控及／或安排代辦工程。屋宇署已透過其進度監察委員會，加緊監察涉及結構問題或較嚴重消防安全問題的僭建物而尚未遵從的清拆令。

[9] 有關詳情，請參閱***附錄13***及屋宇署網站。

69. 委員會從審計署署長報告書第5.23段知悉，在2010年至2014年，有8 370名業主因不遵從清拆令而被裁定罪名成立，其刑罰包括罰款，而金額由無罰款至10萬元不等。委員會詢問：

— 曾否／會否向一名於定罪後仍未清拆僭建物的業主發出超過一張傳票；及

— 在持續未能符合清拆令的期間按日計算罰款額的個案數目，以及判處一次性罰款的個案數目。

70. **屋宇署署長**在其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中表示，於2010年至2014年，在清拆令不獲遵從的8 370宗定罪個案中：

— 273宗曾遭檢控超過一次；及

— 3 842宗被判處一次性罰款，餘下的4 528宗個案則額外判處按違規期間每日計算的罰款。

71. 委員會詢問，當局就涉及一位前政務司司長的僭建物個案提出檢控的依據為何。**屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中回覆時表示：

— 《〈屋宇署手冊〉指引5.8：有關迅速和嚴厲地採取行動的檢控政策》(即審計署署長報告書第5.25段提及的指引)訂明提出檢控的門檻，即須符合當中9項條件中任何一項；以及《有關就不遵從法定命令優先提出檢控的指引》(載於***附錄14***)列出在決定優先提出檢控時須考慮的情況。這兩份文件皆不適用於上述個案，而該個案並不涉及不獲遵從的法定命令；及

— 對於僭建物，屋宇署的執法政策及立場一向都是要求業主盡快糾正違規之處。除非有資料顯示根據《建築物條例》(第123章)註冊的人士懷疑曾參與搭建僭建物或明知而向屋宇署提交虛假陳述文件等，否則屋宇署一般不會因有人違反該條例而展開刑事調查工作。

72. 審計署署長報告書第5.30段述明，發展局於2010年10月告知立法會，由於社會上有意見認為，政府應採取更強硬立場對付不遵從清拆令的業主，以收更大的阻嚇作用，因此為保障公眾安全，屋宇署會更迅速地提出更多檢控，藉以制裁未有適當遵從法定命令(包括清拆令)的業主。不過，審計署署長報告書第5.16、5.27及5.29段顯示，截至2014年10月，在68 134份未獲遵從的清拆令當中，只有9 608宗(14%)被轉介至屋宇署法律事務組，向不遵從清拆令的業主採取檢控行動。至於餘下的58 526宗(86%)個案，屋宇署並無資料顯示有多少宗符合9項優先檢控準則中的一項或以上[10]。就此，審計署審查兩宗個案後發現，截至2015年2月，雖然相關僭建物符合9項檢控準則中的3項或以上，但屋宇署並無向不遵從清拆令的業主發出傳票。此外，在2010年至2014年，屋宇署每年只發出約2 400張傳票。按此速度，屋宇署需要一段長時間才能處理所有未獲遵從的清拆令。

73. 基於上述背景，委員會詢問：

— 為何屋宇署只轉介14%未獲遵從的清拆令至其法律事務組，向不遵從清拆令的業主採取檢控行動；

— 為何不就符合屋宇署檢控準則的個案採取檢控行動；及

— 會否考慮就所發現的"須優先取締"僭建物採用定額罰款制度，以具效率的方式處理所有未獲遵從的清拆令，並發揮更大的阻嚇作用。

74. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中表示：

— 屋宇署法律事務組負責向不遵從清拆令的業主採取檢控行動。由2010年起，該組已減少非公務員合約僱員人數，並有人手短缺情況；

[10] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第5.25及5.26段。

— 由2014年4月開始，該組的人手情況已趨穩定。屋宇署有信心可達致於2015年就至少3 000宗個案採取檢控行動的目標；

— 屋宇署有關就不遵從清拆令的僭建物個案優先提出檢控的指引，列出在決定優先提出檢控時須考慮的情況。屋宇署人員雖然並無時間檢討68 134份未獲遵從的清拆命令的每一份，以及考慮會否就每宗個案採取檢控行動，但該署人員在處理應該採取檢控行動的個案時，會參考這些指引；

— 由於僭建物的位置、大小、種類等均有所不同，若針對僭建物引入定額罰款制度，須予仔細考慮。相關考慮因素包括但不限於：

(a) 定額罰款制度一般用於打擊輕微罪行(如亂拋垃圾、違例吸煙)，此外，在向違例者提出任何檢控前，必須先安排向他們發出定額罰款通知書。這或會局限了屋宇署現時對僭建物進行執法的選項，特別是就對公眾安全構成即時風險的個案而言；及

(b) 業主因保留某些僭建物而得到的經濟價值及拆除僭建物的費用，將視乎僭建物的位置、大小、種類等而有不同。對所有僭建物訂定具足夠阻嚇作用的定額罰款水平實有困難；及

— 強制驗窗計劃自2012年6月起推行定額罰款制度。在累積更多經驗後，屋宇署會檢討該制度的成效，並考慮應否將其擴大至其他執法範疇，包括僭建物。

75. 委員會從審計署署長報告書第5.35段知悉，應進行代辦工程的兩個特殊情況是"經廣泛報道的個案"及"高度政治化的個案"。委員會詢問在這些情況下進行代辦工程時，屋宇署如何可確保公平。

76. **屋宇署署長**在其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中表示，基於所涉的資源及工作量，屋宇署只會在非常特殊情況下才會罕有地就不遵從清拆令的個案進行代辦工程。"經廣泛報道"及"高度政治化"的個案，是指一些可能構成即時威脅以致影響大量業主／住戶的利益及福祉的個案，而且在情況變得複雜前這些業主／住戶不大可能就進行糾正工程達成共識。這些個案均會由屋宇署的首長級人員親自處理，而他們須確定根據本署相關指引，屋宇署應為這些個案安排代辦糾正工程。

77. 一如審計署署長報告書第5.27段及第5.35至5.37段所顯示，屋宇署人員在執行職務時並無依從屋宇署的部分指引。委員會詢問，當局會否因應不斷轉變的情況，考慮更新屋宇署的指引，以便該署的人員執行職務。

78. **屋宇署署長**在其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中表示，屋宇署不時按需要檢討部門所有行動指引。鑒於審計署署長報告書的各項建議，屋宇署會在2015年年底前檢討相關指引，並按需要作出修訂。

79. 審計署署長報告書第5.41段述明，在2009年至2013年期間完成的174宗代辦工程個案，涉及的費用總額為1,477萬元。截至2014年10月，屋宇署仍未就99宗個案(174宗個案的57%)討回所涉及的894萬元(1,477萬元的61%)。委員會詢問逾期款項總額的最新數字、涉及的個案數目，以及屋宇署為討回這些逾期款項而採取的行動。

80. **屋宇署署長**在其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中表示，截至2015年5月底，在2009年至2013年間完成的代辦工程所涉的逾期款項合共832萬元，涉及90宗個案。屋宇署追討這些逾期款項的行動流程載於《樓宇部手冊》第IV部第5條第3號指引附錄A(載於***附錄15***)。由屋宇署署長擔任主席及有其他屋宇署高級人員出席的追討費用監察委員會，每半年召開會議，密切監察追討費用所有主要行動的進展。類似的追討費用監察會議每季亦會在有關的組別召開。

F. 支援執法行動的資訊系統

81. 據審計署署長報告書第6.7段所述，屋宇署的樓宇狀況資訊系統沒有輸入或未能提供一些重要資料，當中包括：在大規模行動中，對每幢目標樓宇在不同階段所採取行動的日期；在大規模行動中，就每幢樓宇所發出的清拆令數目和所發現的"須優先取締"僭建物數目的管理報告；以及大部分清拆令轉介土地註冊處註冊的日期。

82. 委員會詢問，屋宇署將如何改善樓宇狀況資訊系統。**屋宇署署長**在其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中回覆時表示，經考慮審計署的建議，樓宇狀況資訊系統正在進行更新，並包括提升以下功能：

— 記錄各項大規模行動的指標日期，以及編製管理報告以供監察大規模行動的進度，當中包含每幢目標樓宇的資料；

— 編製特定的管理報告，顯示每次大規模行動向個別目標樓宇發出清拆令及所發現"須優先取締"僭建物的數目；及

— 與土地註冊處探討，可否向屋宇署提供有關清拆令註冊事宜的電腦數據，以便有關數據可自動上載到樓宇狀況資訊系統。

G. 未來路向

83. 委員會從審計署署長報告書第7.9段知悉，屋宇署在2012年及2013年共發出了4 620張傳票，涉及5 439個僭建物，但在這5 439個僭建物中，只清拆了3 047個(56%)。委員會詢問屋宇署就餘下個案所採取的跟進行動。

84. **屋宇署署長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中表示，收到法庭傳票的業主如仍未清拆其僭建物，法庭可因違規情況持續而按日計另判罰款。屋宇署亦可考

慮再次檢控該等業主；若僭建物構成即時危險或公眾滋擾等，屋宇署可安排拆卸或按需要向法庭申請封閉令。

85. 審計署署長報告書第7.13(a)段提到，屋宇署會向業主提供資助以清拆僭建物。委員會詢問屋宇署提供何種資助，以及會否考慮向長者業主提供其他形式的資助(例如逆按揭)，以清拆僭建物。

86. **屋宇署署長**在其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中表示：

— 屋宇署及其伙伴機構推行多項財政支援計劃，以協助業主進行維修及保養工程，包括清拆僭建物。這些計劃包括：

(a) 由市區重建局及香港房屋協會[11]共同推行的樓宇維修綜合支援計劃，為有需要的業主提供一站式服務，包括資助(以補助金及貸款的方式)籌組業主立案法團和進行公用地方及個別單位的維修工程，以及提供技術支援；

(b) 由香港房屋協會推行的長者維修自住物業津貼計劃，為有需要的自住物業長者業主提供資助，每名最多可獲4萬元，以便長者維修居所，改善樓宇安全；及

(c) 由屋宇署推行的樓宇安全貸款計劃為需要資助的私人樓宇業主提供貸款，以進行維修保養工程，修復或改善其樓宇及／或私人斜坡的安全狀況。每個單位可獲批貸款額上限為100萬元。及

— 屋宇署認為上述計劃目前足以應付業主在清拆僭建物方面的需要。

[11] 由2015年7月1日開始，市區重建局擴展服務，即接收和處理全港所有樓宇維修綜合支援計劃的新申請。

87. 委員會從審計署署長報告書第7.13(b)段知悉，屋宇署已為強制驗窗計劃推出定額罰款制度，向不遵從法定驗窗通知的業主發出罰款通知書。委員會詢問2011年至2014年逾期罰款金額的數字為何，以及屋宇署為討回這筆逾期款項而採取的行動。

88. **屋宇署署長**在公開聆訊席上表示，並在其2015年6月15日的函件(載於附錄7)中提供進一步資料，自強制驗窗計劃在2012年6月全面實施後，至今共發出了442張定額罰款通知書。截至2015年4月底，當中107張定額罰款通知書的罰款逾期尚未繳清，涉及金額共160,500元。如沒有就責任提出爭議的大廈業主未能在指定限期內繳清定額罰款，屋宇署可申請法庭命令，着令業主付清逾期金額，而不遵從法庭命令者可處監禁。

89. 因應委員會的要求，**屋宇署署長**提供一覽表，綜述屋宇署為回應審計署署長報告書和委員會在公開聆訊席上的提問而已經／將會採取的改善措施(載於***附錄16***)。

90. 委員會關注到，儘管屋宇署已獲分配額外撥款，以應付僭建物問題引致其日益增加的工作量，但自2011年起，屋宇署處理僭建物問題的表現反而每況愈下。因此，委員會詢問發展局會否修訂僭建物政策，並為屋宇署訂定切實可行的目標，以兼具效率與成效的方式處理僭建物問題。

91. **發展局局長**在公開聆訊席上及其2015年6月15日的函件(載於***附錄17***)中解釋：

— 所有僭建物均屬違法。要杜絕所有僭建物，單憑屋宇署的執法行動並不足夠，還需要所有業主守法，自願清除已存在的僭建物，以及不進行違例建築工程。從樓宇安全的角度，所有僭建物對公眾均會構成即時或潛在風險，應予以清除。然而，由於僭建物數量龐大，而一些業主又罔顧其應盡的守法責任，要清除所有僭建物或為此訂下確切的時間表，並不可行；

— 執法須有緩急先後，而政府當局一貫的執法政策是以風險為本：凡屬"須優先取締"類別的僭建物，包括對生命或財產構成明顯或即時危險的僭建物或新建的僭建物，屋宇署會採取執法行動。至於不屬"須優先取締"類別的僭建物，屋宇署可發出警告通知，並將未獲遵從的警告通知送交土地註冊處註冊；或發出勸諭信，但暫時不作進一步執法行動。對於這兩類僭建物的涵蓋範圍，當局會因應不斷轉變的需要及視乎社會關注，不時作出檢討。屋宇署的目標是透過擴大"須優先取締"僭建物類別的涵蓋範圍，逐步收緊相關規管制度；

— 政府當局採取多管齊下的策略打擊僭建物，包括立法、執法、向業主提供支援，以及宣傳和公眾教育。隨着政府當局將更多僭建物納入"須優先取締"類別以逐步收緊規管制度，屋宇署會擴大其執法工作範圍，同時政府當局亦期望，當業主所擁有的僭建物隨"須優先取締"類別的範圍擴大而被納入"須優先取締"類別時，業主會自願在屋宇署採取執法或檢控行動前拆除其僭建物；及

— 政府當局多年來一直因應不斷轉變的需要及視乎社會關注進行檢討，並透過擴大"須優先取締"僭建物範圍逐步收緊有關規管制度。此外，鑒於及為應付大量有待發出法定命令要求業主更正或按需要提出檢控的積壓個案，屋宇署亦調整了"須優先取締"類別中不同僭建物種類的行動優次。舉例而言，在2014年，屋宇署將針對清除天台、平台、天井及後巷僭建物的大規模行動的目標樓宇數目由600幢調低至200幢，以騰出人手跟進尚未獲遵從的清拆令。政府當局會繼續這個不時檢討執法政策的做法，對於任何有助提升其執法政策的成效及效率而又切實可行的建議，當局表示歡迎，並會加以考慮。

H. 結論及建議

整體意見

92. 委員會：

— 察悉下述情況：政府當局自1975年起推行政策，就若干類別的違例建築物[12]("僭建物")(稱為"'須優先取締'僭建物")採取執法行動，其餘僭建物(稱為"不屬於'須優先取締'類別的僭建物")則會延後處理。然而，政府當局在推行此項新政策當時並沒有採取行動，確定"須優先取締"僭建物的總數，亦沒有採取有效措施，處理在1970年代興建的樓宇內的僭建物，尤其是因樓宇結構限制而無法輕易糾正或拆除的僭建物。因此，自1975年起累積了大量僭建物；

— 對下述情況深表關注及失望：當局在2011年4月將7種"須優先取締"僭建物[13]的範圍擴大至涵蓋所有位於樓宇天台、平台、天井及後巷的僭建物，即使這些僭建物未必有嚴重風險或對環境造成滋擾(稱為"天台、平台、天井及後巷僭建物")。發展局作為負責制訂僭建物政策的政策局，未有仔細考慮當中涉及的複雜問題，以及屋宇署的人力資源能否應付由此產生的工作量。此外，發展局沒有向屋宇署提供充足的資源，以處理因2011年4月有關僭建物政策的此項改變而數目日增的"須優先取締"僭建物。此項政策改變大大加劇了"須優先取締"僭建物大量累積的問題；

---

[12] 根據審計署署長報告書第2.3段，按照1988年推行的僭建物政策，"須優先取締"僭建物主要包括對生命財產明顯構成威脅或迫切危險的僭建物，以及新建的僭建物。

[13] 根據審計署署長報告書第2.3及2.4段，在2011年4月政策改變之前，7種"須優先取締"僭建物為：(a)對生命財產明顯構成威脅或迫切危險的僭建物；(b)新建的僭建物，不論有關樓宇的落成日期；(c)位於樓宇內外、天台及平台、天井及後巷並構成嚴重風險或對環境造成嚴重滋擾的僭建物；(d)個別大型僭建物；(e)個別樓宇內外滿布的僭建物；(f)大規模行動或維修計劃所涉及的個別或一組目標樓宇的僭建物；及(g)在採用環保設計並獲批准豁免計入建築樓面面積的樓宇部分的違例改建或違例工程。

— 知悉下述情況：由2001-2002年度至2014-2015年度，政府當局向屋宇署提供29億3,000萬元的額外撥款，用以就僭建物採取執法行動及實施加強樓宇安全的措施，而市民和其他政府部門就僭建物的舉報數字[14]("僭建物的舉報")自2011年起持續上升，由平均每年23 947宗(2001年至2010年)上升至平均每年42 124宗(2011年至2014年)(增幅為76%)。然而，已清拆的僭建物數目則由2011年起開始下跌，由平均每年40 526個(2001年至2010年)下跌至平均每年17 325個(2011年至2014年)(減幅為57%)；

— 對下述情況深表關注及失望：屋宇署在解決僭建物問題方面既欠效率，亦缺成效，表現不符理想，由此反映出，儘管屋宇署獲提供額外撥款，以應付在僭建物問題上日益增加的工作量，但此筆額外撥款未能用得其所；

— 認為屋宇署雖然已獲提供額外撥款，但其資源仍然不足，並促請發展局考慮以下方案：

(a) 盡快向屋宇署提供充足的資源，讓屋宇署以兼具效率與成效的方式實施僭建物政策；或

(b) 盡快就僭建物政策(尤其是2011年4月的政策改變[15])進行檢討，透過為屋宇署訂定切實可行的目標來解決僭建物問題，

以及向立法會發展事務委員會匯報此等事宜的進展和結果；

— 對下述情況深表關注及失望：由於2011年4月的政策改變，以致屋宇署需要一段長時間才能跟進未獲遵從的清拆令，而此情況可能會被視為對那些已遵從清拆

[14] 屋宇署主要經市民及傳媒的舉報和其他政府部門的轉介找出僭建物。

[15] 由2011年4月起，7種"須優先取締"僭建物的範圍擴大至涵蓋所有位於樓宇天台、平台、天井及後巷的僭建物，即使這些僭建物未必有嚴重風險或對環境造成滋擾。

令拆除僭建物的單位業主不公平，因為大部分不遵從命令的業主沒有拆除僭建物而又無須受到處分；

— 對下述情況深表關注及失望：屋宇署每年發出的傳票為數甚少[16]，而屋宇署亦需要一段長時間才對僭建物擁有人採取執法行動，因此大大減低屋宇署的執法行動(包括檢控工作)所發揮的阻嚇作用，導致大量僭建物仍未清拆，以及違例招牌檢核計劃[17]和家居小型工程檢核計劃[18]的申請率偏低；

— 對下述情況深表關注及失望：截至2015年6月，發展局仍未向屋宇署提供足夠撥款，亦沒有修訂或檢討僭建物政策，以應對屋宇署在解決僭建物問題方面所面對的以下挑戰：

(a) 在2001年至2014年期間，關於僭建物的舉報數字自2011年起持續上升，由平均每年23 947宗(2001年至2010年)上升至平均每年42 124宗(2011年至2014年)(增幅為76%)，但僭建物清拆數目由2011年起開始下跌，由平均每年40 526個(2001年至2010年)下跌至平均每年17 325個(2011年至2014年)(減幅為57%)；

(b) 截至2014年10月，共有68 134份未獲遵從的清拆令，當中14 514份(21%)已發出6年以上至10年但仍未獲遵從；753份(1%)更已發出10年以上至30年；

(c) 截至2014年10月，在4 522宗舉報個案中，屋宇署視察相關的僭建物6個月以上至5年後，仍未發出清拆令；

[16] 屋宇署在2012及2013年共發出了4 620張傳票，涉及5 439個僭建物。

[17] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第2.15及2.21段。

[18] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第2.15、2.30及2.32段。

(d) 截至2014年10月，屋宇署仍未就21 956宗涉及天台、平台、天井及後巷僭建物的舉報採取行動，亦未就25 887份涉及此類僭建物的警告通知發出清拆令；

(e) 屋宇署在2012年及2013年只發出合共4 620張傳票，涉及5 439個僭建物。然而，截至2014年10月，已清拆的僭建物只有3 047個(5 439個僭建物的56%)；

(f) 在屋宇署於2011年進行的清點行動中，合共發現229萬個懷疑僭建物，但屋宇署既沒有要求顧問公司嘗試將這些僭建物區分為"須優先取締"僭建物及不屬於"須優先取締"類別的僭建物，亦沒有採取跟進行動，根據此次清點行動的結果確定未獲發出清拆令的現存"須優先取締"僭建物數目；及

(g) 就以天台、平台、天井及後巷僭建物為目標的大規模行動[19]及以分間樓宇單位("劏房單位")為目標的大規模行動[20]而言，兩者的完成時間均出現重大延誤；

— 知悉下述情況：發展局及屋宇署表示，在土地註冊處把警告通知和僭建物的資料註冊，可讓物業準買家在土地註冊處進行查冊時，得知有關處所是否有僭建物，從而加強為物業準買家提供的消費者保障；

— 對下述情況深表關注及失望：屋宇署需時甚久才在土地註冊處註冊警告通知和清拆令[21]，以致削弱了上述為物業準買家提供的保障；

[19] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第4.5及4.6段。

[20] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第4.27及4.28段。

[21] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第3.16、3.17及5.10段。

— 對下述情況表示極度關注及失望：鑒於已發出6年以上但未獲遵從的清拆令有15 267份(佔合共68 134份未獲遵從清拆令的22%)，加上屋宇署已就對不遵從清拆令的僭建物個案採取優先檢控行動發出指引，但儘管如此，屋宇署對一些經廣泛報道並涉及知名政界人士的僭建物個案採取相對迅速的執法行動，而這些個案並不符合須優先採取檢控行動的3項準則[22]，此舉實有對這些擁有人不公平之嫌；

— 對下述情況深表關注：屋宇署人員在履行職務時沒有遵從屋宇署的部分指引[23]，例如就對未獲遵從的法定命令採取優先檢控行動所發出的指引，以及對未獲遵從的法定命令進行代辦工程所發出的指引(原文只備英文本)，但屋宇署沒有提供任何理由，亦未修訂任何可能被視為不再適用的指引；

— 對下述情況表示極度關注，並認為不可接受：屋宇署作為負責實施僭建物政策的部門，未能以兼具效率與成效的方式解決僭建物的問題；這點由以下情況可見一斑：

有關僭建物的政府政策的實施情況

(a) 儘管由2001-2002年度至2014-2015年度，政府當局向屋宇署提供29億3,000萬元的額外撥款，主要用以聘請額外人員及聘用顧問公司就僭建物採取執法行動，並實施加強樓宇安全的措施，但僭建物清拆數目卻由2011年起開始下跌，由平均每年40 526個(2001年至2010年)下跌至平均每年17 325個(2011年至2014年)；

(b) 2011年6月，屋宇署在回覆一位立法會議員的質詢時表示，2011年的清點行動令屋宇署得以建立完備的資料庫，讓屋宇署對排列其執法行動的先後次序及進行大規模行動作出適當安排。然而，此項估計總費用為2,740萬元的行動並沒有把229萬

[22] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第5.25及5.26段。

[23] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第5.27、5.35至5.37段。

個懷疑僭建物區分為"須優先取締"僭建物及不屬於"須優先取締"類別的僭建物，亦未能找出全部有僭建物的樓宇，以致屋宇署難以排列執法行動的先後次序，並就清拆"須優先取締"僭建物訂定目標；

(c) 屋宇署無法就僭建物執法行動所涉及的人手或開支提供分項數字或估計數字，亦無法按"須優先取締"僭建物及不屬於"須優先取締"類別的僭建物的分類，列出每年清拆僭建物的分項數字，令屋宇署難以評估處理全部"須優先取締"僭建物所需的人手及其他資源，亦使立法會和市民難以監察屋宇署在解決僭建物問題方面的工作成效；

(d) 屋宇署曾於2001年訂定在5至7年內清拆15萬至30萬個僭建物的目標。然而，屋宇署自2011年起便再沒有訂定此類目標；

(e) 屋宇署估計有86 400個懷疑違例招牌可根據違例招牌檢核計劃進行檢核。然而，自該計劃在2013年9月起實施後至2015年1月，屋宇署只接獲190份申請，當中只有35個招牌在此計劃下通過檢核[24]；

(f) 雖然屋宇署在2001年至2014年期間已清拆5 700幢單梯樓宇內合共約13 000個非法天台搭建物，但截至2015年1月，尚有33幢單梯樓宇的非法天台搭建物仍未清拆，對這些樓宇的佔用人構成嚴重火警危險；

(g) 根據屬自行規管的小型工程監管制度，樓宇業主須聘請訂明註冊承建商進行指定小型工程。在2011年至2013年期間完成實地審查的2 342宗個案中，屋宇署發現共有34宗在進行小型工程時違反《建築物條例》(第123章)所訂的規定。然而，屋宇署沒有向有關的訂明建築專業人士及訂明註冊承建商發出警告信，或對他們採取任何檢控行

[24] 根據審計署署長報告書註8，關於餘下的155份申請，截至2015年1月，98份申請的檢核工作仍在進行中，55份申請被拒，兩份申請則被撤回。

動。在2014年審查的774宗個案中，屋宇署發現共有100宗(13%)涉及違規情況，而屋宇署只向有關方面發出13封警告信，並把4宗個案轉交屋宇署的法律事務組採取檢控行動；

(h) 屋宇署表示，在2011年清點行動發現的187萬項家居小型工程中，約96%(或1 795 200項)可根據家居小型工程檢核計劃進行檢核。屋宇署的目標是在2011年至2014年期間合共檢核1 300項家居小型工程。然而，自家居小型工程檢核計劃在2010年12月實施後至2014年12月，屋宇署只接獲83份相關申請，其中29份申請所涉及的76項(1 300項的6%)家居小型工程已在該計劃下通過檢核；

處理僭建物的舉報

(i) 在2004年至2014年期間，發出清拆令的數目自2011年起持續下跌，由平均每年31 595份(2004年至2010年)下跌至平均每年13 140份(2011年至2014年)(減幅為58%)，而發出勸諭信的數目亦自2011年起一直下降，由平均每年7 244封(2004年至2010年)下降至平均每年3 753封(2011年至2014年)(減幅為48%)；

(j) 截至2014年10月，在4 522宗舉報個案中，屋宇署雖已視察相關的僭建物6個月以上至5年，但仍未發出清拆令[25]；

(k) 截至2014年10月，在2011年4月至2014年10月期間接獲的25 313宗有關天台、平台、天井及後巷僭建物的舉報中，只有3 357宗(13%)已獲處理[26]。截至2014年10月，在餘下的21 956宗舉報中，有17 862宗(81%)在接獲舉報後10個月至3.5年，屋宇署仍未採取執法行動；

[25] 根據審計署署長報告書第3.4段，在2014年5月之前，屋宇署人員在進行視察後，應在105天內就已確認為"須優先取締"的僭建物(天台、平台、天井及後巷的僭建物除外)發出清拆令(由2014年5月起延長至180天)。

[26] 關於屋宇署就天台、平台、天井及後巷僭建物採取的行動和屋宇署訂定的目標，請參閱審計署署長報告書第3.11段。

(l) 截至2014年10月，有147份已發出4個月至9年但仍未獲遵從的警告通知尚未轉介土地註冊處註冊[27]。此外，截至2014年10月，有985份由土地註冊處轉介回屋宇署的未獲遵從警告通知(例如通知上的資料有誤)，尚未重新提交土地註冊處註冊；

透過大規模行動進行的工作

(m) 在2010年至2014年期間，屋宇署就天台、平台、天井及後巷僭建物進行了6次大規模行動，涵蓋合共2 337幢目標樓宇，所需費用為3,560萬元。儘管在該6次大規模行動中，4次行動的目標完成日期定於2011年7月至2014年1月期內，但截至2014年10月，在該4次大規模行動當中，兩次行動所涵蓋的目標樓宇只有不足半數已完成行動，餘下兩次大規模行動涵蓋的全部目標樓宇均未完成行動[28]；

(n) 儘管在屋宇署以1,240萬元就劏房單位進行7次涵蓋合共1 092幢目標樓宇的大規模行動當中，有4次行動的目標完成日期定於2012年1月至2014年6月期內，但截至2014年10月，在該4次大規模行動(全部由屋宇署內部人員負責)每次涵蓋的樓宇當中，只有少於半數的樓宇已完成有關行動[29]；

(o) 儘管顧問公司在完成大規模行動顧問合約的工作方面出現重大延誤，屋宇署只曾向相關的顧問公司發出數封警告信和數份表現欠佳報告[30]；

---

[27] 根據審計署署長報告書第3.17段，未獲遵從的警告通知應由發出日期起計4個月內轉介土地註冊處註冊。

[28] 關於大規模行動1至大規模行動4的詳情，請參閱審計署署長報告書第4.5和4.6段及表三。

[29] 關於大規模行動7至大規模行動10的詳情，請參閱審計署署長報告書第4.27段。

[30] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第4.9段。

(p) 屋宇署在兩份顧問合約的所有工作圓滿完成及獲發出完工證明書前，便已向有關的顧問公司發放最後款項；

(q) 屋宇署沒有公布就劏房單位採取大規模行動所發現的劏房單位實際數目及百分率；

清拆令的跟進行動

(r) 屋宇署並沒有在其電腦系統內備存於土地註冊處註冊的大部分清拆令[31]的紀錄，令屋宇署難以監察清拆令是否已於土地註冊處註冊；

(s) 在2004年至2013年期間，屋宇署合共發出261 907份清拆令，但截至2014年10月，只有2 654份清拆令已在屋宇署的電腦系統內備存紀錄。在該2 654份清拆令當中，80%是在有關清拆令發出後1個月以上至8年才送交土地註冊處註冊[32]；

(t) 屋宇署沒有跟進一些不能或尚未在土地註冊處註冊，並由土地註冊處轉介回屋宇署跟進的清拆令；

(u) 屋宇署曾就處理所有清拆令訂定下列目標：

發出清拆令的年份	**妥善處理所有清拆令的目標日期**
2004年	2008年3月
2005年	2009年3月
2006年	2010年3月
2007年	2011年3月
2008年	2013年3月
2009年	2014年3月

[31] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第5.5至5.7段。

[32] 根據審計署署長報告書第5.3段，發展局在2004年5月告知立法會，當屋宇署向擁有人送達清拆令時，會同時將有關清拆令的副本送交土地註冊處註冊。

然而，截至2014年12月，在2004年至2009年期間每年發出的清拆令當中，有1%至25%未獲處理[33]；

(v) 截至2014年10月，共有68 134份未獲遵從的清拆令，當中：

- 14 514份(21%)已發出6年以上至10年而仍未獲遵從，753份(1%)已發出10年以上至30年而仍未獲遵從；

- 有7 227份(11%)清拆令所涉及的僭建物有結構問題或較嚴重的消防安全問題(屬屋宇署列為最優先處理的類別[34])。尤其值得注意的是，在該7 227份清拆令當中，有1 840份(26%)已發出6年以上仍未獲遵從(當中有73份已發出10年以上仍未獲遵從)，而有3 342份(46%)已發出2年以上至6年但仍未獲遵從；

- 只有9 608份(14%)未獲遵從的清拆令被轉介至屋宇署法律事務組，以向不遵從清拆令的擁有人採取檢控行動。關於餘下的58 526宗(86%)個案，屋宇署並無資料顯示有多少宗符合9項優先檢控準則中的一項或以上[35]；及

- 只曾就98份清拆令(0.1%)發出代辦工程指示[36]。此外，在餘下的68 036份(68 134份減98份)未獲遵從的清拆令當中，有7 216份(11%)被列為可能涉及結構或較高消防安全風險的僭建物。尤其值得注意的是，在這7 216份未獲遵從的清拆令當中，有73份已發出10年以上。此外，屋宇署並無資料顯示有

[33] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第5.14段及表七。

[34] 有關詳情，請參閱審計署署長報告書第3.6及5.17段。

[35] 有關屋宇署9項優先檢控準則的詳情，請參閱審計署署長報告書第5.25段。

[36] 根據審計署署長報告書第5.33段，《建築物條例》(第123章)第24條訂明，如僭建物擁有人沒有在指定期限內遵從清拆令，屋宇署可代該擁有人進行有關工程(代辦工程)，並向他追討有關費用。

多少宗不遵從清拆令的僭建物個案符合屋宇署的代辦工程準則[37]；

(w) 截至2014年10月，在已完成代辦工程但尚未清繳費用的99宗個案當中，屋宇署並未向42宗個案的僭建物擁有人發出繳款通知書[38]，涉及尚未清繳的費用總額為573萬元。截至2014年10月，該42宗個案的代辦工程已完成10個月至4年10個月不等；

(x) 截至2014年10月，在完成代辦工程並已發出繳款通知書的57宗(99宗減42宗)個案當中，已在土地註冊處註冊第33條證明書[39]的個案有38宗(67%)，而沒有在土地註冊處註冊的個案有18宗(32%)[40]。截至2014年10月，在該18宗個案當中，有13宗超過4個月仍未註冊，未能符合屋宇署的4個月時限目標；及

樓宇狀況資訊系統

(y) 屋宇署的樓宇狀況資訊系統沒有輸入或未能提供一些重要資料，當中包括：在大規模行動中，對每幢目標樓宇在不同階段所採取行動的日期；在大規模行動中，就每幢樓宇所發出的清拆令數目和所發現的"須優先取締"僭建物數目的管理報告；以及大部分清拆令轉介土地註冊處註冊的日期；

---

[37] 有關屋宇署代辦工程準則的詳情，請參閱審計署署長報告書第5.35段。

[38] 根據審計署署長報告書第5.42段，屋宇署應在完成代辦工程後6個月內向僭建物擁有人發出繳款通知書。

[39] 第33條證明書是根據《建築物條例》(第123章)第33條發出的證明書。根據《建築物條例》第33條，如物業的真誠購買人在代辦工程完成後，但在第33條證明書註冊前，已取得物業的權益，並把該權益予以註冊，則藉註冊第33條證明書而構成的第一押記對該購買人無效，亦不會使該購買人負上法律責任。請參閱審計署署長報告書第5.44及5.45段。

[40] 根據審計署署長報告書註28，就餘下的一宗個案而言，屋宇署已批准有關僭建物擁有人分期繳付未清繳的帳款，因此沒有向該擁有人發出第33條證明書。

— 知悉以下情況：

(a) 發展局局長承諾檢視有關僭建物的政策，尤其是屋宇署如何排列其僭建物工作的優先次序，以及為屋宇署處理僭建物的工作訂定目標；

(b) 屋宇署署長承諾在現正就屋宇署樓宇狀況資訊系統進行的更新工作中，在該系統加入額外功能，使該系統能夠按"須優先取締"僭建物及不屬於"須優先取締"類別僭建物的分類，提供每年清拆僭建物的分項數字。在完成所需工作後，屋宇署會在其網站及管制人員報告公布有關的分項數字；

(c) 屋宇署已針對違規的註冊專業人士或承建商加強執法工作，例如自2014年以來發出約180封警告信，以及就無法復原的違規小型工程個案提出約40次檢控。此外，屋宇署會考慮按《建築物條例》(第123章)對該等註冊專業人士或承建商展開紀律程序，以及轉介有關個案至相關專業團體作適當跟進；

(d) 屋宇署採取了多項宣傳措施[41]，以提高家居小型工程檢核計劃及違例招牌檢核計劃的申請率；及

(e) 當局在2014年5月以深水埗福榮街某路段為試點，展開大規模行動。若違例招牌尚未根據違例招牌檢核計劃予以檢核，或不符該計劃下的檢核資格，當局即針對有關的違例招牌發出清拆令。就尚未檢核的合資格招牌而言，當局採取互諒互讓的處理方式，仍容許有關招牌的擁有人以檢核有關招牌作為遵從清拆令的其中一種方法。在2015年，有關大規模行動會擴展至不同地區(即中西區、灣仔區、深水埗區、油尖旺區及九龍城區)的5條目標街道；

[41] 有關詳情，請參閱附錄8第21段。

— 促請發展局在推行新措施或改變現行政策時，應仔細考慮對所涉部門帶來的人手及財政影響，並應提供足夠撥款予所涉部門，以期有關部門日後能以兼具效率與成效的方式推行有關政策；及

— 促請屋宇署：

(a) 考慮探討以其他有效方法處理大量長期未獲遵從的清拆令，例如就僭建物採用定額罰款制度，或特赦那些沒有對生命財產明顯構成威脅或迫切危險的僭建物；

(b) 加強就"須優先取締"僭建物採取執法行動，以發揮更大的阻嚇作用；

(c) 確定當局就僭建物採取執法行動所涉及的人手及開支，以評估當局需要多少人手及開支，才能以兼具效率與成效的方式處理"須優先取締"僭建物；

(d) 就處理"須優先取締"僭建物訂定優先次序，以及就每年清拆"須優先取締"僭建物訂定切實可行的目標；

(e) 加快清拆33幢單梯樓宇的非法天台搭建物，以減低該等搭建物對相關樓宇佔用人構成的嚴重火警風險；

(f) 因應不斷轉變的情況更新其指引，以便其員工執行職務；

(g) 確保其員工在執行職務時遵守有關指引；

(h) 加強宣傳措施，以提高家居小型工程檢核計劃及違例招牌檢核計劃的申請率；及

(i) 採取措施確保能適時更新樓宇狀況資訊系統內有關僭建物的重要資料。

具體意見

93. 委員會：

有關僭建物的政府政策的實施情況

— 對以下情況表示極度關注，並認為不可接受：

(a) 雖然市民及其他政府部門舉報僭建物的年度數字由2004年的24 577宗，上升至2014年的41 146宗(增幅為67%)，但期內清拆僭建物的年度數字卻由2004年的41 210個，下跌至2014年的22 866個(減幅為45%)；

(b) 雖然屋宇署在2011年動用2,740萬元進行的清點行動中發現約229萬個懷疑僭建物，但卻沒有確定"須優先取締"僭建物的總數，令人懷疑該行動的成效；

(c) 雖然屋宇署曾於2001年訂定在5至7年內清拆15萬至30萬個僭建物的目標[42]，但該署自2011年起便再沒有訂定類似的目標；

(d) 屋宇署沒有按"須優先取締"僭建物及不屬於"須優先取締"類別的僭建物的分類，公布每年清拆的僭建物數目，這無助於提高屋宇署在解決僭建物問題的成效方面的公眾問責性和透明度；

(e) 雖然有約86 400個懷疑違例招牌可根據違例招牌檢核計劃進行檢核，但自該計劃在2013年9月起實施後至2015年1月，屋宇署只接獲190份相關申請，並只有35個招牌在該計劃下通過檢核，令人懷疑該計劃的成效；

[42] 根據發展局在2011年6月向立法會發展事務委員會提供的文件(立法會CB(1)2487/10-11(01)號文件)，政府當局由2001年4月至2011月3月進行了為期10年的僭建物清拆計劃。

(f) 非法天台搭建物(尤其是單梯樓宇內的這類搭建物)會阻塞走火逃生通道，對佔用人構成嚴重火警安全風險，而政府當局亦曾告知立法會，當局將於2007年或之前全面清拆這些非法天台搭建物。雖然如此，截至2015年2月，尚有33幢單梯樓宇的天台搭建物仍未清拆；

(g) 關於在2011年至2013年於小型工程監管制度下進行的小型工程，雖然屋宇署在實地審查期間發現34宗違反《建築物條例》(第123章)規定的個案，但卻沒有向有關的訂明建築專業人士及訂明註冊承建商發出任何警告信或採取任何檢控行動；及

(h) 雖然有約180萬項家居小型工程可根據家居小型工程檢核計劃進行檢核，但自該計劃在2010年12月實施後至2014年12月，屋宇署只接獲83份相關申請，其中只有29份所涉及的76項家居小型工程在該計劃下通過檢核，令人懷疑該計劃的成效；

— 促請屋宇署：

(a) 採取行動，以確定尚未獲發清拆令的"須優先取締"僭建物總數；

(b) 就"須優先取締"僭建物制訂發出清拆令的行動計劃及時間表；及

(c) 在屋宇署的管制人員報告及屋宇署的網站中，按"須優先取締"僭建物及不屬於"須優先取締"類別的分類，列出每年清拆的僭建物數目；

— 知悉發展局局長和屋宇署署長同意審計署署長報告書第2.23及2.33段所載的審計署建議；

處理僭建物的舉報

— 對以下情況表示極度關注，並認為不可接受：

(a) 2014年關於僭建物的舉報宗數為41 146宗，幾乎等於2001年的舉報宗數13 817宗的3倍，然而，發出的清拆令數目則由2004年的29 201份大幅減少至2014年的11 816份，減幅為60%；

(b) 屋宇署的指引訂明，該署應在視察後105天(由2014年5月起延長至180天)內，就"須優先取締"的僭建物發出清拆令。雖然如此，截至2014年10月，在4 522宗於視察後確認涉及"須優先取締"僭建物(天台、平台、天井及後巷僭建物除外)的舉報個案中，屋宇署在視察相關的僭建物6個月以上至5年後，仍未發出清拆令；而在這些舉報個案中，有703宗的僭建物涉及結構或較嚴重消防安全問題，1 285宗則涉及正在建造的僭建物；

(c) 就個案一而言，屋宇署在首次視察後8年才就已確認的僭建物發出清拆令，並以某些僭建物不再是新建僭建物為理由而沒有發出清拆令。截至2015年1月，屋宇署仍未將在公眾行人路上的僭建物一事告知地政總署；

(d) 由2011年4月起，政府當局採取新的僭建物政策；根據新政策，天台、平台、天井及後巷僭建物全部屬"須優先取締"的僭建物。然而，在2011年4月至2014年10月期間，雖然當局接獲共25 313宗有關"須優先取締"的天台、平台、天井及後巷僭建物的舉報，但截至2014年10月，屋宇署並沒有就當中21 956宗(87%)舉報所涉及的有關僭建物發出清拆令，而當中17 862宗舉報已接獲10個月至3.5年；此外，截至2014年10月，對於18 275份在2011年4月前就這類僭建物發出而未獲遵從的警告通知(已減去7 612份警告通知，因為市民就涉及的"須優先取締"僭建物再次作出舉報，並包括在21 956宗舉報個案中)，屋宇署亦沒有就這些僭建物發出清拆令；

(e) 屋宇署每年選定200幢樓宇進行大規模行動，集中處理天台、平台、天井及後巷僭建物，按此速度，屋宇署需要一段長時間才能處理在2011年清點行動中發現約16 000幢樓宇內的天台、平台、天井及後巷僭建物；及

(f) 雖然把未獲遵從的警告通知在土地註冊處註冊會加強為物業準買家提供的消費者保障，而這項亦屬法定規定，但截至2014年10月，有1 132份未獲遵從的警告通知尚未在土地註冊處註冊，包括147份已發出4個月以上至9年的警告通知，以及985份由土地註冊處轉介回屋宇署跟進的警告通知。該985份警告通知已發出4個月以上至10年；

— 知悉以下情況：

(a) 就個案一而言，屋宇署已在2015年2月把升高地面平台一事告知地政總署；及

(b) 發展局局長和屋宇署署長同意審計署署長報告書第3.22段所載審計署的建議；

<u>透過大規模行動進行的工作</u>

— 對以下情況表示極度關注，並認為不可接受：

(a) 截至2014年10月，在大規模行動2至大規模行動4(以天台、平台、天井及後巷僭建物為目標的行動)所涉及的26份顧問合約中，24份顧問合約延誤了9個月至3年才完成；

(b) 儘管在完成大規模行動方面出現重大延誤，以該26份顧問合約而言，屋宇署並無就其中17份顧問合約發出任何警告信或表現欠佳報告；

(c) 屋宇署在兩份顧問合約的所有工作圓滿完成及獲發出完工證明書前，便已向有關的顧問公司發放最後款項；

(d) 就以天台、平台、天井及後巷僭建物為目標的大規模行動而言，根據屋宇署揀選目標樓宇的準則，每幢目標樓宇只須至少有一個或兩個"須優先取締"僭建物；

(e) 屋宇署並無製備管理資料，述明就每項大規模行動所涵蓋的每幢目標樓宇所發出的清拆令數目，以及在每幢目標樓宇所發現的"須優先取締"僭建物數目，以致屋宇署無法評估在揀選樓宇以進行大規模行動方面的成效；

(f) 就以劏房單位為目標的大規模行動而言，屋宇署並無公布所發現的劏房單位的實際數目及百分率，以致屋宇署無法評估在揀選樓宇以進行該等大規模行動方面的成效；及

(g) 截至2014年10月，儘管以劏房單位為目標的大規模行動7至大規模行動10的目標完成日期已經過去，但在每項大規模行動中，就53%至77%目標樓宇所採取的行動尚未完成；

— 建議屋宇署署長應在屋宇署的網站公布，在以劏房單位為目標的大規模行動中所涵蓋的單位總數，以及當中發現的劏房單位的實際數目和百分率；

— 知悉發展局局長和屋宇署署長同意審計署署長報告書第4.16及4.31段所載的審計署建議；

<u>清拆令的跟進行動</u>

— 對以下情況表示極度關注，並認為不可接受：

(a) 雖然發展局曾在2004年告知立法會，當屋宇署向業主送達清拆令時，會同時將有關清拆令的副本送交土地註冊處註冊，而在土地註冊處把僭建物的資料註冊，會提供更有效的消費者保障，但屋宇署並無這樣做；這點從下述情況可見一斑：一個法律專業協會曾作出投訴，指部分清拆令沒有在土地註冊處註冊，加上審計署抽樣調查30份在

2013年5月發出的清拆令的結果顯示，其中4份清拆令沒有在土地註冊處註冊；

(b) 由於屋宇署的電腦系統只記錄了1%的清拆令送交土地註冊處註冊的日期，因此難以確保所有清拆令均已送交土地註冊處註冊；

(c) 就屋宇署電腦系統所記錄的1%的清拆令而言，當中80%是在有關清拆令發出後1個月以上至8年，才送交土地註冊處註冊；

(d) 截至2014年12月，屋宇署未能達致其就妥善處理所有在2004年至2009年發出的清拆令所訂定的目標，有1%至25%的相關清拆令未獲妥善處理，而屋宇署並無就在2010年至2014年發出的清拆令，訂定妥善處理所有清拆令的目標日期；

(e) 截至2014年10月，在68 134份未獲遵從的清拆令當中，7 227份(11%)涉及有結構或較嚴重消防安全問題的僭建物，而在該7 227份清拆令中，有72%的清拆令已發出2年以上至18年；

(f) 屋宇署並無定期為涉及結構問題的外牆僭建物進行安全巡查，可能會對公眾安全構成風險；

(g) 截至2015年2月，雖然個案三及個案四所涉及的僭建物符合屋宇署所訂9項檢控準則中的3項或以上，但屋宇署並無向在該兩宗個案中不遵從清拆令的業主發出傳票；

(h) 在2010年、2011年、2012年及2014年，屋宇署每年發出的傳票數目未能達致預期目標，實際發出的傳票數目較預期發出的傳票數目少13%至36%；及

(i) 儘管屋宇署的指引規定須在完成代辦工程後6個月內向僭建物擁有人發出繳款通知書，但截至2014年10月，屋宇署在完成代辦工程後10個月至4年後，仍未向42名僭建物擁有人發出繳款通知書；

— 知悉發展局局長和屋宇署署長同意審計署署長報告書第5.20、5.31、5.38及5.46段所載的審計署建議；

支援執法行動的資訊系統

— 對以下情況表示極度關注，並認為不可接受：

(a) 屋宇署的樓宇狀況資訊系統沒有輸入或未能提供部分重要資料(例如就大規模行動涵蓋的每幢樓宇所發出的清拆令數目和在每幢樓宇所發現的"須優先取締"僭建物數目的管理報告、每年清拆的天台、平台、天井及後巷僭建物數目，以及就自2004年以來發出而未獲遵從的清拆令所採取行動的進度)，以致屋宇署未能將該等資料提供予立法會，無法做到向公眾問責；

(b) 在屋宇署管制人員報告公布的每年發出的清拆令數目，持續少於樓宇狀況資訊系統所記錄的數目，兩者的差額為9%至23%；及

(c) 就截至年底的未獲遵從清拆令而言，在屋宇署網站公布的數目，持續少於向屋宇署高層管理人員匯報的數目，兩者的差額為13%至18%；

— 知悉發展局局長和屋宇署署長同意審計署署長報告書第6.17段所載的審計署建議；

未來路向

— 對以下情況表示極度關注，並認為不可接受：

(a) 截至2014年10月，共有68 134份未獲遵從的清拆令，當中21%已發出6年以上至10年但仍未獲遵從，1%更已發出10年以上至30年；

(b) 屋宇署在2012年及2013年共發出了4 620張傳票，涉及5 439個僭建物，但截至2014年10月，當中2 392個(44%)僭建物仍未清拆；及

(c) 按照每年發出2 500張至3 300張傳票的速度，屋宇署需要一段長時間才可處理與68 134份未獲遵從的清拆令有關的僭建物問題；及

— 知悉發展局局長和屋宇署署長同意審計署署長報告書第7.12段所載的審計署建議。

跟進行動

94. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實委員會及審計署所提各項建議的進展。

A. 引言

審計署曾就政府飛行服務隊("飛行服務隊")的運作進行審查，以探討可予改善之處。

背景

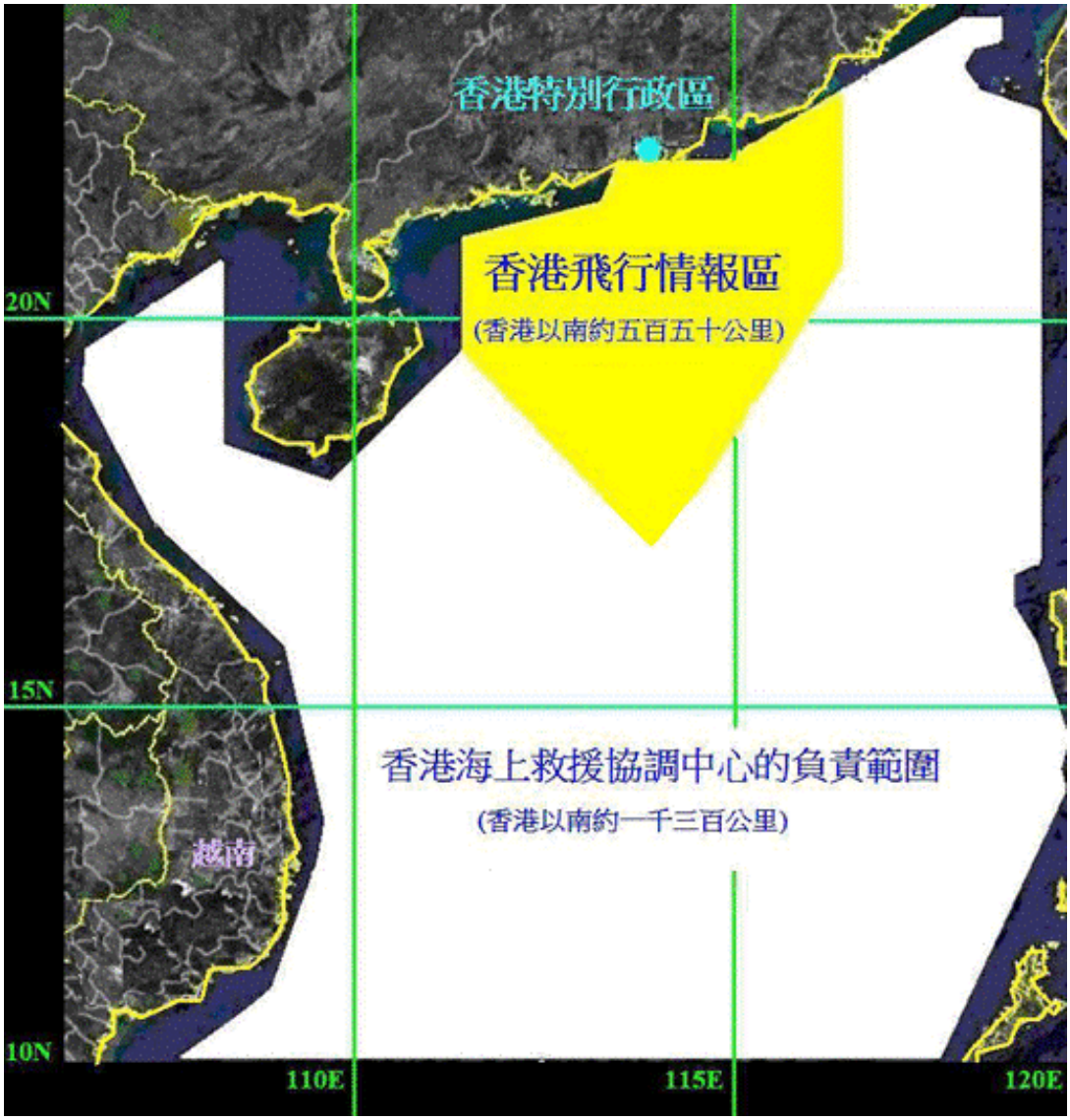
2. 飛行服務隊於1993年根據《政府飛行服務隊條例》(第322章)成立，負責為政府和有需要者提供飛行服務。飛行服務隊的法定職能包括就下述範疇提供飛行服務：醫療、搜索及救援、疏散運送傷病者、滅火、空中測量、支援香港警務處及香港其他執法機關執行執法職責，以及在獲保安局局長批准的情況下載運乘客。

3. 飛行服務隊須全年提供24小時緊急服務。其搜索及救援行動的範圍涵蓋香港飛行情報區及香港海上救援協調中心的負責範圍[1]。截至2014年12月31日，飛行服務隊機隊共有11架飛機，包括4架定翼機及7架直升機。在2010至2014年間，飛行服務隊提供的整體飛行服務，以飛行時數計算，由3 253小時增加至3 833小時，增幅為18%。同期，飛行服務隊所提供的服務(即空中救護服務、搜索及救援行動、執法行動、滅火及為政府各局／部門提供的其他服務)分別錄得介乎9%至65%的增幅[2]。

[1] 飛行服務隊負責的範圍涵蓋香港飛行情報區(伸延至香港以南550公里)及香港海上救援協調中心的負責範圍(伸延至香港以南1 300公里)(照片1)。

[2] 在2010至2014年間，空中救護服務、搜索及救援行動、執法行動、滅火及為局／部門提供的其他服務分別錄得26%、20%、19%、65%及9%的增幅。

照片1



飛行服務隊負責的搜救範圍

4. 2009年6月，飛行服務隊獲立法會財務委員會("財委會")撥款7億7,600萬元採購兩架定翼機，以更換兩架快將達到使用年限的現有定翼機[3]。2013年6月，飛行服務隊再獲財委會撥款21億8,750萬元，更換7架使用年限將在2017年後屆滿的直升機[4]。由於飛行試驗遇到技術問題，第一架定翼機的預計交付日

[3] 獲批的撥款用於下列各項開支：飛機的資本成本、行動所需設備和安裝該等設備涉及的改裝工程、零件及工具、培訓機組及工程人員和應急費用。

[4] 獲批的撥款用於下列各項開支：飛機的資本成本、行動所需設備和改裝工程、零件及工具、培訓機組及工程人員、評估及支援和應急費用。

期為2015年年底，即較財委會文件所述的投入運作目標日期(2013年3月)遲了33個月。截至2015年2月，更換直升機隊的標書評審工作仍在進行。

5. 飛行服務隊的主管為總監，直屬於保安局局長。截至2015年5月1日，飛行服務隊的編制為230名公務員，另有13名擔任不同職位的非公務員合約員工[5]。在2015-2016年度，飛行服務隊的預算開支為5億8,330萬元[6]。顯示飛行服務隊的核准人手編制和實際員額的組織架構圖載於***附錄18***。

委員會報告書

6. 委員會報告書載列委員會從證人收集所得的證供。報告書分為以下部分：

— 引言(第A部)(第1段至第10段)；

— 提供飛行服務(第B部)(第11段至第20段)；

— 機組人員的管理(第C部)(第21段至第31段)；

— 飛機維修(第D部)(第32段至第41段)；

— 採購飛機和零件(第E部)(第42段至第52段)；

— 未來路向(第F部)(第53段)；及

— 結論及建議(第G部)(第54段至第56段)。

[5] 截至2015年5月1日，飛行服務隊的編制有230人，包括總監、44名機師、33名空勤主任、25名飛機工程師、71名飛機技術員及56名支援人員。此外，飛行服務隊以非公務員條款聘用了13名員工，擔任多個不同職位。

[6] 2015-2016年度的預算開支撥款(5億8,330萬元)較2014-2015年度的修訂開支(3億6,050萬元)增加61.8%，主要是由於更換定翼機及採購直升機所需的現金流量增加，以及開設一個職位所致。

公開聆訊

7. 委員會於2015年5月9日舉行公開聆訊，就審計署署長報告書的審查結果及意見聽取證供。

參觀

8. 委員會於2015年5月23日參觀飛行服務隊，以了解其運作和日常工作。委員會亦藉此機會與飛行服務隊工會成員會面。

照片2

立法會議員及審計署署長孫德基先生參觀飛行服務隊

照片3

立法會議員登上飛行服務隊一架定翼機，以加深了解其運作

飛行服務隊工會提交的意見書

9. 委員會接獲飛行服務隊4個工會[7]提交的意見書，當中表達對飛行服務隊內不同職級的工作及人手安排的意見。各份意見書載於***附錄19至22***。委員會歡迎公眾人士就調查中的事宜表達意見，但按照委員會的一貫做法，本報告書只載述委員會在公開聆訊中從證人取得的證供，以及證人為補充其證供的資料提交的意見書。應委員會的要求，保安局局長及飛行服務隊總監就工會所提意見作出的回應載於***附錄23***。

[7] 該4個工會為：政府飛行服務隊飛機技術員工會、政府飛行服務隊飛機工程師會、政府飛行服務隊空勤主任協會及政府飛行服務隊機師工會。

保安局局長發表序辭

10. 在委員會於2015年5月9日舉行的公開聆訊開始時，**保安局局長黎棟國先生**發表序辭，其內容綜述如下：

— 政府當局大體上同意審計署的審查結果，並會積極跟進各項建議，包括探討如何改善飛行服務隊在《管制人員報告》內就運作數據作出的披露；有效調配人手，以滿足持續上升的服務需求；繼續嚴格按照民航法例的要求及專業的標準，進行飛機檢測及維修；使飛行服務隊機隊可供使用飛機的數量維持在高水平；及囑咐員工要更小心地處理採購事務；

— 飛行服務隊是人手最少的政府部門之一，現時的公務員編制有229人，但實際人數只有214人[8]。為紓緩人手緊張的壓力，尤其是在機師職系方面，部門過去已採取多項措施，例如加快招聘程序以盡早填補空缺等。保安局及飛行服務隊會在現有的資源下作出最好的人手安排，並會根據既定機制爭取增加人手，以應付服務需要，同時確保員工的飛行安全；

— 安全永遠是飛行服務中最重要的考慮。因此，飛行服務隊每次出動執勤，必須有訓練充足的機組人員，亦須有檢驗妥當的飛機。雖然各項定時或不定時的檢查維修或會影響可用飛機的數目，但這些工作是必須的。飛行服務隊會致力加強檢討維修計劃及程序，從而令維修工作更具效率；及

— 飛行服務隊是一個獨特的政府部門，也是世界上僅有集搜索及救援、執法、疏散運送傷病者等多種飛行服務於一身的團隊。即使面對種種挑戰，有時甚至遇上危險，飛行服務隊隊員一直克盡厥職，為市民服務。飛行服務隊長期以來的貢獻應予肯定。

保安局局長的序辭全文載於***附錄24***。

[8] 保安局局長提述的數字是飛行服務隊於2015年4月的編制及實際員額。在2015年5月1日，飛行服務隊的編制及實際員額分別為230人及215人。

B. 提供飛行服務

首要工作的服務表現目標

11. 根據審計署署長報告書第2.4段，在2010至2014年間，飛行服務隊因應11 175次召喚而出動，這些行動與《管制人員報告》內匯報的23項到達現場時間的目標有關，其中902宗召喚個案未能按承諾時間到達現場。有關該23項到達現場時間的目標，在該段期間每年平均有6項未能達到。尤其值得注意的是，有4項目標連續4至5年都未能達到[9]。委員會詢問未能達標的原因為何，以及飛行服務隊會否檢討是否需要訂立更切合實際情況的目標。

12. **政府飛行服務隊總監陳志培機長**在公開聆訊上答稱：

— 該902宗未能達標的個案，是由於多項非飛行服務隊所能控制的因素所導致。這些因素包括受天氣限制(431宗)、因航空交通管制而引致延誤(96宗)及其他原因(包括須更換飛機／行動所需設備以應付不同任務、由於距離太遠和地點難以到達而需要較長的飛行時間，以及須制訂燃料計劃)(173宗)；及

— 由於服務需求上升，飛機及機組人員無可避免地需要同時應付多個召喚。此外，若收到有關行動飛機故障的報告，飛行服務便需要推遲或延遲提供，以確保飛行安全。這兩種情況均會影響出動飛機到達現場的時間。

13. 至於在2010至2014年間連續4至5年未能達到的4個到達現場時間的目標，**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充，大約七成未能達標的個案是由於不良天氣狀況和航空交通管制所致。此外，飛行服務隊的機組人員和飛機須同時應付多個召喚和進行非定期維修的情況，在過去5年日

[9] 據飛行服務隊匯報，4項到達現場時間未能達標的服務包括：(i)空中救護服務：甲+類及甲類疏散運送傷病者事故(港島及離島區)；(ii)直升機近岸搜索及救援行動：晚上10時至翌日上午6時59分，無需額外機員／特別裝備；(iii)執法行動：在港島及離島區以外，無需額外機員／特別裝備；及(iv)滅火：投擲水彈。

益增加。飛行服務隊會參考釐定服務表現目標的指引，並會諮詢保安局、財經事務及庫務局和政府其他相關部門，以檢討該4個到達現場時間的目標。

為局／部門提供飛行服務

14. 委員會關注到，在2010至2014年間，飛行服務隊的飛行時數增加了18%，反映出整體飛行服務需求龐大，即使如此，飛行服務隊在2014年為局／部門提供的其他飛行服務，以飛行時數計算，仍佔其飛行服務的40%。委員會詢問，飛行服務隊有否任何指引處理局／部門提出的飛行服務要求，以及有何理據在2010至2014年間把頗大比例的飛行服務用於回應局／部門提出的要求。

15. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回應及在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充：

— 飛行服務隊處理局／部門提出的飛行服務要求的相關指引，在政府《總務規例》及《政府飛行服務隊操作手冊》內有所訂明。根據該等指引，飛行服務隊在其緊急救援服務不受影響的前提下，會為局／部門提供飛行服務。局／部門就非緊急飛行服務或乘客載運提出的申請，必須得到部門首長或部門內獲授權的首長級人員批簽同意。有關任務必須與政府職責有關或屬涉及空中作業的公共服務，而且部門無法以其他合適的運輸工具應付所需，申請才會獲得批准；

— 所有日常支援政府的工作，其次序均次於飛行服務隊的緊急救援和空中救護服務。如臨急接到有關緊急工作需要飛行資源的召喚，次要職務的約定須予押後或取消；及

— 值得注意的是，日常支援政府的工作為初級機師提供了重要的機會，讓他們能夠累積所需的飛行時數、鞏固飛行技術並增加操作經驗，從而做好準備以考取更高的專業資格。因此，為局／部門提供服務，是飛行服務隊培訓初級機師的其中一環。飛行

服務隊在為局／部門提供飛行服務的同時，亦為初級機師提供實時培訓，這將有助飛行服務隊盡量善用其有限的飛行資源。

16. 委員會提到審計署署長報告書所載的個案三，當中飛行服務隊由於為局／部門進行預定的考察飛行而未能按承諾時間到達現場提供空中救護服務。委員會詢問，飛行服務隊沒有遵照相關指引優先處理緊急服務的原因，以及將會採取甚麼措施以防日後發生同類事件。

17. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回答及在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充，該個案發生時，飛行服務隊的機組人員正處於同時收到多個召喚的情況，在飛行服務隊接獲要求空中救護服務的召喚前，已預定了兩次考察飛行。飛行服務隊在檢討個案後得出的結論是，假如當時飛行指揮及控制中心有具經驗的督導人員就任務優次作出協調，在調配機組人員方面可能會有改善空間。為免日後發生同類事件，飛行服務隊已發出行動通告，提醒各人員須遵照有關任務優次的指引，並會繼續檢討其運作，以及採取合適的措施，防止日後再發生類似情況。

18. 委會員知悉直升機的直接運作成本高昂[10]，並對局／部門使用直升機執行非關鍵任務的情況表示關注。委員會並詢問，飛行服務隊會否向局／部門披露這些服務的成本，以提高他們對使用飛行服務隊服務的成本意識。委員會亦建議，飛行服務隊應考慮將若干飛行服務(例如考察飛行)外判，或轉介局／部門尋求外間的服務提供者協助執行非關鍵任務，使飛行服務隊能集中有限的資源，用以提供最需要的首要緊急服務。

19. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回應及在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充，為局／部門提供以飛行時數計算的飛行服務，可讓年輕機師獲得良好的培訓機會。即使沒有安排為局／部門提供飛行服務，飛行服務隊仍需為初級機師編

[10] EC155型直升機的直接運作成本(即燃料成本和維修成本)為每小時23,890元，超級美洲豹直升機則為每小時35,270元。

配足夠的飛行時數，讓他們可取得必要的飛行執照及資格。飛行服務隊在為局／部門提供飛行服務之餘，同時亦為初級機師提供實時培訓，這樣會確保飛行服務隊的有限資源得到善用。為了提高局／部門對使用飛行服務的成本意識，飛行服務隊於2015年5月12日發出便箋，提醒各局／部門在考慮根據政府《總務規例》要求飛行服務隊提供飛行服務時，務須審慎。該便箋亦提及飛行服務隊飛機現時的直接運作成本。飛行服務隊每年均會發出便箋，邀請各局／部門就其對飛行服務隊的飛行服務要求提供預報。飛行服務隊屆時會再次提醒各局／部門有關服務的直接運作成本。

20. 一如審計署署長報告書第2.22段所指出，飛行服務隊的部分飛行沒有妥善記錄乘客資料。委員會對此表示關注。**政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上答稱，飛行服務隊為局／部門執行飛行任務時，一般的做法是要求局／部門提供乘客資料，以備存妥善紀錄。審計署署長報告書所述的個案只屬個別事件，當中有關乘客的全名及職銜沒有被妥善記錄。飛行服務隊會提醒屬下人員，須確保日後不會發生同類事件。

C. 機組人員的管理

飛行服務隊的人手情況

21. 委員會對飛行服務隊的人手情況表示關注。根據審計署署長報告書第3.6段及註14所載，由於約有35%至40%的機師處於不同的訓練階段，因此，並非所有機師都完全符合資格執行所有類別的任務或工作。委員會亦知悉，由於機師出現非自然流失(尤其定翼機組的機師)，飛行服務隊的機師職系正面對人手短缺的問題。有見及此，委員會要求當局提供以下資料：

— 參考相關的流失統計數字、在離職面談中收集所得的流失原因，以及為填補人手流失所引起的空缺而進行的招聘次數，說明過去10年，機師和空勤主任職系人手短缺的程度；

— 飛行服務隊已採取甚麼措施，確保每個更次都有足夠數量的合資格機師當值，以應付不同任務或工作的服務需求；及

— 飛行服務隊已採取甚麼措施挽留職員，例如改善薪酬福利條件及工作環境等。

22. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回答及在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23及***附錄25***)中補充：

— 截至2015年5月1日，飛行服務隊的核准編制為230人，但實際人手只有215人。飛行服務隊的實際員額較編制少9%。機師、空勤主任及飛機技術員職系的實際員額較其各自的編制分別少16%、6%及4%。在2008至2014年間，資深機師外流至商界的情況，對機師職系造成壓力；

— 過去10年，共有9名行動機師提前離開機師職系，當中6人已在飛行服務隊任職超過10年。流失人數佔機師職系編制超過20%。至於空勤主任職系，在同一期間有13名人員辭職或調職至其他政府部門；

— 至於出現非自然流失的原因，根據在離職面談中從辭職人員收集所得的資料顯示，當中的原因包括追求更能平衡工作與生活的生活方式、更優厚的薪酬，以及更美好的職業前景；

— 飛行服務隊已透過盡量精簡招聘程序，加快招聘過程，填補人手流失所引起的空缺。在過去10年，飛行服務隊已為三級空勤主任和見習機師職級舉行了7次招聘。三級空勤主任每輪招聘工作的取錄人數由2至7人不等，見習機師則由2至4人不等；

— 為抵銷過去10年流失的資深機師，以及紓緩機師職系人手短缺／人才流失的問題，飛行服務隊已按非公務員合約條款聘用了一名飛行教官和兩名高級行動機師，以期恢復該部門的訓練及行動能力。然而，飛行服務隊無法提供具吸引力的薪酬福利條件吸引海外

人才填補機師的職位空缺，藉以提高機師職系的專業能力；

— 飛行服務隊亦繼續努力精簡訓練過程的各個階段，從而確保新入職者及早具備必需的技術和專業資格，盡快勝任飛行服務隊的所有行動職務；

— 經過部門在招聘和訓練方面作出的努力，12名獲聘時屬見習機師職級的人員，在過去10年已取得資格成為初級行動機師，令機師職系的空缺數目在2015年6月減至5個，有關空缺可望於2016年內藉現正進行的另一輪招聘得以填補。在2010至2014年間，部門為直升機機師進行了共105個轉換或升級課程，亦令合資格直升機機師的人數在2015年1月增加至19人；及

— 在薪酬福利條件及工作環境方面，紀律人員薪俸及服務條件常務委員會("紀常會")在2008年進行了紀律部隊職系架構檢討。紀常會建議對飛行服務隊屬下4個職系(即機師、空勤主任、飛機工程師及飛機技術員職系)的薪級表作出若干改善，有關建議於2009年獲行政長官會同行政會議接納。紀常會亦在報告書中表明，提高飛行服務隊機師的薪酬，或不能充分處理該職系的人手流失問題。保安局及飛行服務隊會密切留意飛行服務隊的人手狀況，並會在有需要時考慮各個可行方案，以挽留經驗豐富的人員。

23. 委員會詢問，按非公務員合約條款聘請海外機師，能否有效紓緩飛行服務隊所面對的人手短缺／流失問題，以及如何能進一步改善薪酬福利條件，以吸引海外人才。

24. **政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄25)中表示，為提升飛行服務隊的行動及訓練能力，飛行服務隊現時聘用了3名非公務員合約機師(即一名飛行教官及兩名高級行動機師)，以及一名薪酬福利條件與高級機師職級相若的飛行行動經理。此外，亦分別按相當於高級空勤主任及一級空勤主任職級的薪酬福利條件，聘用了兩名非公務員合約空勤員教官。就個別人員的職責、經驗、教學及／或培訓經驗而言，

該等薪酬福利條件屬恰當。根據非公務員合約僱員計劃的指導原則，現時提供予飛行服務隊內非公務員合約機組人員的薪酬福利條件，未必可再作改善。

機長酌情決定權報告數目

25. 委員會從審計署署長報告書第3.12段知悉，在2010至2014年的5年間，飛行服務隊在機長酌情決定權報告數目[11]方面，有3年未能達標。委員會認為，飛行服務隊應該以盡量減少機長酌情決定權報告數目為目標，確保機組人員有充足的休息時間，才進行飛行操作。委員會亦要求政府當局提供資料，說明在2015年機長酌情決定權報告的目標數目。

26. **政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中表示，很多時候，機長酌情決定權報告之所以發出，是因為在更次臨近結束時接獲緊急飛行召喚，機組人員為了完成任務而延長當值時數。由機組人員稍為延長其當值時數(通常在一小時內)以完成相關工作，較將工作留給下一更的人員處理更具效率，亦更為合理。有鑒於此，要飛行服務隊把發出機長酌情決定權報告的機會完全消除，是不切實際的。為盡量減少機長酌情決定權報告的宗數，飛行服務隊每年均設定目標宗數，作為安全表現指標。目標宗數為過去5年機長酌情決定權報告的平均數字。飛行服務隊會在可能的範圍內，致力使機長酌情決定權報告的宗數維持下降趨勢。

27. 委員會詢問，為何在2012年發出大量機長酌情決定權報告，以及機組人員的健康狀況及／或飛行安全有否因此而受到影響。**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中表示，在2012年因機組人員當值時數延長而須發出的機長酌情決定權報告較平常多，主要是因為更次臨近結束時，接獲的空中救護服務要求和搜索及救援任務數目異常地多。在2012年發出的25份機長酌情決定權報告中，23份所

[11] 鑒於飛行服務隊在飛行操作期間需作出迅速和複雜的反應，任何需要延長機師及空勤主任的飛行時數或當值時數，或縮短其休息時數的情況，均須記錄在機長酌情決定權報告內。飛行服務隊每年就機長酌情決定權報告的宗數訂定目標，作為安全表現指標。

涉及的延長當值時數均少於一小時，其餘兩份所涉及的延長當值時數則分別為1.17小時和1.58小時。在全部25宗機長酌情決定權個案中，有關機組人員在延長當值後獲得的休息時間，均與《政府飛行服務隊操作手冊》內"飛行時數及當值時數限制計劃"所載的法定最短休息時數相同。飛行服務隊認為，機組人員的健康狀況及飛行安全並無因此而受到影響。

28. 委員會亦詢問，在2010至2014年的5年間，為何涉及空勤主任的機長酌情決定權報告的數目較涉及機師的多。**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中表示，根據《政府飛行服務隊操作手冊》，若兩名機組人員在某更次同時出勤，其最高容許當值時數會較單獨出勤的機組人員多一小時。法例規定機師在大多數行動中均須兩人同時出勤，但按照該部門現行的資源調配模式，空勤主任經常單獨出勤。由於大多數個案均涉及稍為延長當值時數(通常少於一小時)的情況，因此兩名參與行動的機師無須呈交機長酌情決定權報告，但在同一次飛行中單獨出勤的空勤主任則須呈交有關報告。

飛行服務隊工會提交的意見書

29. 委員會接獲飛行服務隊4個工會提交的意見書，當中對各個職級的工作及人手安排表達意見[12](載於附錄19至22)。委員會知悉，部分職系曾出現人手短缺／人才流失的問題，成因包括工作量和工作壓力增加、超時工作的情況增加、薪酬待遇及服務條件不及商業機構的優厚、資深人員退休等。因此，飛行服務隊內不同職級的人員在負責核心工作以外，還須執行額外職務。舉例而言，高級機師和總機師除執行行動飛行職務外，還須負責為初級機師提供內部培訓、制訂及檢討機組人員的海外培訓計劃，以及管理飛機更換計劃等工作。空勤主任和機師職系部分職級的人員在無須執行飛行任務時，亦須在飛行指揮及控制中心、灣仔直升機坪控制室和飛行安全組執行職務。飛機工程師及飛機技術員除負責飛機維修工作外，還須支援設計辦公室的運作。鑒於各個工會所表達的關注，委員會詢問保安局及飛行服務隊將會採取甚麼措施，回應他們的關注。

[12] 該4個工會為政府飛行服務隊飛機技術員工會、政府飛行服務隊飛機工程師會、政府飛行服務隊空勤主任協會和政府飛行服務隊機師工會。

30. **保安局局長**在公開聆訊上答稱，政府當局認同飛行服務隊的工作性質獨特，隊員必須擔當多種角色，全日24小時執行範圍廣泛的法定職能。服務需求增加，加上若干職系面對人手短缺問題，對不同職級的人員構成巨大工作壓力。鑒於飛行服務隊為應付激增的服務需求而面對資源緊絀的問題，保安局已在2015-2016年度向飛行服務隊撥款，用以委聘顧問進行研究，探討飛行服務隊的人手及架構在短、中及長期是否可充分和持續地讓其達成使命和目標及應付需要。

31. **政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充：

— 就機師職系而言，除了服務需求增加外，該職系亦正面對人手非自然流失的問題，同時受到漫長的培訓時間所掣肘(機師須接受約10年培訓才符合資格執行所有類別的工作和任務)。當局已實施的措施包括：精簡招聘過程以加快填補空缺，加快及精簡訓練過程的各個階段，以及按非公務員合約條款聘用海外資深機師，以補充機師職系的人手及提升其工作能力；

— 至於空勤主任職系方面，現時並無出現明顯的挽留人才及招聘問題。該職系所面對的主要問題，是該職系的人員除了須為飛行指揮及控制中心提供行動和管理支援，以及負責灣仔直升機坪控制室的日間運作外，還須應對近年飛行任務增加所引致的人手短缺問題。飛行服務隊已在過渡期間採取措施靈活調配人手，並聘請非公務員合約人員以紓緩人手壓力。為長遠解決問題，飛行服務隊會審慎檢討該職系的編制，並在有需要時根據既定機制爭取額外資源；及

— 至於飛機工程師及飛機技術員職系，主要的挑戰是應對因下述情況而造成的人手短缺問題：近年服務需求增加，所需的維修保養工作越趨頻密；航空業所制定的維修保養規定越趨複雜；及有需要支援設計機構的運作。此外，由於在未來數年將有資深工程師退休，該兩個職系亦面對接任問題。飛行服務隊一直推行各項措施以解決上述問題，當中包括加快招聘和培訓，聘請非公務員合約人員分擔職務，以及申請准許合適

人員延遲退休，從而確保該兩個職系的人員接任情況暢順。鑒於近年服務需求上升，飛行服務隊會審慎檢討該兩個職系的編制，以及就如何改善部門的人手支援，諮詢相關持份者的意見，以探討可行的方案。

D. 飛機維修

定期維修／非定期維修引致的飛機停機時間

32. 委員會提到審計署署長報告書圖九，並知悉在2010至2014年間，9架行動飛機的停機時間共78 961小時。例行維修及非定期維修的時間佔總停機時間的78%。尤其值得關注的是，非定期維修的時間一般呈上升趨勢。有鑒於此，委員會詢問：

— 非定期維修的時間比率偏高和有上升趨勢，是否由於飛機老化所致，以及是否因而須關注飛機安全問題；

— 飛行服務隊可採取甚麼措施，進一步減少非定期維修所引致的行動飛機停機時間；及

— 飛行服務隊會否考慮就非定期維修的時間設定目標，以期盡量減低非定期維修對飛行服務隊日常運作的干擾。

33. **政府飛行服務隊總監**答稱，在2010至2014年間，飛行服務隊在提供飛行服務方面的總飛行時數增加了18%。飛機的使用在過去數年更加頻密，難免增加了定期和非定期維修的需求。儘管飛機使用率增加，飛行服務隊仍能把用於非定期維修的時間維持在一個相對平穩的水平，當中並無明顯的上升趨勢。由於非定期維修在本質上是難以預計和無法避免的，飛行服務隊為非定期維修訂定目標數目，並無意義。可予考慮的方案是為工程部加強人手支援，務求在飛機停飛以待維修時，能加快完成檢驗和維修工作。飛行服務隊會審慎檢討工程部的人手編制，並在有需要時，按既定機制爭取額外資源。

機師報告機件故障

34. 據審計署署長報告書第4.9及4.10段所述，飛行服務隊工程部每日為用作飛行任務或候命的飛機進行3類檢查。委員會知悉，儘管工程部為飛機進行例行維修和每日檢查，但在2010至2014年間，機師在起飛之前或之後報告的機件故障仍有共2 895項，即機師平均每日就正常運作的行動飛機報告的機件故障約有1.6項。就此，委員會詢問機師報告的機件故障數目高企的原因，以及這些機件故障可否在進行例行／每日維修或檢查期間發現，從而把發生機件故障的次數減至最少。

35. **政府飛行服務隊總飛機工程師余力臻先生**在公開聆訊上答稱，為確保飛機安全及可予操作，飛行服務隊工程部一直嚴格遵照飛機製造商和香港民航處的規定，以及《飛行服務隊工程程序手冊》的內部指引，對轄下的飛機進行定期維修和檢查。他指出，即使該等程序如何嚴格，飛機中有不少機械和電子零件除非在特定的飛行情況下使用，否則其效能未必能夠顯示出來。

36. **政府飛行服務隊總監**透過其2015年6月1日的函件(載於附錄23)補充，為確保安全，飛行服務隊的機師在駕駛飛機時若發現任何異常情況，必須向工程部匯報，稱為機師報告的故障("故障報告")。就行業的正常標準而言，即使所有維修和檢查程序均已妥為完成，個別飛機有一定數目的故障報告，亦屬正常。事實上，飛行服務隊轄下的飛機在過去10年的故障報告數目一直保持平穩，每年約為550至600宗。負責規管飛行服務隊的維修工作的民航處，在過去就部門運作進行的檢討中，亦沒有發現飛行服務隊在管制故障報告的數目方面，有任何不足之處。雖然大多數故障報告均無可避免，但飛行服務隊工程部會繼續密切監察故障報告的數目，並檢討每宗呈報個案的性質，以保持隊內飛機的安全標準，以及盡可能減少故障報告的數目。

37. 委員會詢問，機師報告的機件故障數字是否與香港或海外機構使用的相類飛機的相關數字相若。**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中表示，由於飛行服務隊所提供的飛行服務範圍都是獨一無二的，本港或其他地方均並無

可作比較的機構。因此，不能把飛行服務隊的故障報告數字，與其他機構的相關數字直接比較。不過，他指出，民航處過往在每月維修檢討例會上，或每半年就飛行服務隊的維修活動進行的審計過程中，都沒有對飛行服務隊的故障報告數字提出關注。飛行服務隊飛機的製造商亦確認，飛行服務隊的故障報告數字，與其他使用相同或相類飛機型號的機構相若。

38. 委員會要求飛行服務隊提交民航處及海外機構最近就飛行服務隊的運作進行的審計及／或巡查的報告。就此，**政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上解釋，為保證飛行服務隊的行動符合法定的航空交通管制規定，民航處定期對飛行服務隊的活動進行巡查和審計。此外，飛行服務隊亦聘請海外軍事機構定期就其搜索及救援等行動進行審計，以確保飛行服務隊較複雜的任務達到高度的安全和專業水平。**政府飛行服務隊總監**已提交以下報告(載於***附錄26***)；

— 英國皇家空軍(搜索及拯救軍方標準及評估)於2014年12月4日就飛行服務隊內直升機運作所提交的報告；

— 英國皇家海軍航空兵750海軍航空中隊於2011年6月22日就飛行服務隊內定翼機運作所提交的報告；

— 民航處於2014年12月就飛行服務隊作為航空運輸企業經營許可證持有機構的運作情況所發表的報告；

— 民航處於2014年12月30日就飛行服務隊作為認可飛機維修機構的運作情況所提交的報告；及

— 民航處於2015年4月24日就飛行服務隊作為認可設計機構的運作情況所提交的報告。

39. 委員會詢問，按審計署署長報告書圖十一所示，超級美洲豹直升機機師報告的機件故障數目為何相對較高。**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中回應：

— 超級美洲豹直升機屬較大型的機種，與另一型號的EC155直升機相比，包含更多機械和電子零件，個別零件出現故障的可能性因而較高；

— 對比EC155直升機，超級美洲豹直升機的服務範圍較廣(包括滅火、離岸搜救等)，飛機狀況的受損程度因而較高；

— 超級美洲豹直升機的平均飛行時數，多於EC155直升機，提交故障報告的可能性因而較高；及

— 審計署署長報告書圖十一所載列的故障報告，多屬輕微觀察和故障，沒有導致任何重大的安全問題或適航影響。

40. 委員會提到審計署署長報告書第4.19(a)、(c)及(d)段所載審計署就改善飛行服務隊的維修工程提出的建議，並且詢問：

— 有何因素妨礙飛機的大型維修及檢查工作同步進行；

— 有何措施可盡量縮短飛機維修後試飛("試飛")的等候時間，以及因而可減省多少等候時間；

— 可否就減省的試飛等候時間設定一個可量化的目標；及

— 有何措施提醒有關員工依照既定要求盡快訂購零件，包括可否使用資訊科技系統發出這類提示。

41. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回答及在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充：

— 飛行服務隊轄下工程部一直竭盡全力，盡量安排大型維修和檢查工作同步進行，務使機隊整體的停機時間減至最少。然而，在若干情況下，同步工作在實際上未必可行。舉例而言，某些事先沒有計劃的大型維修如牽涉安全問題和適航影響，工程部必須立即進行，不能延遲。如屬這類情況，便無法把大型維修與下次

例行檢查一併進行，因為延遲大型維修並不適合，而提前下次例行檢查亦會縮短定期保養周期，因而加速飛機損耗。工程部會繼續通過專業判斷，籌劃機隊的保養安排；

— 關於進行飛機試飛方面，飛機試飛須在視野條件良好的情況下，於離地3 000至6 000呎高的半空，由合資格的資深機師負責進行。由於受到多方面的限制(包括每年出現合適天氣條件的日數有限；香港國際機場的航空交通管制近年越趨嚴格；符合資格進行試飛的機師人數有限；及日漸增加的召喚出動個案佔用了機師的大部分工作時間)，以致近年出現更多已完成修理的飛機須等候更長時間方能安排試飛的情況；

— 飛行服務隊會致力加強工程部與行動部之間的溝通，使飛行行動主管清楚知悉急需進行的試飛要求，並在規劃合資格機師的飛行任務時盡量兼顧，從而縮短試飛等候時間；

— 鑒於天氣情況、機場交通以至對飛行服務隊飛行服務的需求均是飛行服務隊不可控制的因素，飛行服務隊難以就飛機的試飛等候時間，設定任何可量化的目標；及

— 關於訂購零件方面，飛行服務隊已透過簡介會，提醒屬下人員依照既定要求盡快訂購零件。工程部會繼續與物料供應組定期會面，討論並檢視任何尚待處理的訂單。

E. 採購飛機和零件

有關採購飛機和零件的付款事宜

42. 委員會從審計署署長報告書第5.2至5.9段知悉在採購Zlin型訓練機和零件方面引起的付款事宜。扼要而言，飛行服務隊在2009年採購Zlin型訓練機時，並沒有根據合約條款和庫務署發出的《常務會計指令》(載於***附錄27***)，適當地取得5%的付款折扣。此外，飛行服務隊為Zlin型訓練機機件的4張購買訂單支

付了一筆為數550,760元的預繳款項，但該筆款項最後因為零件供應商破產而註銷。儘管飛行服務隊總監已就疏忽致歉，並在公開聆訊上承認飛行服務隊在處理相關採購事宜時有不足之處，委員會詢問飛行服務隊採取了甚麼措施加強付款監控，防止日後發生類似事件。

43. **政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中回應表示，飛行服務隊曾檢討兩宗事件。為防止日後發生類似事件，飛行服務隊曾於2015年4月舉行簡介會，提醒全體有關員工，務須嚴格遵守現行的採購及會計規則和規例。飛行服務隊亦已檢討及更新有關處理付款的指引，規定有關人員須在每項付款申請書作出陳述，確認是否已取得所有適用的折扣，亦須訂明在與海外公司訂立合約時須採取的預防措施，以及一旦承辦商破產時有何適當程序保障政府的利益。

訓練機的使用率偏低

44. 委員會從審計署署長報告書第5.10及5.11段知悉並關注到，飛行服務隊分別於2009年及2012年購置的兩架訓練機(即Zlin和鑽石型訓練機)的使用率偏低。飛行服務隊在計劃購置該兩架新訓練機時，以飛行時數計算，估計Zlin型機和鑽石型機每年會分別運作200小時和500小時，但該兩架飛機在2014年的實際飛行時數分別只為61小時和90小時。除使用率偏低外，該兩架飛機的停機時間亦頗長。

45. 委員會亦知悉，政府在2011年向立法會財委會提交關於飛行服務隊的飛機採購的參考文件[13]時向財委會表示，採購鑽石型訓練機可盡量減少使用J-41行動飛機作訓練用途，從而增加J-41行動飛機可供用作緊急召喚出動的時間。然而，在飛行服務隊購置鑽石型訓練機後，J-41行動飛機用作訓練的時間並沒有減少。J-41行動飛機在2013年及2014年用作訓練的時數(即1 299小時)與在2011年及2012年用作訓練的時數(即1 200小時)相差不遠。就此，委員會詢問：

[13] 見FCRI(2011-12)5號文件。

— 飛行服務隊在購置鑽石型訓練機後，繼續使用J-41行動飛機作訓練用途的原因；

— 此情況會否影響飛行服務隊調派J-41行動飛機作行動用途；及

— 飛行服務隊曾採取甚麼措施，以提高Zlin和鑽石型訓練機作訓練用途的使用率。

46. **政府飛行服務隊總機師(訓練及標準)馬信康機長**在公開聆訊上回答及**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充：

— 調派行動飛機出動，為局／部門提供飛行服務的同時，亦可為初級機師提供實時培訓。這解釋了為何J-41行動飛機用作訓練的飛行時間沒有減少；

— 採購該兩架訓練機是為了提升機師的基本技術及決策能力，並提供一個平台，讓機師可累積飛行時數，從而考取民營運輸機飛行員執照。定翼機機師必需接受針對不同機種而進行的行動訓練，才可勝任所有行動職務。因此，他們仍需就前線飛機本身(亦即J-41行動飛機及日後的兩架新定翼機)進行一定時數的實際行動訓練；

— 礙於定翼機組現時的人手狀況，通常只有一隊機組人員當值(由上午7時至下午1時，以及由下午4時至晚上10時)。因此，機組人員在進行訓練的同時，可能要隨時準備起飛，以應付任何緊急召喚；及

— 飛行服務隊會研究有何方法可提高訓練機的使用率，並會採取以下措施：

(i) 開展一項有系統的訓練計劃，着重於飛行服務隊初級機師的發展，以確保飛機的使用率日後持續提高；及

(ii) 讓所有定翼機機師均符合資格駕駛鑽石型定翼機。在這安排下，當新購的飛機於2015年年底交付後，鑽石型定翼機便會搭配新購飛機，合作執行培訓任務。

採購兩架新定翼機

47. 關於審計署署長報告書第5.19至5.26段，委員會知悉並關注到，兩架新購定翼機預期於2013年3月投入服務，但至今仍未交付。飛行服務隊預計，第一架飛機的交付日期為2015年年底，這較2009年財委會文件[14]所述的原訂交付日期遲了33個月。J-41定翼機現已停產，因此，製造商和零件供應商所提供的技術支援會逐漸減少。此外，現有J-41定翼機快將達到使用年限，要維持其正常運作亦存在困難。委員會詢問新飛機延遲交付的原因，以及有何措施維持現有飛機的正常運作。

48. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回應：

— 定翼機延遲交付是由於有需要改裝有關飛機，以便安裝和認證各種行動所需設備(特別是地政總署的數碼空中攝影機，用以為所有局／部門提供空中攝影服務)，而訂購的新飛機未能通過飛行試驗，是由於飛行穩定問題所致。供應商在對新飛機完成部分階段性飛行試驗後通知飛行服務隊，新飛機的交付日期為2015年年底；

— 由於供應商有責任按照合約規格交付可全面投入運作的新飛機，因此政府當局沒有為此承擔額外費用；

— 飛行服務隊會加強現有的J-41定翼機及其行動所需設備的維修工作，以確保這兩架飛機能繼續提供安全可靠的飛行服務；及

— J-41定翼機的二手零件的供應近年有所增加，向供應商採購零件的壓力有所紓緩。

[14] 見FCR(2009-10)24號文件。

以單一型號的機隊取代現有的直升機

49. 委員會提到審計署署長報告書第5.32段載述，在2009至2014年間，超級美洲豹或EC155直升機共有3次須全部暫停服務。委員會知悉，飛行服務隊若要購置單一型號的直升機隊，以取代現有的雙型號直升機隊，一旦新型號的直升機隊發現生產問題或有故障報告，便可能會出現直升機服務全面暫停的風險。委員會詢問，既然新直升機的採購工作仍在進行，飛行服務隊會否重新考慮採用單一型號直升機隊的決定；並詢問保留一架EC155直升機作為新直升機機隊的後備飛機的做法是否足夠，因為EC155直升機將於2017年後達到使用年限。

50. **政府飛行服務隊總監**在公開聆訊上回答及在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中補充：

— 飛行服務隊曾就操作單一型號機隊的做法進行全面評估及風險評估，所得結論是單一型號機隊所帶來的效益遠超相關風險。有關效益如下：

(a) 單一型號的直升機隊可以統一操作程序，提升飛行安全；

(b) 單一型號的直升機隊需要儲存的零件、工具和設備數量較少，因而可更有效運用資源；

(c) 由於機組人員和工程人員只需熟習一款直升機型號的操作，因此他們的訓練時間及內容可更着重於提升質素和提高安全水平，運作效率也可因而得到提升；

(d) 直升機隊的招標文件特別提到新型號的直升機應具至少3年經證明的運作經驗。飛行服務隊預計，由於科技先進，加上有關飛機在製造及認證方面所依循的國際安全標準更為嚴格，因此新型號的飛機將較為可靠穩定。因此，據飛行服務隊估計，因飛機發現生產問題而導致整隊機隊停飛的可能性極低；及

(e) 飛行服務隊認為保留一架EC155直升機作後備以應付緊急需要的計劃依然合適。飛行服務隊會監察新直升機隊交付後的運作情況，並會在有需要時制訂恰當的應變措施。

51. 委員會關注採購直升機隊的招標程序，以及當局會否聘用獨立顧問協助中央投標委員會進行標書評審工作。**財經事務及庫務局局長**在其2015年5月20日的覆函(載於***附錄28***)中表示：

— 根據《物料供應及採購規例》，採購部門須負責確保其招標要求／規格是以清晰及客觀方式訂定，並遵守維持公開及公平競爭的政府採購原則；

— 至於標書評審，採購部門須委任由具備合適資格的人士組成的標書評審委員會進行有關工作。為確保政府採購工作公正，標書評審委員會只應由政府人員組成。如就個別課題／事項需要獨立及／或專業意見，採購部門可聘用顧問公司就擬備招標要求／規格及評審標書的過程提供協助。獲委聘的顧問公司需要如政府人員一樣，就協助有關採購工作一事，申報是否有實際、潛在或表面的利益衝突。在顧問服務協議內與保密、防止賄賂、誠信承諾、防止利益衝突及禁止參與競投有關的標準條款內容，均與廉政公署的意見一致。在評審標書時，顧問公司會擔任協作者，為標書評審委員會提供獨立及／或專業意見，而非直接參與評分工作；及

— 中央投標委員會由財政司司長委任，負責就應否採納每份價值超逾1,500萬元的非工務合約的投標，或每份價值超逾3,000萬元的工務合約的投標提供意見。中央投標委員由財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)擔任主席。中央投標委員會在考慮採購部門推薦採納的投標時，會審視整個採購和評審標書程序，以確保有關程序公平恰當，並按照政府採購原則進行。為維持各自的角色和職責分工清晰明確，中央投標委員會從無亦不應直接參與訂定招標要求／規格或評審標書的

工作。故此，中央投標委員會亦無聘用任何獨立顧問參與有關工作。

52. 應委員會的要求，**政府飛行服務隊總監**提供負責就直升機隊的採購擬備招標文件和進行標書評審工作的人員的詳細資料(包括其職銜及經驗)，有關詳情載於附錄23。

F. 未來路向

53. 委員會知悉，飛行服務隊已獲保安局撥款委聘顧問進行研究，探討飛行服務隊的人手及架構在長期是否可充分和持續地讓其達成使命和目標及應付需要。委員會查詢委託進行顧問研究的時間表及實施計劃。**政府飛行服務隊總監**在其2015年6月1日的覆函(載於附錄23)中表示，飛行服務隊計劃在2015至2016年度完成邀請有意投標的承辦商就該項目提交意向書的工作，以期能盡早開展招標程序。

G. 結論及建議

整體意見

54. 委員會：

— 知悉政府飛行服務隊("飛行服務隊")在其前身皇家香港輔助空軍解散後，隨即於1993年4月1日投入服務。作為政府其中一支紀律部隊，飛行服務隊負責每日24小時執行廣泛的法定職能。飛行服務隊的法定職能包括就下述範疇提供飛行服務：醫療、搜索及救援、疏散運送傷病者、滅火、空中測量、支援香港警務處及香港其他執法機關執行執法職責，以及在獲保安局局長批准的情況下載運乘客。飛行服務隊擔當多種角色，性質獨特，其服務範圍之廣泛，世界上其他地方沒有任何飛行服務組織可與之比擬；

— 讚賞飛行服務隊所作出的貢獻，該隊經常在惡劣和危險的情況(例如颱風吹襲)下，以高效率和合乎成本效益的方式執行救生和救援任務，為有需要的人士服務；並且強調，在飛行服務隊執行職務時，機組人員和乘客的安全至為重要；

— 在2015年5月23日參觀飛行服務隊，以了解飛行服務隊的運作和日常工作，並藉此機會與飛行服務隊工會成員會面；

— 對下述情況表示關注：飛行服務隊作為政府最小的部門之一(其編制只有230人[15]，機隊有11架飛機)，以現有人力資源及行動飛機應付不斷增加的飛行服務需求已超出負荷，導致首要緊急服務的提供受到影響，這可見於以下情況；

(a) 在2010至2014年間，飛行服務隊提供的整體飛行服務，以飛行時數計算，由3 253小時增加至3 833小時，增幅為18%，同期各類飛行服務[16]的增幅介乎9%至65%不等；

(b) 截至2015年5月1日，飛行服務隊的實際員額較編制少9%。尤其值得關注的是，機師職系正面對人手短缺的問題，該職系的實際員額較編制少16%。在2008至2014年間，資深機師外流至商界的情況，對機師職系造成壓力；

(c) 按現有人手水平計算，只能安排定翼機組在日間及黃昏當值。如在晚間(即由晚上9時59分至翌日上午6時59分)接獲任何遠程搜索及救援行動的召喚，便需召回可動員的機師及空勤主任。考慮到召回工作的安排，夜間遠程搜索及救援行動承諾的到達現場時間較日間和黃昏的長60分鐘；

---

[15] 截至2015年5月1日，飛行服務隊的編制有230人，包括總監、44名機師、33名空勤主任、25名飛機工程師、71名飛機技術員及56名支援人員。此外，飛行服務隊以非公務員條款聘用了13名員工，擔任多個不同職位。

[16] 在2010至2014年間，空中救護服務、搜索及救援行動、執法行動、滅火及為政府各局／部門提供的其他服務分別錄得26%、20%、19%、65%及9%的升幅。

(d) 部分更次不符合最低機組人員數目要求[17]。舉例而言，在2013年及2014年，(合共4 142個更次中)有178更次的當值機師人數少於最低規定。尤其值得注意的是，在2013年有65更次沒有定翼機機師當值，而在2014年則有26更次沒有定翼機機師當值，導致首要緊急服務的提供可能受到影響；

(e) 在2010至2014年的5年間，有3年的機長酌情決定權報告[18]宗數未能達標。機師及空勤主任的飛行時數延長和休息時數縮短的情況，可能會影響他們在飛行操作期間的安全及健康；

(f) 非定期維修的情況有上升趨勢；在2010至2014年間，非定期維修的時間佔行動飛機總停機時間的26%。即使行動飛機每日接受檢查，同期機師在起飛之前或之後報告的機件故障仍有共2 895項(平均每日1.6項)。此情況可能顯示飛行服務隊的行動飛機有老化問題；及

(g) 基於各種原因(例如機組人員正執行其他職務／任務、列入值勤表的機師數目少於所要求的數目，或機件故障／維修導致飛機不能使用)而沒有機組人員／飛機可供調配，導致首要緊急服務的提供受到影響：

(i) 在2010至2014年間，因沒有機組人員／飛機可供調配而未能按承諾時間到達現場的202宗個案中，72宗(36%)屬最優先服務個案，而在召喚後到達現場的時間亦較承諾的時間多出超過50%；及

[17] 飛行服務隊按照《操作手冊》的要求維持每更飛行職務的最低機組人員數目，以提供首要的緊急服務，以及執行其他已預先安排的飛行任務。據飛行服務隊表示，人手水平是督導人員編製24小時輪值表時參考的指引。人手水平並非強制性的要求，而輪值表如何策劃，主要視乎可調動機組人員的數目和資歷，以及是否有其他工作。

[18] 鑒於飛行服務隊在飛行操作期間需作出迅速和複雜的反應，任何需要延長機師及空勤主任的飛行時數或當值時數，或縮短其休息時數的情況，均須記錄在機長酌情決定權報告內。飛行服務隊就機長酌情決定權報告的宗數訂定每年目標，作為安全表現指標。

(ii) 同期，因沒有機組人員／飛機可供調配而未有在接獲召喚後提供服務的83宗個案中，32宗(39%)屬最優先服務個案；

— 對審計署署長報告書揭示的飛行服務隊人手情況，以及飛行服務隊4個工會[19]提出的意見表示關注：

(a) 飛行服務隊內不同職系正面對人手短缺／人才流失的問題[20]，成因包括工作量和工作壓力增加、超時工作的情況增加、薪酬待遇及服務條件不及商業機構的優厚、資深人員退休等；

(b) 訓練一名機師使其完全符合資格執行所有類別的工作／任務，需時約10年。在2005至2014年間，有9名行動機師離開飛行服務隊，當中6人已在飛行服務隊工作超過10年。流失人數佔機師職系編制超過20%；

(c) 為紓緩機師職系的人手短缺／人才流失問題，飛行服務隊曾按非公務員合約條款聘用海外機師。然而，飛行服務隊無法提供具吸引力的薪酬福利條件吸引海外人才填補機師的職位空缺，藉以提高機師職系的專業能力[21]；

(d) 為應付繁重的工作，飛行服務隊各職級的人員已不勝負荷。他們除執行核心職務外，亦須應付很多不同工作。以下是其中一些例子：

(i) 高級機師和總機師除執行行動飛行職務外，還須負責為初級機師提供內部培訓、制訂及檢討機組人員的海外培訓計劃、管理飛機更

[19] 政府飛行服務隊飛機技術員工會、政府飛行服務隊飛機工程師會、政府飛行服務隊空勤主任協會及政府飛行服務隊機師工會分別就所屬職級的工作及人手安排，向委員會提交意見書。保安局局長及飛行服務隊總監已在公開聆訊中就有關意見作出回應，詳情載列於附錄23。

[20] 截至2015年5月1日，機師、空勤主任、飛機技術員職系的實際員額較其各自的編制分別少16%、6%及4%。在過去10年，因非自然流失而離開飛行服務隊的機師共有9名，空勤主任則有13名。

[21] 根據政府政策，非公務員合約僱員的聘用條件不應遜於《僱用條例》(第57章)所訂的條款，亦不應優於相若職級公務員的聘用條件。

換計劃、發展和重置新直升機坪，以及評估大型基建項目對飛行服務隊行動的負面影響；

(ii) 11名屬總機師及高級機師職級的機師為合資格機師，他們須為兩架定翼機及7架直升機進行維修後試飛("試飛")。基於行動的優先次序，合資格機師有時會獲調派提供緊急服務，因而未能適時為該等飛機進行試飛，導致飛機停機時間增加；

(iii) 空勤主任及機師職系內某些職級的人員除執行行動飛行職務外，還須在不用飛行時，在航空指揮及控制中心、灣仔直升機坪控制室及飛行安全組執行職務；及

(iv) 飛機工程師及飛機技術員除負責飛機維修工作外，還須支援設計辦公室的運作；及

(e) 約35%至40%的機師正接受不同階段的訓練。受訓和參加測試／考試以取得飛行員牌照和資格，仍是他們的優先工作。由於並非所有機師都完全符合資格執行所有類別的任務／工作，若干類飛行服務可能因而受到影響；

— 對下述情況深表關注：在2014年，飛行服務隊為應付首要緊急服務的強烈需求而正面對資源緊絀的問題，即使如此，該部門仍需為政府各局／部門提供其他服務，以飛行時數計算，該等服務佔其提供的飛行服務的40%(即總飛行時數3 833小時中的1 538小時)[22]。曾有一宗個案因預定的考察飛行而導致空中救護服務受到影響(審計署署長報告書所載的個案三)；

— 知悉飛行服務隊的下述解釋：為局／部門提供飛行服務，亦可達致培訓初級機師的目的，這樣更能善用相關資源；

[22] 為局／部門提供的其他飛行服務的例子包括空中測量、接載乘客和油污監察。

— 察悉飛行服務隊在處理人手短缺／人才流失的問題(特別是機師職系)上所作出的努力，其做法包括：精簡招聘程序；加快培訓初級人員；及因應運作上的需要，以非公務員合約條款僱用具經驗的退休人員；

— 促請：

(a) 保安局考慮從組織架構、人手及薪酬結構、資源調配及運作模式方面，檢討飛行服務隊相對於其他紀律部隊的定位，使飛行服務隊能具備所需的能力，更有效率和效益地進行必要的救生和救援任務；及

(b) 飛行服務隊檢討其服務範圍，以便將其有限資源投放於提供最需要的首要緊急服務，例如與救生和救援有關的服務。至於並非最關鍵的服務需求，飛行服務隊可在可行的情況下考慮將這些服務外判予其他服務提供者；

— 促請飛行服務隊採取下述行動：儘管飛行服務隊將會委聘顧問進行研究，探討其人手及架構在長期是否可充分和持續地讓其達成使命和目標及配合其運作模式，但飛行服務隊有迫切需要制訂短中期措施，以處理審計署署長報告書指出的問題，當中包括但不限於：部門內各職系所面對的人手短缺問題；因應相互競爭的需求訂定提供飛行服務的優次；機師及機組人員的培訓；確保飛機得到適當維修，以提高可供使用飛機的數量；飛機和零件的採購；及制訂應變計劃，以應付飛機／直升機隊發現生產問題或有故障的情況；

<u>《管制人員報告》中匯報的服務表現目標</u>

— 對以下情況深表關注：

(a) 由2010至2014年間，飛行服務隊在《管制人員報告》中匯報服務表現目標的方式有不足之處，這可見於以下情況：

(i) 因計算誤差而高估依時到達現場的召喚個案數目，結果多報了311宗依時到達現場個案；

(ii) 至於同時接獲多個召喚[23]的個案，在計算《管制人員報告》所載的服務表現數據時，沒有計及之後出動的召喚個案的到達現場時間。在609宗未有納入報告的同時接獲多個召喚個案(相等於飛行服務隊在2010至2014年間納入報告的11 175宗應召喚出動個案總數的5.4%)中，有550宗(90%)未能按承諾時間到達現場，有500宗屬最優先類別(即甲+類及甲類空中救護服務[24]，以及搜索及救援服務)；

(iii) 在扣除多報的311宗依時到達現場個案，並計入550宗未有納入報告的同時接獲多個召喚而未能按承諾時間到達現場的個案(見上文第(i)及(ii)段)後，在2010至2014年的5年內，共有49個有關到達現場時間的目標未能達到(每年平均有9.8個)，而非飛行服務隊在同期《管制人員報告》所匯報的30個(每年平均有6個)；及

(iv) 經考慮迫切性、天氣狀況、飛機等設備的可供使用情況和任務的優先次序等因素後，飛行服務隊未能回應共852項服務要求(相等於飛行服務隊在2010至2014年間11 175宗應召喚出動個案總數的8%)。飛行服務隊在計算《管制人員報告》中匯報飛行服務的出動百分率時，並沒有計及這些被拒的召喚個案；及

[23] 同時接獲多個召喚是指一架飛行服務隊飛機須在同一時段內回應多於一個召喚要求時按序多次出動的情況。飛行服務隊訂有優先次序的指引，以便在同時接獲多個首要服務的要求而應接不暇時，按序處理。

[24] 甲+類是指人命攸關個案的疏散運送傷病者事故。甲類是指情況危急但非人命攸關的疏散運送傷病者事故。

(b) 在2010至2014年間，據飛行服務隊匯報，在《管制人員報告》中涵蓋4大類首要工作(空中救護服務、搜索及救援行動、執法行動及滅火行動)的23個服務表現目標中，平均每年有6個未能達標。尤其值得注意的是，有4個目標連續4至5年都未能達到[25]；

— 知悉飛行服務隊總監的下述解釋：與上文(b)段所述的4大類首要工作有關的未能按承諾時間到達現場個案，主要是由於不可控制的因素(例如不良天氣狀況及航空交通管制)所導致；

— 促請飛行服務隊檢討其在《管制人員報告》所訂的23個服務表現目標，特別是連續5年未能達到的目標。鑒於航空交通環境和服務需求量的轉變，加上涉及的任務的複雜程度，飛行服務隊應考慮適當調整其服務表現目標，以便準確和切實地反映可能影響其完成飛行任務的各項可變因素；

<u>為其他局／部門提供考察飛行服務</u>

— 對以下情況表示關注：

(a) 儘管社會對飛行服務隊的飛行服務有龐大需求，飛行服務隊在2010至2014年間為局／部門提供的考察飛行數目由54次增加至58次，增幅為7%。在該段期間，飛行服務隊亦平均每年安排26次考察和載客飛行(包括為慈善和青年團體安排的飛行)；

(b) 飛行服務隊沒有為部分這些飛行妥善記錄乘客的資料。此舉或有礙履行對公眾的問責，亦可能引起公眾對飛行服務隊服務可能遭濫用的關注；

[25] 4個未能達到的到達現場時間目標為：(i)空中救護服務：甲+類及甲類疏散運送傷病者事故(港島及離島區)；(ii)直升機近岸搜索及救援行動：晚上10時至翌日上午6時59分，無需額外機員／特別裝備；(iii)執法行動：在港島及離島區以外，無需額外機員／特別裝備；及(iv)滅火：投擲水彈。

(c) 由於不設跨部門收費[26]，局／部門在要求使用考察飛行服務時，未必會考慮飛機運作的高昂成本[27]；及

(d) 曾有一宗個案涉及工作優次安排的問題[28]，即審計署署長報告書所述的個案三。在這個案中，由於可供使用的飛機或機組人員正進行較早時預定的考察飛行而導致首要工作範疇的服務受到延誤；

— 促請飛行服務隊主動披露為局／部門提供考察飛行服務的成本，以及提高局／部門對使用這項服務的成本意識。飛行服務隊應考慮在可行和合乎成本效益的情況下，將非關鍵的飛行職務外判予外間的服務提供者；

— 知悉飛行服務隊已就優先使用飛行服務隊飛行服務的事宜制訂適當的指引[29]，飛行服務隊總監亦已去信各局／部門，以提高他們對使用飛行服務的成本意識。飛行行動督導人員有責任在調配資源時，根據其專業判斷，斷定哪項服務需求相對比較迫切，以及個別飛行任務涉及哪些複雜因素，從而以最適切和有效的方法提供服務；

---

[26] 《財務及會計規例》第435條訂明，除財經事務及庫務局局長特別批准外，一個部門為另一個部門提供的服務無須收費。

[27] 使用EC155直升機的直接運作成本(即燃料成本和維修成本)為每小時23,890元，使用超級美洲豹直升機則為每小時35,270元。

[28] 根據保安局局長的指示，如臨急接到有關首要工作需要資源的召援，次要職務的約定須予取消或押後。

[29] 根據政府《總務規例》及《政府飛行服務隊操作手冊》訂明的相關指引，飛行服務隊在緊急救援服務不受影響的前提下，可向政府其他部門提供飛行服務。政府部門就非緊急飛行服務或乘客載運提出的申請，必須得到部門首長或部門內獲授權的首長級人員批簽同意。提出的申請必須是關乎部門職責的任務，或涉及空中作業的公共服務，以及部門無法找到其他合適的運輸工具以應所需，才會獲得批准。

— 知悉飛行服務隊的下述解釋：審計署所述涉及乘客資料遺漏及提供飛行服務的優次安排問題的個案，均屬個別事件，飛行服務隊會加緊努力，防止日後再次發生類似事件；

24小時飛行服務的人手編配

— 對以下情況表示極度關注：

(a) 當值機師人數有時會低於最低機組人員數目要求，以致有些召喚個案有所延誤或未獲提供服務。由於大約有35%至40%的機師正接受不同階段的訓練，因此並非所有機師都完全符合資格執行更次內所有類別的任務／工作；

(b) 由於未能安排定翼機組在夜更當值，若要在晚間調動人員執行遠程搜索及救援行動，便需召回可動員的機師及空勤主任。在2010至2014年間，飛行服務隊在晚間收到需要進行遠程搜索及救援行動的103個召喚中，26個(25%)在晚間收到，並需召回機師和空勤主任。在2014年，飛行服務隊有一次在召回機組人員時遇到困難，以致需要較長的時間回應召喚；及

(c) 在2010至2014年間，飛行服務隊共發出133份機長酌情決定權報告。在合共133宗機長酌情決定權報告中，52宗牽涉機師，76宗牽涉空勤主任，5宗牽涉兩者。任何需要機組人員延長飛行時數或縮短休息時數的情況，均可能影響他們在飛行操作期間的安全及健康；

— 促請飛行服務隊作出更大努力，為每個飛行任務更次維持足夠的機組人員數目，以及研究有何方法可更有效地應付對晚間搜索及救援服務的需求。飛行服務隊亦應密切監察機長酌情決定權報告的宗數，以改善機組人員的安全及健康狀況；

飛機維修

— 對以下情況表示極度關注：

(a) 在2010至2014年的5年間，合共有33個月未能達到可供使用飛機的最低目標數量[30]，導致這情況的主要原因是有一個型號的直升機進行大型結構維修。在長時間維修期間可供使用飛機未能達到目標數量的問題，令緊急飛行服務的提供受到影響；

(b) 在2010至2014年間，9架行動飛機的停機時間共78 961小時，其中78%是由於進行例行維修和非定期維修。尤其值得關注的是，非定期維修的時間普遍有上升趨勢(即在2014年上升至4 539小時，較5年平均時數4 149小時多出9.4%)；

(c) 雖然飛行服務隊工程部每日為飛機進行3類檢查，但在2010至2014年間，機師在起飛之前或之後報告的機件故障仍有共2 895項；及

(d) 試飛等候時間由2010年的274小時增加至2014年的545小時，因而延長了行動飛機的停機時間；

— 知悉飛行服務隊會採取以下行動：

(a) 在不影響機隊的安全、質素和適航狀態的前提下檢討維修計劃，盡量把大型維修及檢驗工作安排同步進行，以增加可供使用飛機的數量；

(b) 研究各項試飛安排和採取必要措施，在不影響緊急服務需要的前提下，盡量縮短試飛等候時間；及

(c) 研究有何方法可把因進行非定期維修而導致行動飛機停機的時間盡量減少；

[30] 飛行服務隊工程部致力確保每個月有95%的時間，在上午7時30分至晚上11時維持最少5架行動飛機(即一架J-41、兩架超級美洲豹和兩架EC155)可供使用，以及在晚上11時01分至翌日上午7時29分，維持最少4架行動飛機(即一架J-41、一架超級美洲豹和兩架EC155)可供使用。

採購飛機和零件

— 對以下情況表示關注：

(a) 飛行服務隊在2009年購置Zlin型訓練機時，沒有根據合約條款適當地取得付款折扣5%，有違庫務署發出的《常務會計指令》的規定；及

(b) 飛行服務隊曾發出9張購買訂單，要求為新Zlin型訓練機供應總價為762,600元的零件，並就這些訂單向供應商支付預繳款項。其後，因為有關供應商破產，4張訂單所訂零件未有交付。然而，飛行服務隊沒有在限期內向清盤人提交債權證明，以便清盤人履行有關債務(如供應商擁有任何資產的話)。結果，在財經事務及庫務局批准下，飛行服務隊註銷無法追討的金額550,760元；

— 知悉飛行服務隊曾就上述兩宗事件進行檢討，並發出指示，提醒其員工注意付款監控的規定，尤其是與海外公司簽訂合約和一旦承辦商破產的情況；

兩架訓練機的使用率偏低

— 對以下情況深表關注：

(a) 兩架訓練機(即Zlin和鑽石型訓練機)的飛行時數持續低於估計的飛行時數。Zlin型機和鑽石型機每年預計可分別運作200和500個飛行時數，但該兩架飛機在2014年的實際飛行時數分別僅為61小時和90小時；

(b) 政府當局於2011年向立法會財務委員會("財委會")提交關於飛行服務隊的飛機採購的參考文件時向財委會表示，採購鑽石型訓練機可盡量減少使用J-41行動飛機作訓練用途，從而增加J-41行動飛機可供用作緊急召喚出動的時間。然而，在飛行服務隊購置鑽石型訓練機後，J-41行動飛機用作訓練的時間並沒有減少；J-41行動飛機在2013年及2014年用作訓練的時數(即1 299小時)與

在2011年及2012年用作訓練的時數(即1 200小時)相差不遠；及

(c) Zlin型機和鑽石型機除使用率偏低，其停機時間亦頗長。Zlin型機和鑽石型機在2014年的停機時數分別為3 962小時和2 603小時；

— 知悉飛行服務隊的以下解釋：

(a) 調派行動飛機出動，為局／部門提供飛行服務的同時，亦可為初級機師提供實時培訓。這解釋了為何J-41行動飛機用作訓練的飛行時間沒有減少；及

(b) 飛行服務隊會尋找方法提升這兩架訓練機的可用性。飛行服務隊預計，在新購置的兩架行動飛機於2015年年底投入服務後，鑽石型機的使用率將會增加，因為新行動飛機的駕駛艙設計理念與鑽石型機類似；

<u>採購兩架新定翼機</u>

— 對以下情況表示關注：

(a) 預計於2013年3月投入運作的兩架新定翼機，至今仍未交付。據飛行服務隊表示，定翼機延遲交付是由於有需要改裝有關飛機，以便安裝和認證各種行動所需設備(特別是地政總署的數碼空中攝影機，用以為所有局／部門提供空中攝影服務)，而訂購的新飛機未能通過飛行試驗，則由於攝影機滑蓋引致飛行穩定問題所致。飛行服務隊預計第一架飛機的交付日期為2015年年底，較財委會2009年文件[31]所述的原訂交付日期(即2013年3月)遲了33個月；

[31] 請參閱FCR(2009-10)24號文件。

(b) 現有兩架J-41定翼機快將達到使用年限，要維持其正常運作存在困難：

(i) J-41定翼機現已停產，因此製造商和零件供應商所提供的技術支援會逐漸減少；

(ii) 兩架J-41定翼機的總停機時間由2012年的1 704小時增加至2014年的3 187小時。在2013年，兩架J-41定翼機曾連續兩日同時出現機件故障而不能運作；及

(iii) 安裝在兩架J-41定翼機的行動所需設備，自1999年起便一直使用，並將達到使用年限。舉例而言，兩架J-41定翼機的唯一備用氣象雷達系統及備用引擎，以及其中一架J-41定翼機的紅外線探測系統已不能運作；及

(c) 雖然兩架新購的定翼機的交付出現重大延誤，但飛行服務隊並沒有繼續向財委會及立法會保安事務委員會報告訂購新飛機的工作進展及新飛機延遲交付的原因；

— 知悉以下情況：

(a) 供應商在對新飛機完成部分階段性飛行試驗後通知飛行服務隊，新飛機的交付日期為2015年年底；

(b) 由於供應商有責任按照合約規格交付可全面投入運作的新飛機，因此政府當局沒有為此承擔額外費用；

(c) 飛行服務隊會加強現有的J-41定翼機及其行動所需設備的維修工作，以確保這兩架飛機能繼續提供安全可靠的飛行服務；及

(d) J-41定翼機的二手零件的供應近年有所增加，向供應商採購零件的壓力有所紓緩；

— 明白飛行服務隊一直密切監察有關採購計劃，以加快飛機的交付。可以理解的是，行動所需設備的裝置工程及一系列認證飛行試驗必須先妥善完成，新飛機才能投入運作，以供有效率和安全地執行飛行任務；

<u>以單一型號的機隊取代現有的直升機</u>

— 對以下情況表示關注：

(a) 若採用單一型號機隊，一旦新型號的直升機發現生產問題或有故障報告，便可能會出現直升機服務全面暫停的風險。採用雙型號直升機機隊可把這項風險減至最低；及

(b) 飛行服務隊計劃保留現有的一架EC155直升機作後備，以應付萬一新型號直升機出現機件缺損／故障的情況。然而，用作後備的EC155直升機在2017年後會達到使用年限。以EC155直升機作應急後備用途是否合適和能否發揮效用亦成疑問；

— 知悉飛行服務隊曾就購置單一型號的機隊進行全面評估，所得結論是單一型號機隊所帶來的效益遠超相關風險：

(a) 單一型號的直升機隊可以統一操作程序，提升飛行安全；

(b) 單一型號的直升機隊需要儲存的零件、工具和設備數量較少，因而可更有效運用資源；及

(c) 由於機組人員和工程人員只需熟習一款直升機型號的操作，因此他們的訓練時間及內容可更着重於提升質素和提高安全水平，運作效率也可因而得到提升；及

— 察悉招標文件特別提到新型號的直升機應具至少3年經證明的運作經驗。飛行服務隊預計，由於科技先進，加上有關飛機在製造及認證方面所依循的國際安

全標準更為嚴格，因此新型號的飛機將較為可靠穩定。據飛行服務隊估計，因飛機發現生產問題而導致整隊機隊停飛的可能性極低。

具體意見

55. 委員會：

提供飛行服務

— 對以下情況深表關注：

(a) 據飛行服務隊匯報，在2010至2014年間，在《管制人員報告》所訂的23個首要工作服務表現目標中，平均每年有6個(26%)未能達標；而在11 175宗應召喚出動個案中，902宗(佔總數的8%)未能按承諾時間到達現場。尤其值得注意的是，有4個目標(涉及甲+類及甲類空中救護服務、近岸搜索及救援行動、執法行動及滅火)連續4至5年都未能達到。在902宗未能按承諾時間到達現場的召喚個案中，202宗個案(22%)是因機件故障和機組人員正執行其他工作而未能按承諾時間到達現場；

(b) 飛行服務隊在《管制人員報告》所匯報有關2010至2014年的服務表現數據，沒有計及609宗同時接獲多個召喚的個案，而在這609宗個案中，有550宗未能按承諾時間到達現場。此外，有311宗未能按承諾時間到達現場的個案，被錯誤匯報為依時到達的個案。根據經更正的數字，在23個到達現場時間的目標中，每年平均有9.8個未能達標，而非飛行服務隊所匯報的每年平均6個；及

(c) 在2010至2014年間，飛行服務隊未能因應共852個服務要求而出動。在這些未能提供服務的個案中，81%是由於受天氣限制，10%是由於沒有飛機／機組人員可供調配。飛行服務隊在《管制人員報告》中匯報飛行服務的出動百分率時，並沒有全數計及這些被拒的召喚個案；

— 知悉飛行服務隊總監大體上同意審計署在審計署署長報告書第2.13、2.18及2.28段提出的建議；

機組人員的管理

— 對以下情況表示極度關注：

(a) 在2013年及2014年，飛行服務隊為機組人員合共編排了4 142個更次，以便提供緊急服務及其他預先安排的服務，當中有178更次(4.3%)的當值機師人數少於飛行服務隊指引的最低規定，以致部分緊急召喚個案的服務有所延誤或未獲提供服務；及

(b) 在2010至2014年的5年間，其中3年機組人員飛行／當值時數被延長和休息時數被削減的次數較目標為多；

— 知悉以下情況：

(a) 鑒於近年機師出現非自然流失(尤其定翼機組的機師)，加上召喚次數有所增加，飛行服務隊的機師職系正面對人手短缺的問題。飛行服務隊已採取多項措施，包括加快招聘及培訓程序，務求長遠而言減輕人手壓力；及

(b) 飛行服務隊總監大體上同意審計署在審計署署長報告書第3.13段提出的建議。飛行服務隊會繼續檢討機組人員的值勤人手和調配安排，力求在滿足服務需要之餘，不影響飛行安全和機組人員的健康；

飛機維修

— 對以下情況表示極度關注：

(a) 飛行服務隊的目標是確保每個月有95%的時間，在上午7時30分至晚上11時，在9架行動飛機之中，維持最少5架行動飛機可供使用，以及在晚上11時01分至翌日上午7時29分，維持最少4架行動

飛機可供使用。然而，在2010至2014年間，主要由於需進行大型維修及檢驗，有33個月(55%)未能達到可供使用飛機的目標數量，導致部分緊急召喚個案的服務受到影響；

(b) 在2010至2014年間，非定期維修的時間由2010年的3 799小時增加至2014年的4 539小時。同期，機師在起飛之前或之後報告的機件故障共2 895項；及

(c) 試飛等候時間由2010年的274小時增加至2014年的545小時；

— 知悉飛行服務隊總監大體上同意審計署在審計署署長報告書第4.18段提出的建議；

採購飛機和零件

— 對以下情況表示關注：

(a) 兩架訓練飛機(Zlin型機及鑽石型機)自分別於2009年及2013年投入運作以來，使用率較預期為低。雖然飛行時數偏低，但該兩架訓練機的停機時間甚長。飛行服務隊在購買Zlin型訓練飛機時，並沒有取得有關採購合約訂明的5%付款折扣(181,000元)。此外，由於海外供應商破產，尚欠零件未有交付，導致一筆共計550,760元的零件預繳款項須予註銷；

(b) 飛行服務隊獲批准撥款7億7,600萬元進行定翼機更換計劃，而計劃所訂的投入運作目標日期，由2013年3月(財委會文件所述的投入運作目標日期)延遲至2015年年底。新購的飛機在2013年8月及2014年7月均未能通過飛行試驗，其後於2014年11月通過部分階段性飛行試驗。然而，按合約規定，尚須對有關飛機和行動所需設備進行其他試驗。結果，在過渡時期未能實現新飛機可提升飛行服務隊運作效率的預期效益，而維持已出現老化的現有飛機的正常運作則存在困難；及

(c) 飛行服務隊獲批准撥款21億8,750萬元進行以單一型號的直升機隊取代現有的雙型號直升機隊的計劃。然而，這項還在進行中的計劃存在固有風險。一旦同一類型的直升機發現生產問題或有故障報告時，飛行服務隊的緊急服務可能會受到影響。飛行服務隊計劃在單一型號的新直升機隊投入服務後約4至5年內，以其中一架現有直升機作後備，但現有的直升機在2017年後會達到使用年限；

— 知悉：

(a) 飛行服務隊總監大體上同意審計署在審計署署長報告書第5.15、5.27、5.33及5.39段提出的建議；及

(b) 庫務署署長及政府物流服務署署長同意審計署在審計署署長報告書第5.16段提出的建議；及

<u>未來路向</u>

— 知悉：

(a) 飛行服務隊已獲保安局撥款在2015-2016年度委聘顧問進行研究，探討飛行服務隊的人手及架構在短、中及長期是否可充分和持續地讓其達成使命和目標及應付需要；及

(b) 飛行服務隊總監大體上同意審計署在審計署署長報告書第6.8段提出的建議。

跟進行動

56. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實委員會及審計署各項建議的進展。

A. 引言

審計署曾就食物環境衞生署("食環署")管理的公眾熟食市場進行審查。

背景

2. 小販經營的街頭熟食檔在香港有悠久的歷史。根據審計署署長報告書，政府自1970年代初沿用至今的政策，是在一般情況下不會簽發新的小販牌照，街頭持牌熟食小販須遷置到離街公眾熟食市場。由食環署管理的公眾熟食市場包括以下3種：

— 熟食小販市場：熟食小販市場是獨立式市場。檔戶必須是持牌熟食小販；

— 熟食市場：熟食市場也是獨立式市場。檔位經簽訂租約出租，承租檔戶不得持有小販牌照。持有小販牌照者須交出牌照才可經營熟食市場檔位；及

— 熟食中心：熟食中心附設於售賣乾濕貨品的公眾街市內。與熟食市場一樣，熟食中心檔位經簽訂租約出租，承租檔戶不得持有小販牌照。

截至2015年5月31日，食環署轄下共有75個公眾熟食市場，包括11個熟食小販市場、25個熟食市場和39個熟食中心。公眾熟食市場的管理由食環署負責，是該署"街市及小販管理"綱領下其中一部分的工作。一如審計署署長報告書第1.4段所述，在2014-2015年度，整個"街市及小販管理"綱領的人手編制約有3 650人，預計財政撥款約為16億9,000萬元。食物及衞生局("食衞局")是負責監管食環署工作(包括就公眾熟食市場、小販和公眾街市制訂政策)的政府政策局。應委員會的要求，食環署提供一般食環署分區環境衞生辦事處的組織圖，以及截至2015年4月30日食環署負責管理熟食市場、熟食中心及熟食小販市場的人手編制(分別載於***附錄29***及***附錄30***)。

3. 立法會食物安全及環境衞生事務委員會成立了兩個小組委員會，即公眾街市事宜小組委員會和小販政策小組委員會，分別研究公眾街市事宜和小販政策。委員會知悉，食衞局告知公眾街市事宜小組委員會，當局於2013年12月委託顧問進行研究，以改善公眾街市的營運環境，而研究報告定稿已於2015年6月提交小組委員會。食衞局亦與小販政策小組委員會商定多項制訂小販政策的原則，包括由下而上的模式的可取之處，以及在協助有關方面與各相關政策局及部門聯繫，以推展已獲社區普遍認同的地區主導建議方面，食衞局所擔當的角色[1]。兩個小組委員會將於2015年下半年根據各自的職權範圍提交報告。

4. 審計署署長曾在2003年就食環署公眾街市的管理進行審查，並於2008年進行跟進審查。委員會曾根據審計署的審查結果，於2003年12月及2008年12月就食環署管理的公眾街市舉行公開聆訊，結果分別載於委員會在2004年2月發表的第四十一號報告書及2009年2月發表的第五十一號報告書。

5. 委員會於2015年5月11日舉行了一次公開聆訊，就審計署署長報告書的審查結果及意見聽取證供。

委員會報告書

6. 委員會報告書載列委員會從證人收集所得的證供。報告書分為以下部分：

— 引言(第A部)(第1段至第8段)；

— 市場的空置率(第B部)(第9段至第16段)；

— 在市場提供的設施(第C部)(第17段至第27段)；

— 市場檔位的管理(第D部)(第28段至第34段)；

[1] 有關各項原則的細節及政府當局的建議詳情，請參閱食衞局有關"小販管理建議"的文件(立法會CB(4)561/14-15(01)號文件)。

— 檔位租金及收費的管理(第E部)(第35段至第36段)；

— 未來路向(第F部)(第37段至第43段)；及

— 結論及建議(第G部)(第44段至第46段)。

食物及衞生局局長發表序辭

7. 在委員會於2015年5月11日舉行的公開聆訊開始時，**食物及衞生局局長高永文醫生**發表序辭，序辭內容綜述如下：

— 政府當局接納審計署署長報告書提出的意見和建議，而食環署已推行審計署的一些建議，並正研究如何落實其餘的建議；

— 政府當局認同有需要為空置率高的熟食小販市場制訂遷出計劃，以確保騰出珍貴的土地資源作重新發展之用。熟食小販市場屬過渡措施，並非興建作長遠用途。當局自1972年起停發新小販牌照填補空置的攤檔，加上部分持牌小販去世或交回牌照，空置率逐漸提高是必然的過程；

— 考慮到熟食小販市場大部分正在經營的持牌小販均為基層人士，政府當局一直採取比較包容的做法，盡量避免採取迫遷做法而引起社會激烈爭議，因而出現目前空置率較高的情況；

— 食環署會加大工作力度，因應個別熟食小販市場的經營能力、所屬社區的需要、資源配套的情況，以及對持份者的影響，積極為個別熟食小販市場制訂改善計劃或遷出計劃，確保珍貴的土地資源得以善用；及

— 食環署亦會探討其他公眾熟食市場用地的重新發展潛力，以期騰出土地作其他用途。

食物及衞生局局長的序辭全文載於***附錄31***。

8. 在委員會於2015年5月11日舉行的公開聆訊開始時，**食物環境衞生署署長劉利群女士**發表序辭，序辭內容綜述如下：

— 食環署正積極跟進審計署就加快在公眾熟食市場推行消防安全措施提出的建議。審計署署長報告書發表後，食環署已聯同消防處和機電工程署開展檢討各公眾熟食場地的火警風險的工作，盡快研究如何提升場地的消防安全。食環署會對違反相關安全規例的個案採取執法行動，有關行動包括在適當情況下取消小販牌照或終止熟食中心／熟食市場租戶的租約；

— 關於電力供應問題，食環署會聯絡建築署，檢討各熟食市場和熟食中心的電力供應是否足夠，包括評估為電力供應未符標準的熟食場地提升供電的可行性和成本效益。食環署會在需要時採取適當的跟進行動；

— 至於空調問題，食環署會就改善工作與有關部門合作，並會就加裝空調系統的建議與持份者合作；

— 食環署會加強巡查，防止熟食市場檔戶違反規則和規例。食環署已提醒有關人員必須適時進行巡查及記錄巡查詳情，並跟進違規個案(例如未經食環署事先批准便安裝空調機的個案)；

— 有關熟食小販市場的持牌小販委任替手的問題，食環署已提醒各人員嚴格按照現行指引行事；及

— 食環署會繼續致力尋求一個合適的租金調整機制，以及制訂收回差餉和空調費用的安排。

食物環境衞生署署長的序辭全文載於***附錄32***。

B. 市場的空置率

9. 委員會從審計署署長報告書第2.3段知悉，截至2014年12月31日，以平均空置率計算，11個熟食小販市場的數字為61%，大幅高於25個熟食市場的6%和39個熟食中心的3%。從審計署署長報告書表三可見，有6個熟食小販市場的空置率為

67%至85%。有關部分空置率高的熟食小販市場位置相近(例如審計署署長報告書個案一:空置率75%的馬角街熟食小販市場位於荃灣,與空置率81%的聯仁街熟食小販市場相距少於10分鐘步程)的情況,委員會詢問食衞局及食環署有否計劃整合這些空置率高的熟食小販市場。

10. **食物及衞生局局長**在公開聆訊席上表示並透過其2015年6月2日的函件(載於***附錄33***)補充:

— 食環署正着手關閉大連排道熟食小販市場和另外兩個熟食小販市場。食環署已開始與受影響的熟食小販商討遷出計劃。在這3個熟食小販市場中,大連排道熟食小販市場現址已納入2015-2016年度的賣地計劃。當局於2015年4月就關閉該熟食小販市場的建議諮詢葵青區議會,該區議會並無異議。至於另外兩個計劃關閉的熟食小販市場,食環署會繼續與該處的持牌小販商討,因應有關用地的發展時間表,盡快與他們敲定遷出計劃;

— 由於熟食小販市場只作為過渡安排,因此最初興建的時候並非擬作長遠用途。若牽涉消防安全或基建問題,食環署會考慮進行改善工程。舉例而言,食環署已預留撥款翻新吳松街臨時熟食小販市場及海防道臨時熟食小販市場,並改善該兩個熟食小販市場的消防安全設施。然而,任何建議如涉及大規模翻新工程及大量公帑,並擬作長遠用途,均須根據多個考慮因素作出仔細研究,這些因素包括特定熟食小販市場的經營能力,以及所屬社區的實際需要;

— 此外,此舉可能影響其他政策局的工程計劃,或者超出食衞局的職權範圍。由於整合個別熟食小販市場的建議並非取決於衡工量值的考慮因素,而是視乎其他因素而定,政府當局認為可以在立法會食物安全及環境衞生事務委員會等其他適當渠道跟進此事;

— 關於整合熟食小販市場的工作,由於熟食小販很多時會因可能失去現有客源而不願意搬遷,故位置遠近和是否有空置檔位均是相關的考慮因素。食環署也會顧

及有關熟食小販市場的經營能力和實質狀況，以及在認為有需要進行改善工程的情況下，考慮該等工程會否佔用市場內一些可供擺賣的空間，導致與其他熟食小販市場的整合受到限制。舉例而言，在完成正計劃進行的吳松街臨時熟食小販市場的翻新及消防安全改善工程後，該處的檔位數目預計會有所減少。食環署會密切監察工程進度，力求令該熟食小販市場在工程完成後，得以地盡其用；

— 至於其餘8個熟食小販市場(包括位於臨時用地的熟食小販市場)，食環署會定期檢討其運作，並會因應各熟食小販市場的經營能力、社區需要、可用資源和政策優次，考慮應否騰出這些熟食小販市場的用地作其他用途。在悉力推行為每個熟食小販市場制訂的計劃時，食環署會充分考慮受影響熟食經營者及其他持份者的利益；及

— 當局在考慮遷出計劃及熟食小販市場的發展時，也須考慮不為小販牌照續期和強迫正在熟食小販市場經營的檔戶遷出所引致的社會怨氣。

11. 委員會知悉，就公眾街市進行的顧問研究和小販政策檢討，均未有涵蓋公眾熟食市場的發展。**食物及衞生局局長**回應委員會的提問時解釋，政府當局並非忽視公眾熟食市場的發展，因為該顧問研究及小販政策檢討均會觸及公眾熟食市場的發展事宜。熟食中心是公眾街市的一部分，而在檢討小販政策時，部分建議會與公眾熟食市場相關，例如把現有出租率偏低的公眾街市改建為離街熟食中心。

12. 根據審計署署長報告書第2.17(e)段，食環署於2011年委託顧問評估3個公眾街市和6個熟食小販市場的經營能力。**食物環境衞生署署長**在公開聆訊席上表示，根據評估所得結果，食環署於2013年告知財經事務及庫務局和規劃署，其中兩個街市和4個熟食小販市場的用地可騰出作重新發展。應委員會的要求，**食物及衞生局局長**提供該項調查結果的摘要報告(載於***附錄34***)。

13. 根據審計署署長報告書第2.9段及附錄D，有9個公眾熟食市場設於臨時用地。這些設於臨時用地的公眾熟食市場於1972至1984年間落成。然而，委員會關注到，政府當局未有為這些設於臨時用地已超過30年的市場制訂任何未來發展計劃。委員會詢問政府當局會否為設於臨時用地的市場制訂遷出計劃。

14. **食物及衞生局局長**在其2015年6月2日的函件(載於附錄33)中答稱，除6個熟食小販市場外，還有兩個熟食市場和一個熟食中心現設於臨時用地。食衞局及食環署會與其他政府部門(特別是規劃署和地政總署)合作，因應這些熟食場地的經營能力和社區需要等因素，確定這些用地較長遠的土地用途，並視乎情況制訂遷出計劃。以長沙灣熟食市場的情況為例，規劃署在深水埗區議會2013年1月的會議上，就預留長沙灣熟食市場用地作休憩用地的計劃諮詢深水埗區議會。鑒於該市場的出租率相對偏低，食環署會與相關部門跟進情況，並會研究如何因應社區需要，把有關用地改作更具效益的用途。

15. 委員會詢問食衞局會否考慮推出特惠金計劃，以提供誘因，鼓勵小販牌照持有人自願交回牌照或遷往另一熟食小販市場，以便關閉或整合熟食小販市場。

16. **食物及衞生局局長**在公開聆訊席上表示，同意為小販提供誘因是把小販遷往另一熟食小販市場的其中一個可行方案，以整合空置率高的熟食小販市場。

C. 在市場提供的設施

消防安全措施

17. 委員會從審計署署長報告書第3.3及3.4段知悉，食環署、消防處和建築署召開會議並得出結論，《消防安全(商業處所)條例》(第502章)所訂明的消防安全措施，即安裝自動噴灑系統、機械通風系統的自動停止設施、緊急照明裝置及設備、消防栓及喉轆系統、手控火警警報系統及手提式滅火器("訂明消防安全

措施")，是熟食中心、熟食市場和熟食小販市場的最低規定。然而，根據審計署署長報告書第3.6段及表六，在75個公眾熟食市場中，只有33個(44%)已採取全部6項訂明措施。尤其值得注意的是，有13個熟食市場只採取了4項或以下的措施，而熟食小販市場採取的訂明措施都不多於兩項。委員會詢問食環署有何計劃改善其餘42個公眾熟食市場的消防安全措施。

18. **食物環境衞生署署長**在公開聆訊席上解釋，而**食物及衞生局局長**在其2015年6月12日的函件(載於***附錄35***)中補充：

熟食中心

— 在39個熟食中心中，有31個[2]已採取全部6項訂明消防安全措施；

— 在其餘的8個熟食中心中，有7個已採取5項消防安全措施，仍未採取的措施為安裝機械通風系統的自動停止設施。該7個熟食中心為古洞街市購物中心熟食中心、沙頭角街市熟食中心、錦田街市熟食中心、香車街街市熟食中心、鰂魚涌街市熟食中心、田灣街市熟食中心和漁光道街市熟食中心。根據消防處的最新意見，這7個熟食中心並無中央空調／通風系統，故無須安裝機械通風系統的自動停止設施；

— 餘下的一個就是深井臨時街市熟食中心。該熟食中心仍未安裝兩項消防安全裝置(即機械通風系統的自動停止設施和自動噴灑系統)。由於該熟食中心並無中央空調／通風系統，故無須安裝自動停止設施。至於自動噴灑系統，建築署向食環署表示，由於深井臨時街市位於天橋底，故除非進行大型翻新工程，否則不能在街市興建花灑泵房、水缸和供水喉管坑。鑒於場地

[2] 審計署署長報告書原本將正街街市熟食中心算作沒有安裝自動停止設施的熟食中心，然而，根據工程部門的最新意見，正街街市熟食中心所屬的整座街市大樓已安裝自動停止設施，一旦偵測到火警，該設施便會停止該大樓(包括熟食中心)的通風／空調系統。因此已採取全部6項訂明消防安全措施的熟食中心數目現修訂為31個，而非審計署署長報告書表六載列的30個。

限制及最新法定要求，建築署會就替代安裝噴灑系統的方案進行可行性研究；

熟食市場及熟食小販市場

— 食環署在2003年與消防處舉行會議後，按照《消防安全(商業處所)條例》(第502章)檢討了熟食中心及售賣乾濕貨品的公眾街市的消防安全措施，並推行計劃，改善這些場地的消防安全措施。此外，食環署已在25個熟食市場的其中3個(即擊壤路熟食市場、建業街熟食市場和大棠道熟食市場)進行提升消防安全的工程。至於當年的檢討範圍為何不包括其他熟食市場及熟食小販市場，食環署曾仔細翻查紀錄但未能找到箇中原因。食環署揣測這可能是緩急先後的問題；

— 截至2014年年底，在25個熟食市場中，有15個已採取上述6項消防安全措施中的4項或以上。當局承認，其餘10個熟食市場已採取的措施少於4項，而在11個熟食小販市場中，仍有6個尚未採取任何措施。食環署自此一直與建築署、消防處及相關部門緊密合作，着手改善有關熟食場地的消防安全；

— 截至2015年6月，所有熟食小販市場均設有手提式滅火器；

— 就現時尚未裝設緊急照明裝置及設備和手控火警警報系統的熟食市場和熟食小販市場，食環署現正採取行動，在未來半年內為所有該等市場安裝有關設備；及

— 至於其餘3項消防安全措施(即消防栓及喉轆系統、自動噴灑系統和機械通風系統的自動停止設施),由於要解決安裝工程涉及的技術問題，以及要諮詢相關部門，故此安裝工程所需時間將會較長。就消防栓、消防喉轆和消防噴灑系統安裝工程而言，須在相關的熟食場地找到合適的地方，以建造水缸及相關機房。水缸或機房的位置和運作應避免影響場地的現有裝置。具體來說，需要進行詳細的結構評估，以確保相關的熟食場地可以承受附加構築物的荷載。此外，消防安全設計／裝置建議及消防安全系統用水須分別取得消防處和水務署的批准。食環署將與有關部門合作，盡快進行研究，以確定在現時沒有這些消防安全措施的熟食市場和熟食小販市場安裝有關設備是否可行。

19. 因應委員會的提問，**食物及衞生局局長**在其2015年6月12日的函件(載於附錄35)中就其他消防安全措施作以下補充：

— 為加強食環署負責管理熟食中心／熟食市場／熟食小販市場的人員以至攤檔租戶的消防安全意識，食環署會在消防處的協助下，為他們安排消防安全講座，講題包括常見的違反消防安全規定情況、火警時應採取的行動、正確使用滅火工具及安全使用危險品，亦會舉行火警演習；

— 食環署和消防處亦會在有需要時，在熟食場地採取消除火警危險的行動。食環署會加強熟食場地的消防安全管理，包括在進行例行巡查時向熟食檔戶傳遞消防安全信息，以及一旦發現攤檔的運作有潛在火警風險，隨即採取適當的跟進行動；及

— 另外，機電工程署會繼續提供工程支援，以協助食環署在公眾熟食市場推廣和確保電力及氣體安全，並會根據相關的法定規定採取合適的執法行動。

檔位營運所需的電力供應

20. 根據審計署署長報告書第3.17段，在2014年12月，所有熟食市場的供電都不符合食環署規定的60安培標準，熟食中心則只有兩個符合標準。委員會從審計署署長報告書個案四知悉，觀塘碼頭熟食市場因電力負荷過重(該熟食市場內每個檔位只獲供電10安培，低於60安培的標準)而不時停電，對該熟食市場的運作造成不良影響。電力負荷過重亦可能招致火警的危險，危及檔戶和顧客的安全。委員會詢問，政府當局有何計劃為供電不足的熟食市場及熟食中心提升供電，以及擬就供電標準較低的市場採取甚麼跟進行動，以確保不會出現電力負荷過重的情況。

21. **食物環境衞生署署長**在公開聆訊席上表示，食環署已與建築署、機電工程署及有關的電力公司聯絡，探討可否為供電系統不符標準的公眾熟食市場提升其供電系統。**食物環境衞生署署長**在公開聆訊席上以審計署署長報告書個案四中的觀塘碼頭熟食市場為例，表示該熟食市場建於1984年，每個檔位獲供電10安培。自2008年起，食環署已與建築署研究如何提升有關的供電系統，例如興建場外電力變壓房。由於該熟食市場的29個檔位已全數租予檔戶使用，加上欠缺空間加建電力變壓房，食環署會繼續與建築署及電力公司商討如何在不影響檔位數目的情況下提升供電系統。應委員會的要求，**食物及衞生局局長**提供與建築署及其他有關各方在改善觀塘碼頭熟食市場供電一事上的往來函件。該等函件載於***附錄36***。

22. 委員會詢問食環署會否擬備電器使用指引，尤其是為供電系統不符標準的公眾熟食市場擬備這類指引。**食物及衞生局局長**在其2015年6月12日的函件(載於附錄35)中答稱，食環署經諮詢機電工程署後，制訂了有關熟食市場／熟食中心的電力及電器用具安全須知，供租戶參考。該安全須知的文本載於***附錄37***。食環署會確保該須知的內容獲得妥善執行並予以適時更新。

23. 委員會詢問食環署以60安培作為現行供電標準的理據為何，以及應如何理解這項標準。**食物環境衞生署署長**在公開聆訊席上回答時解釋，而**食物及衞生局局長**亦在其2015年6月12日的函件(載於附錄35)中補充：

— 食環署在2011年12月發出的《公眾街市及熟食中心標準規格手冊》第3.29.1條訂明每個熟食攤檔的標準供電規格(即60安培三相)。前市政總署在1999年發出的文件亦載有相同規格。然而，前市政總署或食環署當時如何釐定這個標準則無從稽考；及

— 建築署和機電工程署表示，60安培三相供電最高可負荷約33千瓦特的設備和器具。一般而言，該供電量足以應付熟食攤檔通常所需的商用電器(例如煮食爐、電飯煲、雪櫃、電水煲、多士爐等)的運作。以接駁13安培電源插座的家用電器為例，60安培三相電力系統能滿足約15個電磁爐或多至40個1.8公升傳統電飯煲的電力需求。

市場的空調

24. 委員會從審計署署長報告書第3.28段及個案七知悉，公眾熟食市場的部分檔戶裝設了獨立空調機，而事先並未取得食環署批准。委員會詢問，食環署曾就此採取何種執法行動。

25. **食物及衞生局局長**在其2015年6月2日的函件(載於附錄33)中答稱：

— 按照現行執法指引，食環署人員會根據《公眾街市規例》(第132BO章)採取執法行動，或按適當情況就違反租約事宜發出警告信，以確保違規事項(例如未經事先批准而裝設獨立空調機)得到糾正；

— 由2015年3月至今，食環署向未經事先批准而裝設空調機的熟食市場及熟食中心租戶共發出41次口頭警告及30封首次警告信。該署將加強巡查，並密切監察情況。如租戶繼續違規，食環署會按照現行違例處分

制度，在租戶累計收到一定數目的警告信後，考慮終止其租約；及

— 食環署已提醒街市檔位租戶，在裝設空調機前必須先取得批准，以避免電力系統負荷過重。

26. 委員會從審計署署長報告書第3.24及3.25段知悉並關注到，截至2014年12月，在75個公眾熟食市場中，只有22個(29%)設有空調，而通風欠佳是公眾熟食市場的檔戶和顧客最關注的問題，並影響到檔位的經營能力。委員會詢問是否有加裝空調系統的成功個案。由於食環署只會在某一街市不少於85%的檔戶贊成加裝空調系統並同意承擔相關經常費用的情況下，才進行詳細的技術可行性研究，委員會亦詢問，由調查檔戶對加裝空調系統的意見至實際完成加裝工程，平均需時多久。

27. **食物及衞生局局長**在其2015年6月2日的函件(載於附錄33)中表示，在過去10年，食環署曾在3個熟食中心(但沒有在任何熟食市場)加裝空調系統。該3個熟食中心分別是漁灣街市熟食中心、鵝頸街市熟食中心和石湖墟街市熟食中心。在2003年2月／3月，食環署進行調查，收集街市檔戶對加裝空調工程的意見。上述3個熟食中心均有85%或以上的檔戶支持加裝空調系統。這3個熟食場地的空調系統加裝工程先後於2003年4月和2004年6月獲批撥所需撥款。漁灣街市熟食中心和鵝頸街市熟食中心的加裝空調工程於2004年4月展開，2005年4月完成。石湖墟街市熟食中心的加裝空調工程則於2004年12月展開，2005年11月完成。換言之，由進行檔戶調查至完成加裝工程，合共歷時約兩年至兩年半。鑒於各熟食中心或熟食市場的情況可能有很大差異，故上述工程所需時間只能作一般參考用途，不應視作日後任何空調系統加裝工程的基準。

D. 市場檔位的管理

28. 委員會從審計署署長報告書第4.3、4.6及4.7段和個案八知悉，部分檔戶涉嫌違反租約條件。委員會詢問，食環署會否加強巡查，以及如何處理違規個案。

29. **食物及衞生局局長**在其2015年6月2日的函件(載於附錄33)中答稱：

— 根據食環署現行政策，如任何熟食中心／熟食市場檔位在12個月內4次觸犯《公眾衞生及市政條例》(第132章)或其附屬法例而被定罪，該署會考慮終止有關檔戶的租約。如食環署認為違例事項性質嚴重，即使只被定罪一次，食環署也可考慮終止租約。有關政策指引載於***附錄38***；及

— 此外，如檔位租戶在6個月內因違反租約條款／條件而累計收到3封警告信，食環署會考慮終止其租約。有關指引載於***附錄39***。

公用範圍的使用

30. 關於審計署署長報告書個案八，**食物及衞生局局長**在其2015年6月2日的函件(載於附錄33)中答稱：

— 熟食中心及熟食市場的公用範圍旨在供熟食檔位的顧客共同使用。因此，熟食中心及熟食市場的熟食檔位租戶不得霸佔公共座位間的檯凳供其檔位的顧客專用。食環署與租戶訂立的租約載有明訂條款，禁止租戶霸佔公共座位間供其檔位專用。有關條款如下：

> "熟食中心及熟食市場的公共座位是供所有顧客共同使用。承租人不得以任何方式非法佔用公共座位間作為其檔位的專用座位間。"

— 食環署亦有向租戶發出政策通知書，告知各項規定，包括有關妥善使用公共座位間的條件。如租戶違反這項條件，並在"警告信制度"下於6個月內累計收到3封警告信，食環署會考慮終止其租約。警告信文本載於***附錄40***；及

— 食環署在熟食中心／熟食市場的當眼處張貼告示，警告租戶不得霸佔公共座位間的檯凳供其檔位專用。告示文本載於***附錄41***。

售賣酒類

31. 根據審計署署長報告書第4.6段，審計署實地視察熟食市場和熟食中心期間，發現有檔位向顧客售賣酒類，以及有在公用範圍或檔位範圍內售賣及供顧客飲用酒類的情況。然而，截至2014年12月，並無公眾熟食市場的檔位領有酒牌。委員會請食物環境衞生署署長澄清，檔位在何種情況下須領有酒牌。

32. **食物環境衞生署署長**及**食物環境衞生署署理助理署長(行動)2陳耀強先生**在公開聆訊席上解釋，而**食物及衞生局局長**亦在其2015年6月2日的函件(載於附錄33)中補充：

— 根據律政司於1999年提供的意見，律政司認為市政局轄下街市(現為食環署轄下街市)的熟食檔位如售賣令人醺醉的酒類飲品，只要顧客不在有關售酒檔位內飲用該等酒類，熟食檔位售酒便不構成《應課稅品(酒類)規例》(第109B章)第25A條所訂的罪行；及

— 審計署署長報告書第4.9(c)段指律政司的意見屬"初步"意見。食環署估計，當時的臨時市政局致律政司的便箋可能令審計署覺得律政司所給予的是初步法律意見。具體而言，當時的臨時市政局的高級法律主任於1999年向律政司發出便箋，提出其"初步意見，認為《應課稅品(酒類)規例》第25A條不適用於臨時市政局轄下街市檔位售酒的情況，因為顧客不是在售酒的處所內飲用酒類"。該高級法律主任就此徵詢律政司的意見。律政司在回覆時提出上一分段所載的意見。食環署會去信律政司，要求確認《應課稅品(酒類)規例》第25A條是否適用於在設有公共座位間的市場檔位售酒的情況。

33. 委員會詢問，食環署會否考慮就租約容許／不容許的活動發出指引，以便租戶清楚了解。**食物及衞生局局長**在其2015年6月2日的函件(載於附錄33)中答稱，租約載有條款，規管檔位的使用及運作。最新版本的租約樣本載於***附錄42***。鑒於租約及政策通知書已列明在營運熟食檔位及使用公共座位間方面"應做及不應做的事情"，食環署認為沒有迫切需要另行向租戶發出這方面的指引。對那些屢犯不改、霸佔公共座位間的檯凳供其檔位專用的租戶，食環署會加強對其採取懲處行動。

審計署署長報告書所提述的個案

34. 委員會詢問，對於審計署署長報告書所提述的個案，食環署有何跟進行動。**食物及衞生局局長**在其2015年6月2日的函件(載於附錄33)中答稱：

足夠的衞生設施

— 《食物業規例(豁免第31(1)條規定)公告》(第132Z章)訂明，租戶在公眾街市檔位(包括熟食中心和熟食市場的檔位)經營食肆業務，可獲豁免持有《食物業規例》(第132X章)第31(1)條所訂的食肆牌照。雖然熟食中心和熟食市場檔位獲得這項豁免，但政府當局建造這些檔位所依據的衞生標準並不比持牌食肆須符合的衞生標準寬鬆。有關衞生標準的要求包括：提供通風及照明系統、自來水、洗手間及垃圾處理設施；每個檔位(面積約為15平方米)的牆壁和地面須鋪有瓷磚，內設洗手盆、洗滌盆、隔油裝置、地面排水渠、抽油煙罩、灶台等其他設施，並須設有面積約20平方米的公共座位間；

— 此外，租戶須遵守有關食物及環境衞生的租約條款及條件，包括有關牆壁／地面、洗滌及衞生設施、貯存食物的雪櫃、存放用具的櫥櫃、消毒器、食物配製檯等的規定。雖然租戶獲豁免持有食肆牌照，但他們仍須符合《食物業規例》(第132X章)中有關食物、處所及個人衞生的規定。舉例而言，租戶必須確保其檔位清潔、保護食物免受污染、以衞生方式貯存食物，以及保持個人清潔等。食環署會不時檢討有關食物及環

境衞生條件的現行規定是否足夠，並會加強巡查，確保租戶符合現行條件；

售賣酒類

— 食環署會密切監察該署轄下街市內的熟食檔位售酒的情況，並將可疑個案(例如在檔位範圍內飲酒)轉介警方作進一步調查；及

未經許可經營食物製造廠

— 按照現行執法指引，食環署會根據《食物業規例》(第132X章)採取執法行動，或按情況就違反租約事宜發出警告信，以遏止經營食物製造廠業務等違規情況(例如大量烤製燒豬供批發用途，或提供膳食服務而無按租約經營零售業務)。自2015年2月至今，食環署已調查8宗懷疑在熟食檔位經營食物製造廠業務的個案，並向有關租戶共發出7次口頭警告和15封警告信。該署將加強巡查，並密切監察情況。如租戶繼續違規，食環署會考慮根據現行懲處機制終止其租約。

E. 檔位租金及收費的管理

35. 委員會知悉，在2009年2月的第五十一號報告書中，委員會曾對多項情況深表關注，其中包括：同一街市內租金出現差異的問題尚未解決；食衞局和食環署並無制訂租金調整機制；未有向檔位租戶收回空調成本；以及儘管租約訂明由檔位租戶負責繳付差餉，食環署並未向租戶收回代繳的差餉。根據審計署署長報告書第5.9段及表九，在熟食市場和熟食中心中，有389檔(40%)租戶繳付的租金低於市值租金的50%，另有5%租戶繳付的租金高於市值租金。在收回空調成本方面，委員會從審計署署長報告書第5.28段知悉，在2013-2014年度，未能從檔戶收回的空調成本約為1,600萬元。委員會關注到，這些事宜的進展闕如，並要求政府當局就這些事宜提供最新資料。

36. **食物環境衞生署署長**在公開聆訊席上解釋，而**食物及衞生局局長**亦在其2015年6月2日的函件(載於附錄33)中補充：

街市租金

— 政府當局整體上同意審計署就公眾街市租金問題提出的建議，即政府當局有需要訂立一個合理的租金調整機制，以便街市檔位的租金追上其他公眾街市最近經由公開競投租出及條件大致相若的檔位的租金。政府當局曾於2009年7月、2010年12月及2013年1月向立法會食物安全及環境衞生事務委員會提交3個不同的租金調整機制方案[3]。立法會議員不支持有關方案；

— 政府當局認為，街市檔位租金處於低水平，不但使政府當局在管理公眾街市方面錄得虧損，造成以公帑資助商業活動的情況，而且是負責公眾街市的食環署人員所面對的各種管理問題的其中一個根本原因。若不制訂一個合理並能鼓勵租戶盡量善用檔位的租金調整機制，根本無法促進街市的蓬勃經營；

— 食衞局於2013年委託顧問進行研究，協助制訂改善公眾街市營運環境的建議方案，使街市能夠切合當前的環境，發揮街市應有的功能。食衞局將於2015年6月底，向立法會公眾街市事宜小組委員會匯報其對顧問研究最終報告所提建議的整體回應。政府當局會繼續與該小組委員會及相關持份者討論租金調整機制的未來路向；

— 對於有建議認為當局應檢討熟食市場檔位可不斷續訂租約的現行做法，食環署對此持開放態度，並會考慮在租約屆滿後把檔位推出作公開競投的利弊。不過，食環署估計由於現行做法已沿用多年，根深蒂固，任何重大改動都會引來租戶強烈反對和猛烈抨

[3] 請參閱食衞局於2013年1月向食物安全及環境衞生事務委員會提交的文件(立法會CB(2)415/12-13(03)號文件)，以了解分別於2009年、2010年及2013年提交的租金調整機制方案的詳情。簡而言之，根據2013年的方案，街市檔位租金將會按照過去3年甲類消費物價指數的平均變動率調整，增幅不高於5%或市值租金，以較低者為準。

擊。建議的改動也可能連帶影響公眾街市逾13 000個乾濕貨品檔位的續租安排。因此，政府當局會進一步收集社會各界、立法會和區議會的意見，並評估對各持份者的影響，以便研究未來路向；

差餉

— 關於向街市檔位收回差餉的事宜，政府當局同意差餉應由街市租戶支付。因應立法會食物安全及環境衞生事務委員會的要求，政府當局曾在2009年就此徵詢公眾街市租戶和販商組織的意見。由於任何做法上的改變都會增加他們的支出，他們一致反對要求租戶繳付差餉的建議。他們大多認為，既然政府當局多年來都一直代租戶繳付差餉，便應繼續沿用現行做法；

— 食物安全及環境衞生事務委員會在2010年4月13日的會議上通過下述議案：

"本事務委員會促請政府繼續代全港公眾街市商戶繳付差餉，以支援街市的小本經營。"

街市空調收費

— 就街市空調收費方面，政府的政策是應由街市租戶承擔經常開支，包括電費和一般維修費。政府當局曾先後在2009年7月和2010年12月向食物安全及環境衞生事務委員會闡述有關收回公眾街市空調費的意見和建議[4]。事務委員會不支持有關建議；

— 政府當局在2014年11月18日向立法會公眾街市事宜小組委員會提交的文件中清晰闡明，現時不同空調收費安排適用於不同租戶的情況，既不公平也不理想。政府當局擬進行檢討，按"用者自付"和"對等"的原則劃一空調收費安排，以及在有關租戶於2015年年底到期續約時修訂其租約。對於擬加裝空調系統的現有食

[4] 請參閱食衞局向食物安全及環境衞生事務委員會提交的文件(立法會CB(2)2155/08-09(05)及CB(2)492/10-11(03)號文件)，以了解有關收回公眾街市空調費的建議詳情。

環署街市，政府當局也會採用相同的原則，並會對租戶的租約作出相應修訂；及

— 政府當局會盡快完成有關分開收取空調費與租金的檢討，並會繼續與立法會商討公眾街市的租金調整機制。

F. 未來路向

37. 委員會記得，委員會第五十一號報告書於2009年2月發表後，政府當局在回答食物安全及環境衞生事務委員會委員的提問時，似乎令人以為委員會須為食環署引入新租約負責，而這個新租約受到多個街市檔位的租戶反對。委員會強調，食衞局和食環署處理此事的手法，令委員會覺得，當局是有意選擇性地引用委員會的結論及建議，只着重某些與其擬採取的行動措施一致的意見。雖然委員會會監察政府當局推行委員會的建議的進展，但政府當局須就如何推行及確保該等措施成功推行負責。委員會在公開聆訊席上向政府當局重申這一點。

38. **食物及衞生局局長**在公開聆訊席上作出回應時向委員會保證，政府當局不但會考慮審計署及委員會的建議，而且不會以任何這些建議作為推行嚴格而不受歡迎措施的理據。

39. 委員會從審計署署長報告書第6.5段知悉，財經事務及庫務局於2012年選定若干用地，交由規劃署進一步研究其重新發展潛力。選定名單上有17幅用地屬於食環署，該局要求食環署探討可否騰出這些用地。在這17幅用地中，包括12幅興建了5個熟食小販市場、2個熟食市場和5個熟食中心的用地。食環署認為，有3幅熟食小販市場用地可以騰出。委員會詢問，騰出這3幅用地的工作有何進展。

40. **食物環境衞生署署長**在公開聆訊席上表示，而**食物及衞生局局長**亦在其2015年6月2日的函件(載於附錄33)中告知，關於3幅可騰出的熟食小販市場用地，食環署已開始與受影響的熟食小販商討遷出計劃。其中一幅用地(即大連排道熟食小販市場)已納入2015-2016年度賣地計劃。食環署已與

這個熟食小販市場的檔戶商討遷出計劃。至於另外兩個熟食小販市場，食環署會繼續與有關的持牌小販商討，以期因應有關用地的發展時間表，盡快與他們敲定遷出計劃。為免影響政府日後與受影響小販商討時所持的立場，食環署現階段不能具體說明騰出有關用地的工作計劃及時間表。儘管如此，政府當局正積極制訂遷出計劃，其間會充分顧及整體公眾利益。

41. **食物及衞生局局長**透過2015年6月25日的函件(載於***附錄43***)作出補充，表示汝州西街熟食小販市場是上文第40段提及的兩個熟食小販市場的其中一個。有關的最新發展如下：

— 2015年6月23日，規劃署就汝州西街熟食小販市場和永康街臨時垃圾收集站現址所在的政府土地，由"政府、機構或社區"用途改劃為"商業"用途的建議，諮詢深水埗區議會。規劃署會考慮深水埗區議會的意見，並在2015年下半年，按照既定程序把修訂建議提交城市規劃委員會轄下的都會規劃小組委員會考慮；及

— 由於鄰近長沙灣工業／商貿區內已有食肆滿足區內工作人口的膳食需要，而汝州西街熟食小販市場使用率持續偏低，永久關閉該熟食小販市場不會影響區內的膳食服務。食環署因此認為，永久關閉汝州西街熟食小販市場，以騰出土地作其他更具效益的用途，是恰當的做法。食環署會按既定政策與有關小販商討遷出的安排，並會充分考慮他們的意見。

42. 委員會詢問，食物及衞生局局長會否從"發展"的角度考慮公眾熟食市場的未來規劃，使之與公眾街市及小販的發展相輔相成，以發揮協同效應。

43. **食物及衞生局局長**在公開聆訊席上表示，他基本上同意發展公眾熟食市場，但認為有需要確保珍貴的土地資料得以善用。一方面，政府當局會推動公眾熟食市場、小販及公眾街市的發展，以爭取公眾及立法會支持設立適當的租金調整機制。另一方面，食衞局須為推行新政策爭取所需資源。該局會研究如何以更具成效的方式運用珍貴資源，包括空置率高的公眾熟食市場。

G. 結論及建議

整體意見

44. 委員會：

— 知悉以下情況：

(a) 香港以"美食天堂"享譽全球，是旅客慕名而來的其中一個主要原因，各類不同食肆烹調出世界各地的佳餚，不論顧客來自何處，都能大快朵頤；

(b) 新加坡和台灣的熟食市場風味道地、價廉物美，也是著名的旅遊勝地；

(c) 立法會食物安全及環境衞生事務委員會成立了兩個小組委員會(公眾街市事宜小組委員會及小販政策小組委員會)，分別研究公眾街市相關事宜和小販政策。這兩個小組委員會將於未來數月根據各自的職權範圍提交報告；及

(d) 委員會曾於2003年12月及2008年12月就食物環境衞生署("食環署")管理的公眾街市舉行公開聆訊，結果分別載於委員會在2004年2月發表的第四十一號報告書及2009年2月發表的第五十一號報告書；

— 從審計署署長報告書進一步知悉，財經事務及庫務局於2012年對大約4 500幅提供不同公共設施的政府用地進行檢討後，選定若干用地交由規劃署進一步研究其重新發展潛力。選定名單上有17幅用地屬於食環署，財經事務及庫務局要求食環署探討可否騰出這些用地。在這17幅用地中，包括12幅興建了5個熟食小販市場、2個熟食市場和5個熟食中心的用地[5]。食環署認為，有3幅熟食小販市場用地可以騰出。至於其餘

[5] 在75幅公眾熟食市場用地中，只有12幅獲納入2012年財經事務及庫務局的研究中。

9幅用地，有些需要保留以安置該3個熟食小販市場的檔戶，有些則有相當高的使用率；

— 認為食物及衞生局局長既然有權調配珍貴的用地作重新發展之用，實應好好把握這個機會，從"發展"的角度加快制訂有關公眾熟食市場、公眾街市及小販的長遠政策。為此，局長須與其他相關政策局緊密聯繫，共同制訂全面的政策和爭取所需資源，以推行各項新措施，務求加快將公眾熟食市場作整合發展。就這方面，任何關乎公眾街市、小販及公眾熟食市場的發展計劃，均無可避免牽涉到綜合城市規劃事宜；

— 對以下情況深表關注：

(a) 大部分熟食小販市場、熟食市場及熟食中心的營運環境和衞生情況欠佳，這些市場及中心的設施亟需更新及提升，以加強經營能力；

(b) 對於公眾熟食市場的定位、功能及資助安排，政府缺乏清晰的政策。現時的政策流於過時、零碎及片面，無助於為檔戶提供理想的營運環境；及

(c) 食物及衞生局("食衞局")／食環署就公眾街市進行的顧問研究[6]和小販政策檢討，均未有涵蓋公眾熟食市場的角色及發展，反映食衞局和食環署對這些市場的重視程度不足；

— 察悉現任食物及衞生局局長有誠意及意願正視與公眾熟食市場相關的長遠問題；

— 促請食物及衞生局局長和食物環境□生署署長：

(a) 積極制訂一套綜合政策，推動公眾熟食市場、公眾街市及小販未來相輔相成的發展，以發揮協同效應。有關政策應從"發展"的角度制訂，目標是提高其經營能力並將之推廣為旅遊景點，同時藉此在地區內提供就業和創業機會，並提供價格相宜的食品；及

[6] 政府當局於2013年12月委聘顧問研究如何改善公眾街市營運環境。

(b) 在推行任何新措施前充分諮詢相關的持份者，尤其是必須採取以人為本的方式，處理有關公眾熟食市場的事宜，例如在考慮每個空置率高的市場的歷史及其獨特周邊環境因素後，才整合這些市場；

— 提醒政府當局不要以回應委員會的建議為藉口，就公眾熟食市場引入嚴格而不受歡迎的措施；

— 認為公眾熟食市場、公眾街市及小販的發展，應與財政司司長在其2015-2016年度財政預算案演辭中提出有關將美食車引入本港的建議一併研究；

市場的空置率

— 對下述情況深表關注，並認為不可接受：在處理熟食小販市場和熟食市場空置率高的問題上，以及部分公眾熟食市場長期設於臨時用地的問題上，食衞局及食環署態度散漫，這從以下資料可見一斑：

(a) 11個熟食小販市場的平均空置率為61%，5個熟食小販市場的空置率高達70%以上。截至2014年12月31日，在空置的熟食小販市場檔位中，有79%(144個的114個)已空置超過10年；

(b) 審計署署長報告書中的個案一及個案二顯示，政府當局未有盡力整合同區空置率高的熟食小販市場檔位；

(c) 截至2014年12月，有9個公眾熟食市場設於臨時用地，這些市場在1972至1984年間落成，佔用"臨時"用地約達30年至42年之久。政府當局未有為這9個市場當中的任何一個制訂清晰的遷出計劃；及

(d) 儘管委員會第四十一號及第五十一號報告書已指出部分公眾街市空置率高的問題，惟不但問題依舊，更每況愈下，特別是熟食小販市場的情況；

— 知悉食物及衞生局局長的解釋，即按照政府的政策目標，熟食小販市場應屬過渡性質，以供遷置持有小販牌照的檔戶。該等市場最終會關閉；

— 認為食物及衞生局局長和食物環境衞生署署長須就如何以具效率及效益的方式運用珍貴的土地資源問責，故不應利用上述解釋作為不整合熟食小販市場現有用地的藉口；

— 促請食物及衞生局局長考慮推出更具吸引力的特惠金計劃，鼓勵熟食小販牌照持有人自願交回牌照，以加快整合空置率高的熟食小販市場，以及重新發展騰出的熟食小販市場用地作更具效益的用途；

— 促請食物環境衞生署署長：

(a) 加快整合空置率高的熟食小販市場，以及為現時設於臨時用地的公眾熟食市場制訂未來發展計劃；及

(b) 研究在合適情況下更新及提升熟食小販市場和熟食市場的設施及營運環境，同時考慮這些市場的預計營運期，從而減低空置率，並提高這些市場對檔戶及市民的吸引力；

<u>在市場提供的設施</u>

— 強調對公眾熟食檔戶及其顧客而言，安全最為重要。政府當局務必採取一切所需措施，盡快改善消防安全設施和供電情況，以符合相關規定；

— 對下述情況深表關注，並認為不可接受：食環署改善公眾熟食市場的消防安全措施及供電的工作進度緩慢，詳情如下：

(a) 就熟食小販市場而言，全部只採取了兩項或以下的訂明消防安全措施[7]。至於熟食市場方面，超過50%(25個的其中13個)只採取了4項或以下的訂明消防安全措施；及

(b) 審計署分析[8]了25個熟食市場和39個熟食中心的供電情況。所有熟食市場的供電都不符合食環署規定的60安培標準，熟食中心則只有兩個符合標準；

— 促請食物環境衞生署署長：

(a) 加快在公眾熟食市場推行消防安全措施，並按需要定期更新推行計劃；

(b) 考慮下述因素後評估可否提升供電：在技術上是否可行和所涉費用、熟食市場／熟食中心的未來發展規劃、熟食市場／熟食中心用電量及存在的風險；及

(c) 就不宜進行提升工程的熟食市場和熟食中心發出指引，訂明如何使用電器，尤其是耗電量高的電器(例如未獲食環署批准的獨立式空調機)，並加強定期巡查以確保上述指引得到妥善遵從；

— 對下述情況表示震驚和極度關注，並認為不可接受：截至2014年12月，在75個公眾熟食市場中，只有22個設有空調；

— 強烈促請食物及衞生局局長和食物環境衞生署署長制訂新政策，以加快在公眾熟食市場裝設空調系統，並與相關持份者保持緊密聯繫，以期適時推展有關建議；

---

[7] 6項訂明消防安全措施為：(a)自動噴灑系統；(b)機械通風系統的自動停止設施；(c)緊急照明裝置及設備；(d)消防栓及喉轆系統；(e)手控火警警報系統；及(f)手提式滅火器。

[8] 詳情請參閱審計署署長報告書表七。

市場檔位的管理

— 對以下情況表示極度關注：

(a) 雖然熟食市場和熟食中心的公眾熟食檔位獲豁免申領食肆牌照，但一如審計署署長報告書個案八所載，有些檔位的經營規模遠大於擺賣範圍內兩檯八凳的原定規模；及

(b) 從審計署署長報告書第4.6及4.7段可見，部分公眾熟食檔位曾進行或須領牌的受規管活動；

— 促請食物環境衞生署署長就審計署署長報告書個案八及第4.6和4.7段所述的個案進行所需巡查，並採取適當跟進行動；

— 對審計署署長報告書第4.18至4.24段所述有關例行巡查的各項可予改善之處表示極度關注；

— 促請食物環境衞生署署長加強巡查及採取適當跟進行動，以糾正公眾熟食市場的任何違規事項；

檔位租金及收費的管理

— 對委員會於2009年2月發表的第五十一號報告書所載的以下事宜長期未獲處理表示極度關注：

(a) 儘管在管理公眾街市(包括公眾熟食市場，而熟食市場和熟食中心40%檔位的租金為市值租金的50%或以下)方面錄得虧損[9]，政府當局仍無法就設立適當的租金調整機制獲得持份者和立法會議員的支持；

(b) 食衞局和食環署並未解決同一街市的租金差異問題，即部分租戶(例如前持牌小販)繳付極低租金，而其他以公開競投方式投得相類檔位的租戶卻繳付較高租金；

[9] 據審計署署長報告書第5.9段所述，2013-2014年度的虧損額為2億3,800萬元。

(c) 儘管租約訂明租戶負責繳付差餉，食環署從未向檔位租戶收回代繳的差餉；及

(d) 空調成本根據兩種不同的安排(即合併收費[10]及分開收費[11])徵收，儘管食環署有意以分開收費安排取代合併收費安排。食環署並未向檔位租戶全數收回空調成本；

— 對下述情況深表關注，並認為不可接受：由於食環署一直沿用2005年的收費率[12]收回空調成本，以致分開收費安排下的空調成本一直凍結。儘管食環署在2007年6月告知財經事務及庫務局，表示該署會按年檢討收費率，並會在訂立新租約和續訂舊租約時一律實施新的收費率，但該署卻仍一直沿用舊有做法；

— 促請食物及衞生局局長和食物環境衞生署署長加快進行以下工作：

(a) 制訂租金調整機制；

(b) 研究可否向公眾街市檔位收取包含差餉的租金，以收回食環署代檔位租戶繳付的差餉；及

(c) 分開收取空調成本與租金，並在分開收費安排下按最新的收費率收回空調成本；及

— 知悉食物及衞生局局長和食物環境衞生署署長：

(a) 於2015年6月(即有關公眾街市的功能和定位及如何改善其營運環境的顧問研究報告定稿後)向立法會公眾街市事宜小組委員會作出簡介，並在會議上提出租金調整機制的初步建議，供小組委員會討論；及

---

[10] 在合併收費下，空調成本定為釐定市值租金的其中一個因素並成為租金的一部分。

[11] 在分開收費下，空調成本與租金分開徵收。

[12] 收費率代表街市以單位面積計算的空調經常開支。收費率由食環署按特定工序編訂，上次於2010年編訂。請參閱審計署署長報告書註30。

(b) 將會進行檢討，按"用者自付"和"對等"的原則劃一空調收費安排，以及在有關租戶於2015年年底到期續約時修訂其租約，採用分開收費安排。

具體意見

45. 委員會：

市場的空置率

— 對以下情況深表關注，並認為不可接受：

(a) 政府自1970年代初開始不再簽發新小販牌照，而食環署未有在這政策下適時採取行動，以處理熟食小販市場空置率偏高的問題。截至2014年12月31日，11個熟食小販市場的平均檔位空置率為61%。在這11個熟食小販市場共144個空置檔位中，有114個(79%)已空置超過10年；

(b) 截至2014年12月，有6個熟食小販市場、2個熟食市場及1個熟食中心設於臨時用地，為時約30至42年之久。2001年，食環署認為應關閉面積最大的長沙灣熟食市場，但並沒有為此制訂工作計劃。長沙灣熟食市場繼續營運，而其28個檔位中的16個(57%)凍結至今超過10年；及

(c) 食環署認為所有真正難以經營的小販攤位和街市檔位都應該關閉，但並沒有進行定期檢討以評估各公眾熟食市場的經營能力是否良好和可否改變用途；

— 知悉食物及衞生局局長和食物環境衞生署署長整體上同意審計署署長報告書第2.16段所載審計署的建議；

在市場提供的設施

— 對以下情況深表關注，並認為不可接受：

(a) 食環署在2003年決定改善各市場的消防安全措施，但進展緩慢，而且很多市場只改善了部分消防安全措施；

(b) 大部分熟食市場和熟食中心的供電仍未提升至食環署所定的現行標準。供電不符標準導致多項問題，例如電力系統負荷過重、要暫停出租檔位和無法加裝空調系統；及

(c) 在75個公眾熟食市場中，只有22個(29%)設有空調。部分市場由於電力供應不足，不能加裝空調系統。有些檔戶未經食環署事先批准裝設獨立空調機，沒有顧及電力供應不足的問題，這樣做可能會引致安全問題；

— 知悉食物及衞生局局長和食物環境衞生署署長同意審計署署長報告書第3.11、3.22及3.29段所載審計署的建議；

市場檔位的管理

— 對以下情況表示極度關注：

(a) 熟食市場和熟食中心的檔位原定供小規模經營之用，因而可能不符合對食肆適用的衞生規定和安全標準，但部分檔位的經營規模實已大於傳統熟食檔；

(b) 部分沒有酒牌的檔位售賣酒類給顧客，供顧客在公用範圍或檔位範圍內飲用，另有一些沒有食物製造廠牌照的檔位，則可能被用作食物製造廠；及

(c) 食環署對公眾熟食市場檔位的例行巡查有不足之處，包括沒有採取行動處理某些違規事項，例如阻塞公眾地方和不當使用石油氣，以及沒有根據食環署的規定適時進行巡查；

— 知悉食物及衞生局局長和食物環境衞生署署長同意審計署署長報告書第4.8、4.16及4.25段所載審計署的建議；

檔位租金及收費的管理

— 對下述情況表示極度關注：審計署於2008年就公眾街市進行審查時發現多項問題，包括很多檔位租戶繳付的租金低於市值租金、並未收回代檔位租戶繳付的差餉，以及未能向檔位租戶全數收回空調成本，但食環署仍未就上述問題完成其跟進行動；

— 知悉食物及衞生局局長和食物環境衞生署署長整體上同意審計署署長報告書第5.12、5.18及5.29段所載審計署的建議；

未來路向

— 知悉財經事務及庫務局於2012年挑選了若干幅政府用地，研究其重新發展潛力。食環署認為有3幅納入研究範圍的熟食小販市場用地可以騰出，並開始與其中兩個熟食小販市場內的持牌人商討關閉市場的安排；

— 認為食環署應研究並未納入2012年財經事務及庫務局研究範圍內的63幅[13]公眾熟食市場用地的重新發展潛力或其他用途，尤其是那些位處黃金地段而空置率高的公眾熟食市場；及

— 知悉食物及衞生局局長和食物環境衞生署署長同意審計署署長報告書第6.9段所載審計署的建議。

[13] 在75幅公眾熟食市場用地中，只有12幅獲納入2012年財經事務及庫務局的研究中。

跟進行動

46. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實委員會及審計署所提各項建議的進展。

審計署曾就水務署管理用水供求及落實政府水費政策的工作進行審查。水務署根據2008年的《全面水資源管理策略》[1] ("2008年《管理策略》")推行多項措施，以加強管理用水供應，包括研究使用以經處理污水生產的再造水並就此推行試驗計劃、保護現有水資源，以及發展海水化淡。另一方面，當局根據2008年《管理策略》推行措施，以減少用水需求，包括加強有關節約用水的公眾教育、推廣使用節約用水裝置、加強控制水管滲漏情況，以及擴大使用海水沖廁的範圍至更多地區。

2. 根據政府當局的政策，釐定水費旨在收回生產成本和達致固定資產平均淨值的目標回報。水費自1996年起沒有作出調整。水務經營帳目由1998-1999年度至2013-2014年度每年均錄得虧損，以致固定資產平均淨值的回報在上述期間一直呈負數。

3. 委員會知悉審計署署長報告書所載的以下審查結果：

— 根據2008年《管理策略》，水務署計劃在新界東北地區以再造水取代淡水作沖廁用途。水務署表示，擬議計劃將有助每年節省2 100萬立方米淡水，而使用再造水的成本(每立方米3.8元)，亦較使用淡水(邊際成本為每立方米5.6元)沖廁的成本為低。然而，當局在2012年才展開相關基礎設施工程的籌劃工作，並計劃在2022年完成有關工程；

— 根據水資源足夠用量風險評估，在惡劣的境況下(例如持續乾旱和用水需求增加)，用水短缺的風險預計在2020年後會增加，而每年所欠缺的淡水資源估計高達3 900萬立方米。因此，水務署建議在2020年啟用一所造價為93億元的海水化淡廠。該海水化淡廠每年會生產5 000萬立方米淡水，日後可擴充產量至每年生產1億立方米淡水。鑒於在2013年由廣東省實際輸港的東江水為6億1 100萬立方米，少於8億2 000萬立方米的每年供應量，而廣東省亦已同意，分配最終多達每年11億立方米淡水的供應量予香港，以應付未來的需

[1] 於2008年，水務署公布《全面水資源管理策略》，以保證香港可持續地運用水資源，當中涵蓋5個主要範疇，分別為節約用水、積極控制水管滲漏的情況、擴大使用海水沖廁的範圍、開發新的水資源(包括再造水)，以及保護水資源。

要[2]，缺水的情況將來會否出現，取決於廣東省輸港的淡水供應量而定。鑒於採用海水化淡廠涉及龐大的資本和經常性開支，水務署需要密切監察廣東省輸港及擬議海水化淡廠的淡水供應量；

— 在421幢政府建築物／學校中，有28%的淡水用量在加裝節約用水裝置後仍錄得增幅，部分甚至增加逾100%；

— 水費自1996年起沒有作出調整，水務經營帳目由1998-1999年度至2013-2014年度每年均錄得虧損。儘管政府的政策是就固定資產平均淨值達致目標回報，但水務署沒有告知公眾，淡水的生產成本包括就固定資產平均淨值達致目標回報；及

— 儘管水務署近年推行多項節約用水措施，本港每日人均住宅用水量仍維持在大約130公升，較世界的平均用水量110公升高18%。

4. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就下述事宜作出書面回應：有何措施減少因水管滲漏、未獲授權用水及水錶欠準所引致的未經水錶記錄用水；就未經水錶記錄用水而需要採取的跟進行動；推行水管更換及修復計劃的成效；以及在管理及維修保養供水網絡方面採用先進技術。**水務署署長**的回覆載於***附錄44***。

5. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

[2] 政府與廣東省政府在2014年簽訂的《東江水輸港協議》有效期涵蓋2015年至2017年。根據該項協議，廣東省會向香港供水，每年上限為8億2 000萬立方米，以及分配最終多達每年11億立方米淡水的供應量予香港，以應付未來的需要。至於超逾8億2 000萬立方米的供水量將於何時及以何價格供應，則有待日後商討。

審計署曾就香港體育學院有限公司("體院")的運作及有關事宜進行審查。

2. 體院在2004年根據《公司條例》(第622章)成立為擔保有限公司。體院是政府的服務機構，負責按民政事務局("民政局")訂立的政策方向推行精英體育培訓及支援。在2011年，民政局獲得70億元撥款，以供成立精英運動員發展基金("發展基金")，為體院提供經常性資助。在2013–2014年度，體院從發展基金所獲資助額達3.25億元，佔體院總收入(3.87億元)的84%。2013-2014年度的開支總額為3.69億元，當中包括精英運動員培訓的開支2.85億元(77%)及行政開支8,400萬元(23%)。

3. 體院由其董事局管治。董事局成員由民政事務局局長提名，任期兩年。董事局下設有5個專責委員會，協助執行管治工作。體院院長由董事局委任，負責該院的日常運作。截至2014年12月31日，體院共有328名員工(62名教練人員及266名其他人員)，為1 051名運動員(279名全職及772名兼職運動員)提供培訓及支援。

4. 委員會察悉審計署署長報告書所載的以下審查結果：

— 體院在招聘教練方面遇到困難。截至2014年12月，體院有10個教練職位空缺(空缺率為14%)。職位出缺期由1至30個月不等，平均出缺時間為15個月；

— 4名董事在董事局／委員會會議的出席率偏低，當中包括民政局和康樂及文化事務署("康文署")的兩名代表。在2014年，曾出現兩次委員會會議法定人數不足的情況；

— 體院的組織章程細則就利益衝突訂明嚴格規則，包括當將要審議或討論的事項涉及本身的利益時，有關的董事或行政人員不應出席體院的任何會議或在會議上投票或參與任何討論。董事局／委員會在2013及2014年舉行會議討論建議的中學教育計劃時，有關規則未獲嚴格遵守；

— 體院沒有成立內部審計部或審計委員會以加強對財政和行政事宜的內部監控；

— 若干體育設施的使用率偏低，在2014年為18%至83%不等，部分原因是進行重新發展計劃所致。此外，體院往返火炭院址與港鐵大圍站或沙田市中心(午膳)的穿梭巴士服務的使用率亦偏低(每程載客2至16名)，每程每名乘客的平均成本為14至127元不等；

— 體院的電力帳戶若採用較經濟的大量用電價目，在2014年便可節省電費130萬元。此外，若把3個高用電量的電力帳戶合併為1個，體院可能符合資格採用高需求用電價目，省費更多；

— 體院的重新發展計劃的目標是在2011年第三季竣工，在2014年12月已大致完成。然而，賽艇下水設施仍未建造，體院亦沒有為這設施訂定落成時間表。整個計劃延誤超過3年才竣工，體院回復正常運作的時間也被推遲；及

— 根據體院從提供設施所得的商業收入，康文署現時就體院現址收取的租金為每年396萬元[1]。政府須為這個安排定期續訂租賃協議及檢討租金水平，當中涉及不少行政工作。有關安排亦與政府透過體院長期支援精英體育的目的不相符。審計署建議，民政局應因應其就私人遊樂場地契約的政策檢討結果，考慮是否適宜把體院現址以私人遊樂場地契約及象徵式地價批予體院供長期運作之用。

5. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就下述事宜作出書面回應：董事局成員出席會議的情況；防止及妥當管理利益衝突；有何措施提升體院設施的使用率；為完成賽艇下水設施採取的跟進行動；以及體院的用地租賃安排。**體院院長**及**民政事務局局長**的回覆分別載於***附錄45***及***46***。

[1] 租賃安排上一次在2014年4月續訂，為期36個月，每月租金為33萬元，或每年396萬元。

6. 委員會希望當局繼續向其報告有關落實審計署各項建議的進展。

審計署曾就勞工處和僱員補償援助基金管理局("援助基金管理局")在出現僱員因工受傷、死亡或患上《僱員補償條例》(第282章)所指明的職業病時如何保障僱員，進行審查。

2. 勞工處負責執行《僱員補償條例》。該條例規定，僱主須就僱員在受僱工作期間因工遭遇意外以致受傷或死亡，或患上指明的職業病時支付僱員補償。勞工處轄下的僱員補償科處理僱員補償申索和評估僱主須支付的補償額。此外，勞工處轄下的勞工視察科會到工作場所進行視察，以確保僱主已投購僱員補償保險，以承擔其在《僱員補償條例》及普通法的法律責任。

3. 僱員補償援助基金("援助基金")根據《僱員補償援助條例》(第365章)於1991年成立，由援助基金管理局管理。僱員或致命個案中的合資格家庭成員如用盡一切法律及財政上可行的追討方法，仍無法向僱主討回僱主根據《僱員補償條例》須支付的僱員補償及／或根據普通法須支付的損害賠償，便可申請由援助基金支付援助付款(關乎未支付的補償)及／或濟助付款(關乎未支付的損害賠償)。在1991年7月1日至2014年3月31日期間，援助基金共支付了11億1,500萬元予2 270名申請人。

4. 委員會知悉審計署署長報告書所載的以下審查結果：

— 截至2014年9月30日，僱員補償科於2009年9月1日至2013年12月31日期間接獲的148 490宗僱員補償申索中(不包括死亡申索)，有7 470宗(5%)尚未解決，當中有1 776宗(24%)正等候僱員補償(普通評估)委員會為受傷僱員進行判傷，平均等候時間為6至17個星期；

— 審計署審查了20宗由援助基金管理局提供援助的個案，發現管理局處理一宗援助付款申請平均需時5.7個月(由1.3至19.6個月不等)，而處理一宗濟助付款申請則平均需時5.1個月(由0.1至21.1個月不等)。援助基金管理局並沒有機制規定秘書處定期報告援助基金申請的進度，以便對申請的進度進行監察。聘用內部法律人員及更廣泛地採用庭外和解及調解方式解決個案，或有助更迅速解決個案及節省法律費用；

— 截至2014年12月中，在勞工視察科的工作場所資料庫內的344 172個工作場所中，有127 039個(37%)工作場所已經有超過3年至10年不等的時間未獲視察，以確保僱員獲得僱員補償保險的保障；

— 根據《行動守則》，勞工視察科的勞工督察在視察期間必須密切留意有沒有新的工作場所，一經發現，便立即更新勞工視察科的工作場所資料庫。審計署到銅鑼灣查訪了39個工作場所，發現其中8個場所已營運超過1年至14年不等，但未被勞工督察發現；及

— 根據管制人員報告的資料，在2009至2013年間進行的視察中，有393 203次是由勞工視察科進行的。不過，當中包括163 519次視察因工作場所已搬遷、上鎖或空置而沒有進行執法工作。

5. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就下述事宜作出書面回應：僱主遵守《僱員補償條例》的情況及勞工處就該條例執法的情況、僱員獲支付的補償金額、僱主與僱員對僱員補償申索個案的爭議、勞工視察科的視察策略，以及提升勞工視察科的工作場所資料庫的完整程度的措施。**勞工處處長**的回覆載於***附錄47***。

6. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

審計署曾就九龍塘教育服務中心("教育服務中心")提供的教育及共用設施進行審查，以期找出教育服務中心在達致預期效益上的可予改善之處。

2. 教育服務中心於2006年年初啟用，總淨作業樓面面積為13 900平方米。該中心旨在通過位於市中心的綜合中心，為市民提供綜合及更方便快捷的教育服務。教育服務中心內的教育設施開放予公眾使用，包括教育專業人員和家長；各項設施分別為中央資源中心[1]、特殊教育資源中心[2]、香港教師中心[3]及薈萃館[4]。該中心設有共用設施，供舉行會議、研討會、訓練課程及會客之用[5]。

3. 教育服務中心由教育局管理。在2013-2014年度，教育服務中心的營運開支為2,520萬元。

4. 委員會知悉審計署署長報告書所載的以下審查結果：

— 教育服務中心某些設施的淨作業樓面面積與核准面積分配列表所載的面積有逾10%的出入[6]。部分設施(例如應用學習組)並未包括在核准面積分配列表之內；

---

[1] 中央資源中心為教育專業人員、教師、家長及市民提供多元化的服務及資源，包括圖書借閱服務、參考資料、網上教育研究資料庫查閱服務、家長教育資源、影印，以及提供場地供專業交流及分享之用。

[2] 特殊教育資源中心提供電腦、多媒體設備及有關特殊教育的圖書借閱服務。

[3] 香港教師中心旨在促進教師持續專業發展及進修，並舉辦課程及活動，以推動教師專業發展及提升他們的身心健康。中心內設有電腦及互聯網設施、議事區及休憩區，供教師使用。

[4] 薈萃館展出香港學生在多項國家及國際比賽中獲得的佳績。

[5] 教育服務中心有12項共用設施供公眾使用，包括一個演講廳、一個小型演講廳、一個多用途禮堂及9個活動室。

[6] 根據《政府產業管理及有關事務規例》，專門用途／部門專用樓宇的用戶政策局／部門須擬備面積分配列表，提交產業檢審委員會("產審會")批准。面積分配列表一經批准，個別項目的淨作業樓面面積如與核准淨作業樓面面積有逾10%的出入，或各項目的淨作業樓面面積總和與核准面積的出入超逾5%，則用戶政策局／部門應重新提交面積分配列表，再次徵求產審會批准。

— 雖然在教育服務中心的總淨作業樓面面積當中，有23%用於教育及共用設施，但教育及共用設施的使用率卻低於匯報的數字。審計署曾對教育服務中心的教育設施使用情況進行為期5天的調查，發現：

(a) 每天前往中央資源中心的訪客人數介乎97至253人，低於教育局計算的297至950人的水平。教育局把經由中央資源中心的入口進入多用途禮堂的訪客計算在內；

(b) 按教育局的計算，特殊教育資源中心2014年的每天平均訪客人數為119人。審計署進行5天調查期間，發現特殊教育資源中心每天的訪客人數不多於5人(每天平均為3.8人)；

(c) 香港教師中心平日的訪客人數只有不多於15人，星期六的訪客人數為22人(每天平均為11.2人)；及

(d) 根據教育局的紀錄，由2012年10月至2014年9月，特殊教育資源中心的借書服務共有11 472項借書紀錄(每月平均480項)。在進行5天調查期間，審計署發現並無會員到特殊教育資源中心借書。此外，審計署在調查期間選取了15本圖書進行檢查，並留意到還書日期蓋印頁所示的借書次數，遠少於特殊教育資源中心借書紀錄所示的次數；

— 儘管教育局已採取改善措施，共用設施的使用率只稍有改善，由2011年7月至2012年6月的37%微升至2013年11月至2014年10月的39%；及

— 教育局未有進行項目推行後檢討，以評估教育服務中心是否有效達致預計目標及預期效益。

5. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就下述事宜作出書面回應：教育服務中心的面積分配列表所載的面積與實際情況的相差、有何措施鼓勵公眾使用教育服務中心的教育及共用設施，以及就設立教育服務中心進行項目推行後檢討。**教育局局長**的回覆載於***附錄48***。

6. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實審計署各項建議的進展。

審計署曾就懲教署提供更生服務的工作進行審查，以找出可予改善之處。

2. 懲教署以保障公眾安全和減少罪案為己任，致力以穩妥、安全和人道的方式羈管在囚人士，並為他們提供更生機會。根據懲教署的管制人員報告，該署負責"監獄管理"和"重新融入社會"這兩個綱領。懲教署在2015-2016年度的預算開支為35億1,970萬元，當中25億5,660萬元(73%)撥予"監獄管理"綱領，9億6,310萬元(27%)撥予"重新融入社會"綱領。2014年，判入懲教院所的總人數為11 301人，獲釋人數為11 844人。懲教院所的平均收容率為77%。

3. 懲教署在1998年成立更生事務處，為25間懲教院所羈管的的在囚人士提供更生服務，以促進在囚人士獲釋後重投社會，成為奉公守法的市民。該等更生服務包括輔導、職業訓練、釋囚輔導及支援服務。根據懲教署的研究，如妥善實施更生計劃，預期再犯率平均可減少10%。

4. 委員會知悉審計署署長報告書所載的以下審查結果：

— 自2006年起，懲教署實施罪犯風險與更生需要評估及管理程序("評管程序")，藉以評估合資格在囚人士的再犯風險和更生需要[1]，並按其需要提供更生配對計劃。根據評管程序，資源會優先分配予再犯風險較高和更生需要較大的在囚人士。懲教署的目標是切合在囚人士至少一項已識別需要，以及每年涵蓋80%目標在囚人士。在2013年1月至2014年12月期間，就4個非吸食毒品更新需要範疇(即家庭／婚姻、就業、社區適應及社羣關係需要)，平均而言，每名在囚人士的3.2項已識別需要中，有1.2項獲得切合。至於吸食毒品更生需要範疇，1 488名在囚人士的需要中，只有44%獲得切合。這顯示有空間更好地切合在囚人士已識別的更生需要；

[1] 合資格在囚人士的更生需要分為7個範疇，涵蓋家庭／婚姻、就業、社區適應、社羣關係、個人／情緒、犯罪思想及吸食毒品更生需要範疇。

— 為了按法定要求讓在囚人士參與有用的工作，並作為更生的其中一環，懲教署的工業組管理13個行業，向公營界別提供貨品和服務。懲教署為這些行業擬備的經營收支表顯示，過去3年的負淨收益(即生產成本超逾商業價值)由2011-2012年度的580萬元增至2013-2014年度的1,580萬元。審計署認為，懲教署需要對行業組合進行策略檢討，探討可否引入新行業，以取代成本效益較低的行業；及

— 在不同類別的懲教院所中，戒毒所的成功率[2](根據已完成一年法定監管期的在囚人士在獲釋後未有再染毒癖[3]的百分比予以衡量)最低。在2014年，在戒毒所召回個案中，75%是因受監管者再染毒癖而被召回。戒毒所的在囚人士在獲釋後兩年內的重犯率[4]亦是最高。

5. 委員會並無就此事舉行公開聆訊，但要求當局就委員會查詢的下述事宜作出書面回應：在囚人士拒絕參加更生配對計劃的原因，以及有何措施促進在囚人士參加計劃；為在囚人士提供的職業訓練；以及有何措施改善戒毒所計劃，協助受監管者在監管期內遠離毒品和罪行。**懲教署署長**的回覆載於***附錄49***。

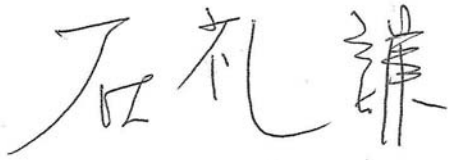
6. 委員會希望政府當局繼續向其報告有關落實審計署各項建議的進展。

---

[2] 根據《戒毒所條例》(第244章)，干犯可判處監禁罪行的吸毒者如被定罪，可被判入3間戒毒所的其中一間。戒毒所提供治療計劃，包括工作治療、個人輔導和小組輔導，以協助在囚人士戒除對毒品的倚賴，糾正犯罪行為。治療和更生計劃為期2至12個月不等。

[3] 懲教署為離開戒毒所的人士提供法定監管，為期一年。根據懲教署的紀錄，很多受監管者在監管期內被召回戒毒所，原因為再染毒癖。

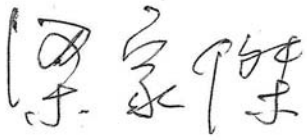
[4] 重犯率是根據所有曾被懲教署羈管的本地人士在獲釋後兩年內再判入懲教院所的百分比予以衡量。



石禮謙*(主席)*

謝偉俊*(副主席)*

陳克勤



梁家傑

黃毓民

吳亮星

梁繼昌

2015年6月19日

審計署署長第六十四號報告書內
經政府帳目委員會在報告書研議的章節

審計署署長 第六十四號報告書 章節	項目	政府帳目委員會 第六十四號報告書 章節
1	屋宇署對違例建築物採取的行動	1
2	政府飛行服務隊的運作	2
3	食物環境衞生署管理的公眾熟食市場	3
4	管理用水供求	4
5	香港體育學院有限公司	5
6	受傷及致命個案的僱員補償	6
7	教育局九龍塘教育服務中心	7
8	懲教署提供的更生服務	8

《香港特別行政區立法會議事規則》

72. 政府帳目委員會

(1) 立法會設有一個名為政府帳目委員會的常設委員會，負責研究審計署署長就以下各事宜提交的報告 ——

(a) 政府的帳目；

(b) 委員會認為須提交立法會省覽的其他帳目；及

(c) 委員會認為與審計署署長履行職責或行使職權有關的事宜。

(2) 委員會亦須研究由審計署署長就其審計(衡工量值審計)工作而提交立法會省覽的報告。在該報告中，審計署署長就政府部門、憑藉任何條例審計署署長職權範圍所及的公共團體或組織或接受公帑補助的組織是否符合經濟原則及是否講求效率與效用，進行審計。

(3) 委員會由一名主席、副主席及5名委員組成，全部均須為立法會主席按內務委員會決定的選舉程序任命的議員。
(2005年第214號法律公告)

(3A) 委員會的會議法定人數為主席加上兩名委員。
(2005年第214號法律公告)

(3B) 如主席及副主席暫時缺席，委員會可在其缺席期間另選一委員代行主席之職。 *(2005年第214號法律公告)*

(3C) 所有在委員會內討論的事宜，須以參與表決的委員贊成者及反對者的過半數決定。主席或主持會議的任何其他委員不得參與表決，但如其他委員贊成者及反對者數目相等，則在此情況下他須作決定性表決。 *(2005年第214號法律公告)*

(4) 第(1)及(2)款所述的報告，一經提交立法會省覽，即當作已由立法會交付委員會研究。

(5) 除主席另有命令外，委員會根據第(8)款邀請任何人士列席的會議，新聞界及公眾人士得准進入會場旁聽。

(6) 委員會須在主席決定的日期、時間及地點舉行會議。會議的書面預告須在會議日期最少5整天前發給各委員及任何獲邀列席的人士；但主席可視個別情況指示給予較短時間的預告。

(7) *(由2005年第214號法律公告廢除)*

(8) 主席或委員會可邀請任何官員，或報告所指帳目所屬或與之有關的非政府團體或組織的成員或僱員，提供委員會在履行其職責時可能需要的資料，或作出解釋，或出示紀錄或文件；委員會亦可就該等資料、解釋、紀錄或文件邀請其他人士提供協助。

(9) 委員會須於審計署署長將政府帳目的審計報告提交立法會省覽之日起3個月內(或根據《核數條例》(第122章)第12條決定的較長時間內)就該審計署署長的報告提交報告。

(10) 委員會須於審計署署長將第(2)款所述的報告提交立法會省覽之日起3個月內(或立法會決定的較長時間內)，就審計署署長的報告提交報告。

(11) 除本議事規則另有規定外，委員會的行事方式及程序，由委員會自行決定。

1998年2月11日臨時立法會會議上
政府帳目委員會主席提交臨時立法會的文件：
《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍 —— "衡工量值式審計"》

工作範圍

1. 審計署署長可就任何決策局、部門、機構、其他公眾團體、公共機構或受審核機構在履行其職務時所遵守的經濟原則、取得的效率和效益進行調查。

2. "受審核機構"一詞包括 ——

(i) 審計署署長可根據任何有關條例所賦權力對其帳目加以審核的任何人士、法人團體或其他團體；

(ii) 過半數收入來自公帑的機構(但署長亦可根據補助條件中的一項協議對少過半數收入來自公帑的機構進行類似審核)；及

(iii) 行政長官為公眾利益計而根據《核數條例》(第122章)第15條的規定以書面授權署長對其帳目及紀錄進行審核的機構。

3. 上述工作範圍的定義，不應闡釋為給予審計署署長權利，使其可對審核中的任何決策局、部門、機構、其他公眾團體、公共機構或受審核機構的政策目標的優劣加以質詢，而依照下列準則，亦不得質詢求得此等政策目標的方法，但署長可對達到此等目標所用方法的經濟原則、效率和效益提出質詢。

準則

4. 審計署署長向立法會提交報告時，應享有很大自由。他可以促請立法會注意他在核數過程中所發現的任何情況，並指出所牽涉的財政問題。按照準則訂定的範圍，審計署署長不會評論行政會議及立法會的決策，但可指出此等決策對公帑的影響。

5. 審計署署長在審查政策目標如何執行的過程中，如有理由相信有關人員在制訂政策目標和作出決定時，可能缺乏足夠、有關和可靠的財政及其他資料作為制訂政策目標或作出決定的根據，而一些重要的基本假設亦可能不夠明確，他都可以進行調查，證實他的想法是否正確。調查結果如顯示他的想法正確，他便應把有關事項提交立法會，由政府帳目委員會提出進一步質詢。由於進行此類調查的程序，可能涉及審查政策目標的制訂方法，審計署署長向立法會作出報告時，不應對有關事項下任何判斷，而只應條陳事實，由政府帳目委員會根據此等事實提出質詢。

6. 審計署署長亦可 ——

(i) 查核有關方面在釐定政策目標及作出決策時，是否有適當的權力；

(ii) 查核有關方面有否作出令人滿意的安排，以期探討、揀選和評估其他推行政策的辦法；

(iii) 查核既定的政策目標是否已明確界定；其後就推行政策所作的決定，是否符合核准的目標並由適當階層的人員運用適當權力作出；向執行人員發出的指示，又是否符合核准的政策目標和決定，並為有關人員清楚了解；

(iv) 查核各項不同的政策目標，以及所選用的推行辦法，是否有衝突或可能有衝突；

(v) 查核有關方面在將政策目標演繹為行動目標和成效標準方面，進展和效用如何；查核有關方面有否考慮其他服務水平成本及其他有關的因素，以及在成本變動時加以檢討；及

(vi) 有權行使《核數條例》(第122章)第9條所授予的權力。

程序

7. 審計署署長須將其"衡工量值式審計"研究的結果，每年向立法會報告兩次。第一份報告書須於每個財政年度完結後7個月內，或行政長官另行規定的較長期間內，呈交立法會主席。報告書須在一個月內，或立法會主席另行規定的較長期間內，提交立法會。第二份報告書最遲須於每年4月7日或行政長官另行規定的日期之前，提交立法會主席，並且最遲須於4月30日或立法會主席另行規定的日期之前，提交立法會。

8. 審計署署長的報告書提交立法會後，須交付政府帳目委員會研究。政府帳目委員會研究審計署署長的報告書時，須依循立法會的《議事規則》。

9. 政府就本委員會報告書所提事項擬採取的行動，將在政府覆文內加以評論，政府覆文須在本委員會報告書提交立法會後3個月內，提交該會。

10. 本文所提及的立法會，在臨時立法會存在期間指臨時立法會。

出席委員會聆訊的證人
(按出席次序排列)

陳茂波先生	發展局局長
周達明先生	發展局常任秘書長(規劃及地政)
鄭偉源先生	發展局副秘書長(規劃及地政)2
姚繼卓先生	發展局首席助理秘書長(規劃及地政)3
許少偉先生	屋宇署署長
張天祥先生	屋宇署副署長
鄧海坤先生	屋宇署總屋宇測量師/B
許葉明芳女士	屋宇署總主任／小型工程及招牌監管
黎棟國先生	保安局局長
李美美女士	保安局副秘書長1
陳子琪女士	保安局助理秘書長A1
陳志培機長	政府飛行服務隊總監
馬信康機長	政府飛行服務隊總機師(訓練及標準)
胡偉雄機長	政府飛行服務隊總機師(行動)
余力臻先生	政府飛行服務隊總飛機工程師
高永文醫生	食物及衞生局局長
謝凌潔貞女士	食物及衞生局常任秘書長(食物)
劉利群女士	食物環境衞生署署長
陳潔玲女士	食物環境衞生署副署長(環境衞生)
陳耀強先生	食物環境衞生署署理助理署長(行動)2

政府帳目委員會主席石禮謙議員, GBS, JP
在委員會於2015年5月5日(星期二)
就審計署署長第六十四號報告書舉行
首次公開聆訊中的序辭全文

各位先生、女士，早安，歡迎各位列席政府帳目委員會就審計署署長第六十四號衡工量值式審計結果報告書進行的公開聆訊。該報告書已在2015年4月22日提交立法會。

2. 政府帳目委員會是立法會轄下一個常設委員會。審計署署長對政府帳目進行審計及對政府和接受政府資助的組織進行衡工量值審計工作，並將報告書提交立法會後，政府帳目委員會便會研究這些報告書，藉以監察公共開支。委員會對審計署署長報告書進行的研究工作，涉及收集與報告書所載事實有關的證供，讓委員會可抱着建設性的精神和積極前瞻的態度作出結論及建議。我同時強調一點，整項研究工作的目的是希望從過往經驗中汲取的教訓，以及委員會對有關官員或其他有關人員的表現所提出的意見，能有助政府在顧及經濟原則和講求效率及效用的前提下，改善對公帑開支的控制。

3. 委員會按照既定程序研究審計署署長的報告書，在有需要的情況下會舉行公開聆訊，並會進行內部商議及發表委員會的報告書。委員會已訂定程序，確保有關的各方都有合理的陳詞機會。當委員會確信本身已確立有關的事實真相後，便會根據這些事實作出判斷，然後擬訂報告書的結論及建議。根據《立法會議事規則》第72條，委員會須在審計署署長報告書提交立法會省覽當日起計的3個月內，就該份報告書提交報告。在此之前，我們不會以委員會或個人名義，發表任何公開言論。

4. 委員會經過初步研究第六十四號報告書後，決定就報告書中的3個章節邀請有關官員到委員會前，回答我們的問題。除今天進行的聆訊外，我們亦已預留2015年5月9日及11日就該3個章節進行公開聆訊。

5. 今天的公開聆訊是關於第六十四號報告書第1章，與"屋宇署對違例建築物採取的行動"有關的事宜。出席的證人是：陳茂波先生(發展局局長)、周達明先生(發展局常任秘書長(規劃及地政))、鄭偉源先生(發展局副秘書長(規劃及地政)2)、姚繼卓先生(發展局首席助理秘書長(規劃及地政)3)、許少偉先生(屋宇署署長)、張天祥先生

(屋宇署副署長)、鄧海坤先生(屋宇署總屋宇測量師/B)，以及許葉明芳女士(屋宇署總主任／小型工程及招牌監管)。

6. 我現在邀請委員發問。

立法會政府帳目委員會公開聆訊

《審計署署長第 64 號報告書》第 1 章：
屋宇署對違例建築物採取的行動

發展局局長開場發言

主席：

首先，我感謝審計署署長就屋宇署對違例建築物（“僭建物”）採取的行動進行了衡工量值式審查，亦感謝立法會政府帳目委員會揀選了這個議題作聆訊。

2. 政府非常關注樓宇安全。屋宇署對僭建物採取執法行動，是政府整體加強樓宇安全工作的重要一環，但單靠屋宇署的執法行動並不足以持續而有效地解決樓宇安全問題。如業主有法不依，漠視自己應有的守法責任，政府包括屋宇署如何加大人手，再加強執法，問題以及僭建物對市民構成的安全風險還會繼續纏繞我們。我希望主席容許我藉此機會向全港市民懇切呼籲，要遵守法律、切勿僭建，以免累己累人。

3. 為達到樓宇安全，政府自 2010 年起，通過立法、執法、向業主提供支援，以及進行公眾宣傳和公眾教育等，多管齊下的方式以加強樓宇安全。在立法方面，政府透過立法在 2012 年 6 月全面實施強制驗樓及強制驗窗計劃，以「預防勝於治療」的理念， 規定樓齡較高

的樓宇的業主須為其物業進行定期檢驗和維修，從根源處理本港樓宇失修的問題。我們又透過《2012 年建築物(小型工程)(修訂)規例》，擴大小型工程監管制度的涵蓋範圍，把與分間單位有關的建築工程納入制度之內，規定這些工程須交由合資格專業人士和承建商進行，從而確保這些工程的質素。

4. 為協助有需要的業主，我們與香港房屋協會及市區重建局緊密合作，就樓宇維修對業主提供財政及技術支援。其中，多個財政資助項目已整合為一，即「樓宇維修綜合支援計劃」，由 2011 年起推行，為樓宇業主提供「一站式」援助。同時，因應強制驗樓計劃的推行，強制驗樓資助計劃亦已於 2012 年起實施，以協助樓宇業主進行訂明的檢驗，符合法定要求。

5. 長遠來說，要提高樓宇安全水平，我們需要在香港培養注重樓宇安全的文化。我們期望透過宣傳和公眾教育，使所有相關持份者都能認同及參與注重樓宇安全。除傳統的宣傳教育活動，例如電視廣告和海報外，我們亦採用度身訂造的宣傳策略，例如為樓宇業主而設的專題講座；為建築專業人士、承建商和物業管理人士而設的技術講座和簡介會；為學生舉辦樓宇安全漫畫創作比賽等。為增強年青一代對樓宇安全重要性的意識，我們亦已製作教材，把樓宇安全融入學校的通識教育課程中。

6. 上述自 2010 年起實施的多管齊下工作，加上馬頭圍塌樓事件，市民對違例建築認識加深，因而向屋宇署舉報的個案亦大幅增加，令屋宇署的工作量史無前例地大幅飆升。要同時處理所有問題，實在不大可能。鑑於僭建物的數量龐大，屋宇署須以風險導向為原則，按序予以處理。具體來說，屋宇署對僭建物採取的執法行動，主要是因應市民和其他政府部門的舉報，以及透過針對不同類別僭建物所進行的

大規模行動。過去五年，屋宇署處理了接近二十萬宗僭建物的舉報，發出了超過八萬張清拆令、五千張警告通知和二萬封勸諭信，並對不履行責任的業主提出了超過一萬二千宗檢控。這些數字反映了屋宇署對僭建物採取執法行動方面的努力。

7. 在屋宇署方面，我亦同意該署在對僭建物的執法工作方面有不少改善空間。我們虛心接納審計署在報告中提出的各項改善建議，而我們對建議的初步回應，已載列於報告書內。我們會在可行範圍內採取措施落實各項建議。事實上，審計署提出的一些建議與屋宇署正採取的改善措施不謀而合，舉例來說，屋宇署自去年開始已對其樓宇狀況資訊系統進行更新，以提升其功能及資料的準確性。屋宇署會在更新工作中研究審計署提出的相關建議。在加強公眾宣傳和教育方面，我們亦會加大力度。

8. 不過，雖然整體來說市民對違例建築認識加深，但仍有不少業主為一己私利，或貪一時方便，妄顧法律和樓宇安全，繼續僭建或保留僭建物，對屋宇署的警告置之不理。正如我剛才所說，業主不遵守法律，不理會樓宇安全，無論屋宇署如何改善運作，都難以完全杜絕。我們面對的僭建物安全問題，只有在官民全面合作下，才可全面解決。

9. 主席，我和我的同事，樂意就委員的提問，再作深入的解答。屋宇署署長亦想先向委員簡述屋宇署對僭建物的執法之工作重點。多謝主席。

****

Building Safety
Enforcement Against UBW
樓宇安全 – 僭建物的執法

Outline
大綱

- Legislation and control framework
  法例及規管架構
- Unauthorised building works (UBW) enforcement policy
  僭建物執法政策
- Large-scale operations (LSO)
  大規模行動
- Multi-pronged approach to enhance building safety
  以多管齊下方式加強樓宇安全
- Challenges
  挑戰

2

Legislation and Control Framework
法例和規管架構

Control under Buildings Ordinance (Cap. 123)
《建築物條例》(第123章) 的規管

- Approval and consent
  審批工程
- Minor works
  小型工程
- Exempted works
  豁免審批工程

UBW
僭建物

Enforcement
執法

- may issue removal orders
  可發出清拆令

3

4

UBW Enforcement Policy
僭建物執法政策

Large number of UBW *vs* Limited resources
大量僭建物 有限資源

5

UBW Enforcement Policy
僭建物執法政策

Before 前	1.4.2011	After 後

"Actionable" UBW mainly include
「須予以取締」僭建物主要包括

- constituting obvious or imminent danger
  構成明顯威脅或迫切危險
- newly constructed or under construction
  新建或建造中
- constituting serious hazard or environmental nuisance
  嚴重危害健康或對環境造成滋擾

Expanded scope of "Actionable" UBW
擴大「須予以取締」僭建物範圍

- all UBW on exterior of buildings such as rooftop-podium-lane UBW
  所有位於樓宇外部僭建物，例如天台、平台、天井及後巷僭建物

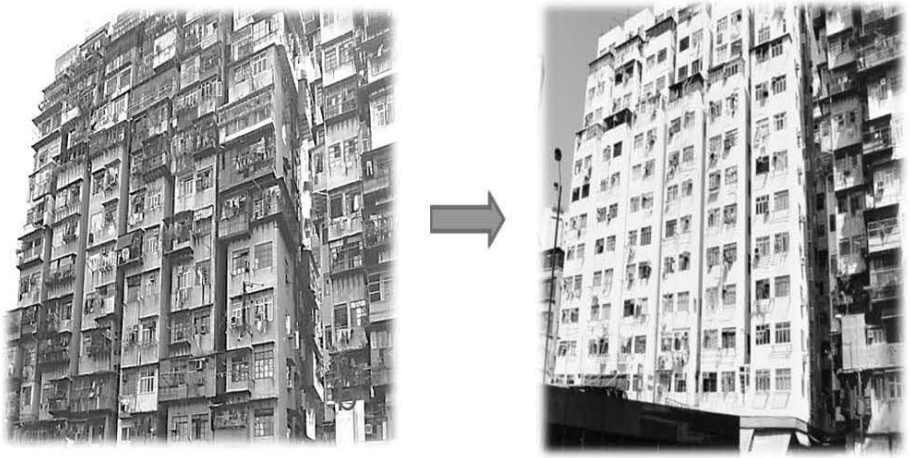
6

Large-scale Operation
大規模行動

- Specific types of UBW
  特定類型僭建物
  - UBW on external walls
    外牆僭建物
  - Illegal rooftop structures on single-staircase buildings
    單梯樓宇的非法天台僭建物
  - Large advertisement signboards
    大型廣告招牌

- Orderly and systematic approach
  有秩序及有系統方式

Large-scale Operation
大規模行動



Before
行動前

After
行動後

LSO on Rooftop-podium-lane UBW
針對「天台、平台、天井及後巷僭建物」的大規模行動

9

LSO on Sub-divided Flats
針對「劏房」的 大規模行動

- Common misunderstanding : SDF are unsafe and unauthorised
  一般誤解：劏房不安全及不合法
- Issue removal orders / discontinuation orders
  發出清拆／終止用途命令

Actionable UBW
須予以取締僭建物

- Serious fire safety problems
  嚴重消防安全問題
- Overloading leading to imminent structural danger
  樓宇結構負荷過重
- Water seepage causing serious health hazard or environmental nuisance
  引致嚴重危害健康或環境滋擾的滲水問題

10

LSO on Sub-divided Flats
針對「劏房」的 大規模行動

Domestic SDF in Industrial Buildings
工業大廈內的住用「劏房」

- Total ban – dispossession of occupants
  全面取締 – 住户遷出
- Risk-oriented approach - selection of industrial buildings with more SDF
  「風險導向」原則 - 揀選較多「劏房」的工業大廈
- Step up prosecution
  加強檢控

11

Multi-pronged Approach to Enhance Building Safety
以多管齊下方式加強樓宇安全

Legislation
立法

- Minor Works Control System (2010)
  小型工程監管制度
  Minor works submissions
  小型工程資料
  - 2011-14 > 300,000
- SDF – MW items (2012)
  「劏房」的小型工程項目
  Minor works submissions
  小型工程資料
  - 2012-14 > 6,000

12

Multi-pronged Approach to Enhance Building Safety
以多管齊下方式加強樓宇安全

Legislation
立法

- Entry Warrant (2012)
  入屋手令
- Mandatory Building and Window Inspection Schemes (2012)
  強制驗樓及驗窗計劃
- Validation Scheme for Unauthorised Signboards (2013)
  違例招牌檢核計劃

13

Multi-pronged Approach to Enhance Building Safety
以多管齊下方式加強樓宇安全

Enforcement
執法

- LSO, reported cases
  大規模行動、舉報個案
- removal orders, prosecution or default works
  清拆令、檢控
  或進行未履行工程
- special operations in response to major incidents
  回應重大事故的特別行動

14

Major Incident
重大事故

15

Multi-pronged Approach to Enhance Building Safety
以多管齊下方式加強樓宇安全

Support and Assistance to Owners
對業主的支援及協助

- Building Safety Loan Scheme
  樓宇安全貸款計劃
- IBMAS
  樓宇維修綜合支援計劃
- Social services
  社工支援服務
- Meetings / briefings
  會議、簡介會
- Operation Building Bright (launched in 2009)
  樓宇更新大行動 (2009年推出)

16

Multi-pronged Approach to Enhance Building Safety
以多管齊下方式加強樓宇安全

Publicity and Public Education
宣傳及公眾教育

- Briefings
  簡介會
- Guidelines
  指引
- Mobile applications
  流動應用程式
- Announcement in the public interest
  宣傳短片和聲帶
- Short video films
  短片

Mobile Application

BD@YouTube

17

Multi-pronged Approach to Enhance Building Safety
以多管齊下方式加強樓宇安全

Publicity and Public Education
宣傳及公眾教育

- Large-scale publicity event
  大型宣傳項目
  - Building Safety Week (Mar 2015)
    樓宇安全週
  - Roadshows
    巡迴展覽
  - Comic drawing competitions for students
    學生漫畫創作比賽
  - Photo competition for general public
    公眾攝影比賽
  - Building safety pioneer programme
    樓宇安全學生大使計劃

18

Challenges
挑戰

- Rapidly ageing building stock
  樓宇急速老化
- Huge number of UBW
  大量僭建物
- Weak building safety culture
  樓宇安全文化仍然薄弱
- Lack of building management in old buildings
  舊樓欠缺管理
- Public accord and participation
  公眾認同及參與

19

Thank you
謝謝

20

屋宇署
BUILDINGS DEPARTMENT

YOUR REF 來函檔號： CB4/PAC/R64
OUR REF 本署檔號： L/M(4) to BD CR/4-35C
FAX 圖文傳真： 2625 4789
TEL 電話： 26261628
www.bd.gov.hk

以郵寄及
電郵 ahychu@legco.gov.hk 傳遞

香港 中環
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會
（經辦人：朱漢儒先生）

朱先生：

立法會政府帳目委員會
考慮審計署署長第六十四號報告第 1 章
《屋宇署對違例建築物採取的執法行動》

謝謝你 2015 年 5 月 27、28 及 29 日的三封來函，來函要求的資料，謹臚列如下：

帳委會 2015 年 5 月 27 日的來函

執行政府對違例建築工程（僭建物）的政策

(a) 政府修訂僭建物政策後在人手、開支及已清拆的「須優先取締」僭建物數目方面的轉變

2. 屋宇署的僭建物修訂執法政策自 2011 年 4 月起生效，為政府的「多管齊下」提升樓宇安全策略的重要一環。該策略包括立法、執法、為業主提供支援和推行宣傳及公眾教育。這些措施相輔相成，充分利用可用資源，促使各相關持份者合力發揮最大的協同效應，以期推動業主盡其責任妥善保養及維修其樓宇、拆除僭建物，以及不進行違例建築工程。

3. 如審計報告第 2.7(a)段及表一中所示，屋宇署自 2010-11 年度起在人手及開支方面逐年增長，以推行多項提升樓宇安全計劃及其他措施，包括實施強制驗樓及驗窗計劃；推出小型工程監管制度；執行針對僭建物、失修樓宇和分間單位的大規模行動；為處理滲水問題的聯合辦公室提供人

手；加快審批新建樓宇圖則等。本署由 2010-11 至 2014-15 年度的公務員編制、非公務員合約職位數目，以及兩者於各財政年度期末的實際人手情況表列如下：

	公務員編制	**3 月 31 日的實際公務員人手**	**核准的非公務員合約職位數目**	**3 月 31 日非公務員合約職員數目**
2010-11	996	973	807	459
2011-12	1 173	1 144	511	454
2012-13	1 232	1 197	523	443
2013-14	1 322	1 294	528	397
2014-15	1 537	1 513	368	263

4. 屋宇署由 2010-11 至 2014-15 年度於其《管制人員報告》列出的年度財政撥款如下：

	實際財政撥款（百萬元）
2010-11	837.5
2011-12	872.1
2012-13	1,029.8
2013-14	1,106.3
2014-15	1,142.7

5. 上文第 3 及 4 段的人手及財政數字涵蓋整個部門的運作人手和撥款。基於我們在 2015 年 5 月 20 日覆函（~~帳委會文件 GEN 24~~ 附錄 8）第 3 至 6 段所述的原因，例如採用「屋宇統籌主任」模式及調配人手在重大樓宇安全事故後進行專案特別行動，我們無法從上述整體數字分辨出單就修訂執法政策下進行執法行動所投放的資源。

6. 正如《管制人員報告》及審計報告第 2.9 段及表二中所載，由 2008 至 2014 年每年清拆僭建物的數目如下：

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
清拆僭建物的數目	47 593	42 425	25 751	17 879	13 581	14 972	22 866

正如本署 2015 年 5 月 20 日覆函（~~GEN 24~~ 附錄 8）第 13 段所闡述，絕大部分清拆的僭建物屬於「須優先取締」類別，並且是為遵從屋宇署清拆令而清拆的。然而，由於受「樓宇狀況資訊系統」目前的功能所限，屋宇署無法按是否屬於「須優先取締」類別列出每年清拆僭建物的分項數字。隨着歷時約十年針對樓宇外牆僭建物的行動於 2010 年年底結束，由於剩餘的僭建物較難

被發現及較難進入有關單位視察，而清拆行動有時亦會涉及迫令佔用人遷出，清拆僭建物的數目一如所料由 2011 年起下降。此外，基於當局在公開聆訊時說明的一些因素，包括屋宇署當時的人手情況及工作重點、業主自動清拆僭建物的意願、巡查的難度等，均會令清拆僭建物的數目在各個年度進一步波動。

7. 在此須指出，隨著我們檢討執法政策及把更多僭建物納入「須優先取締」類別以逐步收緊規管，屋宇署會擴大有關執法工作範圍，同時期望業主隨著其僭建物因上述檢討而被納入「須優先取締」類別後，會在屋宇署採取執法或檢控行動前自動清拆其僭建物。當局在無分公眾安全及環境風險程度，把「天台、平台、天井及後巷僭建物」納入「須優先取締」類別時，以及在評估須增撥多少人手及財政資源給屋宇署推行修訂執法政策時，亦同樣把上述因素考慮在內。除非及直至所有業主盡其責任遵守法律，自動清拆僭建物，以及不進行違例建築工程，我們才可根治本港的僭建物問題。因此，屋宇署會持續進行採取執法行動的工作，不能就清拆所有僭建物（包括「天台、平台、天井及後巷僭建物」）訂出任何時間表。

處理公眾舉報

(b) 導致 4000 多宗公眾舉報個案於巡查後超過六個月才對「須予以取締」僭建物發出清拆令的原因

8. 屋宇署人員竭力以最快速及具成本效益的方式履行其法定職務。 然而，每宗僭建物個案有其特別的情況及時空背景，對往後本署考慮應採取什麼適切行動會有影響，包括應否及何時予以發出清拆令。首要考慮是公眾安全；其他因素可包括屋宇署本身的執法政策及行動指引、進入單位視察僭建物的難度及按此可取得的資料、僭建物狀況的變化、已編排會對相關樓宇進行的行動、業主在收到勸諭信或警告信時所作的承諾等。因此，每宗個案由初次巡查至發出清拆令之間的時間均有所不同，並不是一個用以衡量屋宇署管理個案及個案嚴重程度的合適指標。審計報告附錄 C 所載屋宇署就處理僭建物公眾舉報的目標時間，旨在就處理簡單及直接的個案提供參考時限，實際時間會視乎工作量及個別個案的複雜程度而有所增減。

9. 審計報告第 3.5 段的數字應根據相關情況理解。屋宇署近年接獲有關僭建物的公眾舉報數目有明顯的增長（即由 2008 年的 25 804 宗上升 59% 至 2014 年的 41 146 宗），這很可能是由於 2010 年馬頭圍塌樓事件令公眾對僭建物的危險及安全風險意識大增。

10. 如上文第 8 段解釋，每宗個案的具體詳情有別，如要按帳委會的要求查明 4 522 個相關公眾舉報中每宗個案為何超逾目標時間才發出清拆令，將需要大量人力及時間，以人手逐一翻查個案檔案中記錄的考慮因素。我們嘗試從同事的執法經驗歸納出以下數個普遍導致超逾目標時間的原因供帳委會參考：

(a) 非緊急的舉報所涉樓宇如已經或將會被納入大規模行動範圍內，則會於有關行動進行時，與同一樓宇內所有「須優先取締」僭建物一併處理，以增效率。上述 4 522 宗有待發出清拆令的公眾舉報中有約 60%是屬於此類別；

(b) 近年發生的重大樓宇安全事故導致屋宇署的工作量突然激增，因而須調整當前工作的優次；

(c) 屋宇署人員需要在不同日子的不同時段多次到訪某些單位（特別是涉及分間單位的舉報），但往往徒勞無功，因為相關業主/物業管理員/佔用人拒絕、質疑或以其他方法不許本署人員進入有關單位就僭建物的狀況進行所需的調查；

(d) 在收到勸諭信後，業主曾表示會自動清拆僭建物但最終不作跟進，又或將單位的業權轉給他人。

11. 就審計報告第 3.5 段中提到的 4 522 宗公眾舉報，屋宇署由 2014 年 10 月至 2015 年 3 月底，已處理當中 474 宗，並會繼續透過調整工作優次，加快跟進有待處理的個案。

(c) 從個案一汲取的教訓和確保職員遵守屋宇署指引的措施

12. 屋宇署正檢討是否有需要釐清相關指引中關於新建僭建物的核實準則，使其更易理解，以助本署人員在辨識新建僭建物時作出更一致的判斷。

(d) & (e) 應對就「天台、平台、天井及後巷僭建物」尚待處理的公眾舉報和尚未遵從的警告通知的措施和時限

13. 於 2011 年 4 月，當局無分公眾安全及環境風險程度，把「天台、平台、天井及後巷僭建物」一律納入「須優先取締」僭建物類別。由當時至 2014 年年底，屋宇署就約 18 000 個「天台、平台、天井及後巷僭建物」發出清拆令。根據記錄，當中約 11 000 個已清拆。就 2011 年 4 月至 2014 年

10 月接獲關於「天台、平台、天井及後巷僭建物」的 25 313 宗公眾舉報中，截至 2015 年 5 月底，屋宇署處理了 4 088 宗（16%），以及就 2014 年 10 月底未獲遵從的 25 887 張警告通知所涉的「天台、平台、天井及後巷僭建物」，把當中約 20%納入大規模行動。這些跟進工作將會繼續進行。

14. 如本署於 2015 年 5 月 20 日覆函（~~GEN 24~~ 附錄 8）第 12 段中重申，雖然大部分高危僭建物已於 2001 至 2011 年間清拆，但問題仍然廣泛和複雜，要屋宇署在指定時限內對本港所有僭建物採取執法行動並不可行。再者，除非所有樓宇業主都充分意識到並履行他們的最終責任，確保其物業沒有僭建物，否則僭建物問題仍無法根治。因此，屋宇署會持續進行採取執法行動的工作，不能就清拆僭建物（包括「天台、平台、天井及後巷僭建物」）訂出時間表。在執法方面，屋宇署雖然不會制訂執行時間表，但會按「風險為本」原則，透過對危險或正在興建的僭建物採取即時執法行動，以及透過跟進公眾舉報及把全幢大廈納入大規模行動，處理其餘的僭建物，有序地對「須優先取締」類別僭建物發出清拆令。

(bb) 為清理積壓的未獲遵從清拆令而延長處理公眾舉報的目標時間

15. 正如上文第 9 段提到，近年公眾舉報僭建物的個案明顯上升，原因可能是馬頭圍塌樓事件令公眾對有關事宜的意識及關注提高。因資源所限，屋宇署須為其工作訂下優次，以期最有效地運用現有資源。過往，因對大量久未遵從清拆令的積壓個案跟進不足而削弱了本署執法行動的阻嚇性。屋宇署遂決定增撥人手清理這些積壓個案。因此，在處理公眾舉報時，一些較不急切的步驟便會有較長的執行時限。但公眾安全為我們的首要考慮，在接獲公眾舉報後進行巡查及將個案分類的時限並不會改變，務求及早識別和跟進需急切處理的個案，不會延誤。之後，負責處理整幢樓宇所有安全問題的「屋宇統籌主任」則可略為彈性地決定在一個整體指標時限內何時發出勸諭信或清拆令等。

(f), (g) & (n)(i)/(iii)/(iv) 優化不獲遵從的警告通知及清拆令交付土地註冊處註冊的安排

16. 儘管不是《建築物條例》下的法定要求，屋宇署一貫的既定做法是將所有清拆令交付土地註冊處註冊。在 147 張尚未交付土地註冊處註冊及 985 張獲發還但尚未再次遞交土地註冊處進行註冊的警告通知中，截至 2015 年 4 月底，分別有 38 及 137 張警告通知已交付或再次遞交土地註冊處進行註冊。換言之，在審計報告第 3.13 段中提到的 25 887 張未獲遵從的警告通知中，只剩 957 張（3.7%）尚未註冊。當中除一些須按現行執法政策以清

拆令取代（例如涉及「天台、平台、天井及後巷僭建物」— 請參閱審計報告第 3.20(a)段）或因物業易手而須重新發出通知外，屋宇署會將其餘的交付或再遞交土地註冊處進行註冊。

17. 屋宇署已成立由屋宇署署長親自擔任主席，以及屬下相關首長級人員出席的「進度監察委員會」，有系統地加緊監察註冊情況；並會更新「樓宇狀況資訊系統」，以支援對註冊法定文書的監察。屋宇署正與土地註冊處探討可否向屋宇署提供註冊法定文書的電腦數據，以便屋宇署將數據自動上載到「樓宇狀況資訊系統」。

<u>大規模行動及監察顧問公司的表現</u>

(h) & (l)<u>加快完成大規模行動</u>

18. 導致針對「天台、平台、天井及後巷僭建物」的大規模行動（即大規模行動 1 – 5）延誤完成的原因包括：

(a) **<u>業主/佔用人的不合作態度</u>**：「天台、平台、天井及後巷僭建物」一般須經個人擁有的單位才可進入，而這些單位專供業主/佔用人使用（通常作居住用途）。屋宇署人員及顧問公司的職員在進入天台、平台、天井及後巷有僭建物的處所，以及在執法或迫令佔用人遷出時，經常遇到強烈反抗及敵視。因此，他們須花上時間及精力與業主/佔用人進行談判、輔導，以及只能在所有其他方法不果時，才會向法庭申請入屋手令或封閉令。由於《建築物條例》禁止屋宇署在上訴獲得處理、被撤回或放棄前進行執法（緊急情況除外），如受屈業主/佔用人就屋宇署的行動向相關的法定審裁小組提出上訴，有關行動完成的時間將一步延誤。

(b) **屋宇署及顧問公司的人事變動**：正如上文第 3 段列表所示，自 2010 年起，屋宇署大量非公務員合約職位已轉為公務員編制。 與此同時，近年建築行業興旺，導致屋宇署委聘的顧問公司經常出現人手流動的問題。屋宇署和顧問公司的人事變動在某程度上對大規模行動的進度造成影響；

(c) **對人手需求的估計過於樂觀**：屋宇署原先在估計大規模行動的完成日期時，並沒有應付因處理迫令佔用人遷出個案（例如「天台、平台、天井及後巷僭建物」、分間單位內的違例建築工程）而碰到的困難，以及為處理不可預見的樓宇安全事故而須調撥人手方面的執法經驗。事後看來，有關估計過於樂觀。

19. 屋宇署近年已採取了一系列措施,以優化各項方法、可管理性、內部工具、指引及分工,從而監察顧問公司的表現(請參閱審計報告第 4.17(a)段),加上人手已趨穩定,以及在執行有關工作已有經驗,經檢討大規模行動的推行計劃後,修訂行動的估計完成日期如下:

大規模行動	目標樓宇數目	目標樓宇的主要違規之處	尚未完成行動的目標樓宇數目(截至 2015 年 4 月底)	修訂估計完成日期
1	101	天台、平台、天井及後巷僭建物	60 (59%)	2015 年 12 月
2	300	天台、平台、天井及後巷僭建物	104 (35%)	2016 年 4 月
3	782	天台、平台、天井及後巷僭建物	622 (80%)	2016 年 12 月
4	354	天台、平台、天井及後巷僭建物	305 (86%)	2017 年 4 月
5	600	天台、平台、天井及後巷僭建物	600 (100%)	2017 年 3 月
6	270	天台、平台、天井及後巷僭建物及分間單位內違例建築工程	270 (100%)	2016 年 9 月
7	116	住用及綜合用途樓宇內的分間單位	47 (41%)	2016 年 3 月
8	338	住用及綜合用途樓宇內的分間單位	200 (59%)	2017 年 3 月
9	30	工業樓宇內的分間單位	7 (23%)	2016 年 12 月
10	30	工業樓宇內的分間單位	2 (7%)	2016 年 6 月

(i)&(j)　為防止向顧問公司(尤其是顧問合約A及C)過早作出最後付款而在過往和現時採取的管制措施

20.　屋宇署的標準顧問合約(英文副本於**附錄A**)內「收費附表(Schedule of Fees)」第3(A)條及「顧問工作概要(Brief)」第5.3.21及8.2條指明，收費餘額是於「在協議圓滿完成並在收到發票後,以及署長代表將所有目標樓宇從名單剔除後(on receipt of invoice after the satisfactory completion of the agreement and all target buildings being delisted by the Director's Representative)」才支付，而屋宇署在發出完工證明書以證明顧問公司已根據有關協議圓滿完成所有工作後,才會發放最後付款。就顧問合約A(請參閱審計報告註24)及顧問合約C，屋宇署承認，基於特殊情況，在合約工作及手續完成前已核准發放最後付款的安排並不理想。在審計報告第4.7段提及的三項大規模行動中,所涉的26份顧問合約中,只有兩份已經完成。至於餘下的顧問合約，由於尚未發出完工證明書，最後付款尚未發放。作為額外保障，屋宇署已公布新的會計規定，即向屋宇署會計組提出向顧問公司發放最後付款的每項要求，須註明相關完工證明書的日期。

(m)　就屋宇署委聘的顧問公司於進行大規模行動時向業主推銷其專業服務出的投訴

21.　屋宇署未曾收到任何投訴,指本署所委聘的顧問公司在某目標樓宇內辨識僭建物後向同一樓宇的業主推銷其專業服務。

(k)　於網站公布在大規模行動中發現的分間單位數目、百分比及位置

22.　分間單位不一定涉及違例建築工程或備受公眾關注的分租予多名租客的情況。相關的大規模行動的目標是處理普遍與分間單位相關的僭建物。屋宇署會考慮在其網站公布針對分間單位的大規模行動的相關統計數字。

***委員會秘書附註：有關附錄A的附件2(即收費附表)及3(即顧問工作摘要)，請分別參閱此報告書的附錄11及12。附錄A的附件1並無在此隨附。**

清拆令跟進行動

(n)(ii) & (y) *為處理就「須優先取締」僭建物的尚未遵從的清拆令而引入的定額罰款制度及「強制驗窗計劃」下定額罰款制度的逾期罰款*

23. 由於僭建物的位置、大小、類型等均有所不同，若針對僭建物引入定額罰款制度，須予仔細考慮。相關考慮因素包括但不限於：

(a) 定額罰款制度一般用於打擊輕微罪行(如亂拋垃圾、違例吸煙)，此外，在向違例者提出任何檢控前，必須先安排向他們發出定額罰款通知書。 這或會局限了屋宇署現時對僭建物進行執法的選項，特別是就對公眾安全構成即時風險的個案而言；及

(b) 業主因保留某些僭建物而得到的經濟價值及拆除僭建物的費用，將視乎僭建物的位置、大小、種類等而有不同。對所有僭建物訂定具足夠阻嚇作用的定額罰款水平實有困難。

24. 「強制驗窗計劃」自 2012 年 6 月起推行定額罰款制度。在累積更多經驗後，我們會檢討該制度的成效，並考慮應否將其擴大至其他執法範疇，包括針對違例建築工程方面。

25. 至於「強制驗窗計劃」逾期定額罰款，自計劃在 2012 年 6 月全面實施後，至今共發出了 442 張定額罰款通知書。截至 2015 年 4 月底，當中 107 張逾期尚未繳清，涉及金額共 160,500 元。如沒有就責任提出爭議的大廈業主未能在指定限期內繳清定額罰款，屋宇署可申請法庭命令，着令業主付清逾期金額，而不遵從法庭命令者可處監禁。

(o) 處理清拆令的目標

26. 於 2014 年 3 月，屋宇署就過往發出並須於 2015 年 3 月 31 日前處理的清拆令訂出下列目標百分比:

清拆令發出的年份	須於 2015 年 3 月 31 日前處理的命令百分比
2007 或以前	100%
2008	80%
2009	75%
2010	55%
2011	40%
2012	35%
2013	20%

截至 2015 年 3 月 31 日，有關處理在 2010 至 2013 年發出的清拆令的目標已達（詳情請參閱**附錄 B** 及屋宇署網站）。本署現正就 2010 至 2014 年發出的清拆令，擬定須於 2016 年 3 月 31 日前處理的目標百分比。

委員會秘書附註：有關附錄 B，請參閱此報告書的附錄 13。

*(p) & (q)*再次檢控、以日計及定額一次性罰款

27. 於 2010 至 2014 年，在關於未獲遵從清拆令的 8 370 宗定罪個案中，

- 273 宗曾遭檢控超過一次；及
- 3 842 宗獲判處一次性罰款，餘下的 4 528 宗個案則額外判處按違規期間每日計算的罰款。

(r) & (s) 檢控政策及優次，以及九龍塘約道 5A 及 7 號的個案

28. *附錄 14* ~~帳委會 GEN 10 號資料~~包含兩份文件：(1)《<屋宇署手冊>指引 5.8：有關迅速和嚴厲地採取行動的檢控政策》(即審計報告第 5.25 段提及的指引)；以及 (2)《有關就不遵從法定命令優先提出檢控的指引》。前者訂明提出檢控的門檻，即須符合當中九項條件中任何一項；後者則列出在決定優先提出檢控時須考慮的情況。這兩份文件皆不適用於上述個案，而該個案並不涉及不獲遵從的法定命令。

29. 對於僭建物，屋宇署的執法政策及立場一向都是要求業主盡快糾正違規之處。除非有資料顯示根據《建築物條例》註冊的人士懷疑曾參與搭建僭建物或明知而向屋宇署提交虛假陳述文件等，否則屋宇署一般不會因有人違反該條例而展開刑事調查工作。

(w) & (x)清拆僭建物：檢控、財政支援及其他鼓勵遵從命令的誘因

30. 收到法庭傳票的業主如仍未清拆其僭建物，法庭可因違規情況繼續而按日計另判罰款。屋宇署亦可考慮再次檢控該等業主；並在僭建物構成即時危險或公眾滋擾等時，安排拆卸或按需要向法庭申請封閉令。

31. 屋宇署及其伙伴機構推行多個財政支援計劃，以協助業主進行維修及保養工程，包括清拆僭建物。這些計劃包括：

(a) 由市區重建局及香港房屋協會[1]共同推行的「樓宇維修綜合支援計劃」為有需要的業主提供一站式服務，包括資助（以補助金及貸款的方式）籌組業主立案法團和進行公用地方及個別單位的維修工程，以及提供技術支援；

(b) 由香港房屋協會推行的「長者維修自住物業津貼計劃」，為有需要的自住物業長者業主提供資助，每名最多可獲四萬元，以便長者維修居所，確保樓宇安全；以及

(c) 由屋宇署推行的「樓宇安全貸款計劃」為需要資助的私人樓宇業主提供貸款，以進行維修保養工程，修復或改善其樓宇及/或私人斜坡的安全狀況。每個單位可獲批貸款額上限為一百萬元。

我們認為上述計劃目前足以應付業主在清拆僭建物方面的需要。

(t) & (u)進行違規代辦工程的「經廣泛報道」及「高度政治化」條件；以及追討逾期繳款

32. 基於所涉的資源及工作量，屋宇署只會在非常特殊情況下才會罕有地就不遵從清拆令的個案進行代辦工程。「經廣泛報道」及「高度政治化」的個案，是指一些可能構成即時威脅以致影響大量業主/住戶的利益及福祉的個案，而且在情況變得複雜前這些業主/住戶不大可能就進行糾正工程達成共識。這些個案均會由屋宇署的首長級人員親自處理，而他們須確定根據本署相關指引，屋宇署應為這些個案安排代辦糾正工程。

[1] 由 2015 年 7 月 1 日開始，市區重建局會擴展服務，即會接收和處理全港所有「樓宇維修綜合支援計劃」的新申請。

33. 截至2015年5月底，2009至2013年間完成的代辦工程所涉的逾期款項合共832萬元，涉及90宗個案。屋宇署追討該等逾期款項的行動流程載於《樓宇部手冊》第IV部第5條第3號指引附錄A（~~GEN 12~~）。由屋宇署署長擔任主席及有其他屋宇署高級人員出席的「追討費用監察委員會」，每半年召開會議，密切監察追討費用所有主要行動的進展。類似的追討費用監察會議每季亦會在有關的組別召開。

附錄15

支援執法行動的資訊系統

(v) *優化「樓宇狀況資訊系統」*

34. 經考慮審計署的建議，正在進行的「樓宇狀況資訊系統」更新計劃會包括提升以下功能：

(a) 記錄各項大規模行動的指標日期，以及編制管理報告書以供監察大規模行動的進度，當中包含每幢目標樓宇的資料；

(b) 編制特定的管理報告書，顯示每次大規模行動向個別目標樓宇發出清拆令及所發現「須優先取締」僭建物的數目；以及

(c) 與土地註冊處探討可否把關於清拆令註冊事宜的電腦數據提供予屋宇署，以便將數據自動上載到「樓宇狀況資訊系統」。

其他

(z) 預防檔案誤放

35. 屋宇署十分重視良好的檔案管理工作。 為確保檔案獲妥善處理和存放，本署增設了以下措施：

(a) 除了目前以條碼系統追蹤檔案在署內不同組別間的去向之外，屋宇署正試用射頻識別技術，自動識別和追蹤檔案；以及

(b) 定期傳閱內部便箋，提醒屋宇署全體人員妥善處理檔案。

(aa)更新屋宇署指引

36. 屋宇署不時按需要檢討部門所有的行動指引。鑒於審計報告的各項建議，屋宇署會在 2015 年年底前檢討相關指引（~~GEN 5 至 GEN 12~~），並按需要作出修訂。 *並無在此隨附*

(cc)回應審計報告及公開聆訊提問的改善措施摘要

37. 因應審計報告和委員會於公開聆訊的提問，屋宇署已經或將會採取改善措施，有關措施撮錄於**附錄 C**。

帳委會 2015 年 5 月 28 日的來函

處理涉及結構或較大消防安全問題而清拆令尚未獲遵從的僭建物

38. 截至 2015 年 3 月，涉及結構或較大消防安全問題的僭建物而未遵從的清拆令數目減少至 6 835 張，當中 1 782 張涉及結構問題，4 971 張涉及消防安全問題，以及 82 張兩者皆是。確定業主履行法定命令的巡查工作正盡快展開，以進一步評估 1 864 宗涉及結構問題的僭建物個案的安全情況。如有需要，亦會提出檢控及/或安排代辦工程。屋宇署已透過其「進度監察委員會」，加緊監察涉及結構或較大消防安全問題的僭建物而尚未遵從的清拆令。

帳委會 2015 年 5 月 29 日的來函

現行規管新界僭建物的政策及執行計劃，以及與規管市區樓宇的有何分別

39. 新界豁免管制屋宇的歷史悠長，其規管架構一直以來與規管市區樓宇的有所不同。特別是，新界豁免管制屋宇如符合《建築物條例（新界適用）條例》訂明的規格，可獲豁免受《建築物條例》及其附屬規例的指定條款管制。經考慮現行管制新界豁免管制屋宇的監管制度、實際在地執行情況、各方的意見，以及過往在市區取締僭建物的經驗及策略，政府於 2011 年宣布對新界豁免管制屋宇僭建物的加強執法策略。發展局於 2011 年 6 月 28 日向立法會發展事務委員會簡介上述由 2012 年 4 月起實施的加強執法策略(CB(1) 2530/10-11(05))。

***委員會秘書附註：有關附錄 C，請參閱此報告書的附錄 16。**

40. 扼要來說，這個加強執法策略按照以下原則制訂: 確保樓宇和公眾安全、依法辦事、分類規管和按序處理。那些對生命財產明顯構成威脅或迫切危險的僭建物；以及為控制問題蔓延對正在施工或新建的僭建物，以及違例情況嚴重並構成較高潛在風險的僭建物，屋宇署會優先處理。至於其他違例情況相對較輕和潛在風險較低的僭建物，屋宇署已推行一項申報計劃，蒐集有助評估風險和制定後續執法計劃的數據及統計數字。截至 2015 年 5 月底，屋宇署已根據僭建物申報計劃接納了約 12 000 份申報表格。於首輪執法階段，相關的僭建物除非變得有迫切危險，否則可以暫時保留。

41. 希望以上資料有助帳委會加深理解本署的執法工作，以助編寫委員會報告。屋宇署歡迎帳委會給予意見和提出建議，讓我們能夠提升僭建物執法工作的成效和效率。如有任何疑問，請致電 2626 1628 與本信代行人聯絡。

屋宇署署長

（鄧海垣 代行）

2015 年 6 月 15 日

副本抄送：

發展局局長（經辦人：姚繼卓 先生） 傳真：2899 2916
財經事務及庫務局局長（經辦人：蔡梅芬 女士） 傳真：2147 5239
審計署署長（經辦人：黃德榮 先生, JP） 傳真：2583 9063

屋宇署
BUILDINGS DEPARTMENT

YOUR REF 來函檔號： CB4/PAC/R64
OUR REF 本署檔號：
FAX 圖文傳真： 2625 4789
TEL 電話： 2626 1628
www.bd.gov.hk

傳真: 2543 9197

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會
（經辦人：朱漢儒先生）

朱先生：

政府帳目委員會
考慮審計署署長第六十四號報告書第1章
《屋宇署對違例建築物採取的行動》

就你於2015年5月6日致屋宇署署長的信函，我們現將所需資料臚列如下。

(a) *屋宇署內負責處理違例建築工程（「僭建物」）個案和就現存樓宇推行樓宇安全及維修各個執法範疇的工作的三個分部及一個分組之人手及職責*

2. 屋宇署內負責處理僭建物個案及就現存樓宇推行樓宇安全及維修各個執法範疇的工作的三個分部和一個分組之職責載於附件A，其人手及主要服務表現指標則載於附件B。

委員會秘書附註：** **有關附件 A 及 B，請分別參閱此報告書的附錄 9 及 10。

(b)&(c)屋宇署專責進行僭建物執法行動的人手及所涉開支分項

3. 如樓宇既有僭建物，又欠缺妥善維修保養，樓宇安全所受的威脅便會倍增。例如正在施工的違例建築工程可導致下面樓層出現裂縫，僭建物亦可能阻礙進行樓宇修葺。我們予以執法的分間

單位，大多涉及僭建物和消防安全及／或結構安全問題。在該等分間單位樓下的單位，或會出現如混凝土剝落或滲水這些已超越僭建物本身的常見失修或衞生問題。僭建物很多時會同時引致其他種類的樓宇安全問題。

4. 基於上述情況，並為免樓宇業主因須與屋宇署不同分部／分組聯絡而產生混亂，本署由2011年起採用「屋宇統籌主任」的模式，個別樓宇所有樓宇安全問題、市民舉報，以及就失修情況及各類僭建物採取執法行動，均由同一隊人員專責處理。在這模式下，同一支隊伍可收集其負責樓宇的所有資料，故能更全面地掌握該樓宇的整體狀況，提升屋宇署日常運作的效率。此外，樓宇業主就其大廈的樓宇安全事宜／投訴，亦只需與屋宇署內單一聯絡點聯絡，更覺方便。發展局已於立法會發展事務委員會2011年6月20日的會議上簡介採用「屋宇統籌主任」模式等事宜（見立法會文件CB(1)2487/10-11(01)及帳委會文件R64/1/INFO5），委員對該模式整體上感到滿意。

5. 此外，屋宇署因應每宗重大樓宇安全事故，主動調配人員開展專責特別行動（例如在2010年馬頭圍樓宇倒塌事故後，巡查超過4 000幢樓齡達50年或以上的樓宇；以及在2011年花園街路邊排檔火災後，進行針對住用分間單位的大規模行動），以找出以前或未預見的樓宇安全風險，並採取適當的跟進行動。此外，屋宇署人員亦可能須奉命處理所屬地區關於樓宇安全問題的緊急事故報告。

6. 由於採用了「屋宇統籌主任」模式，並需不時開展各種專責行動，屋宇署無法單就用於僭建物執法行動的資源提供分項數字或預算。

(d) ~~GEN-18及GEN-19文件~~上各幅照片的拍攝日期

並無在此隨附

7. ~~GEN-18及GEN-19文件~~中各幅照片拍攝日期，現載於隨函附上的修訂版~~GEN-18及GEN-19文件~~中。

並無在此隨附

(e) 不在「2011年清點行動」中將所發現的懷疑僭建物分類為「須優先取締」與否

8. 正如發展局局長在2011年6月8日的立法會會議上口頭回

覆議員提問時解釋，2011 年清點行動旨在提升屋宇署的資料庫，記錄私人樓宇外部僭建物的類型和數目，以供本署對僭建物的執法先後次序及進行大規模行動作出適當安排。2011 年清點行動已經完成，行動報告已提交政府帳目委員會 [~~帳委會文件 GEN-17~~]。*並無在此隨附*

9. 在 2011 年清點行動後，現存於「樓宇狀況資訊系統」內的資料庫已作出優化，除記錄在勘察報告內的懷疑僭建物類型及數目外，亦貯存在清點行動中拍攝的約共 600 000 張數碼照片記錄，涵蓋 41 000 幢私人樓宇每一外牆及天台立面。這些數據為屋宇署同事提供非常實用的參考資料，對本署日常需處理每年逾 40 000 宗懷疑僭建物舉報個案大有幫助。

10. 2011 年清點行動的目的並非在於鑒定所發現的懷疑僭建物是否「須優先取締」。相比 2011 年清點行動中顧問公司在所限時間和資源下進行的目測，要確定某些僭建物是否屬「須優先取締」類別，以採取執法或檢控行動，必須進行更精確的量度，以及與屋宇署其他內部記錄（例如經批准的圖則、小型工程提交資料等）作更仔細的比較。以下是一些可供參考的資料：屋宇署的外判顧問公司在恆常大規模行動中為每幢樓宇辨識及確定「須優先取締」僭建物的平均費用約 5,000 元，而 2011 年清點行動供勘察每幢樓宇的費用大約只是 700 元。如要對 2011 年清點行動涵蓋的全部 41 000 幢樓宇進行與恆常大規模行動的精細水平相同的檢驗，務求把所發現的僭建物分為屬「須優先取締」類別與否，所需的時間和費用將非常可觀。我們希望政府帳目委員會能明白及接納，2011 年清點行動是為上文第 8 段所述目的而進行，而非務求得出精細水平足以令屋宇署可行使法定權力採取執法及檢控行動的資料。只有在掌握有關僭建物的非常詳盡及全面資料的基礎上，屋宇署才可行使有關法定權力。

(f) 就 2015 年 3 月在北角發生混凝土板墜落事故

11. 2011 年清點行動的顧問公司如在實地勘察時發現任何具即時危險的情況，需向屋宇署報告以讓本署進行所需的緊急行動。位於北角的肇事樓宇為珠璣大廈，是 2011 年清點行動涵蓋的樓宇。根據顧問公司就該大廈提交的報表，從外面進行目測時並沒有發現該大廈有任何需採取緊急行動的樓宇安全問題。就 2015 年 3 月 11 日於上址發生的事故，其原因仍在調查中。

(g) 自 2011 年起沒有就清拆僭建物數目訂定目標

12. 正如我們在 2011 年 6 月向立法會發展事務委員會提交題為"於《建築物條例》（第 123 章）下對違例建築工程的管制"的文件（立法會文件 CB(1)2487/10-11(01) 及帳委會文件 R64/1/INFO5）所述，政府在 2001 年 4 月至 2011 年 3 月期間，進行為期十年的僭建物清拆計劃。截至 2011 年 3 月底，為期十年的行動中所訂的目標大致上已達成，而大部分高危僭建物都已被清拆。然而，僭建物仍然是一個廣泛而複雜的問題。依靠屋宇署在短時間內對存在於本港的所有僭建物採取即時執法行動並不可行。我們須持續不斷地處理本港的僭建物問題。除非所有樓宇業主都充分意識到並履行他們的最終責任，確保其物業沒有僭建物，否則僭建物問題會無法根治。為此，我們採用了一套多管齊下的方法，通過立法、執法、對業主的支援及協助，以及宣傳和公眾教育，取締僭建物和加強樓宇安全。我們會繼續努力，特別是在執法方面，屋宇署會以風險導向為原則，就「須優先取締」的僭建物發出清拆令，並對正在施工和涉及危險構築物的僭建物採取即時執法行動。至於其餘的僭建物，屋宇署會繼續回應市民舉報及進行大規模行動，逐幢樓宇清拆僭建物。屋宇署亦會繼續按其人手狀況，就其執法行動訂定年度目標和指標。

(h) 分項公布每年被清拆僭建物中屬「須優先取締」類別的數字

13. 屋宇署的一貫做法，是向根據當時執法政策屬「須優先取締」的僭建物發出清拆令（事先或會發出非法定的勸諭信），而對不屬於「須優先取締」類別的僭建物則發出警告通知或非法定的勸諭信。過往統計數字顯示，絕大多數已被清拆的僭建物都曾遭屋宇署發出清拆令[1]，屬於「須優先取締」的僭建物。其餘已拆除的僭建物可能屬於以下任何一個類別：

(i) 接獲警告通知的僭建物，不屬於「須優先取締」類別；

(ii) 接獲非法定勸諭信的僭建物，屬「須優先取締」類別（因發出清拆令前可能會先發出勸諭信）或不屬該類別者均有可能；以及

[1] 例如在 2014 年被清拆的 22 866 個僭建物中，有 91%曾接獲清拆令。

(iii) 沒有接獲任何警告通知或勸諭信而由業主自行拆除的僭建物[2]，屬「須優先取締」或不屬該類別者均有可能。

14. 現時，屋宇署的「樓宇狀況資訊系統」沒有記錄上述第(ii)及(iii)類被拆除僭建物是否屬「須優先取締」類別。因此，本署無法就某年拆除的僭建物數字，按這兩個類別分項列出。因應政府帳目委員會委員的關注，屋宇署已檢討現有安排，並決定在現正進行的系統更新中，在「樓宇狀況資訊系統」加入能夠提供上述分項數字的額外功能。在完成所需工作後，屋宇署會在其網站和《管制人員報告》發布有關分項數字。

(i) 按屬「須優先取締」類別與否分項列出已辨識但尚未拆除的僭建物數字，以及評估僭建物問題的規模和處理所有「須優先取締」僭建物所需的資源

15.「須優先取締」僭建物的涵蓋範圍取決於當時的執法政策，而有關政策會不時按整體情況需要加以修訂。此外，現時不屬「須優先取締」類別的僭建物，日後可能會隨時間變得危險而成為「須優先取締」的僭建物。另一方面，樓宇業主可能會在屋宇署執法前主動拆除僭建物。例如，一個單位的新業主可能會在入伙前裝修單位時拆除所有僭建物。另一例子是一個住宅屋苑的業主委員會決定藉整個屋苑進行大型翻新工程時拆除所有外牆和公用地方的僭建物。鑑於這些變數，加上僭建物本身的狀況亦時會改變，屋宇署無法按屬「須優先取締」類別與否就已辨識但未拆除僭建物編製分項數字。此外，我們希望指出，屋宇署付出的努力不能單憑發出清拆令和糾正僭建物違規之處的數目去衡量。例如，拆除天台構築物和消除分間單位違規之處，因涉及遷離安排，其難度遠高於拆除鐵閘或冷氣機支架。

16. 如上文第 12 段和政府在 2011 年 6 月向立法會發展事務委員會提交題為“於《建築物條例》（第 123 章）下對違例建築工程的管制”的文件（立法會文件 CB(1)2487/10-11(01) 及帳委會文件 R64/1/INFO5）所述，政府在 2001 年 4 月至 2011 年 3 月期間，進行為期十年的僭建物清拆計劃。截至 2011 年 3 月

[2] 在 2014 年被清拆的僭建物中，屬第(i)、(ii)及(iii)類的分別約佔總數的 5%、2%及 2%。

底，為期十年的行動中所訂的目標大致上已達成，而大部分高危僭建物已被清拆。然而，僭建物仍然是一個廣泛而複雜的問題。依靠屋宇署在短時間內對存在於本港的所有僭建物採取即時執法行動並不可行。我們須持續不斷地處理本港的僭建物問題。除非所有樓宇業主都充分意識到並履行他們的最終責任，確保其物業沒有僭建物，否則僭建物問題會無法根治。為此，我們採用了一套多管齊下的方法，通過立法、執法、對業主的支援及協助，以及宣傳和公眾教育，取締僭建物和加強樓宇安全。我們會繼續努力，特別是在執法方面，屋宇署會以風險導向為原則，就「須優先取締」的僭建物發出清拆令，並對正在施工和涉及危險構築物的僭建物採取即時執法行動。至於其餘的僭建物，屋宇署會繼續回應市民舉報及進行大規模行動，逐幢樓宇清拆僭建物。屋宇署亦會繼續按人手狀況，就其執法行動訂定年度目標和指標。

(j) 屋宇署在 2011 至 2014 年間就違規註冊小型工程承建商採取的行動

17. 在小型工程監管制度由 2010 年 12 月 31 日起實施的初期，當局以溝通方式處理註冊專業人士或承建商的輕微違規情況。屋宇署會主動聯絡有關從業員，向他們解釋屋宇署的規定，並了解他們在遵從規定時所遇到的困難，從而協助他們解決問題。

18. 屋宇署如在內部審核個案發現欠妥之處，會致電有關專業人士或承建商，或發出勸諭信，通知他們就其小型工程呈交的文件中有欠妥之處，並要求他們糾正。他們通常會正面回應本署的來電及勸諭信，立即糾正有關欠妥情況。屋宇署亦會在「小型工程監管制度技術委員會」會議及與業界組織進行的特別會議上，探討一些常見欠妥之處，以便得出既獲各方接納，又能符合屋宇署規定的處理方法。屋宇署會透過研討會、簡介會及指引向從業員公布這些切實可行的替代方法。

19. 事實上，由 2011 至 2014 年間，當局採取連串宣傳措施，提高從業員、商會以至公眾對小型工程監管制度呈交文件規格的認識，鼓勵他們多採用這個新設的監管制度，避免違規。這些宣傳措施包括：

(a) 發出相關指引，並把指引上載屋宇署網站；
(b) 在電視、電台、巴士及列車播放政府宣傳短片和聲帶；

(c) 成立「小型工程監管制度技術委員會」，讓相關業界組織代表以此為平台，探討訂明專業人士及承建商的職責和做法所涉及的技術及執行事宜；
(d) 為業界及市民舉辦簡介會／研討會（逾110 場簡介會／研討會涉及超過12 300名參加者）；
(e) 推出小型工程監管制度及當中各項檢核計劃的流動應用程式；
(f) 處理正式的查詢（逾21 000宗）；以及
(g) 在2015年3月舉辦 「樓宇安全週」，提高公眾對樓宇安全，包括小型工程監管制度的認識 （參與者超過13 000名）。

20. 由 2014 年起，屋宇署已針對違規的註冊專業人士及承建商加強執法工作，例如發出約 180 封警告信，以及就約 40 宗無法復原的違規小型工程個案提出檢控。此外，屋宇署會考慮在適當情況下，按《建築物條例》對註冊的違規專業人士及承建商展開紀律程序，以及轉介個案至相關專業團體跟進。

(k) 屋宇署為提高「家居小型工程檢核計劃」及「違例招牌檢核計劃」的參與經已或將會採取的措施

21. 為了提高「家居小型工程檢核計劃」及「違例招牌檢核計劃」的參與，屋宇署採取了下列的宣傳措施：

(a) 印製簡介上述兩項計劃的手冊及小冊子；
(b) 把相關指引上載屋宇署網站；
(c) 在電視、電台、巴士及列車播放政府宣傳短片和聲帶；
(d) 為業界及市民舉辦簡介會；
(e) 推出小型工程監管制度及當中各項檢核計劃的流動應用程式；
(f) 在食肆經營者申領牌照時向他們介紹「違例招牌檢核計劃」；以及
(g) 在 2015 年 3 月舉辦「樓宇安全週」，提高公眾對樓宇安全，包括檢核計劃的認識（參與者超過 13 000 名）。

在有需要時，屋宇署會繼續進行宣傳工作，推廣上述兩項檢核計劃。

22. 小型工程監管制度實施後，業主可就如何處理其小型僭建物作出選擇：(a) 按小型工程監管制度的簡化程序拆除並重新豎設有關的小型構築物；或 (b) 根據「家居小型工程檢核計劃」或「違例招牌檢核計劃」申請檢核有關構築物。

23. 值得注意的是，屋宇署實施「違例招牌檢核計劃」後，收到與招牌有關的小型工程呈交資料數目由每月約 90 份大幅增至每月平均 380 份。在 2014 年，屋宇署接獲超過 5 000 份涉及招牌的小型工程呈交資料，以及接近 11 000 份有關家居小型工程的呈交資料。這顯示業主或寧願拆除和重新豎設有關構築物，而不選擇申請檢核。

(l) 加強對僭建物的執法行動以提高阻嚇力，令更多違例招牌或進行了家居小型工程的業主按上文(k)項的檢核計劃提出申請

24. 為鼓勵業主盡快拆除小型僭建物並重新按規豎設，或就有關構築物申請檢核，屋宇署正逐步採取執法行動，先從違例招牌著手。為此，本署在 2014 年 5 月以深水埗福榮街某路段為試點，展開大規模行動，就沒有參與或不合資格參與檢核計劃的違例招牌發出清拆令。

25. 作為妥協安排，屋宇署接受招牌擁有人以檢核有關招牌作為遵從清拆令的其中一種方法。儘管清拆令的遵從情況理想，在上述大規模行動中接獲清拆令的全部招牌當中，只有 16%按「違例招牌檢核計劃」獲檢核，而更多擁有人選擇拆除並重新按規豎設招牌。這情況再次顯示擁有人寧願拆除並重新豎設招牌，而不選擇申請檢核。在 2015 年，有關大規模行動會擴展至不同地區，涵蓋位於中西區、灣仔區、深水埗區、油尖旺區及九龍城區的五條目標街道。

26. 如有任何查詢，請致電 2626 1628 與本信代行人聯絡。

屋宇署署長

（鄧海坤 代行）

12/F-18/F Pioneer Centre, 750 Nathan Road, Mongkok, Kowloon, Hong Kong. 香港九龍旺角彌敦道 750 號始創中心 12 樓至 18 樓

副本送:
發展局局長（經辦人：姚繼卓先生）　　傳真:2147 3691
財經事務及庫務局局長（經辦人：蔡梅芬女士）傳真:2147 5239
審計署署長（經辦人：黃德榮先生,JP）　　傳真:2583 9063

2015年5月20日

附件 A

屋宇署
處理僭建物和推行樓宇安全及維修各個執法範疇工作的三個分部和一個分組的主要職責

樓宇（1）部及（2）部

(i) 處理市民有關僭建物、失修樓宇及違例更改用途等的舉報及查詢，以及處理緊急事故。

(ii) 就僭建物（包括新界豁免管制屋宇）和樓宇安全事宜採取跟進行動，包括送達法定命令、警告通知、勸諭信；以及審核調查報告和補救工程方案。

(iii) 透過與業主／佔用人會面、發出警告信、提出檢控、管理代失責業主進行的工程及採取追討費用行動，就未獲遵從的法定命令採取執法行動。

(iv) 擬備文件和出席上訴及檢控個案的聆訊。

(v) 管理為進行針對僭建物（包括分間單位）的大規模行動而委聘顧問公司的事宜。

強制驗樓部

(i) 實施強制驗樓計劃和強制驗窗計劃，包括向該兩個計劃的目標樓宇送達通知。

(ii) 透過提出檢控、送達強制驗窗計劃定額罰款通知書、管理代失責業主進行的工程及採取追討費用行動，就強制驗樓計劃和強制驗窗計劃採取跟進行動。

(iii) 宣傳強制驗樓計劃和強制驗窗計劃，並為市民和從業員舉辦講座和簡介會。

(iv) 就強制驗樓計劃的目標樓宇，處理市民有關僭建物和失修樓宇等事宜的舉報及查詢，並採取跟進行動。

(v) 管理為執行強制驗樓計劃和強制驗窗計劃而委聘顧問公司的事宜。

機構事務部下小型工程及招牌監管組

(i) 審查小型工程呈交資料及檢核申請文件，例如在文件不齊全時要求呈交補充資料、核實註冊建築專業人士和承建商的註冊有效期／身分，以及發出確認信或拒絕信。

(ii) 就小型工程呈交資料及檢核申請文件進行審查，包括案頭審查和實地審查，以及採取相應跟進行動，包括與相關的註冊專業人士及承建商聯絡、發出勸諭信及警告信，以及採取檢控和紀律行動。

(iii) 處理市民有關小型工程呈交資料、檢核計劃和招牌的舉報和查詢。

(iv) 透過發出勸諭信、清拆令和警告信；提出檢控；代失責擁有人進行工程和採取追討費用行動，就大規模行動和舉報個案所涉及的招牌採取執法行動。

(v) 透過逐條街道進行巡查、送達拆除危險構築物通知、代失責擁有人進行工程和採取追討費用行動，從而處理危險及棄置招牌。

(vi) 藉編製指引、舉辦講座及簡介會等工作，宣傳小型工程監管制度和招牌監管制度，以及教育從業員、持份者和市民。

附件 B

屋宇署
樓宇部、強制驗樓部、小型工程及招牌監管組
人手及主要服務表現指標

		2 個樓宇部 [3]	**強制驗樓部** [4]	**小型工程及招牌監管組**
人手 (截至 2014 年 10 月)				
(i) 專業及技術職系人員		401	108	56
(ii) 一般和共通職系人員		112	27	28
小計		513	135	84
總計		732		
2014 年主要服務表現指標 (載於屋宇署《2014-15 年度管制人員報告》)				
(i) 與僭建物有關	經處理的僭建物舉報個案	41 146		
	發出的清拆令	11 816		
	拆除／糾正的僭建物	22 866		
(ii) 與樓宇安全有關	經處理的失修樓宇舉報個案	13 430		
	發出的修葺／勘測令	540		
	已修葺的失修樓宇	849		
(iii) 與強制檢驗工作有關	強制驗樓 - 發出的通知	-	17 537	-
	- 已履行／撤銷的通知	-	984	-
	強制驗窗 - 發出的通知	-	105 943	-
	- 已履行／撤銷的通知	-	57 964	-
(iv) 與小型工程及招牌有關	收到的小型工程呈交資料	-	-	106 829
	經審查的小型工程呈交資料	-	-	6 638
	發出的違例招牌清拆令	-	-	349
	已拆除／經檢核的違例招牌	-	-	791
	已拆除／修葺的危險／棄置招牌	-	-	1 301
	經處理的違例、危險或棄置招牌舉報個案	-	-	1 451

[3] 不包括「斜坡安全組」及一隊專責處理構成環境滋擾的滲水問題的小組之人手。
[4] 不包括「防火規格組」的人手。

	Definitions	
Definition	1.	'approved' hereinunder means approved in writing by the Director's Representative before the cost, remuneration or expense is incurred.
Lump Sum fees *	2. (A)	The remuneration of the Consultant for the performance of the Services under the Agreement shall be on the basis of the lump sum as appears in Section B(a) of the Fee Proposal, subject to the limitations, reservations and adjustments in Schedule of Fees Clauses 4, 5, 6, & 9. Remuneration for the optional items indicated in Section B(b) & (c) shall be re-measured upon completion (subject to prior instruction) as provided in Clause 9.
	(B)	There shall be no adjustment in the Lump Sum.
	(C)	Office administration and overhead costs shall be deemed to be included in the Lump Sum.
	(D)	Time spent by secretarial and clerical staff shall be deemed to be included in the Lump Sum.
	(E)	Time spent by the staff in travelling and carrying out of all inspections (including abortive inspections), meetings, etc. and discharging all duties required by the project brief shall be deemed to be included in the Lump Sums.
	(F)	All other expenses including the vehicles for inspection, tools for inspection, special stationery, cameras and the associated photo developing and copying, etc. as stipulated in the project brief for discharging the duties shall be deemed to be included in the Lump Sums.
Interim Payment	3. (A)	Interim payments on account for the fee stipulated in Clauses 2 shall be made in such amounts and at such times as are set out in the Payment Schedule below:-

Payments Schedule

(a) Invoices shall be submitted on a monthly basis or as to be agreed;

(b) The Lump Sum for the Agreement shall deem to be apportioned in the following manner:
- (i) 35% is apportioned for the Survey/Investigation Stage;
- (ii) 20% is apportioned for the PWL/Order/WN Serving Stage;
- (iii) 20% is apportioned for the 1st Compliance Stage;
- (iv) 20% is apportioned for the 2nd Compliance Stage; and
- (v) 5% (retention amount) is apportioned for the Completion of the Agreement. This retention amount is deemed to be the summation of retention money of each stage (i.e. 5% of the lump sum fee for each stage) shown on items (i) to (iv) above).

(c) On the basis of the percentages assigned in sub-clause (b) above, the interim payments for the Agreement will be valuated accordingly and invoices submitted will be paid for in the manner as follow:

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

(i) The valuated sum for the Survey/Investigation Stage is to be paid upon receipt of invoice after the submission of the Survey Report(s) by the consultant as stipulated in Clause 5.1.6 of the Brief and endorsed by the Director's Representative.

(ii) The valuated sum for the PWL/Order/WL Serving Stage is to be paid upon receipt of invoice after the submission of the monthly Progress Report by the consultant as stipulated in Clause 9 of the Brief certifying that all the PWL, statutory orders and WN as required by Clause 5.2 and 5.4 of the Brief have been satisfactorily served and the Report endorsed by the Director's Representative.

(iii) The valuated sum for the 1st Compliance Stage is to be paid upon receipt of invoice after the submission of the 1st Compliance Report and the documents by the consultant as stipulated in Clause 5.3.12 and 5.3.16 of the Brief and endorsed by the Director's Representative.

(iv) The valuated sum for the 2nd Compilation Stage is to be paid upon receipt of invoice after the submission of the documents and 2nd Compliance Report by the Consultant as stipulated in Clause 5.3.20 of the Brief and endorsed by the Director's Representative.

(v) Remainder of the valuated fees is to be paid upon receipt of invoice after the satisfactory completion of the agreement and all target buildings being de-listed by the Director's Representative.

(vi) For the purpose of evaluating interim payments in accordance with the above sub-clauses, the Director's Representative can agree with the Consultant appropriate programme with various batches of buildings. Such batches will be taken as independent sub-agreements for the purpose of valuation and payment, including the retention amount for such batches of buildings as stipulated in Clause 3(A)(b)(v), which will be released upon the total completion of services to each of such batches of buildings.

~~(B) For the avoidance of doubt, where the Assignment/Agreement or~~ any service in respect of any batch of buildings is terminated by the Employer under Clause 41 of the General Conditions of Employment, the Consultant shall only be paid for fees up to the cumulative amount corresponding to the appropriate stages (of respective batches of buildings) as may be apportioned according to Clause 3(A)(b)(i) to (iv) with proportionate amount of retention money of appropriate stages, subject to achievement of Milestones, and subject to the limitations, reservations and adjustments in Clauses 4, 5, 6 & 9. Time charges shall be the basis of payment for services rendered by the consultant subsequent to the appropriate stage after which the assignment/agreement is terminated.

(C) The Consultant shall have the option to submit a consolidated invoice upon the submission and acceptance of the 2nd Compliance ~~Report for the Agreement.~~

~~5.3.17 If the DR considers the 1st compliance inspection reports under Clause 5.3.12 and the documents under Clause 5.3.16 in order, he shall within 2 weeks of the date of receipt endorse the reports and advise the Consultant in writing. If requested by the DR, the Consultant shall be responsible for rectification of any errors or mistakes identified in the above documents and re-submission within 2 weeks of the date of receipt of the request.~~

5.3.18 All the costs incurred in the preparation of the aforesaid documents shall be borne by the Consultant except as otherwise provided for in Clause 5.5.2.

5.3.19 Unless otherwise instructed by the DR, the Consultant shall continue to provide his services for an extended period of 8 weeks commencing after the date of endorsement of the 1st Compliance Inspection Report. Services provided during this 8 weeks extended period shall not be qualified as additional services stipulated under Clause 5.5. In this connection, the compliance stage is deemed to include the aforesaid 8 weeks extended period and multiple compliance inspections shall be expected from the Consultant.

5.3.20 At the end of the extended period as noted in Clause 5.3.19 above, the Consultant shall carry out a 2nd compliance inspection and the Consultant shall also prepare and submit the following documents together with the 2nd Compliance Inspection Report detailing all outstanding matters in respect of this Assignment on each target building for the approval / signature of the DR: —

(a) Compliance letters to those owners who have complied with the orders served on them;

(b) Warning letters of designated formats (on colour paper as to be instructed by the DR) to those defaulted / partial complied owners;

(c) An inspection statement prepared and signed by the inspecting officers; and

(d) A properly signed statement (in a format as to be agreed with DR) for prosecution of defaulted owners.

5.3.21 The DR shall within 2 weeks of receipt of the 2nd Compliance Inspection Report inform the Consultant in writing if the report is acceptable. If requested by the DR, the Consultant shall be responsible for rectification of any errors or mistakes identified in the 2nd Compliance Inspection Report and re-submission within 2 weeks of the date of receipt of the request. Upon the endorsement of the 2nd Compliance Inspection Report of a particular target building (or a batch of target buildings), the service required on that building should be considered as completed and de-listed for the purpose of this Agreement. Upon the endorsement of all the reports or any other re-submitted report(s) and the satisfactory completion of all outstanding works as required under this Brief, the DR shall issue a Completion Letter to the Consultant signifying the conclusion of the Agreement.

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

Consultant should make every effort to liaise with owners/occupants to overcome such problems and carry out inspections after office hours whenever necessary.

6.3 The Consultant shall make at least 3 attempts to gain access to internal units for inspections if necessary. If the Consultant is still unable to gain access for inspection, he shall notify the DR for a decision on the appropriate course of action to be taken.

6.4 The Consultant if identifies on site at the Survey Stage that the existing condition of a target building is substantially deviates from the approved plans e.g. the building has been demolished/ is to be demolished or undergoing substantial addition and alteration works, the Consultant shall notify the DR for a decision. The DR may order an exchange / replacement of the target building of similar natures as may be necessary or delete the building from the target building list or whatever action he deem necessary. If the building is deleted from the target building list, the tendered lump sum fee shown on the Section B(a) of the Fee Proposal shall be reduced on a proportional basis (according to the number of Target Buildings) and the Consultant is only entitled for an abortive visit charge.

7. Response to Queries

7.1 Throughout the Assignment, the Consultant shall respond to all enquiries, either made directly to the Consultant or referred by the DR, by various means such as letters, telephone, fax or E-mails from owners or their representatives on matters relating to the Assignment promptly within 3 working days. The means of reply shall commensurate with the same means by which the enquiry is addressed. Verbal enquiries and replies shall be recorded in writing. All enquiries addressed in English shall be replied in English, likewise for Chinese. All written correspondences should be copied to the DR.

7.2 Subjects on Government policy, selection criteria, rationale of Government action and other enquiries not relating to the Assignment shall be directed back to the DR forthwith for reply.

7.3 The Consultant shall establish a systematic communication record system in order to properly maintain the records of all enquiries and his responses. A copy of the records should be submitted to the DR together with the monthly progress report as provided under Clause 9.

8. Programme of Implementation

8.1 The date for commencement of the Assignment shall be the date of signing the Agreement.

8.2 The Assignment shall deem to be completed when the 2nd Compliance Inspection Report stipulated under Clause 5.3.21 is endorsed by the DR and a Completion Letter is issued. Notwithstanding this, the Consultant shall continue to provide the additional services set out in Clause 5.5.

8.3 The Consultant shall produce and submit the programme referred to in Clause 26 of the General Conditions of Employment in draft form and to meet the programme in this Clause within 2 weeks of the commencement of the Assignment detailing the

於 2015 年 3 月 31 日或之前處理根據第 24 條發出而未獲遵從的清拆令的目標

目標		狀況 – 累積已處理命令[1]的數目及百分比												
(a) 有關處理於1999或之前發出的命令：	於2003年12月12日未獲遵從命令數目	2015 年 3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	2016 年 1 月	2 月	3 月
(i) **處理**於1999或以前發出而未獲遵從的所有命令。	3928	3927	3927	3927										
		(99.9%)	(99.9%)	(99.9%)										
(b) 有關處理於2000[2]年及其後發出的命令：	發出命令數目													
(i) **處理**於2002年發出的所有命令；	52934	52932	52932	52932										
		(99.9%)	(99.9%)	(99.9%)										
(ii) **處理**於2003年發出的所有命令；	24929	24919	24919	24919										
		(99.9%)	(99.9%)	(99.9%)										
(iii) 處理於2004年發出的所有命令；	28140	27882	27897	27904										
		(99.1%)	(99.1%)	(99.2%)										
(iv) 處理於2005年發出的所有命令；	25007	24354	24367	24379										
		(97.4%)	(97.4%)	(97.5%)										
(v) 處理於2006年發出的所有命令；	32711	31675	31695	31714										
		(96.8%)	(96.9%)	(97.0%)										
(vi) 處理於2007年發出的所有命令；	32898	29017	29038	29176										
		(88.2%)	(88.3%)	(88.7%)										
(vii) 處理於2008年發出的所有命令當中的80%；	32847	26027	26113	26242										
		(79.2%)	(79.5%)	(79.9%)										
(viii) 處理於2009年發出的所有命令當中的75%；	31453	23640	23809	23916										
		(75.2%)	(75.7%)	(76.0%)										
(ix) 處理於2010年發出的所有命令當中的55%；	22903	14281	14383	14470										
		(62.4%)	(62.8%)	(63.2%)										
(x) 處理於2011年發出的所有命令當中的40%；	9176	4607	4672	4747										
		(50.2%)	(50.9%)	(51.7%)										
(xi) 處理於2012年發出的所有命令當中的35%；	12292	5696	5778	5934										
		(46.3%)	(47.0%)	(48.3%)										
(xii) 處理於2013年發出的所有命令當中的20%。	12255	3230	3374	3740										
		(26.4%)	(27.5%)	(30.5%)										

[1]有關命令是透過業主自願遵從、屋宇署作出檢控行動或採取其他執法行動例如由政府承建商清拆僭建物而得以“處理”。已處理的命令數目包括因業權轉變等理由而被取代或撤回的命令。這些命令在已處理的命令當中約佔1%。

[2]於 2000 年及 2001 年發出的所有命令均已處理。

Guidelines for Instituting Prioritized Prosecution Against Non-complied Statutory Orders

Background

According to the provisions in the Buildings Ordinance (BO), any person who, without reasonable excuse, fails to comply with a statutory order against unauthorized building works (UBW) or dangerous/defective buildings shall commit an offence and the person if convicted may be fined and imprisoned by the court. With regard to these non-compliant statutory orders, in a bid not only to demonstrate to the public the determination of the BD in enforcing the orders but also to serve a deterring effect, vigorous prosecution should be promptly initiated in all cases to negate the delaying tactics used by some owners. Furthermore, to make the most effective use of the available resources, there is the need for considering priorities in prosecution.

Prosecution

2. The BD issues a large number of statutory orders each year, predominantly removal orders requiring the demolition of UBW, and others are mainly repair/investigation orders requiring the carrying out of repair/remedial works for dangerous/defective buildings. District Sections of EBDs and MBID will normally refer those non-compliant orders to the Legal Services Section for instituting prosecution against the owners who, upon expiry of the orders, pay no heed to the warning letters issued to them. As explained above, the use of available resources of the BD should be strategically planned to ensure full effectiveness. Accordingly priority for instigating prosecution should be given to the following list of cases in descending order:

(A) Sub-divided Flats (SDF) cases warranting Emergency Enforcement Action

To avoid the potential fire risk due to the prolonged existence of UBWs in SDF, the highest priority for prosecution should be given to those SDF cases falling within the categories for the Emergency Enforcement Action [Interim Guideline on Emergency Enforcement

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

in respect of Certain Types of Building Irregularities in Sub-divided Flats issued on 8.7.2013 refers].

(B) Cases with serious hazard to life and limb under Large Scale Operations (LSO)

Under the various LSO launched by the BD, statutory orders are issued for the removal of UBW as specified in a list of actionable UBW for the LSO. Among the large number of statutory orders served under the LSO, those UBWs posing particular serious hazard to life and limb should be accorded with higher priority for prosecution. Some typical examples are listed below:

(i) Seriously dilapidated UBW or UBW causing serious environmental nuisance
(ii) Solid constructions on cantilevered canopies
(iii) Overloaded cantilevered structures or other structures with imminent structural danger as specified in EBD Manual Part II Section 6 Instruction No.4 on "Guidelines on Structural Danger"
(iv) Serious or complete blockage of the means of escape/ firemen's access
(v) Removal of the required staircase
(vi) SDF other than those warrants Emergency Enforcement Action with structural or fire safety problems

(C) Continuous Offence after Conviction

Second or further rounds of prosecution immediately following the previous conviction will keep the momentum on pressing the offender to comply with the order.

3. Apart from the cases warrant highest priority as mentioned in paragraph 2 above, priority should also be given to the following cases:

(A) Cases Arising from Public Reports

Statutory removal orders issued under this category are normally those arising from the enforcement action against the UBW accorded

with priority for removal according to the policy of the BD against UBW. They are mostly UBW posing imminent dangers, new UBW or UBW found under construction, or UBW causing serious health hazards or environmental nuisance to the public. The informants are normally very concerned about the progress of the enforcement action of the BD. They would like to see swift enforcement action to be taken and many such cases often end up in the Office of the Chief Executive, the Ombudsman, the LegCo or in the limelight of media reports. For those cases subject to repeated reports and/or reports arising from various sources, it may be considered to escalate them to highest priority for the prosecution action.

Although UBW erected on rooftops and podiums, in yards and lanes (TMB) are also the actionable targets arising from reports in the revised enforcement policy effective from 1 April 2011, they are however rated as posing lesser risks, and priority for prosecution against TMB should thus be accorded as higher unless they are found to fall within the highest priority categories laid down in the paragraph 2 above.

(B) Cases having Domino Effect

Cases in which prosecution or conviction of an owner may have an immediate influence on the other owners to remove their similar UBW in the vicinity. An example is the prosecution of the owner of an upper UBW which is structurally connected to a lower UBW. After being convicted and fined for non-compliance with the statutory order, the owner will likely remove the upper UBW after which the owner of the lower UBW can carry out the required removal works.

(C) Long Outstanding Cases

Long outstanding statutory orders which have been expired for more than 10 years. However, if the statutory order is issued to the co-owners or owners' corporation (OC) for building repairs and removal of UBW in connection with the common parts of a building,

prosecution may not be instigated as they may have reasonable excuses. Reference can be made to Building Department Instruction 5.8 on "Prosecution Policy for Prompt and Rigorous Action".

(D) Cases under Minor Works Control System (MWCS)

With the implementation of MWCS on 31 December 2010, statutory orders may be issued under section 24AA of the BO for demolition or alteration of minor works commenced under the simplified requirements but have been carried out in contravention of any provisions of the BO, any approved or draft plans prepared under the Town Planning Ordinance (TPO) or any relevant master layout plan approved by the Town Planning Board under section 4A(2) of the TPO. Higher priority given to prosecution against the non-complied orders under section 24AA of the BO would be conducive to conveying positive message to the public about BD's resolution in the implementation of the MWCS.

Concluding Remark

4. The above have set out the guidelines for instituting prioritized prosecution against non-compliant statutory orders. It should be noted, however, that there may be certain circumstances under which activation of GC action should come independently before or in parallel with prosecution as appropriate. Reference can be made to EBD Manual Part II Section 8 Instruction No. 8 on "Guidelines for carrying out of Defaulted Works against Non-complied Statutory Orders". In case of doubts, advice from the respective Section Chiefs should be obtained.

5. This Instruction should be read in conjunction with EBD Manual Part II Section 8 Instruction No. 3 on "Prosecution under the Buildings Ordinance in relation to Unauthorized Building Works".

First issue : November 2011
This Revision : July 2013 [para.2 & para.3 amended]
Reference : BD/CSE/MBI1

Prosecution Policy for Prompt and Rigorous Action

Purpose

This is a directive for prompt and rigorous prosecution and related action under the Buildings Ordinance and Regulations, the Fire Safety (Commercial Premises) Ordinance and the Fire Safety (Buildings) Ordinance. Guidelines are also provided to facilitate the making of decision to prosecute.

Introduction

2. The Buildings Ordinance and Regulations, the Fire Safety (Commercial Premises) Ordinance and the Fire Safety (Buildings) Ordinance provide for safety requirements, offences and penalties. Prosecution of offenders is an integral part of our enforcement responsibility. The Director of Buildings is concerned that there should be a clear and consistent prosecution policy for the Buildings Department (BD). The objects are to :

- pursue the cause of justice
- serve the public interest
- create an effective deterrent
- enhance respect for the law and for the department as enforcement agent.

This Instruction sets out a fair, reasonable and practical policy for implementation by staff of BD.

General Considerations

3. Generally speaking, any person who commits an offence under the offence provisions of the above Ordinances or Regulations may be prosecuted. Possible offenders are listed at Appendix A for reference. Care should be taken in identifying the person to be prosecuted.

4. For this purpose, a critical examination should be made of the particular provision which appears to have been contravened. The following specific provisions for offences and penalties should be noted :

- sections 40 and 53B of the Buildings Ordinance, Chapter 123
- regulation 13 of the Building (Demolition Works) Regulations
- regulation 23A of the Building (Planning) Regulations
- section 58 of the Building (Minor Works) Regulation
- regulation 12 of the Building (Oil Storage Installations) Regulations
- sections 5, 6, 9, 10, 16, 17, 18 and 21 of the Fire Safety (Commercial Premises) Ordinance, Chapter 502
- sections 5, 6, 9, 10, 17, 18, 19 and 22 of the Fire Safety (Buildings) Ordinance, Chapter 572

/5. .....

5. The aim is to prosecute wherever and whenever appropriate. As BD resources are not unlimited, there may be a need for considering priorities in prosecution.

Considerations for Priority

6. Priority should be given to the following cases where necessary:

(a) a person committing the same offence twice or more;

(b) a person found to be carrying out unauthorized building works, i.e. UBW in progress;

(c) where UBW, new or old, are excessive in scale and in blatant disregard for the law or for public safety;

(d) where an order issued under the Buildings Ordinance and/or Building (Planning) Regulations, a direction/order issued under the Fire Safety (Commercial Premises) Ordinance or a direction/order issued under the Fire Safety (Buildings) Ordinance is not complied with (various types of order/direction are listed at Appendix B for reference);

(e) where building works carried out deviate materially from plans approved by the Building Authority; and

(f) where building works have been or are being carried out in such manner that it causes or is likely to cause injury to any person or damage to any property.

7. These considerations for priority should be taken on the following understanding :

- The circumstances are not listed in any order of importance and all cases falling within the circumstances described should be acted on as and when they come to attention;
- The Building Authority's power or duty to prosecute is not limited to cases falling within these circumstances and all cases should be judged on their own merits; and
- Prosecution will proceed in parallel with enforcement of an order or other provisions of the Buildings Ordinance (e.g. remedial works executed in owner's default).

Examination of a Case

8. In considering a case for prosecution, reference could be made to "*The Statement of Prosecution Policy and Practice*" published by the Department of Justice (D of J) in 2009 which is available in its website: *www.doj.gov.hk/eng/public/pubsoppaptoc.htm*. In general, the first question to address is whether there is **sufficient evidence** to prove the ingredients of an offence. The second question is whether the public interest requires a prosecution to be pursued.

Prospect of Conviction

9. A prosecution should not be started or continued unless it is satisfied that there is admissible, substantial and reliable evidence that an offence known to the law has been committed by an identifiable person. The Secretary for Justice does not support the proposition that a bare prima facie case is enough to justify a decision to prosecute. The proper test is whether there is a reasonable prospect of a conviction. This decision requires an evaluation of how strong the case is likely to be when presented at trial.

10. A proper assessment of the evidence will take into account such matters as the availability, competence and credibility of witnesses and their likely impression on the court, as well as an evaluation of the admissibility of evidence implicating the accused. Any defences which are plainly open to or have been indicated by the accused, and any other factors which could affect the prospect of a conviction should also be considered.

The Public Interest Criteria

11. Once it is satisfied that the evidence itself can justify proceedings in the sense that there is a reasonable prospect of obtaining a conviction, we must then consider whether the public interest requires a prosecution. Regard should be made to the availability or efficacy of any alternatives to prosecution.

12. The factors which can properly lead to a decision not to prosecute will vary from case to case, but, broadly speaking, the graver the offence, the less likelihood will there be that the public interest will allow of a disposal less than prosecution. Where, however, an offence is not so serious as plainly to require prosecution, we should consider whether the public interest requires a prosecution. If the case falls within any of the following categories, this may be an indication that proceedings are not required, subject to the particular circumstances of the case.

- **Old age and infirmity**

  The older or more infirm the offender, the more reluctant we may be to prosecute unless there is a real possibility of repetition or the offence is of such gravity that a prosecution is unavoidable. It will also be necessary to consider whether the accused is likely to be fit enough to stand his or her trial.

- **Mental illness**

  Where there is evidence to establish that an accused was suffering from a mental disorder, we may conclude that prosecution will not be appropriate in the circumstances unless it is overridden by the wider public interest, including in particular the gravity of the offence.

- **Remorse**

  Where a suspect has admitted the offence and shown genuine remorse and a willingness to make amends, we should carefully evaluate this.

- **Mitigation**

  Where there are mitigation factors present, we should consider whether these are factors which should be taken into account by sentencing court in the event of a conviction rather than factors which should lead to a decision not to prosecute.

- **Mistake**

  If the offence was committed as a result of a genuine mistake or misunderstanding, a prosecution may not be required.

It must be emphasized again that the above categories are not exhaustive and a decision whether to prosecute will eventually depend on what the interests of justice requires.

Reasonable Excuse

13. In a number of provisions of the Buildings Ordinance, "reasonable excuse" provides a defence. The possibility that a defendant may advance such an argument does not constitute a reason for not prosecuting. Usually, the defendant has an evidential burden to prove to the Courts that they have a reasonable excuse for the offending act. It is then for the Courts to determine whether the defence has been made out. Where certain reasonable excuses have been accepted by the Courts and/or the D of J, we have to pay regard to them in prosecution cases with similar circumstances. Some typical situations are listed at Appendix C for reference.

Multiple Ownership Cases

14. It is acknowledged that there are practical difficulties in prosecution in cases of multiple ownership. Where these cases arise from orders served by the Building Authority, BD staff should offer practical assistance and advice to building owners as to how they may best cooperate to meet the requirements of the orders or otherwise comply with the Buildings Ordinance. Evidence of assistance given by BD staff in advising how compliance with the Buildings Ordinance may be achieved may assist in negating any defence of reasonable excuse.

15. That a large number of summonses will have to be issued in cases involving multiple ownership is not a reason for not prosecuting at all. There may well be practical difficulties to BD staff and to the Courts in cases where a large amount of summonses are heard together. The point to note is that each summons against an individual owner in a multiple ownership situation is also a separate case in its own right. Dealing with these separate cases in batches of a manageable number, say 20 at a time, may be practical and permissible under each court session.

Warning or advisory letters

16. A warning or advisory letter should not, and cannot, be treated as an alternative to or substitution for prosecution.

/17. .....

17. However, if the intention is purely to encourage compliance with the Buildings Ordinance or technical standards or to request improvement in performance, staff may use "advisory letters". These should not contain any suggestion or threat of possible prosecution but highlight questions of law/fact and risk/responsibility for safety.

Related Instructions

18. Information on collection of evidence for investigation and/or prosecution is given in Instruction 5.9 of this Handbook.

19. Procedures for implementation of this prosecution policy by staff of different Divisions are determined by the relevant Assistant Director and contained in Manuals of respective Division.

Review

20. All divisions should keep under review the implementation of the prosecution policy with a view to improving effectiveness and as appropriate revising the policy.

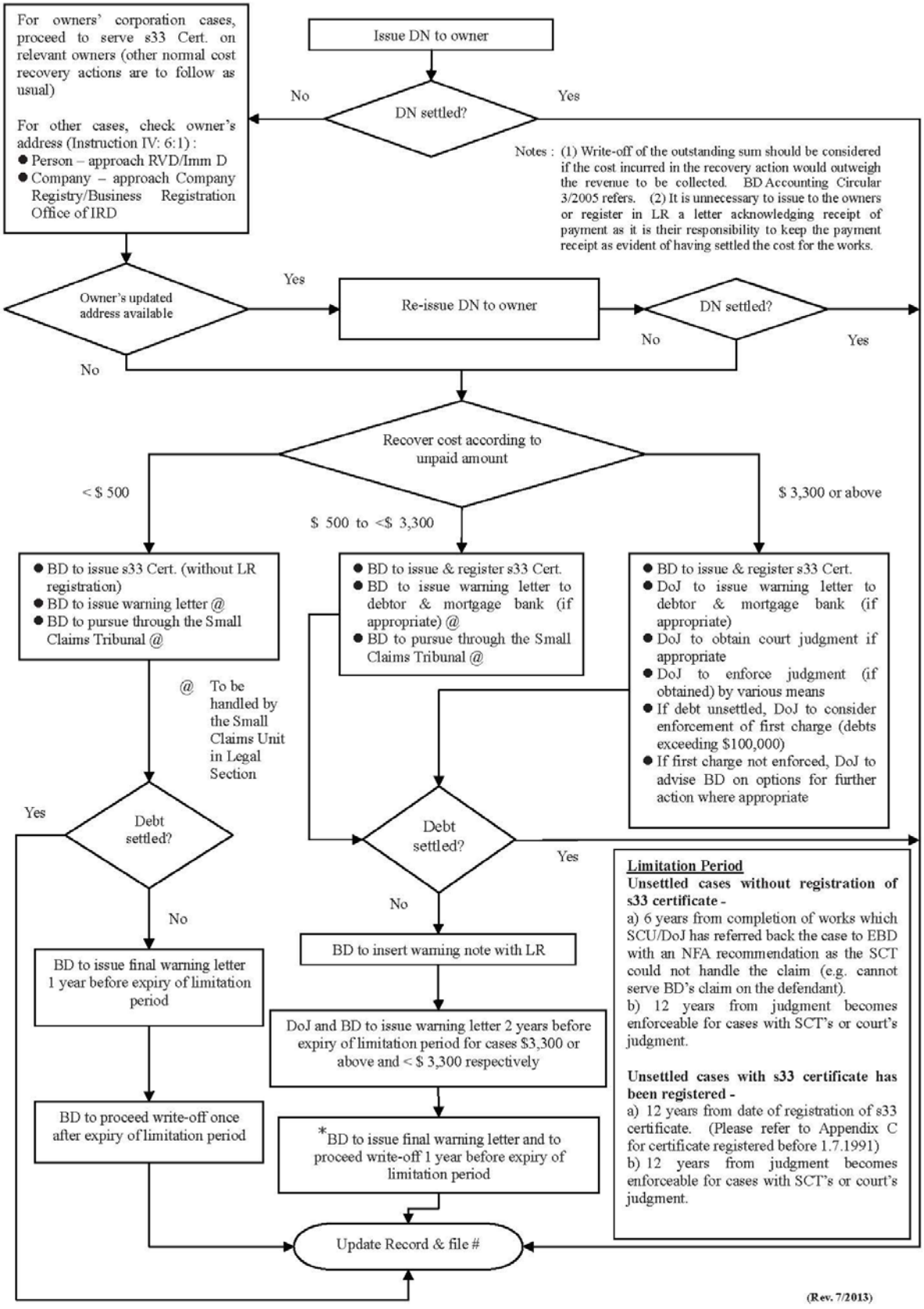
Ref : BD GR/1-50/46/0 (II) (formerly BDC/PRO/2)

First issued February 1995
Last revision February 2001
This revision April 2010 (AD/Sup) – General Revision.

Index under : Prosecution policy
Warning Letter

Cost Recovery Actions under BO s33

Appendix A
(Instructions IV:5:3, IV:6:1, IV:7:1 & IV:8:1)



*<u>委員會秘書附註</u>：本文件只備英文本。

* Final warning letter enclosed with a new demand note with accrued interest to the debtor(s) should be issued by BD and a review of the progress should be conducted 1 month after the date of issuing final warning letter immediately before proceeding to write-off. For cases with judgment, the final warning letter should be enclosed with the SCT award/ Court Order instead of a new demand note.

\# If debt is voluntarily settled, BD will update file record & Advance Account and advise DoJ (if appropriate)

附錄 C

屋宇署因應審計報告及帳委會公開聆訊中的提問已經或將會採取的改善措施摘要

項目	審計報告參考段落	改善措施
按「須優先取締」及不屬「須優先取締」類別與否分項公布佈每年拆除拆的僭建物的分項數字	2.17	在正進行的「樓宇狀況資訊系統」更新計劃中加入能記錄和編製有關分項數字的額外功能。所需工作完成後，屋宇署會在其網站和《管制人員報告》發布有關數字。
宣傳家居小型工程檢核計劃	2.33(b)	繼續現有的一系列宣傳措施。（持續進行）
		推出小型工程監管制度（涵蓋家居小型工程檢核計劃）的流動應用程式。（已完成）
		研究將更多小型適意設施納入家居小型工程檢核計劃。
宣傳違例招牌檢核計劃	2.23(b)	繼續現有的一系列宣傳措施。（持續進行）
		推出小型工程監管制度（涵蓋違例招牌檢核計劃）的流動應用程式。（已完成）
		針對違例招牌的大規模行動在 2015 年會擴展至不同地區的五條目標街道。
加強檔案管理	3.8 及 4.12(a)	試行利用無線射頻識別技術自動辨識和追蹤檔案。(持續進行)
		定期向屋宇署所有員工發出關於妥善管理檔案的提示。（持續進行）
檢討指引	3.8	修訂有關處理新建僭建物的指引，加強屋宇署員工對執行有關職務的理解。（2015 年年底前）

項目	審計報告參考段落	改善措施
	帳委會2015年5月27日的信函	按需要更新指引(~~GEN 5 至 GEN 12~~ *並無在此隨附*)。(2015年年底前)
監察警告通知在土地註冊處註冊的進度	3.18、3.19	a) 加強進度監察小組委員會的監察工作。(已完成)
		b) 透過現行的更新計劃提升「樓宇狀況資訊系統」,以助進行監察工作。
加快完成有關天台、平台、天井及後巷的大規模行動	4.5、4.6、表三	a) 以公務員職位逐漸取代非公務員合約職位,維持屋宇署人手穩定。(持續進行)
		b) 檢討和修訂大規模行動的目標完成日期。(已完成)
監察顧問公司的工作表現	4.5、4.6、表三、6.7(a)	a) 檢討和落實提升顧問公司工作表現的措施,包括改善評估顧問公司工作表現的程序、理順顧問合約的規模和合約期,以及適時運用警告信。(已完成)
		b) 更新有關外判顧問公司工作表現的內部指引,使屋宇署不同級別的人員在監察顧問公司工作表現方面的職責分工更清晰。(已完成)
		c) 設立「警告信記錄冊」,以追蹤發給顧問公司的警告信,並助考慮發出差劣工作表現報告。(已完成)
		d) 設立顧問公司核准主要人員的「工時資料庫」,以助更密切監察顧問公司調派人手資源的事宜。(已完成)

項目	審計報告參考段落	改善措施
		e) 提升「樓宇狀況資訊系統」，記錄就個別目標樓宇進行各項大規模行動的指標日期，以便可為每幢樓宇編製管理報告。（已完成）
加強監管向顧問公司發放最後款項的事宜	4.11 及 4.12	改善會計程序，規定向會計組　提出發放最後款項的所有要求必須註明完成通知書的發出日期。（已完成）
就每幢目標樓宇所進行的大規模行動編製管理報告	4.15、6.7(b)	更新後的「樓宇狀況資訊系統」加入新的報告功能，為每幢樓宇編製管理報告，列出發出清拆令和所發現的「須優先取締」僭建物數目。
檢討有關對天台、平台、天井及後巷進行大規模行動的目標樓宇揀選準則的成效	4.16(e)	為每個大規模行動制訂一套特定的目標樓宇揀選準則，準則將會顧及有關大規模行動的目的、所針對要處理的危險僭建物、人手狀況及部門在樓宇安全方面的政策。（持續進行）
發布在大規模行動中所發現的分間單位的資料	4.24	考慮在屋宇署網站發布針對分間單位的大規模行動的有關統計數字。
加快完成有關分間單位的大規模行動	4.27	以公務員職位逐漸取代非公務員合約職位，維持屋宇署人手穩定。(持續進行)
		檢討和修訂大規模行動的目標完成日期。（已完成）
監察清拆令在土地註冊處註冊的情況	5.5 及 6.7(c)	與土地註冊處探討在註冊清拆令時向屋宇署提供電腦數據的可行性，以便有關數據能自動上載更新後的「樓宇狀況資訊系統」。
探討促使業主自願清拆僭建物的有效方法	7.12	探討其他有效方法，促使業主清拆僭建物。

政府總部
發展局
規劃地政科

香港添馬添美道 2 號
政府總部西翼

Planning and Lands Branch
Development Bureau
Government Secretariat

West Wing,
Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. DEVB(PL-CR)4-35/20 Pt.2
來函檔號 Your Ref. CB4/PAC/R64

電話 Tel.: 3509 8806
傳真 Fax : 2899 2916

（中譯本）

(傳真(共 2 頁): 2543 9197 及
電郵: ahychu@legco.gov.hk)

香港 中環
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
朱漢儒 先生

朱先生：

政府帳目委員會
考慮審計署署長第六十四號報告書第 1 章
《屋宇署對違例建築物採取的行動》

就你 2015 年 5 月 27 日的來函，發展局局長囑咐我向你致謝並代為回覆。

所有違例建築物（僭建物），顧名思義屬違法。要杜絕所有僭建物，單憑屋宇署的執法行動並不足夠，還需要所有業主守法，自願清除已存在的僭建物，和不進行違例建築工程。從樓宇安全的角度，所有僭建物對公眾均會構成即時或潛在風險，應予以清除。然而，由於僭建物數量龐大，而一些業主又無視其應盡的守法責任，要清除所有僭建物或為此訂下確切時間表，並不可行。執法需有緩急先後，而政府一貫的執法政策是以「風險為本」：凡屬「須優先取締」類別的僭建物，包括

對生命或財產構成明顯或即時危險的或新建的僭建物，屋宇署會採取執法行動。至於不屬「須優先取締」類別的僭建物，署方可發出「警告通知」，並將未獲遵從的警告通知交付土地註冊處註冊；或發出「勸諭信」，但暫時不作進一步執法行動。兩類僭建物的涵蓋範圍，會隨需求轉變及視乎社會關注而不時作出檢討。我們的目標是透過擴大「須優先取締」僭建物類別範圍，逐步收緊相關規管。本港僭建物執法政策的演變已於審計署署長報告中詳述，在此不贅重覆。

政府採取「多管齊下」的策略打擊僭建物，包括立法、執法、向業主提供支援，以及宣傳和公眾教育。隨着「須優先取締」類別加入更多僭建物以逐步收緊規管，屋宇署會擴大其執法工作範圍，同時政府期望業主，當其僭建物隨「須優先取締」類別的範圍擴大而被納入「須優先取締」類別時，會自願在屋宇署採取執法或檢控行動前拆除其僭建物。

正如上文提到，我們多年來一直按需求轉變及視乎社會關注，檢討及透過擴大「須優先取締」僭建物範圍逐步收緊規管政策。此外，屋宇署鑒於及為應付大量有待發出法定命令要求業主更正或按需要提出檢控的積壓個案，亦調整了「須優先取締」類別中不同僭建物種類的行動優次。例如，在 2014 年，屋宇署將針對清除「天台、平台、天井及後巷僭建物」的大規模行動目標樓宇數目由 600 幢調低至 200 幢，以騰出人手跟進尚未獲遵從的清拆令。我們會繼續這個不時檢討執法政策的做法，並歡迎及會考慮任何包括來自政府帳目委員會，能夠提升執法政策成效及效率的可行調整建議。

如你需要任何進一步資料，請與本人聯絡。

發展局局長

（姚繼卓 姚繼卓 代行）

2015 年 6 月 15 日

副本抄送：

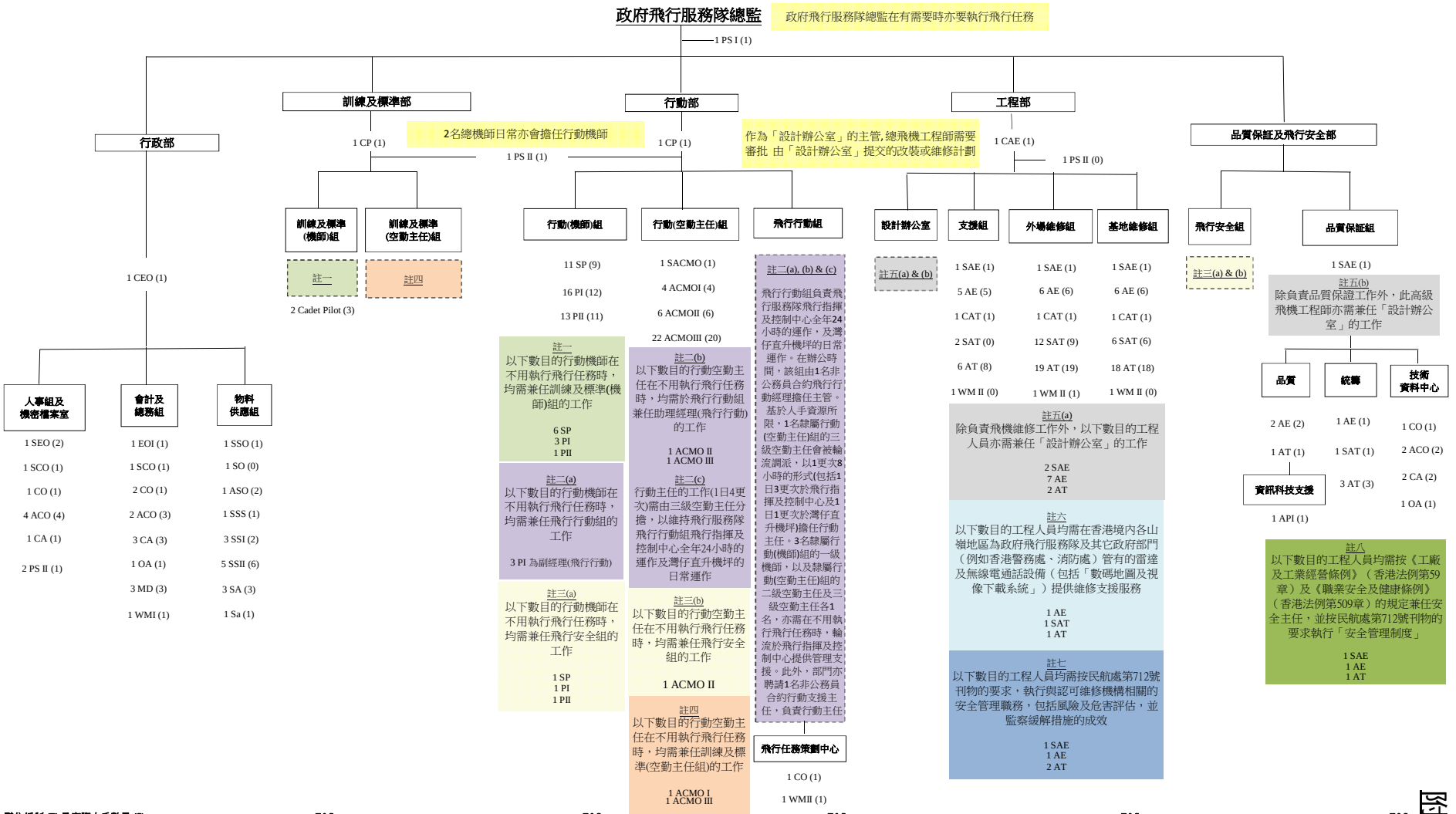
財經事務及庫務局局長　　傳真：2147 5239
（經辦人：蔡梅芬 女士）

審計署署長　　傳真：2583 9063
（經辦人：黃德榮 先生, JP）

屋宇署署長　　傳真：2524 3291
（經辦人：鄧海坤 先生）

截至：2015年5月1日

政府飛行服務隊



職位編制 (E) 及實際人手數目 (S)

Controller, GFS - 政府飛行服務隊總監	1 (1)	SACMO - 高級空勤主任	1 (1)	CAE - 總飛機工程師	1 (1)	CEO - 總行政主任	1 (1)	PS I - 一級私人秘書	1 (1)	SSO - 高級物料供應主任	1 (1)
CP - 總機師	2 (2)	ACMOI - 一級空勤主任	4 (4)	SAE - 高級飛機工程師	4 (4)	SEO - 高級行政主任	1 (2)	PS II - 二級私人秘書	4 (2)	SO - 物料供應主任	1 (0)
SP - 高級機師	11 (9)	ACMOII - 二級空勤主任	6 (6)	AE - 飛機工程師	20 (20)	EOI - 一級行政主任	1 (1)	MD - 汽車司機	3 (3)	ASO - 助理物料供應主任	1 (2)
PI - 一級機師	16 (12)	ACMOIII - 三級空勤主任	22 (20)	CAT - 總飛機技術員	3 (3)	SCO - 高級文書主任	2 (2)	OA - 辦公室助理	2 (2)	SSS - 高級物料供應員	1 (1)
PII - 二級機師	13 (11)			SAT - 高級飛機技術員	21 (16)	CO - 文書主任	5 (4)	WMI - 一級工人	1 (1)	SSI - 一級物料供應員	3 (2)
Cadet Pilot - 見習機師	2 (3)			AT - 飛機技術員	47 (49)	ACO - 助理文書主任	8 (9)	WMII - 二級工人	4 (2)	SSII - 二級物料供應員	5 (6)
				API - 一級系統分析/程序編製主任	1 (1)	CA - 文書助理	6 (6)	Sa - 物料供應服務員	1 (1)	SA - 助理物料供應員	3 (3)

備註：括號內的數字為該職級截至2015年5月1日的實際人手數目

政府飛行服務隊飛機技術員工會

Government Flying Service Aircraft Technicians Union

本會檔號 Our Ref.：20150501

致： 香港特別行政區立法會政府帳目委員會主席
石禮謙議員, GBS, JP

尊敬的石禮謙議員：

審計署署長第六十四號報告書第 2 章政府飛行服務隊的運作

本會就以上審計報告書內"第 4 部分：飛機維修"對有關飛機停機時間有以下的回應及補充：

1. 飛行時數由 2010 年 3253 小時增至 2014 年 3833 小時，增幅為 18%；例行維修是跟據飛機製造商就不同機種飛行時數制定，故此部門各行動飛機之例行維修亦因此相應有所增加。

2. 飛行時數增多亦會加速機件損耗，從而導致非定期維修的情況有上升趨勢，檢修工作更需深入和仔細，時間亦相對難以估計。

3. 本會職系人員工作範圍包括飛機檢驗、組件維修、工程支援、品質保證及 24 小時三更制全天候飛機外勤服務；人手編制卻由高峰期的 83 人縮減至現時 71 人，減幅為 15%，人手更見緊絀。

4. 2010 年至今共有 18 位富經驗同事因不同理由離開本職系、佔整體之四分一，未來數年更是本職系人員的退休高峰期，按政府現行招聘原則之下，要有空缺才可招聘，新入職同事未能於短時間內掌握各機種的維修技術，亦導致維修時間相對加長。

5. 在無法預測的非定期維修情況不斷上升，必須從例行維修中再抽調人手應付，導致同事經常需要超時工作，這會嚴重影響同事日常生活作息及健康。

政府飛行服務隊飛機技術員工會

Government Flying Service Aircraft Technicians Union

就上述的回應及補充，本會認為之所以有這麼高的飛機停機時間，主因為飛行時數增加及人手短缺導致。在飛行服務隊提供多元化飛行任務的情況下，飛行時數只會與日俱增，所以本會在此希望能增加飛機技術員職系之人手編制以應付日趨繁忙的維修工作。

近年世界各地飛機事故頻繁，本職系全體人員致力確保本部門飛機飛行安全及保持最佳狀態以應付惡劣天氣下的飛行搜救，最後希望信件能幫助委員會委員更能了解現在我們面對飛機維修的難題及體諒本會職系人員的努力付出。

政府飛行服務隊飛機技術員工會

理事長　郭德信 謹啟

2015 年 5 月 4 日

副本送交：
政府飛行服務隊總監
政府飛行服務隊總飛機工程師

Government Flying Service Aircraft Engineers Association
政府飛行服務隊飛機工程師會

2015 年 5 月 6 日

香港特別行政區立法會
政府帳目委員會主席
石禮謙 GBS, JP

石主席：

審計署署長第六十四號報告書有關政府飛行服務隊的運作

對於審計署第六十四號報告書第二章第四部份，本會曾經進行詳細討論。該報告對政府飛行服務隊飛機維修部份的論述，以及相關的建議，本會基本上是同意的。

飛行服務隊工程部在職能上與其它大型飛機維修機構大致相同，主要執行飛機檢查、維修及改裝等工作，也同樣受香港民航處《香港適航要求-145》部監管。民航業發展一日千里，尤其是過去十年間，適航要求、運作標準和規格都有大幅提升。工程部一直努力配合全球和本地飛機維修行業的發展，在專業上回應民航處的要求尋求更多的維修許可或認證。二零一一年七月，工程部得到部門支持，在不影響正常運作的前提下，取得香港民航處《香港適航要求-21》（簡稱《21 部》）認證，將飛機及零部件設計分部正式納入工程部架構內。

設計分部利用現有的有限資源建立，當中所有設計工程師及批核人員均由飛機維修工程師兼任。為了政府飛行服務隊工程部長遠利益及發展，部門及工程部管理層都堅持工程部必須擁有自己的設計部，目的在增強政府飛行服務隊工程部對機隊的自主能力，減低維修開支及提升人員的專業能力。過去五年，設計分部為政府飛行服務隊提供了涵蓋所有機隊、範圍廣泛的設計及改裝服務。以更換「超級美洲豹」直升機機身的鏽蝕支架為例，設計分部事前須向飛機製造商提供大量數據以取得對方的同意，再向民航處提交更換支架的計劃書，獲批核後方可自行進行該項維修。以往此類工作必須由飛機製造商派專家來港處理，部門需付出昂貴的費用，但通過自行成立設計分部，節省的維修時間及開支非常可觀。

關於署方建議透過檢討維修計劃及機件故障的原因，以期減少飛機停飛時間，也建議盡量把大型維修及檢驗工作安排同步進行，從而增加可供運作的飛機數量。工程部管理層一直以改善上述情況作為目標，盡量調動資源配合，提供安全及優質的維修支援服務。本會作為由服務於政府飛行服務隊的專業飛機維修人員組成的團體，深明安全和效率的重要性，對管理層改善故障率和效率的目標一直給予最大的支持。

現時，政府飛行服務隊工程部正面對資源不足及發展不協調的困擾，飛機停飛時間備受署方關注。以往工程部管理層曾經嘗試將大部份人員分為早班和中班，期望通過增加員工的每日出勤時數，盡量完成繁重的維修工作，減少飛機停飛時間，但由於長期面對工程師及技術員人手不足，效果不甚明顯，惟有把飛機大修及其它主要工程集中由日班執行，亦因而引致署方所關注的不理想飛機停機時間。此外，工程部為增強機隊自主維修能力，一直期望提升設計及改裝方面的水平。遺憾地，受到二零一四年政府資源緊縮政策的影響，這方面的水平，只能繼續非常局限地沿著由維修工程師兼任設計工程師這種不正常模式發展。

本會對今次審計署的建議甚表贊同，期望當局慎重其事，認真考慮及跟進本會之關注及意見，從而對日後停機時間及服務承諾有積極改善及影響。最後，一如既往，我們定必繼續歇盡所能，提供安全及穩妥之飛機維修服務，以安全為大前提，向政府及全港市民負責。

政府飛行服務隊飛機工程師會主席
麥盛開上

副本送: 政府飛行服務隊總監
政府飛行服務隊總工程師

政府飛行服務隊空勤主任協會

Government Flying Service Aircrewman Officers Association

18 South Perimeter Road， Hong Kong International Airport. Tel: 2305-8331 Fax: 2753-8420

致 立法會帳目委員會主席石禮謙議員:

就審計署於本年四月發表的《審計署署長第六十四號報告書 - 第二章 政府飛行服務隊的運作》(以下稱：報告書)，本協會基本同意有關內容，亦感謝審計人員為政府飛行服務隊的運作提供改善建議。

本協會尤其關注報告書第三部份 - 機組人員的管理，當中提及有關政府飛行服務隊機組人員人手不足的情況。

長久而來，政府飛行服務隊空勤主任職系一直面對人手不足及人材流失的問題，本協會多年來不斷向部門、特區政府及相關部門反映，要求增加人手及改善薪酬待遇，以解決有關問題。

而今次審計署發表的報告書，再一次引證空勤主任職系人手不足的情況。

本協會希望特區政府及相關部門，能夠重視空勤主任職系長期人手不足及人材流失的情況，並加以改善。

空勤主任職系人手不足及人材流失的具體情況如下:

一) 根據審計署的統計，從 2010 至 2014 年間，政府飛行服務隊提供的整體飛行服務，以飛行時數計算，增幅達 18% (報告書第 1.5 段)，並且有持續上升的趨勢。而此統計還未計算機組人員的培訓/考試的飛行時數，若將機組人員的培訓/考試的飛行時數納入統計之內，增幅更加達 19%。

以上的統計只計算機組人員飛行時數上的增幅，還未考慮到機組人員在地面需要處理的行政及管理工作。其實，隨著飛行服務的增加，飛行人員的行政及管理工作量亦相應提高。在面對市民對政府服務質素不斷提昇的期望下，未來機組人員的工作量亦只會有增無減。

面對持續上升的工作量，空勤主任職系人手編制，多年來從沒有增加過，這絕對不足以應付持續上升的工作量。這從大部分管理層同事都需要身兼多職 (包括前線飛行工作、 管理以至教學工作) 可見一斑。

二) 由於空勤主任職系的人手編制不足，導致我們需要延長飛行時數或當值時數，或縮短休息時數， 以期能適時完成任務。報告書的第 3.12 段點出在 2010 至 2014 年的五年間，合共有 133 宗需要機長酌情決定延長飛行時數或當值時數，或縮短休息時數的個案; 當中大部分 (76 宗) 是有關空勤主任的個案。

另外， 現時我們還未能提供全日 24 小時的即時搜索及救援服務，在大部份情

況下，晚間的搜索及救援行動，我們都需要召回非值班人員，才能執行該種任務。

正如報告書第 3.7 段所述，政府飛行服務隊的晚間搜索及救援行動的召回工作安排需予改善。我們認為改善方法有賴於人手的增加。 面對市民對搜索及救援工作刻不容緩的期望，我們應要有足夠人手編制提供全日 24 小時即時搜索及救援服務。

三) 除了執行飛行任務外，空勤主任職系其中的一項工作，是在飛行控制及指揮中心 (ACCC) 擔任行動主任。行動主任不但負責聯絡及通訊工作，調派飛機及機組人員執行任務，並與其他政府部門聯絡，協調執法及搜救行動，更重要的是監察正在執行任務的飛機的位置，確保安全。

行動主任工作量多，工作責任重大，在飛行安全上佔據重要位置。可是在過去的二十幾年來，基於空勤主任職系人手的不足，不管是早班、中班、還是夜班，我們的飛行控制及指揮中心 (ACCC) 均只能安排一名行動主任當值。其中值班的同事又需要檢定飛行任務是否屬於依時到達現場的個案，並編製統計數字供在《管制人員報告》中作滙報服務表現之用。忙碌的工作令這類檢定工作往往容易出錯；至做成報告中 2.7 段所說的有 311 個落差的結果。

有時因為人手嚴重短缺，甚至需要具備搜救飛行資格的二級機師頂替擔任行動主任的崗位，這當然會間接影響政府飛行服務隊提供服務的質素。

人手不足這情況在灣仔停機坪開始運作後更見惡化。由於該處的工作間亦需要有人值班，這進一步減少了我們能夠運用的人力資源。

另外， 由於只有一人當值，在沒有其他同事暫時替代的情況下，為確保飛行控制及指揮中心的正常運作及飛行安全，當值的行動主任有時完全無法離開崗位，稍作休息，更加無法適時用膳；最令人難以忍受的是，當遇上人有三急的時候，那種苦況更是非筆墨所能形容，也對身體帶來無法估計的傷害。

所以，增加空勤主任的人手，讓飛行控制及指揮中心能夠全日 24 小時均能有 2 名行動主任當值是必須的。

四) 飛行控制及指揮中心的人手編制中，每更分都應該需要有一位當值行動經理，負責監察飛行控制及指揮中心的運作，指揮當值行動主任執行職務。

唯亦是由於空勤主任人手不足的緣故，飛行控制及指揮中心往往只能有半天時間有當值行動經理駐場。 這情況並不理想，當發生突發事故時，當值行動主任往往需要花費時間聯絡已經下班的行動經理，詢問指引才能行動。這情況在晚上，當值行動經理下班後，尤其嚴重，這也有可能會導致搜救的延誤。

五) 一直以來，空勤主任職系一直面對人材流失問題，2010 至 2014 年間已先後有 6 位空勤主任離職，年資介乎 1 至 7 年不等，離職比率高達 19%，而他們離職主要原因，與空勤主任職系的人手不足與薪酬待遇有著很大的關係。

現時空勤主任入職薪酬為一般紀律部隊(主任級)薪級表 1b 點，與其他紀律部隊主任級人員的入職薪酬為一般紀律部隊(主任級)薪級表第 7 點，相差 9 個薪級點之多。雖然空勤主任會透過考取飛行資格，而獲得增薪點，唯空勤主任一般需要至少 5 年時間，才能追上其他紀律部隊主任級人員的入職薪酬。

空勤主任職系的薪酬架構，亦並未能夠真實反映空勤主任工作的多元性、危險性和責任。例如：擁有教官資格的空勤主任，沒有獲得任何薪酬的提昇或津貼，以反映有關工作為其帶來的責任和額外工作。

偏低的薪酬待遇，嚴重削弱同事們的士氣，是導致空勤主任離職的其中一項重要因素，並加劇人手不足的問題。

本協會多年來一直向部門及有關當局爭取，提昇空勤主任的整體薪酬，以反映空勤主任工作的多元性、危險性和責任，從而改善人材流失，以致人手不足的問題；可惜的是，我們暫時還未取得任何成果。

六) 總結，審計署發表的報告書提到有關政府飛行服務隊機組人員人手不足的情況，而當中空勤主任職系長期面對人手編制不足和人材流失的問題，絕對需要特區政府及有關當局正視。本協會認為面對持續增加的工作量，和需要滿足市民對搜索及救援工作的期望，長遠而言，增加空勤主任職系人手編制，改善空勤主任整體薪酬，絕對是最理想、可行的方法。

政府飛行服務隊
空勤主任協會 主席 蔡德文

二〇一五年五月 日

副本送: 政府飛行服務隊總監

致：立法會政府賬目委員會主席石禮謙議員 GBS, JP

主席台鑒：

政府飛行服務隊機師工會就審計報告所發表之聲明

就審計署近日所發表之第六十四號報告書（二零一五年四月），對政府飛行服務隊的運作作出的評論，本會對其內容選擇性陳述，以及缺乏全面考慮，表示惋惜。現對當中的"第二部分：到達現場時間的目標未能達到"及"第三部分：部分更次未有符合最低機組人員數目要求"作出以下補充及回應：

1. 報告內第二部分第四項提及部門於二零一零至二零一四年間，因應 11,175 次召喚而出動，其中 902 次召喚個案(或佔總數的 8%)，未能按照服務承諾時間到達現場。

   政府飛行服務隊機師工會所有會員一直致力堅持為市民提供高效及安全的服務，然而，當執行任務時，往往會遇上一些未能預料及控制的因素，例如：惡劣天氣、因航空交通管制等所引致的延誤；作為前線機師，無論對機組人員、所接載的傷病者，以及公眾安全均為我們首要考慮。有見及此，本會希望 貴委員會能夠明白未能達標的召喚個案乃部隊在保障市民生命財產之同時亦要以飛行安全為首要考慮。

2. 本會認為現有各種到場時間的承諾指標部分與實際所需有差距。在計算服務承諾達標與否，應對多方面作出檢視。例如長程搜索及救援行動，應將天氣對任務之影響、任務的裝備需求、中途加油以及地理狀況等不受控制之因素納入考慮之列。又例如在滅火行動中，火場與部隊總部位置的距離以及水源的位置亦應作出適時考慮。

3. 報告內第三部分第五項提及部分更次未有符合最低機組人員數目要求。

   飛行時數在二零一零至二零一四年間，由 3 253 小時增至 3 833 小時，增幅為 18%；期間機師編制數目一直沒有增加，加上近年人手流失；導致機組人員數目不足以應付更次最低機組人員要求。此外，機師的定期訓練、考核安排，並就個別行動所需而作出的人手調配，亦會加重人手負擔。故此，本會希望 貴委員會支持部門獲增撥資源，擴大機師職系編制，同時改善機師待遇，以正視人手不足及流失問題，藉以提升為市民提供每日二十四小時更有效率的服務。

本會懇切希望 貴委員會能夠明白部隊在面對與日俱增的工作量的同時，前線機師亦必須以飛行安全為任務的首要考慮。本職系全體人員必定會繼續竭盡所能，為市民及政府提供安全及優質的服務。

政府飛行服務隊機師工會

主席 廖嘉俊 謹啟

二零一五年五月七日

副本送：政府飛行服務隊總監陳志培機長

GOVERNMENT FLYING SERVICE

齊為飛援、赴湧重洋
We Serve Over and Above

Captain Michael CP Chan
MBS MBB GMSM AE
FRAeS

18 South Perimeter Road, Hong Kong International Airport, Lantau, Hong Kong

電話 Tel.: +852 2305 8202
傳真 Fax: +852 2215 0230
網站 Web Site: http://www.gfs.gov.hk/
電郵 E-mail: michaelchan@gfs.gov.hk

本處檔號 Our Ref.: GFS ADM/4-35/3
來函檔號 Your Ref.: CB4/PAC/R64-064
日期 Date:

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
（經辦人：朱漢儒先生）

朱先生：

政府帳目委員會
研究審計署署長第六十四號報告書第 2 章
政府飛行服務隊的運作

謝謝你在二零一五年五月十三日就以上事宜的來函，本人現將保安局及政府飛行服務隊的回覆夾於附件，以供參閱。

政府飛行服務隊總監 陳志堯

副本送： 保安局局長
財經事務及庫務局局長
審計署署長

二零一五年六月一日

引言

(a) 政府飛行服務隊(飛行服務隊)的組織圖，顯示飛行服務隊內各個組別的編制和實際人手數目(見審計報告書第 1.3 段)；

飛行服務隊截至二零一五年五月一日的組織架構圖載於**附錄 I**，當中顯示其公務員核准編制和實際人手數目。除夾附組織架構圖所示的實際人手數目外，飛行服務隊現時按非公務員條款聘用了合共 10 名全職合約員工(包括 1 名飛行教官、2 名高級行動機師、2 名空勤員教官、1 名飛行行動經理、2 名助理飛機工程師、1 名行動支援主任和 1 名行政助理)、2 名兼職飛機工程師，以及 1 名兼職運油車司機。

提供飛行服務

(b) 根據審計報告書第 2.4 段，由二零一零年至二零一四年，四類飛行服務的服務表現持續未能達標。請說明未能達標的理由。飛行服務隊會否檢討這四個目標，以期訂定更切合現實情況的數字？

在二零一零年至二零一四年期間，飛行服務隊大約九成的服務都能達到服務表現目標。審計報告書第 2.4 段提述未能按承諾時間到達現場的四類飛行服務個案中，大約七成是由於天氣惡劣和航空交通管制所致。飛行服務隊的服務需求增加(如審計報告書第 1.5 段和表二所指出)，亦是一個主要因素，導致飛行服務隊的機組人員和飛機，在過去五年有更多時候須以有限的資源，應付同時收到多個召喚的情況和進行非定期維修。有關該四項目標未能按承諾時間到達現場的個案，按理由列出的分項數字詳載於**附錄 II**。

飛行服務隊會參考釐定服務表現目標的指引，並諮詢保安局、財經事務及庫務局和其他相關政府機構，檢討該四項目標。

****委員會秘書附註：有關附錄 I，請參閱此報告書的附錄 18。***

(c) 飛行服務隊用以處理政府各局或部門(局／部門)提出的飛行服務要求的指引(見審計報告書第 2.21 及 2.22 段)；

飛行服務隊根據《政府飛行服務隊條例》(第 322 章)提供飛行服務。飛行服務隊處理政府各局／部門所提出的飛行服務要求的相關指引，於政府《總務規例》第三章及《政府飛行服務隊操作手冊》卷六第三部分中有所訂明(見**附錄 III**(《政府飛行服務隊操作手冊》只有英文))。

根據上述指引，飛行服務隊在緊急救援服務不受影響的前提下，可向政府其他部門提供飛行服務。使用飛行服務隊服務的乘客，主要是香港特區政府人員或與提供公共服務有關的人士，例如負責維修雷達及各類型通訊裝置的海事處人員，到偏遠山頂或山嶺維修通訊及導航裝置的機電工程署人員，以及負責蒐集氣象數據的香港天文台人員。政府部門就非緊急飛行服務或乘客載運提出的申請，必須得到部門首長或部門內獲授權的首長級人員批簽同意。提出的申請，必須是關乎部門職責的任務，或涉及空中作業的公共服務，以及部門無法找到其他合適的運輸工具以應所需，而且是在飛行服務隊的緊急救援服務不受影響的前提下，才會獲批。

(d) 相對於其他工作／職務，飛行服務應優先編配給空中救護服務、搜索及救援、執法及滅火等首要工作。飛行服務隊有何理據在二零一零至二零一四年間將頗大比例的飛行服務，用於回應各局／部門的要求(見審計報告書第 2.2 段及表二)；

審計報告書第 2.2 段只引述了飛行服務隊《政策說明書》及《政府飛行服務隊操作手冊》卷一第一部分的部分內容，當中主要說明部門在分配飛行時數時所須考慮的因素，以確保有足夠數量符合安全標準的飛機及合資格的機組人員，執行各項任務。如把《政策說明書》及《政府飛行服務隊操作手冊》卷一第一部分(見**附錄 IV**(只有英文))通盤閱覽，便可看出當中對於飛行服務隊執行任務的優先次序，其實載有清晰和詳細的指引。根據指引，所有日常支援政府的工作，其次序均次於飛行服務隊的緊急救援和空中救護服務。

值得注意的另一點是，日常支援政府的工作為初級機師提供了重要的機會，讓他們得以累積所需的飛行時數、鞏固飛行技術並增加操作經驗，從而做好準備以考取更高的專業資格。因此，為政府各局／部門提供服務，是飛行服務隊培訓初級機師的其中一環。

(e) 飛行服務隊就審計報告書個案三沒有根據指引優先處理緊急服務的理由，以及為防日後再有相類事件發生而已經採取或將會採取的措施；

個案三發生之時，飛行服務隊的機組人員正處於同時收到多個召喚的情況。飛行服務隊在檢討個案後認為，假如當時在飛行指揮及控制中心有督導人員就任務的優先次序作出更佳的協調(當時可擔任督導人員的隊員全被調派執行飛行任務)，在調配機組人員方面有可改善的空間。雖然以現時人手情況，於各個更份安排督導人員駐守飛行指揮及控制中心並不可行，但飛行服務隊已發出行動通告，提醒人員須遵照有關任務優次的指引(見**附錄 V**(只有英文))。部門會繼續檢討其運作，並採取合適的措施，以防日後發生類似情況。

(f) 為提升調撥有限資源的成效和效率所制訂的任務優先次序指引(見第 2.30(b)段)；

有關指引載於**附錄 IV**。

(g) 鑑於使用飛行服務隊飛機的運作成本甚高，以及對飛行服務的殷切需求(見審計報告書第 2.23 段)，保安局將如何向其他局／部門披露該等成本，使它們對於進行考察飛行的成本加倍注意；以及會否考慮建議要求提供飛行服務的各局／部門尋找外間服務提供者，或將若干飛行服務外判，使飛行服務隊能集中資源，用以執行與緊急服務有關的首要工作？

飛行服務隊於二零一五年五月十二日發出了便箋(見**附錄 VI**)，提醒各局／部門在根據政府《總務規例》考慮提出飛行服務的要求時，務須審慎。該便箋亦有提及飛行服務隊的飛機現時的直接運作成本，以加強各局／部門對於使用飛行服務的成本的注意。飛行服務隊以後每年發出便箋邀請各局／部門就其對於飛行服務隊的飛行服務要求提供預報時，會再次就直接運作成本，提醒各局／部門。

機組人員的管理

(h) 根據審計報告書第 3.6 段及註 14，大約有 35%至 40%的機師處於不同的訓練階段，因此，有些召喚個案的服務有所延誤或未獲提供服務。飛行服務隊採取了什麼措施，確保每更都有足夠人數的合資格機師當值，以回應不同工作／任務的服務需求？

(j) 就審計報告書第 3.10(b)段所述的問題，飛行服務隊已採取什麼措施解決？飛行服務隊曾否考慮如本身的薪酬待遇及／或工作條件有所改善，部分已離職的人員有沒有可能被挽留？如有，請提供詳情，例如改善待遇的幅度及可挽留的人手有多少；

一如**附錄 VII**所示，在過去十年，共有 9 名機師提前離開機師職系，佔該職系公務員編制逾 20%。這類機師的過早流失，不但在總人數計算上影響了機師職系的實際人手數目，亦令該職系的整體技術和經驗水平下降，影響了訓練資源。

為抵銷這方面的損失，飛行服務隊加快了招聘程序，並按非公務員合約條款，聘用了一名飛行教官和兩名高級行動機師，以期將部門的培訓和執行飛行任務的能力回復至原來／編制水平。部門同時亦繼續努力加快及精簡訓練過程的各個階段，從而確保新入職者及早具備必需的技術和專業資格，盡快勝任飛行服務隊的所有行動職務。

因應部門在招聘和訓練方面的努力，在過去十年間，已共有 12 名獲聘時屬見習機師級別的人員符合資格成為初級行動機師，令機師職系的空缺數目在二零一五年六月減至 5 個，而有關的空缺相信亦可藉現正進行的另一次招聘於二零一六年內得以填補。在二零一零年至二零一四年期間，部門為直升機機師進行了合共 105 個轉換或升級課程，令合資格直升機機長的人數，由二零一零年一月一日的 13 人，增加至二零一五年一月一日的 19 人。

儘管飛行服務隊會繼續進行招聘和訓練，但富經驗機師在過去十年過早流失，以致機師職系總人數減少及整體技術和經驗水平下降的問題，並非短期內可以補足。飛行服務隊會不斷檢討人手狀況，以期進一步加速初級機師成熟週期。

因應近年緊急飛行時數急劇增加(見審計報告書第 1.5 段及表二)，飛行服務隊除了依靠按非公務員合約條款聘用的高級行動機師分擔新增的工作量外，亦有在"高風險"的日子靈活規劃人手水平，從而更善用其有限的人力資源。飛行服務隊會慎重檢討機師職系

的編制，並會根據既定機制爭取合理的資源。保安局亦已在二零一五至一六年度為飛行服務隊預留撥款，藉以就飛行服務隊的人力及管理事宜進行顧問研究，務求確保部門長遠的可持續發展。

在薪酬安排及／或工作條件方面，紀律人員薪俸及服務條件常務委員會(紀常會)在二零零八年進行了紀律部隊職系架構檢討。關於飛行服務隊屬下四個紀律部隊職系，即機師、空勤主任、飛機工程師及飛機技術員職系，紀常會在顧及該等職系的獨特性質及工作需求後，建議就其薪級表作出若干改善，而改善建議於二零零九年十月得到行政長官會同行政會議接納。紀常會亦在報告書中表明，一名機師在飛行服務隊和商營機構的事業發展，有着本質上的差別。提高飛行服務隊機師的薪酬，或不能充分處理該職系的人手流失問題，須知飛行服務隊某些機師選擇離職，可能是為了爭取長遠事業發展所需具備的經驗，而不是為了得到即時的金錢回報。不管如何，保安局與飛行服務隊會密切留意飛行服務隊的人手狀況，並會在有需要時徵詢相關持份者(例如公務員事務局、財經事務及庫務局、紀常會及公務員敍用委員會等)的意見，考慮各個可行的方案，挽留更多經驗豐富的人員。

(i) 審計報告書第 3.10(a)段指出，飛行服務隊的機師職系正面對人手短缺的問題。關於機師及空勤主任兩個職系，請提供過去五年以下的統計數字／資料：

- ***流失人數，並分項列出飛行服務隊中工作經驗為五年以下、五至十年，以及十年以上流失的員工人數；***
- ***招聘次數，以及在每次招聘中填補職位空缺所需的時間和受聘人數；以及***
- ***流失理由(例如在離職面談中收集所得的理由)，特別是在飛行服務隊中有豐富經驗的機師／空勤主任流失的理由。***

飛行服務隊機師職系和空勤主任職系在二零零五年至二零一四年間過早流失的人數，載於**附錄 VII**。

在上述十年期間，飛行服務隊已就三級空勤主任和見習機師分別舉行了七次招聘。現時，飛行服務隊正就見習機師進行招聘工作。不論是三級空勤主任或見習機師，招聘工作均會分七至八個階段進行。每輪招聘工作，平均需時約九個月完成。

就見習機師而言，每輪招聘工作的聘請人數，由二至四名不等。該人數既受制於機師培訓系統的實際容納能力，亦視乎所物色的合適人選數目而定。就三級空勤主任而言，每輪招聘工作的聘請人數，由二至七名不等，視乎該段期間空勤主任職系的空缺情況而定。

關於資深機師過早流失的原因，據辭職人員在離職面談中所提供的資料顯示，主要的驅動力是追求更能平衡工作與生活和有更高薪酬的生活，以及更美好的職業前景。至於提前離職的資深空勤主任，則拒絕透露辭職原因。

(k) 二零一五年就機長酌情決定權報告所設定的目標宗數；

許多機長酌情決定權報告之所以發出，是因為在更次臨近結束時接獲緊急飛行召喚，機組人員為了完成任務而稍為延長當值時數。在很多個案中，由機組人員稍為延長其當值時數(通常在一小時內)以完成相關工作，而不是將工作留給下一更的人員處理，確實是更有效率及更為合理的做法。有鑑於此，要飛行服務隊這樣提供緊急服務的部門，把發出機長酌情決定權報告的機會完全消除，是不切實際的。而有見於過去五年緊急召喚次數持續上升(見審計報告書第 1.5 段及表二)，飛行服務隊隊員在更次臨近結束時接獲緊急召喚的機會無可避免地會有所提高。由於日增的服務需求，以及接獲召喚要求的時間，均不受飛行服務隊控制，飛行服務隊難以設定機長酌情決定權報告的目標宗數，作為人員可達致的標準。飛行服務隊會一如既往盡量避免不必要地發出機長酌情決定權報告。

(l) 二零一二年實際錄得多宗機長酌情決定權報告宗數的理由，以及會否因而令機師／空勤主任的健康受損及／或危及飛行安全(見審計報告書圖六)；

在二零一二年由於機組人員當值時數延長而須發出的機長酌情決定權報告較平常多(二零一二年有 25 份，對比二零一零年至二零一四年期間的其餘每年平均有 17.75 份)，主要是因為更次臨近結束時，接獲的空中救護服務要求和搜索及拯救(搜救)任務數目異常地多。在這 25 份機長酌情決定權報告當中，23 份所涉及的延長當值時數均少於一小時，其餘兩份所涉及的延長當值時數則分別為 1.17 小時和 1.58 小時。另須留意的是，在全部 25 份機長酌情決

定權報告當中，有關的機組人員在延長當值時數後所得到的休息時間，均與《政府飛行服務隊操作手冊》內"飛行時數及當值時數限制計劃"所載的法定最短休息時數相同。飛行服務隊因此認為，機組人員的健康狀況及飛行安全並無因為發出機長酌情決定權報告而受損。

(m) 涉及空勤主任的機長酌情決定權報告數目多於機師的理由(見審計報告書第 3.12 段)；

飛行服務隊機組人員的當值時數和輪值模式，受到《政府飛行服務隊操作手冊》內"飛行時數及當值時數限制計劃"的規範。

根據《政府飛行服務隊操作手冊》，但凡兩名機組人員(即兩名機師或兩名空勤主任)在某更次同時出勤，他們的最高容許當值時數會較單獨出勤的人員多出一小時。法例規定機師在大多數行動中均須兩人同時出勤，而按照部門現行的資源調配模式，空勤主任經常在定翼機及直升機空中救護行動中單獨出勤。由於大多數的機長酌情決定權報告個案均是為了完成更次臨近結束時所接獲的定翼機搜救任務或清晨空中救護召喚而須稍為延長當值時數(通常少於一小時)，在這情況下，兩名參與行動的機師無須呈交機長酌情決定權報告，但機上單獨出勤的空勤主任則須呈交該份報告。因此，涉及空勤主任的機長酌情決定權報告，為數多於機師。

飛行服務隊會繼續檢視部門的人手情況，以期日後盡量減少所發出的機長酌情決定權報告。

(n) 關於政府飛行服務隊機師工會、政府飛行服務隊飛機技術員工會、政府飛行服務隊飛機工程師會和政府飛行服務隊空勤主任協會所提交的意見書，飛行服務隊／保安局對其關注事宜的回應，包括將採取甚麼措施處理他們的關注；

如審計報告書第 1.5 段和表二所指出，在二零一零年至二零一四年期間，與服務有關的總飛行時數上升了 18%。行動次數增加，無可避免地會對飛行服務隊內各部門職系的人力資源構成壓力。

以機師職系而言，除了服務需求增加外，該職系亦正面對人手過早流失的問題；同時亦受到需要一段長時間培訓行動機師以替代離職人員的情況所制肘。現時處理這些問題的措施，已載列在上文(h)及(j)項的答覆。

至於空勤主任職系方面，現時並無出現明顯的挽留人才及招聘問題(見**附錄 I**的編制及實際人手數目)。該職系所面對的主要問題，是由於該職系的人員除了須為航空指揮及控制中心提供每周七日及全日 24 小時的行動和管理支援，以及負責灣仔直升機坪控制室的日間運作外，還須在近年應付日漸增加的飛行任務，導致人手短缺。在中期方面，飛行服務隊已採取措施靈活調配人手，並僱用了非公務員合約僱員以紓緩人手壓力。為長遠解決問題，飛行服務隊會審慎檢討該職系的人手編制，並在有需要時根據既定機制爭取額外資源。

至於飛機工程師職系和飛機技術員職系，其主要挑戰是：近年服務需求增加，所需的維修保養工作愈趨頻密；航空業所制定的維修保養規定愈趨複雜；以及有需要支援設計辦公室的運作，以致出現人手短缺的問題。由於該兩個職系均步入退休潮，籌劃人員的接任亦是另一項挑戰。飛行服務隊已推行各項措施，例如加快招聘和訓練，聘請非公務員合約員工分擔職務，以及申請准許合適人員延遲退休，從而確保該兩個職系的人員接任情況暢順。飛行服務隊亦會就近年上升的服務需求，審慎檢討該兩個職系的編制，以及就如何改善部門的人手支援，諮詢相關持份者的意見，探討可行的方案。

長遠來說，保安局已在二零一五至一六年度向飛行服務隊分配撥款，因應日益增加的行動職務，就飛行服務隊的人力及架構進行顧問研究。

飛機維修

(o) 儘管已進行例行維修及每日檢查，機師每日平均報告的機件故障仍有 1.6 項。機件故障宗數高企，原因為何？這些機件故障情況會否在進行例行／每日維修或檢驗期間發現，從而使出現次數減至最少？

為確保飛機安全及可予操作，飛行服務隊工程部一直嚴格遵照飛機製造商和香港民航處的規定，以及《飛行服務隊工程程序手冊》的內部指引，對轄下的飛機進行定期維修和檢查。即使該等程序如何嚴格，飛機中有不少機械和電子零件除非在特定的飛行情況下使用，否則其效能未必能夠顯示出來。為確保安全，飛行服務隊的機師在駕駛飛機時，若發現任何異常情況，均必須向工程部匯報(稱為"機師報告的故障"或"故障報告")。須予留意的是，就行業的正常標準而言，即使所有在地面上進行的維修和檢查程序均已妥為完成，個別飛機有一定數目的故障報告，亦屬正常。

****委員會秘書附註：有關附錄 I，請參閱此報告書的附錄 18。***

事實上，儘管飛行服務隊在過去十年面對飛行時數迅速增加，及機隊老化，但其轄下的飛機在該段期間的故障報告，一直保持在每年有 550 至 600 宗左右的平穩水平。負責規管飛行服務隊維修工作的香港民航處在過去對部門運作的檢討中，亦沒有發現飛行服務隊在管制故障報告的水平方面，有任何不足之處。

雖然大多數故障報告均無可避免，但飛行服務隊工程部會繼續密切監察有關報告的數目，並在與香港民航處每月維修檢討例會中，檢討每宗報告個案的性質，以保持隊內飛機的安全標準，以及盡可能減少故障報告的數目。

(p) 超級美洲豹直升機機師報告機件故障的數目偏高的理由(見審計報告書圖十一)；

超級美洲豹直升機故障報告數目相對較多的主要原因包括：

(a) 超級美洲豹直升機是較大型的機種，與 EC155 型直升機相比，包含更多機械和電子零件，個別零件出現故障的可能性因而較高；

(b) 對比 EC155 型直升機，超級美洲豹直升機的服務範圍較廣(包括滅火、離岸搜救等)，飛機狀況的受損程度因而較高；以及

(c) 超級美洲豹直升機的平均飛行時數，多於 EC155 型直升機，提交故障報告的可能性因而較高。

飛行服務隊將致力監察並盡量減少故障報告的數目，但須注意，對航空業內任何飛機營運機構來說，若干數目的故障報告實屬正常。事實上，審計報告書圖十一所載列的故障報告，多屬輕微觀察和故障，沒有導致任何安全問題或適航影響。

(q) 關於審計報告書圖十一(機師報告機件故障的數目)，請提供香港或海外機構所用同類飛機的比較數字；

飛行服務隊所提供的飛行服務範圍，涵蓋緊急救援以至執法，不論在本港或國際上，都是獨一無二的。本港或其他地方均並無可作比較的機構。因此，我們不能把飛行服務隊的故障報告數字，與其他機構的相關數字直接比較。

須予留意的是，香港民航處過往在每月維修檢討例會上，或每半年就飛行服務隊的維修活動進行的審計過程中，都沒有對飛行服務隊平穩而正常的故障報告數字提出關注。飛行服務隊飛機的製造商亦確認，飛行服務隊的故障報告數字，與其他使用相同或相類飛機型號的機構相若。飛行服務隊將繼續致力保持故障報告數字平穩，並會探討各種措施，以盡量減少故障報告的數目。

(r) 非定期維修的時間比率偏高和有上升趨勢，是否由於飛機老化所致？有關的飛機安全問題是否須予以關注(見審計報告書第 4.8 段)？

正如審計報告書第 1.5 段和表二所指出，飛行服務隊在二零一零年至二零一四年期間，涉及飛行服務的總飛行時數增加了 18%。過去五年飛機使用率的增加，無可避免會加速機隊的損耗，繼而導致非定期維修的時數增加。

不過，有一點需要留意的，是儘管過去五年飛行服務的需求急速上升，但飛行服務隊仍能把用於非定期維修的時間(見審計報告書圖十)維持在一個相對平穩的水平，當中並無明顯的上升趨勢。

不管機齡大小，工程部都會繼續致力維持機隊一貫的安全水平。

(s) 可採取什麼措施進一步縮短行動飛機因進行非定期維修而須停機的時間？飛行服務隊會否考慮就非定期維修訂定目標，藉此盡量減低該項維修對日常運作的影響？

正如審計報告書第 1.5 段和表二所指出，在二零一零年至二零一四年期間，飛行服務隊與服務有關的總飛行時數上升了 18%。飛機的使用在過去數年更加頻密，難免對定期和非定期維修的需求有所增加。飛行服務隊一直完全按照相關標準進行定期維修，非定期維修次數的增加絕不代表定期維修不夠謹慎。由於非定期維修在本質上是難以預計和無法避免的，而服務需求的增加並不是飛行服務隊所能夠控制，飛行服務隊為非定期維修訂定目標數目，並無意義。然而，可予考慮的方案是為工程部加強人手支援，務求在飛機停飛以待維修時，能加快完成檢驗和維修工作。部門會審慎檢討工程部的人手編制，並在有需要時，按既定機制爭取額外資源。

(t) 請提交香港民航處或海外機構就飛行服務隊的運作最近進行的審計及／或巡查的報告，以及該等審計及巡查會多久進行一次(見審計報告書第 1.3 段)；

現夾附以下的審計及／或巡查報告，以供參考：

- **附錄 VIII**(只有英文)：英國皇家空軍(搜索及拯救軍方標準及評估)於二零一四年十二月四日就飛行服務隊內直升機運作所提交的報告
- **附錄 IX**(只有英文)：英國皇家海軍航空兵 750 海軍航空中隊於二零一一年六月二十二日就飛行服務隊內定翼機運作所提交的報告
- **附錄 X**(只有英文)：香港民航處於二零一四年十二月就飛行服務隊作為航空運輸企業經營許可證持有機構的運作情況所發表的報告
- **附錄 XI**(只有英文)：香港民航處於二零一四年十二月三十日就飛行服務隊作為認可飛機維修機構的運作情況所提交的報告
- **附錄 XII**(只有英文)：香港民航處於二零一五年四月二十四日就飛行服務隊作為認可設計機構的運作情況所提交的報告

****委員會秘書附註：有關附錄 VIII 至 XII，請參閱此報告書的附錄 26。***

(u) 關於第 4.19(a)段，有什麼因素妨礙大型維修及檢驗工作同步進行？

飛行服務隊轄下工程部一直竭盡全力，盡量安排大型維修和檢驗工作同步進行，務使機隊整體的停機時間減至最少，但須注意，在若干情況下，同步工作在實際上未必可行。舉例說，某些事先沒有計劃的大型維修如牽涉安全問題和適航影響，工程部必須立即進行，不能延遲。如屬這類情況，便無法把大型維修與下次例行檢驗一併進行，因為延遲大型維修並不適合，而提前下次例行檢驗亦會令定期保養周期會縮短，因而加速飛機損耗。工程部會繼續通過專業判斷，籌劃機隊的保養安排。此外，部門會審慎檢討工程部的人手水平，並在有需要時，按既定機制爭取額外資源。

(v) 可縮短試飛等候時間的措施，以及因而可減省的等候時間有多少？對於所減省的時間，是否有一個可量化的目標(見審計報告書第 4.19(c)段)？

大多數的試飛須在視野條件良好的情況下，於離地 3 000 至 6 000 呎高的半空，由合資格的資深機師負責進行。受制於每年出現合適天氣條件的日數有限，香港國際機場的航空交通管制近年越趨嚴格，符合資格進行試飛的機師人數有限，以及日漸增加的召喚出動個案佔用了機師職系人員的大部分工作時間，以致近年的確出現更多已完成修理的飛機須等候更長時間方能安排試飛的情況。

為改善情況，飛行服務隊將致力加強工程部與行動部之間的溝通，使飛行行動主管清楚知悉急需進行的試飛要求，並在規劃合資格機師的飛行任務時盡量兼顧，從而縮短試飛等候時間。不過，鑑於天氣情況、機場交通以至對飛行服務隊飛行服務的需求變動均是飛行服務隊不可控制的因素，飛行服務隊難以就飛機的試飛等候時間，設定任何可量化的目標。

(w) 提醒有關員工依照既定要求盡快訂購零件的措施，包括可否使用資訊科技系統發出通告(見審計報告書第 4.19(d)段)；

飛行服務隊已透過簡介會，提醒屬下人員依照既定要求盡快訂購零件。工程部會繼續與物料供應組定期會面，討論並檢視任何尚待處理的訂單。

<u>採購飛機和零件</u>

(x) 請提交飛行服務隊就第 5.3 段所述個案的調查報告，當中涉及購買 Zlin 時未能適當地取得付款折扣。為加強付款監控，飛行服務隊已採取什麼措施？

有關調查現時正在進行，並會在大約三個月內完成。飛行服務隊於二零一五年四月二十八日已舉行簡報會，提醒全體有關員工，務須嚴格遵守現行的採購及會計規則和規例。部門亦已檢討及更新有關處理付款的指引，規定，有關人員須就在每項付款申請書作出陳述，確認是否已取得所有適用的折扣。

(y) 購買 Zlin 和鑽石型定翼機後，繼續採用 J-41 行動飛機作訓練用途，以導致新訓練機的使用率偏低的原因。以上情況會否妨礙飛行服務隊調派 J-41 作行動用途？飛行服務隊已採取什麼措施，以提高 Zlin 和鑽石型定翼機作訓練用途的使用率？

採購 Zlin 和鑽石型訓練機是為了提升機師的基本技術及決策能力，並提供一個平台，讓機師可累積飛行時數，從而考取民營運輸機飛行員執照。然而，定翼機機師仍需接受針對不同機種而進行的行動訓練，才可勝任所有行動職務。換言之，儘管機師以 Zlin 和鑽石型訓練機進行訓練，可減輕在捷流 41 型定翼機(以及日後的挑戰者 CL-605 型飛機)方面累積飛行時數的部分壓力，但他們仍需在前線飛機本身(亦即捷流 41 型定翼機及日後的挑戰者 CL-605 型飛機)進行一定時數的實際的行動訓練。

礙於定翼機組現時的人手狀況，通常只有一隊機組人員當值(0700 時至 1300 時，及 1600 時至 2200 時)。為此，機組人員可能既要進行訓練，又要隨時準備起飛，以應付任何緊急召喚。由於定翼機在用作訓練時，已載有足夠燃料，並配備合適的任務裝備，機師和定翼機亦已完全就緒，一旦有需要便可奉召出動，故此不會構成任何問題。

關於提高訓練機的使用率，飛行服務隊已檢視情況，並採取下列措施：

- 開展一項有系統的訓練計劃，着重於飛行服務隊初級機師的發展，務求確保飛機的使用率日後持續提高；
- 過去三年增聘初級定翼機機師，以填補人員過早流失所造成的空缺。這些機師現正接受初期培訓，並透過地區飛行訓練，不斷累積飛行時數，以考取民營運輸機飛行員執照；以及
- 讓所有定翼機機師均符合資格駕駛鑽石型定翼機。在這安排下，當新購的飛機於二零一五至一六年度交付後，鑽石型定翼機便會伙同新購飛機，執行培訓任務。

(z) 飛行服務隊以單一型號的機隊取代現有直升機的理據。，考慮到若然發現品質缺陷，整個機隊的運作可能須予暫停，飛行服務隊會否重新考慮這項決定；

採購單一型號的機隊的理據已詳載於財委會文件(即二零一五年四月三十日發給委員的文件第 R64/2/INFO4 號第 5 段)和審計報告第 5.19 段，現時仍然有效。

在二零一二年至二零一四年期間，飛行服務隊就採購新的直升機進行市場研究及準備進行招標工作時，已就操作單一型號機隊進行了風險評估。結論認為，由於科技先進，加上有關飛機在製造及認證方面所採取的國際安全標準更為嚴格，所以新購置的飛機將較為可靠穩定，飛機因為製造時出現缺陷而有關問題無法在短時間內解決，以致整隊機隊停飛的可能性極低。

(aa) 採購直升機機隊的招標文件，以及相關條文對於擬購置飛機型號的運作記錄如何詮釋？

隨文付上載有招標文件的光碟。

於二零一二年進行的市場研究，我們曾考慮三家知名製造商所生產的四款型號可能適合飛行服務隊運作的直升機型號。這些型號在二零一七至一八年度或之後交付飛行服務隊使用的期限前，均會具超過三年經證明的行動經驗。

(bb) 負責擬備上文(aa)項所述標書的招標文件及標書評審的員工詳情，例如其職銜及經驗；

負責擬備招標文件的人員如下：

職級	**經驗**
政府飛行服務隊總監	超過 30 年
總飛機工程師	超過 25 年
兩名高級機師	超過 25 年
高級飛機工程師	超過 20 年
飛機工程師(機身／發動機)	超過 10 年
飛機工程師(航空電子)	超過 15 年
合資格空勤員教官	超過 30 年
一級空勤主任	超過 25 年

****委員會秘書附註：招標文件並無在此隨附。***

負責標書評審的人員如下：

職級	**經驗**
總機師	超過 30 年
高級機師	超過 20 年
高級飛機工程師	超過 20 年

(cc) 回應審計報告書第 5.33 段審計署的建議，飛行服務隊有否檢討其調派 EC 155 直升機作為單一型號新直升機機隊後備飛機的應變計劃是否足夠？飛行服務隊就此事制定了什麼具體計劃？

飛行服務隊於二零一三年制定保留一架 EC155 直升機以供調度的應變計劃，並認為該計劃依然合適。飛行服務隊會監察新直升機機隊交付後的運作情況，並會在有需要時制定恰當的應變措施。

未來路向

(dd) 進行審計報告書第 6.7 段所述顧問研究的時間表及實施計劃為何？

我們計劃在二零一五至一六年度完成邀請有意投標的承辦商就該項目提交意向書的工作，以期能盡早開展招標程序。

完

在二零一零至二零一四年期間
四個未能符合有關到達現場的目標

(1) 空中救護 ：甲類／甲+類疏散運送傷病者(港島及離島區)

承諾到達現場時間(分鐘)	目標(%)	2010 年(%)	2011 年(%)	2012 年(%)	2013 年(%)	2014 年(%)
20	90	95	89	86	87	87
		1145 宗個案中有 56 宗	1245 宗個案中有 134 宗	1266 宗個案中有 177 宗	1352 宗個案中有 176 宗	1259 宗個案中有 169 宗
未能符合到達現場目標的原因 (個案數字)						
受天氣限制		6	60	119	101	116
航空交通管制而引致延遲		12	24	20	28	9
飛機機件故障		23	27	22	22	26
機組人員正執行其他任務		6	7	5	19	5
其他(註)		9	16	11	6	14
總數		56	134	177	176	169

註：其他原因包括飛機須折返飛行服務隊加油或更換機組人員，以執行下一項任務，機組人員須穿上裝備，以準備執行涉及傳染病的空中救護行動。

(2) 直升機近岸搜索及救援行動：晚上 10 時至翌日上午 6 時 59 分，無需額外機組人員／特別裝備

承諾到達現場時間(分鐘)	目標(%)	2010 年(%)	2011 年(%)	2012 年(%)	2013 年(%)	2014 年(%)
40	90	83	67	79	78	76
		18 宗個案中有 3 宗	9 宗個案中有 3 宗	24 宗個案中有 5 宗	23 宗個案中有 5 宗	29 宗個案中有 7 宗
未能符合到達現場目標的原因 (個案數字)						
受天氣限制		1	1	3	1	3
航空交通管制而引致延遲					1	
飛機機件故障			1		1	
機組人員正執行其他任務						
其他(註)		2	1	2	2	4
總數		3	3	5	5	7

註： 其他原因包括由於距離太遠和地點難以到達而需要較長的飛行時間，及/或須制訂燃料計劃 (在執行遠程搜救行動時，飛行服務隊須預先計劃直升機在油台加油)。如屬攀山搜救，機組人員或需額外時間確定個案詳情(例如求助人的資料和位置)，以便策劃搜救任務。在臨界天氣情況下，機組人員或須基於安全理由，考慮不同的飛行路線和速度。

(3) 執法行動：在港島及離島區以外地區，無需額外機員／特別裝備

承諾到達現場時間(分鐘)	目標(%)	2010 年(%)	2011 年(%)	2012 年(%)	2013 年(%)	2014 年(%)
30	90	79	73	83	76	80
		14 宗個案中有3宗	11 宗個案中有3宗	6 宗個案中有1宗	17 宗個案中有4宗	10 宗個案中有2宗
未能符合到達現場目標的原因 (個案數字)						
受天氣限制		1		1		
航空交通管制而引致延遲						
飛機機件故障					1	
機組人員正執行其他任務						
其他(註)		2	3		3	2
總數		3	3	1	4	2

註： 其他原因包括：執行執法行動時，須確保敏感資料保密直至開展行動，需時策劃特定飛行路線，加油安排以及按行動需要採用不同的飛行速度等。因此，相關行動可能需要較多時間作出飛行規劃。

(4) 滅火：投擲水彈

承諾到達現場時間(分鐘)	目標(%)	2010 年(%)	2011 年(%)	2012 年(%)	2013 年(%)	2014 年(%)
40	85	74	72	76	65	74
		38 宗個案中有 10 宗	92 宗個案中有 26 宗	37 宗個案中有 9 宗	43 宗個案中有 15 宗	38 宗個案中有 10 宗
未能符合到達現場目標的原因 (個案數字)						
受天氣限制					1	1
航空交通管制而引致延遲				1	2	1
飛機機件故障		2	6	3	2	2
機組人員正執行其他任務		1	2		2	
其他(註)		7	18	5	8	6
總數		10	26	9	15	10

註： 其他原因包括：額外時間為飛機安裝滅火設備，由於距離太遠和地點難以到達而需要較長的飛行時間，以及須制訂燃料計劃(因為滅火行動一般需較長時間完成)，額外飛行時間以避免飛機吊運救火水桶飛越住宅區。

CHAPTER III - GOVERNMENT TRANSPORT

Flying Services provided by the Government Flying Service

360. The Government Flying Service (GFS) operates helicopters and fixed wing aircraft primarily for internal security, search and rescue and casualty evacuation purposes. However, when training and operational commitments permit, the Controller, GFS may carry out suitable flying tasks for Government Departments (including the carriage of government officers). Such flights, however, will only be approved if they are considered to be in the public interest and when no other form of transport would be suitable in the circumstances.

361. General approval is given for the following persons to travel as passengers in GFS aircraft subject to the provisions of GR 360 (although civilian personnel may decline to fly if they so wish):

(a) members of the Executive and Legislative Councils on duty;
(b) government officers on duty;
(c) members of the Auxiliary Services on duty;
(d) Justices of the Peace on official visits;
(e) persons carried as a result of emergency operations; and
(f) personnel engaged on maintenance of the aircraft or equipment installed in the aircraft who are required to travel on test flights.

362. No passengers other than those listed above will be carried in GFS aircraft except with the prior approval of the Controller, GFS.

Amendment No. 1/2004

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

Emergency Flights

363. When an aircraft is required for an emergency task, e.g. for a casualty evacuation or a search and rescue operation; a request should be made by telephone to HQ Command Control Centre (HQCCC) (Tel : 2860 2400).

Routine Task Flights for Government Departments

364. (1) Applications for passenger or other task flights which are not in an emergency category should be made in the first instance by telephone to the Tasking Section, GFS (Tel : 2753 8406) giving as much notice as is possible and specific details of any special routings or timings required. Written application on the standard form (available from the Controller, GFS) must follow. The use of facsimile is acceptable.

(2) Two copies of the application form should be completed and certified by the Authorizing officers who are authorized to sign the application form (normally an officer of directorate level). One copy should be sent to the GFS at the time the request is accepted to confirm the flight booking made by telephone; the second copy must be made available to the crew of the aircraft at the time of flight.

365. It is important that aircraft are only used by Government officers when there is good reason for doing so, i.e. no other form of transport would satisfy the particular need. It is not enough to book an aircraft in routine circumstances simply because it happens to offer a quicker way of getting from place to place. Since it is impracticable to lay down precisely the circumstances in which the use of aircraft by Government officers is justified, responsibility is placed on Heads of Departments and their authorized senior officers to make sure that every request is necessary. The GFS can advise, where desired.

366. Flights arranged by Official Justices of the Peace on Government Secretariat authority will not require completion of Part B of the application form. However, Part A should be sent to the GFS in the normal way. Justices of the Peace will not be required to produce the second copy of the form to the Pilot.

367. The Controller, GFS, has discretion to allocate the type of aircraft to be used for a particular flight, i.e. helicopter or fixed wing, to allocate priorities and to reject applications for flights if necessary.

368. If a passenger is likely to be delayed at any pre-arranged landing point, he should inform the Operations Section, GFS Headquarters (2305 8301) as soon as possible. Passengers who fail to do this and who arrive late are liable to find that the helicopter has left and they will have to make other transport arrangements.

369. Passengers other than those included on the application form and deviations from the route specified on the application form will not be permitted unless the prior agreement of the Controller, GFS has been obtained.

370-372

Insurance Cover Provided for Government Flying Service

373. All GFS aircraft are insured for normal flying risks in the same way as commercial aircraft. Passengers are covered under a personal accident insurance policy for an amount not exceeding HK$500,000 per seat. Further details on the insurance coverage provided in respect of GFS aircraft are available from the Controller, GFS.

374-399

SECTION 3 TASKING CENTRE AND TASK PROCESSING

Chapter 1 Flight Booking Policy

1. The role of the Tasking Centre in the GFS is to receive and process routine flight bookings from the client departments of the SAR Government.

2. The policy of accepting this routine government tasking is based on a "first come - first served" system. In cases of a shortage of aircrew or aircraft availability, all tasking is allocated, subject to the Task Priorities detailed in the OM Volume 1, Section 1, Chapter 2.

3. The maximum number of tasks to be accepted is subject to the availability of resources, i.e. aircraft, aircrew and aircraft maintenance schedules etc.

4. Normally a maximum of 2 lines of tasking is to be accepted during the week (Monday to Friday). In cases where more than two lines of tasking is requested, prior approval must be sought from FOM prior to acceptance. At weekends, the acceptance of tasking is to be reduced to a minimum due to the limited availability of aircrew. Note that all tasking is subject to the tasking priorities as mentioned in para 2 above.

5. Prior to the start of each financial year, the Administration Section, on behalf of the Controller, will write to the head of each Government Department and Disciplined Service, asking them to submit their flying hour requirements, for the forthcoming financial year. Each bid must be accompanied with a justification. On receiving the bids, FOM will decide on the hours to be allocated to each individual department.

6. Each of these departments is to nominate at least one officer at directorate level to certify and sign the OM 288, which must be submitted with each flight application. The specimen signature of these approving officers will be kept by the GFS Tasking Centre for signature verification purposes, and checked prior to accepting a task application.

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

INTENTIONALLY BLANK

Chapter 2 Flight Booking Procedures

The following procedures are to be adopted for the booking of GFS aircraft:-

1. Application for flight in a GFS aircraft should be initiated by sending a completed flight booking form to flightbooking@gfs.gov.hk by the applicant no earlier than 3 months of the flight. An acknowledgement email should then be sent to the applicant to acknowledge the application by an Operations Officer (OO). A provisional flight booking form will then be prepared by the CO(Ops).

2. CO(Ops) will bracket the time-slot on the Monthly Programme Board (MPB) while AM(Flt Ops)2 will confirm the time and date of the flight booked is correctly shown on the Monthly Programme Board. He will also approve this booking by completing Part D of this provisional flight booking form.

3. CO(Ops) should inform the applicant the status of the application no later than 28 days before the flight. If the application is accepted, a soft copy of the OM 288 (application for flight in a GFS aircraft) will be sent to the applicant. The applicant should completed the form, duly signed by the authorizing person, and forwarded to the GFS by fax or mail at least three working days prior to the date of the flight. Follow up action (e.g. verification of signature, confirmation of the request, including Date, Time and Place) are to be carried out by CO(Ops). AM(Flt Ops)2 is to be kept informed of any irregularities.

4. If the flight involves carrying non-government passengers, AM(FltOps)2 must complete Part C in order to certify the justification of approval in accordance with GR362.

5. If a flight is generated internally, any non-government passengers carried must be given prior approval by the Controller GFS, and must also sign a letter of waiver for self-indemnity purposes. This letter is available from the ACCC and the Tasking Centre. When the flight is complete, these letters are to be returned to CO(Ops) for record purposes and kept for at least 2 years in the Tasking Centre records.

6. All bookings must be supported by the signed application form submitted by the applicant. If no application form signed by the authorizing person is received, the requested flight will not be carried out, unless approval is given by FOM.

7. Cancellation of flights:-

   If a pre-programmed flight is cancelled, due to adverse weather condition or special operations etc, the client is to be informed at the earliest opportunity by the ACCC.

   A new date and time for a postponed flight will be rearranged by the CO(Ops) accordingly. All these revisions are to be entered into the Revision Content of the OM 288.

INTENTIONALLY BLANK

Government Flying Service

Statement of Unit Policy

The Government Flying Service (GFS) came into being on 1 April 1993. It is a civilian, disciplined service, replacing the Royal Hong Kong Auxiliary Air Force which was disbanded on 31 March 1993. This statement defines the Government's policy and objectives for the GFS.

Part 1 – General

Mission statement

2. The GFS is to provide safe, efficient and cost-effective flying services in an environmentally friendly manner to support the work of various Hong Kong Special Administrative Region Government departments and agencies. This includes 24-hour emergency air ambulance and search and rescue services.

Operations

3. The role of the GFS is to provide flying services to the Hong Kong Special Administrative Region Government. Without prejudice to the generality of that role, the specific functions of the GFS are prescribed in section 5 of its Ordinance. That is, its job is to –

(a) support the Hong Kong Police Force and other law enforcement agencies of Hong Kong in carrying out their law enforcement duties;

(b) carry out search and rescue and casualty evacuation;

(c) assist in fighting fires and in responding to any other emergencies which constitute a threat to life or property;

(d) carry out photography for aerial surveys;

(e) assist the medical services;

(f) carry such persons as the Secretary for Security may authorize as passengers; and

(g) perform any other tasks incidental to the matters in (a) to (f).

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

4. Subject to the approval of the Secretary for Security, the GFS is authorized to undertake flights for hire and reward, other than for the purpose of public transport as defined in Article 98 of Air Navigation (Hong Kong) Order (AN(HK)O) 1995.

Priorities

5. While the GFS is required to carry out all the tasks in paragraph 3, some must take priority over others. For convenience, the various tasks are distinguished as "primary" and "secondary".

6. Primary tasks are those that always take first priority over all others. That is, they have first claim on the resources of the GFS. They are –

(a) emergency operations involving Search and Rescue (SAR) overland and offshore within the Hong Kong Flight Information Region (HK FIR) and within the Hong Kong Maritime Search and Rescue Region, including aeromedical/casualty evacuation;

(b) operational support to the Police (deployment by air; logistical support for the Special Duties Unit (SDU) in operations and training; reconnaissance and surveillance);

(c) operational support to the Emergency Monitoring and Support Centre (EMSC) and other Government departments in connection with civil emergencies;

(d) airborne fire fighting where risk exists to life or property; and

(e) ground and air training of Hong Kong Special Administrative Region Government departments, primarily police formations.

7. In any emergency situation, the Controller is responsible for determining priorities between competing claims.

8. Secondary tasks are those which the GFS will perform when resources are not required for the primary ones in paragraph 6. Should there be a last minute call on resources arising from a primary task, any commitments to secondary functions will be cancelled or postponed. The secondary tasks are –

(a) VIP and other "communications" flights [1];

(b) oil pollution surveillance; and

Note (1) : communications flight are all flights not otherwise specified in paragraphs 6 and 8.

(c) aerial survey flying services.

Resource planning: priorities for use of flying hours

9. Priorities for the use of authorised flying hours are –

(a) essential aircrew training and examinations to acquire/maintain/renew aircrew categories, flight crew licences, instrument ratings, type ratings and role qualifications;

(b) air tests;

(c) primary operational tasks;

(d) basic cadet pilot and ab-initio air crewman training, operational conversion training and role conversion training;

(e) secondary tasks; and

(f) other services as directed by the Secretary for Security.

[Note: depending on their specific nature, tasks in (f) may take priority over others. Whether they should will be judged on a case by case basis.]

Expected proportion of operations in any one role

10. As directed by the Secretary for Security.

Command, Control and Planning

11. The Controller directs the work of the GFS. He is accountable to the Secretary for Security who determines its policy. The Controller has an overriding statutory duty to ensure safe operation (section 7(2) of the Ordinance). He should keep the operation under constant review to ensure that it continues to satisfy demand for GFS services.

12. The Controller's powers are defined in section 12 of the GFS Ordinance –

(a) the control and operation of the Government Flying Service, including services to be performed by members;

(b) requirements for training;

(c) classifications and criteria for promotions;

(d) the holding of inspections, drills, exercises and parades;

(e) subject to any regulation made under the Ordinance, conditions relating to the provision of welfare to members;

(f) the administration of aircraft, buildings, equipment, finance, furniture, grounds, stores and vehicles; and

(g) the form and requirement for reports, correspondence and records.

13. Thus, the Controller's Orders are the source of direction on operations, administration (in its widest sense) and training. The disciplinary provisions that underpin the Controller's powers are prescribed in the Discipline Regulation of the GFS.

Environmental Policy

14. The Controller GFS is to establish an environmental policy and ensure implementation in accordance with the Controlling Officer's Environmental Report.

Organisation

15. GFS staff comprise civil servants supported by an auxiliary section. The Controller will ensure that the organisation and structure remain effective in meeting demands imposed by policy changes.

Localization

16. In common with all departments the GFS follows the standard localization policy covering appointment and renewal of agreement and is developing programmes to give local officers the necessary training and experience to fit them for senior positions. The special circumstances of the GFS require that process to take place within a timeframe that is realistic in terms of the need to maintain the highest operational and safety standards. The Controller will make proposals for achieving this and will periodically report on progress in this respect.

Governing and supporting documents

17. This statement should be read in conjunction with the following –

(a) the GFS Ordinance (Cap. 322) and subsidiary legislation (ie. the General Regulation, the Discipline Regulation, and the Welfare Regulation);

(b) Controller's Orders;

(c) Air Navigation (Hong Kong) Order 1995;

(d) Hong Kong Aviation Requirement 145;

(e) GFS Operations Manuals;

(f) Engineering Procedures Manual;

(g) Administrative Procedures Manuals; and

(h) Regulations of the Hong Kong Special Administrative Region Government.

(Mrs Regina IP)
Secretary for Security

7 January 2000

SBCR 3/1397/78

SUP.doc\sum\ok\GFS-SUP

SECTION 1 POLICY

Chapter 1 Safety Policy

GFS Safety Policy

The objective of the Government Flying Service (GFS) Safety Policy is to ensure that the efficient delivery of GFS flying service at the highest possible quality meets the highest flight safety standards. GFS will continuously refine its Safety Policy in the light of operational experience and changes in statutory requirements; and to ensure flight safety, achieve the Department's vision and enhance customer satisfaction.

The organisation, procedures and control system (Safety Management System) in relation to flight safety are defined clearly in GFS Operations Manuals, which comply with the requirements of the Air Navigation (Hong Kong) Orders.

The GFS Safety Management System is accepted by HKCAD. It is endorsed by the undersigned as the Head of Department and must be adhered to by all personnel at all times. However, the daily administration of the GFS Safety Management System, including the GFS Operations Manuals, is delegated to the incumbent of Manager (Flight Safety).

It should be noted that the GFS Safety Management System does not override the latest Air Navigation (Hong Kong) Order, or any new or revised requirements published by HKCAD as and when required.

The GFS Safety Policy should be understood, implemented and maintained by all personnel within the Department.

Signed _____

Captain Michael Chan
Controller,
Government Flying Service

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

INTENTIONALLY BLANK

2 Safety Management System (SMS)

The Safety Management System (Operations) applies to all activities of the Operations Section,-Training & Standards (T&S) Section and Air Command and Control Centre (ACCC) of the GFS. It has been developed in accordance with CAD712. The Sections included in the SMS(Ops) are the Helicopter, Aeroplane, Aircrewman Officer (ACMO), Flight Operations (Flt Ops) and the Flying Element of the QA Section. The SMS is fully documented and is structured in 3 levels :

Level 1 :

- Operations Manual - General (Volume 1)

  This document details the GFS Quality & Safety Policy, Structure and Operational procedures. Additionally, it documents selected important procedures required by the Civil Aviation Department (CAD) and the Air Navigation (Hong Kong) Order 1995.

- GFS SMS Manual (Volume 2)

  This document details the GFS Safety Policy and the Safety Management System of its Operations Section and Training & Standards Section with references to the CAD712 Standard.

Level 2 :

- Operating Procedures (Vol 3, 4, 5, 6, 10 & 11);
- Training Manuals (Vol 7, 8 & 9);
- Relevant Aircraft Flight Manuals and Checklists (normal, abnormal and emergency);
- Manufacturers Operating Manuals (BAe 4100);
- Operations and Standards Notice ;
- Helicopter Landing Sites Directory.

These documents describe the actual processes and controls, applied to all GFS flying activities, including operational and training activities.

The GFS recognizes that it is impractical to document every work procedure. Where a specific situation arises that is not covered by the Standard Operating Procedures (SOPs), it is appropriate to refer the GFS SMS Manual (Vol 2) for guidance as to the intent of GFS Flight Safety Policy and Responsibilities. If necessary, a new procedure is to be developed and included.

Level 3 :

- Quality and Flight Safety Records

  These records are established by personnel performing the tasks, operations or activities for which the results need to be recorded. Records are controlled in accordance with the documented procedures.

3 Management Personnel

The following personnel are identified as being responsible to ensure that the Operations Section and T&S Section are in compliance with CAD712 requirements. They are also required to review the management review report.

- Controller, GFS (C,GFS)
- Chief Aircraft Engineer (CAE)
- Chief Pilot (Operations) [CP(Ops)]
- Chief Pilot (Training and Standards) [CP(T&S)]
- Manager (Flight Safety) [M(FS)]
- Manager (Quality Assurance) [M(QA)]
- Senior Aircrewman Officer (SACMO)
- Flight Operations Manager (FOM)

4 Compliance with CAD Standards

The OM system is structured in compliance with the CAD360 and CAD712 standards, with policy statements relating to each area of activity within the relevant operating procedures.

Chapter 2 Operational Policy

1 Functions of the GFS

The function of the GFS is to provide flying services to the Government for such purposes as are incidental to the administration of Hong Kong. Without prejudice to the generality of that role, the specific functions of the GFS are prescribed in section 5 of its Ordinance (CAP 322) at Annex A. Its job is to:-

(a) support the Hong Kong Police Force (HKPF) and other law enforcement agencies of Hong Kong in carrying out their law enforcement duties;

(b) carry out Search and Rescue (SAR), Casualty Evacuation (Casevac) and Helicopter Roadside Rescue operations;

(c) assist in fighting fires and in responding to any other emergencies which constitute a threat to life or property;

(d) carry out photography for aerial surveys;

(e) assist the medical services;

(f) carry such persons as the Secretary for Security may authorize as passengers; and

(g) perform any other tasks incidental to the matters in (a) to (f).

1.1 Emergency Tasking of GFS Aircraft

Notwithstanding Para 10, part III of the Government Flying Service Ordinance (CAP 322), the GFS is normally tasked for emergency sorties by the following agents :

(a) Police Headquarters Central Control Centre (**HQCCC**)

(b) Fire Service Command Centre (**FSCC**)

(c) Maritime Rescue Coordination Centre (**MRCC**)

(d) Civil Aviation Department Rescue Coordination Centre (**CAD RCC**)

Under normal circumstances, requests for helicopter assistance by the general public within Hong Kong boundary are to be referred to the respective emergency services as GFS has neither the protocols nor resources to deal with direct requests.

Whilst GFS may prepare to respond to a request, a response will not be actioned until formally tasked out by the agents listed above. If however, the Duty Operations Manager (DOM) or Aircraft Commander considers that life will be put at risk by delaying a response, he/she is authorized to consider deploying an immediate response. The DOM should inform appropriate agents regarding GFS response for their follow up actions of the case. The DOM should also advise FOM, CP(Ops) or CP(T&S) by the quickest means with all details and to continuously monitor the progress.

1.2 Routine Tasking of GFS Aircraft

Whilst emergency response tasking will take priority at all times, GFS will also provide routine flying services to support government departments when training and operational resources as well as commitments permit. The principles and guidelines in using GFS aircraft for routine task flights have been stipulated in Articles 364 – 369 of the 'General Regulations'. Refer to page 1-2 Annex A/1, A/2.

1.3 Persons Eligible to Travel as Passengers in GFS Aircraft

(a) In accordance with Articles 361 – 362 of the 'General Regulations', general approval is given for the following persons to travel as passengers in GFS aircraft :

(i) Members of the Executive and Legislative Councils on duty;
(ii) Government officers on duty;
(iii) Members of the Auxiliary Services on duty;
(iv) Justices of Peace on official visits;
(v) Persons carried as a result of emergency operations; and
(vi) Persons engaged in maintenance of the aircraft or equipment installed in the aircraft who are required to travel on test flights.

(b) For passengers to be carried in GFS aircraft other than those listed in para. (a). above, prior approval must be sought from C,GFS. The Flight Operations, Tasking Centre must ensure that OM268 form is duly completed and endorsed by C, GFS prior to each flight.

(c) All passengers who are authorized by C, GFS should fully understand the content of OM272. They must sign and complete the form prior to the commencement of the flight. The DOM is responsible for ensuring that the concerned flight is properly recorded.

(d) The following criteria provide general guidance in considering passengers to be carried in GFS aircraft:

(i) The flight should not affect any emergency response, training or government tasks;
Note:
Passengers must be advised that the flight will be subject to delay or cancellation and it may not be re-arranged.

(ii) It is in the public interest to carry the passengers who are discharging duties in his/her official capacities;

(iii) There is an operational justification for the passengers to be carried in GFS aircraft;

(iv) Family members of the passengers will not be carried except with prior approval of C, GFS.

1.4 Persons Eligible to Act as Aircrew Members in GFS

Normally, only full-time officers in the employment of the GFS will be allowed to act as Aircrew in any GFS aircraft. Exceptions to this rule may only be approved in certain situations, such as:

(a) Professional pilots employed by the Authority as FOI's may be granted approval to act as an Aircrew member under certain circumstances in the capacity of co-pilot.

(b) According to the exigencies of the service, professional instructors or examiners may be appointed on a temporary basis to carry out certain training and testing duties until the department has its own qualified personnel to take over the roles.

However any approval will only be granted by the C, GFS, on a case-by-case basis, and will be subject to a full assessment of the individual's experience, qualifications and current employment position.

2 Task Definitions and Deployment Priorities

Task definition and priority for the deployment of GFS assets can be obtained from the following table which serves to provide guidelines to facilitate the decision process to effect assets deployment for a situation, event or incident.

Task Descriptions	Priority	Services
Life Saving	1	◆ SAR ◆ EMS*: A+ Casevac ◆ Major Disaster Response involving mass, evacuation, deployment of operational personnel and/-or equipment to scene of incident ◆ Helicopter Roadside Rescue ◆ EMS: A Casevac ◆ Fire-fighting: and response to any other emergencies which constitute a threat to life & property ◆ EMS: B Casevac **EMS (Emergency Medical Service)*
Internal Security and Law Enforcement	2	◆ Response to urgent Police-operational needs
VVIP	3	◆ CE Office ◆ Heads of State or equivalent
Emergency aerial support for Disciplined Services and other law enforcement agencies of Hong Kong Government	4	◆ Operational support tasks
Operational flight for CAD, LandsD	5	◆ Aerial survey for aircraft accidents or natural disaster
Fire-Fighting	6	◆ Vegetation fire ◆ Deployment of ground party and equipment for fire-fighting

Task Descriptions	Priority	Services
VIP	7	◆ As per Hong Kong Precedence List
Oil Pollution aerial support	8	◆ Aerial Reconnaissance & Patrol of incident scene
Training flight for Disciplined Services and other law enforcement agencies of Hong Kong Government	9	◆ Training flight for law enforcement and emergency duties
Aerial Survey	10	◆ LandsD aerial survey
Routine Government Task	11	◆ Transport of personnel or freight to remote locations

3 Scheduled Use of Operational Resources

Without compromising the capability and resources availability to effect emergency response priority (1-6) stated under Para 2, the scheduled use of operational resources such as flying hours, aircraft and available crew can be arranged according to the following priorites.

(a) essential aircrew training* and examinations to acquire/maintain/renew aircrew qualifications, flight crew licenses, instrument ratings, type ratings and role qualifications;

(b) air tests*;

(c) basic pilot and ab-initio aircrewman officer training, operational conversion training and role conversion training;

(d) secondary tasks (Priority 7-11); and

(e) other services as directed and prioritised by the Secretary for Security.

*Note: The overriding principle is that supervisors should make best effort to coordinate the deployment and use of resources without compromising any life-saving or ER missions. Priority given to (a) & (b) above should only be exercised if there is no other option or alternatives to re-schedule the respective requirements. Essential aircrew training, in particular, must be linked to a license examination, rating renewal or acquisition of essential qualification when no alternative option, such as availability of instructor or examiner exists.

4 Operational Assets

(a) Aeroplane

(i) 2 BAe4100 aircraft

(ii) 1 DA42 aircraft

(iii) 1 Zlin 242L aircraft

(b) Helicopter

(i) 3 Eurocopter AS332L2

(ii) 4 Eurocopter EC155B1

For efficient and effective deployment of operational assets & manning, reference should be made to Annex B to this section for "Guidelines for Asset Management".

GOVERNMENT FLYING SERVICE

Operations Notice **Number : 02/15**

Applicability :

- [X] **Helicopter Crew**
- [X] **Aeroplane Crew**
- [X] **Operations Unit**
- [X] **Engineering**

Deployment of Operational Resources and Use of Flying Hours

This notice is served to remind the guiding principle of the priority for the deployment and use of operational assets and flying hours in accordance with the "Operational Policy" of OM Vol 1, Sect 1, Chp 2, Para 2&3.

2. All duty supervisors ie FOM, DM and DLS and crews should take due considerations to effect the deployment of available resources such as aircraft or aircrew for any Emergency Response (ER) iaw the priority laid down under Para 2.

3. While Para 3 of the same chapter also stipulated additional considerations to facilitate any decision making by supervisors, circumstances and situations at the time may also dictate what and how to deploy the resources. As a general rule of thumb, training sortie can be re-scheduled but every minute counts in life-saving and air ambulance missions.

4. Unless the only available resource is tasked for item (a) & (b) under Para 3 with no other options, our primary consideration is to spare no effort to deploy the most effective and efficient response for any emergency services such as SAR, Search, Air Ambulance (Casevac), Law Enforcement and Fire-fighting as the highest priority.

5. Please be guided accordingly

Issued by : CP(Ops)

Signed : _____

(Captain West Wu)

Initial Issued : 5 Feb 2015
Valid Until : 4 May 2015

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

限閱文件(行政) (中文譯本)

便箋

發文人：	政府飛行服務隊總監	受文人：	各決策局／部門首長
檔　號：	(3) in GFS CR/1-195/0	(經辦人：	)
電　話：	2305 8306	來文檔號：	
傳　真：	2753 8438(公開)/2624 9279(機密)	日　期：	傳 真：
日　期：	二零一五年五月十二日	總頁數：	2

提供考察飛行服務

政府飛行服務隊(飛行服務隊)的主要職責是提供24小時的搜索及救援、空中救護、執法、滅火支援及其他緊急服務。此外，亦會視乎資源是否許可及必要的運作需要，提供安全及有效率的飛行服務，以支援香港特區政府各決策局／部門／機構的工作。

使用飛行服務隊的服務時務須注意所需成本

2. 審計署在二零一五年四月發表《審計署署長第六十四號報告書》，因應"政府飛行服務隊的運作"進行衡工量值式的審查工作。審計署署長認為，由於不設跨部門收費，要求使用飛行服務隊服務的決策局／部門，未必注意到所需成本，特別是為官方賓客安排考察飛行服務所涉的成本。鑑於飛行服務隊的資源有限，而服務需求甚殷，因此現提醒各決策局／部門，應審慎考慮需否使用飛行服務隊的飛機作考察飛行之用。飛行服務隊現役飛機在二零一四年的直接運作費用如下：

飛機型號	**直接運作費用(每小時計)**
超級美洲豹L2直升機	35,270元
EC 155B1直升機	23,890元
捷流41定翼機	15,180元

3. 《總務規例》第365條訂明，*"應注意，政府人員使用飛機，必須有充分的理由；換言之，**只在並無其他合用的交通工具時才可使用飛機**……由於實際上不可能確切說明政府人員合理使用飛機的情況，**部門首長以及獲他們授權的高級人員，須負責確保每次都是有必要才要求提供飛行服務。**"*

限閱文件(行政)

可能披露決策局／部門使用考察飛行服務的統計數字

4. 審計署署長提出的另一項建議，是飛行服務隊應考慮主動披露考察飛行服務的年度統計數字，並按決策局／部門分項列出使用服務的情況和相關費用。我們就此事得出決定後，稍後便會另作通知。現時，煩請告知各首長級人員，務須留意這份便箋的內容。

5. 如有疑問，請電2305 8306直接向總機師(行動)查詢。

政府飛行服務隊總監
(胡偉雄代行)

副本送：保安局局長(經辦人：陳子琪女士)

政府飛行服務隊機師 2005-2014 年間過早流失的統計數字

服務年資	辭職			由於未能完成海外訓練而遭終止聘用	總數
	高級機師	一級機師	二級機師	見習機師	
少於 5 年	-	-	-	5	**5**
5 – 10 年	-	-	3	-	**3**
10 年以上	3	2	1	-	**6**
	3	**2**	**4**	**5**	**14**
	9			**5**	**14**

政府飛行服務隊空勤主任 2005-2014 年間過早流失的統計數字

服務年資	辭職		轉任至其他政府部門	總數
	二級空勤主任	三級空勤主任	三級空勤主任	
少於 5 年	-	5	4	**9**
5 – 10 年	-	1	1	**2**
10 年以上	1	1	-	**2**
	1	**7**	**5**	**13**
	8		**5**	**13**

審計署署長第六十四號衡工量值式審計結果報告書
第二章－政府飛行服務隊的運作
2015 年 5 月 9 日公開聆訊
保安局局長開場發言

主席：

我和飛行服務隊的同事感謝審計署就飛行服務隊的工作進行了全面的審計，並提出了很多有用的觀察和建議。政府整體上同意報告的建議，並會積極跟進。

2. 在提供飛行服務方面，部門會致力提升《管制人員報告》內的達標比率，並會研究改善記錄、統計及公布行動資料的安排，讓公眾能更容易了解和評估部門的實際工作表現。

3. 在機組人員的管理方面，飛行服務隊會研究在有限的人力資源下，如何更好地編排和調配人手，以更有效地滿足持續上升的服務需求。

4. 在飛機維修方面，飛行服務隊會繼續嚴格按照民航法例的要求，以及專業的標準，進行飛機檢測及維修，確保安全，亦會不時檢討維修的程序，維持機隊的高備用率。

5. 在採購飛機及零件方面，部門已加強培訓及管理，囑咐員工要更小心地處理採購事務，並會繼續密切監察購買定翼機及直升機工作的進度。

6. 我亦希望藉此機會，就報告和部門的工作提出兩點觀察：

7. 第一，報告提到一些服務未能達標的例子，以及一些更次未有足夠機組人員的情況，其實都關係到飛行服務隊的人手問題。

8. 飛行服務隊是特區政府其中一個人手最少的部門，現時的公務員編制有 229 人，但實際人數只有 214 人，其中機師職系因為人員流失，現時的實際人數對比起編制的 44 人更有約 16%的落差，但他們仍然需要日常運作 11 架飛機，為本港以至華南海域提供 24 小時的緊急救援服務。過去 5 年，飛行服務隊的緊急召喚飛行時數上升了 25%，總飛行時數增加了 18%，而一些資深機師的流失，使部門在行動和培訓工作上受到極大制肘。為了舒緩人手緊張的壓力，部門過去已採取了多項措施，包括加快招聘程序以盡早填補空缺等。未來，局方和飛行服務隊會參考審計報告的意見，在現有的資源下作出最好的人手安排，並會根據既定機制爭取增加人手，以應付服務需要，同時確保員工的飛行安全。

9. 第二，安全永遠是飛行服務中最重要的考慮。飛行服務隊的飛機一定要安全，否則人員經常在險峻山嶺，或惡劣的天氣中執行困難的拯救任務，會十分危險。所以，飛行服務隊每次出動，必須要有訓練充足的機組人員，也需要有檢驗妥當的飛機。有時候，這些定時或不定時的檢查維修，的確是影響到可用的飛機的數目。但這些工作是必須的。當然，正如報告指出，加強檢討維修計劃及程序，可以令維修工作更有效率。部門會循這些方向繼續努力。

10. 主席，飛行服務隊是相當獨特的政府部門，也是世界上僅有集搜救、執法、運送傷者等多種飛行服務於一身的團隊。機組人員需具備多種的技術，及維持部門全年 24 小時操作。飛機往往需要配備不同器材，更受制於本港天氣因素以及繁忙的機場交通。要做好各項工作，挑戰是巨大的。雖然如此，飛行服務隊多年來一直無懼挑戰，不論是在濃霧的日子飛越山

嶺搜救傷者，還是在颱風來襲的晚上在風高浪急的海面上吊起沉沒船隻的船員，隊員們每遇危難，都會拼盡全力救急扶危，每年拯救的生命數以千計。飛行服務隊長期以來的貢獻是值得肯定的。

11. 局方和飛行服務隊十分感謝審計處的報告，因為它提供了一些好的意見，讓部門進一步提升服務及管理水平，精益求精，為市民提供更佳的服務。飛行服務隊將繼續以專業精神，認真跟進審計報告的各項建議。

12. 以下我和我的同事們樂意聆聽各委員的意見，及回答大家的問題。謝謝主席。

GOVERNMENT FLYING SERVICE

Captain Michael CP Chan
MBS MBB GMSM AE
FRAeS

政府飛行服務隊
We Serve Over and Above

18 South Perimeter Road, Hong Kong International Airport, Lantau, Hong Kong

電話 Tel.: +852 2305 8202
傳真 Fax: +852 2215 0230
網站 Web Site: http://www.gfs.gov.hk/
電郵 E-mail: michaelchan@gfs.gov.hk

本處檔號 Our Ref.: GFS ADM/4-35/3
來函檔號 Your Ref.: CB4/PAC/R64-064
日期 Date:

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
(經辦人：朱漢儒先生)

朱先生：

政府帳目委員會
研究審計署署長第六十四號報告書第 2 章
政府飛行服務隊(飛行服務隊)的運作

謝謝你在二零一五年五月十五日的來函，就飛行服務隊部門職系的職級結構及非公務員合約計劃事宜要求提供額外資料，本人現將飛行服務隊的回覆夾於附件，以供參閱。

政府飛行服務隊總監 陳志塔

副本送： 保安局局長
財經事務及庫務局局長
審計署署長

二零一五年六月一日

(a) 有關機師、空勤主任、飛機技術員和飛機工程師的公務員職系：

(i)各職系的職級架構和薪級表及／或其他薪酬福利；

政府飛行服務隊(飛行服務隊)總監屬一般紀律人員(指揮官級)薪級第3點職級。其轄下的首長級人員包括職級同屬一般紀律人員(指揮官級)薪級第1點的兩名總機師和一名總飛機工程師。飛行服務隊所有部門職系(即機師、空勤主任、飛機工程師及飛機技術員職系)現時的編制和實際人手數目載於**附錄 A**。

根據相關的規則及規例，飛行服務隊部門職系人員所享有的其他薪酬福利，等同於適用於其他公務員的薪酬福利。舉例來說：

- 根據退休金法例(具體而言，指《退休金條例》(第89章)或《退休金利益條例》(第99章))，於二零零零年六月一日前入職的人員，如在核准的情況下離職，可獲發退休金。

- 於二零零零年六月一日或之後入職的人員，可享有根據公務員公積金計劃的條款及條件所訂明的退休福利。

- 除了各類房屋及／或與房屋有關的津貼外，已婚的紀律部隊職系人員，如其薪點低於一般紀律人員(主任級)薪級表第20點，可視乎供應情況獲編配部門宿舍。

(ii)各職級的薪酬福利條件(即薪金加上其他福利)是否低於、等同或高於市場水平；

紀律人員薪俸及服務條件常務委員會(紀常會)在二零零八年進行了紀律部隊職系架構檢討。關於飛行服務隊屬下四個紀律部隊職系(即機師、空勤主任、飛機工程師及飛機技術員職系)，紀常會在顧及多項因素，包括該等職系的獨特性質及工作需求後，建議就其薪級表作出若干改善，而改善建議於二零零九年十月得到行政長官會同行政會議接納(檢討報告的摘要見**附錄 B**)。該項檢討沒有將四個部門職系的薪酬福利條件與市場水平作直接比較。飛行服務隊亦沒有該等數據。

(iii) 面對人手短缺問題的職級，以及各職級的現有空缺數目。導致人手短缺問題的起因，是薪酬福利條件不及私營機構吸引，抑或是市場整體上缺乏相關專業人才？

部門職系各職級的空缺數目載於**附錄 A**。

飛行服務隊四個部門職系所面對的人手問題，已在我們回覆政府帳目委員會二零一五年五月十三日致保安局局長和飛行服務隊總監函件的第(h)、(j)、(i)和(n)項中，有所闡釋。

為解決人手問題，飛行服務隊會慎重檢討部門的編制和實際人手數目，並會根據現行的機制爭取合理的資源。保安局亦已在二零一五至一六年度為飛行服務隊預留撥款，藉以就飛行服務隊的人力及管理事宜進行顧問研究，務求確保部門長遠而言可持續發展。

(iv) 面對有人手短缺問題的職級，提供較上文(a)項所載的薪級表為高的薪金，是否可行？當局可進一步採取什麼措施，以增加薪酬和服務條件的吸引力，從而吸引人才？

飛行服務隊所有部門職系人員的薪酬福利條件，均受當前適用於紀律部隊的薪酬政策所規限。任何更改均受職系架構檢討所限。

一如上文(ii)項的答覆，紀常會在二零零八年進行紀律部隊職系架構檢討，並建議就飛行服務隊屬下四個紀律部隊職系(即機師、空勤主任、飛機工程師及飛機技術員職系)的薪級表作出若干改善。將來在適當時候，保安局與飛行服務隊會徵詢相關持份者(例如公務員事務局、財經事務及庫務局、紀常會、公務員敍用委員會等)的意見，作進一步檢討。

(b) 當局在公開聆訊上表示，為紓緩機師職系的人手短缺／流失問題，曾按非公務員聘用條款聘請海外機師。鑑於非公務員合約僱員計劃的指導原則訂明，非公務員合約僱員的服務條款和條件整體上不得較適用於職級或職責相若的公務員的服務條款和條件為佳，請解釋上述措施如何有效解決人手短缺／流失問題；當局可採取什麼措施，進一步改善按非公務員聘用條款受聘的機師的薪酬福利條件，從而吸引海外人才？

為提升飛行服務隊的行動及訓練能力，飛行服務隊現時聘用了三名非公務員合約機師(即一名飛行教官及兩名高級行動機師)，以及一名薪酬福利條件與高級機師職級相若的飛行行動經理。兩名非

公務員合約空勤員教官，亦分別按相當於高級空勤主任及一級空勤主任職級的薪酬福利條件聘用。就個人職責、搜索及拯救及／或策略行動經驗、教學及／或培訓經驗而言，該等薪酬福利條件是恰當的。根據非公務員合約僱員計劃的指導原則，現時提供予飛行服務隊內非公務員合約機組人員的薪酬福利條件，未必可再作提升。

(c) 當局有否計劃將非公務員合約僱員計劃，擴至飛行服務隊其他出現人手短缺問題的職級？若否，原因為何？

截至二零一五年五月一日，飛行服務隊聘用了下列非公務員合約僱員：

等同於以下公務員職系	人數	非公務員合約僱員的職銜
機師	1	飛行教官
	2	高級行動機師
	1	飛行行動經理
空勤主任	1	經理(空勤員教官)
	1	副經理(空勤員教官)
	1	行動支援主任
飛機工程師	2	*兼職*飛機工程師
	2	助理飛機工程師
飛機技術員	0	(一名*兼職*高級飛機技術員會於二零一五年六月一日到任)
行政主任	1	行政助理
汽車司機	1	*兼職*運油車司機

飛行服務隊會繼續注意及檢討部門不同職系的人手情況，並在有需要時會考慮適當的措施，包括聘任非公務員合約僱員是否可取和可行。

完

Rank Structure and Vacancies of Departmental Grades in the GFS (as at 1.5.2015)

政府飛行服務隊部門職系職級結構及其空缺(截至 2015 年 5 月 1 日)

Grade 職系	Rank 職級	Pay & Salary Scale 薪級及薪酬	Establishment 職位編制	Strength 實際員額	Vacancy 空缺
Controller, GFS **政府飛行服務隊總監**	Controller, GFS 政府飛行服務隊總監	GDS(C)3 一般紀律人員(指揮官級)薪級 3 $168,300 - $183,700	1	1	0
Pilot **機師**	Chief Pilot 總機師	GDS(C)1 一般紀律人員(指揮官級)薪級 1 $125,450 - $137,400	2	2	0
	Senior Pilot 高級機師	GDS(O)37 -39 一般紀律人員(主任級)薪級 37-39 $110,570 -$118,840	11	9	2
	Pilot I 一級機師	GDS(O)27 - 36 一般紀律人員(主任級)薪級 27-36 $76,165 -$106,120	16	12	4
	Pilot II 二級機師	GDS(O)14 - 26 一般紀律人員(主任級)薪級 14-26 $47,805 -$73,370	13	11	2
	Cadet Pilot 見習機師	GDS(O)1b - 2 一般紀律人員(主任級)薪級 1b-2 $22,130 -$25,240	2	3	-1
Air Crewman Officer **空勤主任**	Senior Air Crewman Officer 高級空勤主任	GDS(O)37 -39 一般紀律人員(主任級)薪級 37-39 $110,570 -$118,840	1	1	0
	Air Crewman Officer I 一級空勤主任	GDS(O)27 - 36 一般紀律人員(主任級)薪級 27-36 $76,165 -$106,120	4	4	0
	Air Crewman Officer II 二級空勤主任	GDS(O)18 - 26 一般紀律人員(主任級)薪級 18-26 $57,255 -$73,370	6	6	0
	Air Crewman Officer III 三級空勤主任	GDS(R)7, 9 一般紀律人員(員佐級)薪級 7,9 $19,970 & $21,410 GDS(O)1b - 17 一般紀律人員(主任級)薪級 1b-17 $22,130 -$54,890	22	20	2
Aircraft Engineer **飛機工程師**	Chief Aircraft Engineer 總飛機工程師	GDS(C)1 一般紀律人員(指揮官級)薪級 1 $125,450 - $137,400	1	1	0
	Senior Aircraft Engineer 高級飛機工程師	GDS(O)37 -38 一般紀律人員(主任級)薪級 37-38 $110,570 -$115,025	4	4	0
	Aircraft Engineer 飛機工程師	GDS(O)22 - 36 一般紀律人員(主任級)薪級 22-36 $63,260 -$106,120	20	20	0
Aircraft Technician **飛機技術員**	Chief Aircraft Technician 總飛機技術員	GDS(O)13 - 25 一般紀律人員(主任級)薪級 13-25 $45,510 -$70,615	3	3	0
	Senior Aircraft Technician 高級飛機技術員	GDS(O)7 - 12 一般紀律人員(主任級)薪級 7-12 $33,365 -$43,215	21	16	5
	Aircraft Technician 飛機技術員	GDS(R)3,5,7, 9,11 一般紀律人員(員佐級)薪級 3,5,7,9,11 $17,550 & $18,575, $19,970, $21,410, $22,815 GDS(O)1 - 6 一般紀律人員(主任級)薪級 1-6 $24,170 -$31,485	47	49	-2

第七章

政府飛行服務隊

概況

政府飛行服務隊的職責

7.1 政府飛行服務隊（“服務隊”）於一九九三年四月根據《政府飛行服務隊條例》（第 322 章）成立，以接管當時皇家香港輔助空軍的職務。服務範圍由香港境內伸延至香港飛航情報區周圍 400 海浬以內的國際水域。服務隊為政府提供多項飛行服務，例如在颱風吹襲期間於公海進行搜索拯救，以至救火、運送傷病者到醫院等。

7.2 近年，隨着機隊的運作能力不斷提升，服務隊已成為國際知名的搜索及拯救隊伍，服務範圍已不再局限於香港。二零零六年八月颱風派比安襲港期間，服務隊隊員在波濤洶湧的海域拯救了 91 人，創下記錄；二零零八年五月，服務隊隊員前往四川地震災區進行救援工作，三星期內共出動 26 次，救出 96 名災民，並把 119 名地面搜救隊員和專家運送到災區。這些工作為香港和服務隊贏得不少稱許，也凸顯了服務隊隊員的專業和團隊精神。

組織架構

7.3 服務隊的主管是政府飛行服務隊總監，之下設有五個組別：

(a) *行動組*負責提供飛行服務，包括為香港市民和在南中國海一帶謀生作業的人士提供搜救、運送傷病者等服務，以及支援執法行動和政府各項工作；

(b) *訓練及標準組*負責訂定專業標準和統籌機組人員的培訓發展事宜；

(c) *工程組*是獲認可的“香港適航要求—145”維修組織，負責支援服務隊的飛行任務和行動。服務隊的飛機及儀器幾乎全由工程組負責維修；

(d) *品質保證組*負責內部品質審查工作，確保服務隊的運作符合民航飛行規例和其他品質及飛行安全標準；以及

(e) *行政組*為整個部門提供行政支援服務。

人手編制

7.4 截至二零零八年一月一日，服務隊的編制共有 223 個職位，包括 166 名屬於機師、空勤主任、飛機工程師及飛機技術員的紀律部隊職系，詳情載於*表 7.1*。

表 7.1：二零零八年一月一日政府飛行服務隊紀律人員職位的分布情況

職系	已開設職位數目(佔總數百分比)
首長級	4 (2%)
機師	41 (25%)
空勤主任	27 (16%)
飛機工程師	24 (15%)
飛機技術員	70 (42%)
總計	**166 (100%)**

職系和職級架構

7.5 政府飛行服務隊總監屬一般紀律人員（指揮官級）薪級第 3 點職級，其轄下的首長級人員包括職級同屬一般紀律人員（指揮官級）薪級第 1 點的兩名總機師及一名總飛機工程師。

7.6 在非首長級層面，機師職系和空勤主任職系各設有四個職級，飛機工程師職系設有兩個職級，而飛機技術員職系則設有三個職級。現行職系架構中，高級空勤主任和總機師是先後在一九九零年和一九九二年開設的新職級；而空勤員和空勤主任兩個職系，則在二零零零年合併。有關的職級架構和現行薪級載於**附錄 15**。

7.7 服務隊的各個職系有別於其他紀律部隊的大部分職系和職級，在架構上沒有明確劃分為員佐級和主任級人員。空勤主任和飛機技術員招聘職級的支薪點，分布在一般紀律人員（員佐級）薪級表和一般紀律人員（主任級）薪級表。我們留意到前皇家香港輔助空軍的部門職系原先按總薪級表支薪，及至一九八九年五月才因應凌衛理先生[21]和紀常會的建議，轉為按照一般紀律人員薪級表支薪。

相關考慮因素

工作因素和特殊因素

7.8 我們已考慮過服務隊各職系的工作因素和特殊因素。部分要點如下：

(a) 空勤人員所面對的潛在危險和風險相對地高，因為機師和空勤主任需要在各種天氣情況下執行搜救任務，應付各類危險、陌生和不可預知的情形。由於每次飛行任務都是獨特的，各有其變數和難度，他們要承受極大壓力。

(b) 空勤人員個人責任重大，尤以執行搜救行動為然。空勤主任往往是唯一在場的拯救人員，故此必須獨自和及時作出困難和生死攸關的決定。至於地勤人員，他們負責確保飛機符合適航標準；他們的工作對飛行安全發揮極為重要的作用。

(c) 服務隊所有人員的規定工作時數為每星期 44 小時，但須輪班工作。此外，他們須隨時候召，在休班期間或須奉召出勤執行緊急職務。由於工作性質被

---

[21] 一九八八年的凌衛理檢討沒有涵蓋政府飛行服務隊（或當時的皇家香港輔助空軍），因為後者當時正由軍事組織轉型為文職紀律部隊。其後，當局邀請凌衛理先生以個人身分就皇家香港輔助空軍進行研究，並就應如何將之納入紀律部隊範疇一事提供意見。委員會在一九八九年五月應當局邀請，答允負責就政府飛行服務隊（當時的皇家香港輔助空軍）的薪酬及服務條件提供意見。

動，除非是執行特殊任務，否則服務隊人員不會長時間連續執勤。

上次檢討後的變化

7.9 政府飛行服務隊的管理層和員方就職系架構檢討提交意見書時，特別指出過去二十年發生的種種改變，對他們的職責及運作模式都有重大影響，進一步加重了服務隊人員的責任、工作量及壓力。現把部分較重要的改變概述如下：

(a) *運作模式及專業資格的改變：*過往，皇家香港輔助空軍的指揮架構及運作模式具有不少輔助部隊的特性，機師及工程師無須持有民航專業執照也可執行職務。服務隊自一九九三年成立以來，一直按照民航規則及規例運作，並受香港民航處監管。這些新規定較舊規定嚴格，對空勤及地勤人員的資歷及專業才能都有更高的要求。所有機師及工程師必須持有專業執照才能執行職務，而執照也須定期確認有效，特別是機師的執照，更必須符合最新的有效規定。

(b) *職責範圍的改變：*九十年代初，英國皇家空軍及英國陸軍航空中隊逐步解散，部分原先由英國皇家空軍及英國陸軍航空中隊負責的職務，逐步由政府飛行服務隊接管。為應付新增的職務需要，服務隊加快了實施本地化計劃，推行全面的訓練，並且提升機隊及器材的效能。服務隊人員的工作及任務，不但種類增加，性質也變得更為複雜。由於任務遠較以往艱巨，隊員所面對的風險亦較以往為高。

(c) *機隊的改變：*由於職責及職務有所擴展，服務隊必須為執行艱巨及危險行動的隊員提供安全的工作平台。為此，服務隊更換了定翼機及直升機；與皇家香港輔助空軍時期相比，服務隊現時的機隊更見完備，技術上也更為先進。服務隊現有飛機九架，包括兩架捷流 41 型定翼機、三架 AS332 L2 型超級美洲豹直升機，以及四架 EC155 B1 型直升機。隨着飛

機性能提升，負責操作的空勤人員以至工程人員的技術也須相應提高，而為他們提供的訓練也要有所加強。

(d) *編制的改變*：服務隊已由一支輔助部隊（一九八八年時共有199名隊員，其中98名為輔助隊員）變為一個由全職人員組成的部門（至二零零八年一月一日共有223名常額人員），提供24小時全天候服務，負責支援搜救及執法行動。儘管其間服務隊的工作範圍有所擴大，但現行編制與一九九三年時大致相若。

7.10 服務隊部分工作量指標概述於*表7.2*。

表7.2：政府飛行服務隊工作量指標示例

	1988年（皇家香港輔助空軍）	**1998年**	**2006年**	**2007年**
截至4月1日的編制	199[22]	254	225	223
飛機數目[23]	10	11	9	9
總飛行時數[24]				
(a) 定翼機	1 316	1 454	1 266	1 282
(b) 直升機	1 758	5 628	4 690	4 306
奉召出勤次數	379	1 879	2 476	2 293

招聘情況

7.11 根據招聘數字，服務隊各職系在招聘人手方面並沒有困難。就機師和空勤主任這兩個空勤人員職系而言，我們留意到服務隊招聘見習機師時，會作審慎部署；為確保接任安排更為妥善，不會一次過填補所有空缺。在每次招聘中，通常只有二至

[22] 數字包括義務隊員。

[23] 雖然機隊早年的飛機數目較多，但都是一些結構簡單而且較易操作和維修的飛機。

[24] 飛行時數包括用於訓練、執行職務及相關工作的時數。

四人獲得聘用。至於三級空勤主任方面，在近期進行的一次招聘中，服務隊共接獲 1 992 份應徵申請，而空缺只有三個。

7.12　在招聘飛機工程師和飛機技術員方面同樣沒有困難；合資格的飛機技術員亦可透過內部聘任而轉任飛機工程師。

挽留人員情況

7.13　機師職系在挽留人員方面的問題開始浮現。過去五年，共有五名機師職系人員離職，包括二零零六至零七年度一名一級機師、二零零七至零八年度一名高級機師，以及二零零八至零九年度三名機師（包括一名一級機師及兩名二級機師）。這五名機師離職不但令服務隊失去了一批有實務經驗的人員，也令服務隊蒙受財政損失，因為單計每名見習機師的訓練開支，飛機訓練需要 120 萬元，直升機訓練需要 200 萬元；這還未計算內部技術提升，以及執行各項職務所需的最新技術訓練所涉及的經常培訓開支。

7.14　至於空勤主任職系，服務隊在挽留三級空勤主任方面遇到困難。過去五年，共有六名三級空勤主任離職（退休個案除外），有關的流失數字列於*表 7.3*。

表 7.3：過去五年三級空勤主任職級的流失情況

招聘職級		**2003-04 年度**	**2004-05 年度**	**2005-06 年度**	**2006-07 年度**	**2007-08 年度**
三級空勤主任	流失人數	1	0	1	2	2
	佔實際人數百分比	7.1%	–	7.7%	16.7%	15.4%

7.15　飛機工程師和飛機技術員職系，則未見有挽留人員的問題。

事業發展

7.16　我們已從整體角度研究服務隊隊員的晉升前景。各職系人員的資歷資料顯示，他們由所屬職級晉升至較高一個職級所需

的平均時間，一般都屬合理水平。截至二零零八年一月一日，各職級達頂薪點的人員，佔職級總人數約 71%（屬招聘職級的三級空勤主任、飛機工程師及飛機技術員在這方面的比率分別為 55%、80% 及 100%）。雖然部分職級的實際晉升機會或因編制較小而受到限制，但職級比率仍屬合理。關於這點，我們要強調一項基本原則，就是晉升並非一種權利，能否晉升，其實取決於多項因素，例如空缺數目、運作需要、在職人員的年齡分布情況，以及個別人員的表現。

分析和建議

機師職系

見習機師職級

7.17　我們同意，見習機師是見習職級，現時要求的入職學歷資格（即大學入學試及格）足以應付工作所需。見習機師的薪級（即一般紀律人員（主任級）薪級第 1b 至 2 點）應維持不變。（**建議 7.1**）

二級機師至高級機師職級

7.18　有建議認為，為了挽留和激勵人員，並考慮到有關的工作日趨複雜，機師職級的起薪和頂薪應予提高。我們知道，隨着全球機師短缺，民航機師的薪酬日益提高，合資格的機師往往為薪酬待遇較佳的民航公司所招攬。一如第 7.13 段所述，在二零零八至零九年度，機師職系的流失問題頗為嚴重，而挽留人員的問題，也可能因民航界爭奪人才日益激烈而變得更為嚴重。

7.19　儘管如此，我們認為二級機師的薪酬並不遜於民航界年資較淺的副機長；這樣說其實已考慮到兩者在飛行時數和飛行目的方面都大不相同。服務隊機師離職通常在為期十年的見習機師受訓合約期屆滿後，我們相信他們離職主要是為了汲取事業發展所需的工作經驗（包括駕駛不同型號的飛機，或累積更多飛行時間，或同時達到這兩個目的），而不是為了即時的金錢回報。事實上，決定投身民航界的機師，既須轉為駕駛主要民航型號的飛

機，也要着意累積飛行時間，方獲考慮錄用。定翼機機師現時的飛行時間有限，其工作性質未必有助於他們投身民航界。選擇離開服務隊的機師往往要面對短期的薪酬下調，薪金要到中長期才可以大幅度增加。因此，提高服務隊機師的薪酬，看來未必可以控制或解決有關問題。

7.20　從一開始我們就希望指出，服務隊和民航機師的事業本質各有不同。顯然，服務隊隊員都是在強烈的使命感和成就感驅使下去拯救生命、保障財產，並以此為榮，引以為傲。除了這點，訓練和發展機會、管理層對員工的關懷和支持、隊員的團隊精神，以及工作穩定等因素也同樣重要。這些無形因素，比實質收益更能吸引和激勵員工以提供優質和專業的服務。在公務員薪酬制度的架構下，我們於薪酬和附帶福利方面無法與市場看齊，不過，市場薪酬和附帶福利其實會不時出現波動。我們必須求取平衡，並確保有關的薪酬待遇連同各項無形因素，都會得到員工和公眾認同為公平合理。

7.21　經考慮工作因素和其他相關因素後，我們建議提高機師職級的薪級，詳情如下（**建議 7.2**）：

職級	現行薪級表 一般紀律人員（主任級）薪級	建議薪級表 一般紀律人員（主任級）薪級
二級機師	第 14 至 25 點	第 14 至 26 點
一級機師	第 26 至 35 點	第 27 至 36 點
高級機師	第 36 至 38 點	第 37 至 39 點

我們希望上述改善措施在一定程度上有助紓緩流失問題。

跳薪點

7.22　二級機師是機師職系第一層的專責職級，為挽留人員起見，我們認為有需要肯定該職級人員的專業能力和職責，給予他們額外的激勵。為此，我們建議為二級機師職級增設跳薪點，詳情如下：

(a) 二級機師如已取得直升機和定翼機兩類駕駛執照，而且須經常執行一級機師飛行職務，可獲兩個額外跳薪點；以及

(b) 二級機師如已取得儀錶飛行等級，按照經民航處批准的《政府飛行服務隊操作手冊》，符合資格在海岸及日間離岸搜救行動中擔任機長，且須經常執行一級機師飛行職務，可獲另外兩個跳薪點。

這些額外跳薪點會為那些薪酬未達職級頂薪點的二級機師，提供留任誘因。（**建議 7.3**）

其他相關事宜

7.23 我們收到建議，要求把一些二級機師職位提升為一級機師職位，以提高運作的靈活性，並確保在惡劣天氣及困難重重等高風險工作環境下進行的飛行任務，會由經驗及能力均可勝任的隊員負責。我們鼓勵服務隊檢討在職能上是否有理據支持有關建議，並在適當的情況下，循現行機制跟進。

7.24 職方亦提出更改機師職系的職級名稱，以便更清楚地反映他們的職責及職務，與民航界的做法看齊。只要更改職級名稱不會影響職系的架構或薪酬，紀常會對建議持開放態度。在這個原則下，我們鼓勵服務隊管理層與職方商討，制訂雙方同意的方案，提交當局審研。

空勤主任職系

入職薪酬

7.25 服務隊的管理層及職方均要求把空勤主任職系的入職薪酬，提高至與其他同等職級的紀律部隊人員薪酬看齊，以吸引和挽留人員，並反映服務隊工作日益複雜的情況。

7.26 空勤主任職系屬合併性質的職系，其薪級橫跨員佐級及主任級職系薪級。現時的架構是在二零零零年由前空勤員（員佐級職系）及前空勤主任（主任級職系）合併而成。該次合併的目

的，是精簡職系架構、加強員工管理，以及把晉升安排規範化。合併的大前提是：不會令成本有所增加；能配合服務隊人員的本地化計劃（無須從海外招聘空勤主任）；能精簡晉升進程以助提高空勤員職系的士氣；能避免太多編制小的職系。根據現時的架構，空勤主任職系由四個職級組成，包括三級空勤主任、二級空勤主任、一級空勤主任，以及高級空勤主任。

7.27　有別於其他紀律部隊的員佐級職系，三級空勤主任有較佳的事業發展，晉升至主任級職級的機會較高。與其他紀律部隊大多數主任級職系明顯不同，空勤主任職系無須管理任何員佐級職系人員。鑑於這種特殊情況，三級空勤主任的入職薪酬橫跨一般紀律人員（員佐級）及一般紀律人員（主任級）的薪級。具備大學入學試及格學歷者，標準入職薪點為一般紀律人員（主任級）薪級第 1b 點；具備中五學歷者，標準入職薪點為一般紀律人員（員佐級）薪級第 7 點。鑑於空勤主任職系的獨特情況，我們認為不宜把該職系與其他紀律部隊學歷要求相若的員佐級或主任級職系作直接比較，而是應集中考慮空勤主任職系的工作因素，以及招聘和挽留人員及事業發展等課題。

7.28　我們留意到，三級空勤主任職級在招聘人手方面並沒有困難，可見現時的起薪點足以吸引合適的人才申請加入空勤主任職系。此外，三級空勤主任及見習機師的起薪點同為一般紀律人員（主任級）薪級第 1b 點，這樣的廣義對比關係實有其好處。因此，我們建議把三級空勤主任的入職薪酬維持在現時的水平。（**建議 7.4**）

7.29　員方建議調高三級空勤主任職級現有的起薪點，及為持有較高學歷者增設更多的入職薪點。我們已就此諮詢服務隊管理層，得知現行安排可以更清楚地反映合併性質職系的本質。因此，我們不建議作任何改變。這看法與我們不贊成現階段在參考基準資格之上增設更多入職薪點的看法是一致的。

跳薪點

7.30　一如第 7.14 段所述，服務隊在挽留三級空勤主任（尤其是在服務首五年的人員）方面遇到頗大困難。我們也留意到，三級空勤主任須在入職初期接受一系列嚴格的訓練，以便他們能掌握多個範疇的技術。現時，三級空勤主任可獲四個跳薪點：在通過空勤人員訓練課程的三級資格檢定考試後（即符合資格擔任直升機拯救員，通常是在受聘後首三年內取得這項資格），可獲兩個跳薪點；在通過五級資格檢定考試後（即符合資格在夜間搜救行動中擔任絞盤操作員，通常是在受聘後第五年取得這項資格），可再獲兩個跳薪點。

7.31　為解決挽留人員的問題，以及反映三級空勤主任在技術方面要符合更高的要求，我們建議，三級空勤主任在通過空勤人員訓練課程的一、二及四級資格檢定考試後，可分別獲得一個跳薪點；這樣的話，他們便可在服務首五年內並且取得有關資格後，合共多獲得三個跳薪點。這項改善措施有助吸引三級空勤主任留任。（**建議 7.5**）

薪級表

7.32　我們明白，隨着搜救行動的工作環境不斷改變，空勤主任職系要承擔更重要的職務和責任。我們在考慮過工作因素和其他相關因素後，建議提高空勤主任職系各個職級的薪級，詳情如下（**建議 7.6**）：

職級	現行薪級表	建議薪級表
三級空勤主任	一般紀律人員（員佐級）薪級第 7 點至一般紀律人員（主任級）薪級第 16 點	一般紀律人員（員佐級）薪級第 7 點至一般紀律人員（主任級）薪級第 17 點
二級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級第 17 至 25 點	一般紀律人員（主任級）薪級第 18 至 26 點
一級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級第 26 至 35 點	一般紀律人員（主任級）薪級第 27 至 36 點
高級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級第 36 至 38 點	一般紀律人員（主任級）薪級第 37 至 39 點

飛機工程師職系

7.33　員方建議應就日後入職的飛機工程師正式訂立以下入職資格：(a) 已取得航空器維修執照的以下類別資格：(i) B1.1 及 B1.3 類；或 (ii) B2 類；以及 (b) 曾在民航範疇負責主管航空器維修工作，且在這方面有一段時間的實際工作經驗。此外，也有建議要求開設新的助理飛機工程師職級，以改善飛機技術員職系的事業發展。由於有關建議涉及重大的架構改變，我們認為較恰當的做法是由服務隊管理層跟進此事，重新界定飛機工程師職系的職責，並與重組飛機技術員職系架構方案一併研究，然後再向紀常會提出建議（相關內容請參閱下文第 7.38 至 7.40 段）。

7.34　在招聘飛機工程師方面，服務隊沒有遇到困難，可見現行入職薪酬足以吸引具備合適才幹的人士加入飛機工程師的行列。我們建議把飛機工程師職級的入職薪酬維持在現時的水平。（**建議 7.7**）

7.35　考慮到航空器維修執照發牌制度的改變使飛機工程師職系的職責有所增加，以及現時飛機工程師須兼顧直升機和定翼機的工作，並要處理其他支援職務，我們建議提高飛機工程師各個職級的薪級，詳情如下**(建議 7.8)**：

職級	現行薪級表 一般紀律人員（主任級）薪級	建議薪級表 一般紀律人員（主任級）薪級
飛機工程師	第 22 至 35 點	第 22 至 36 點
高級飛機工程師	第 36 至 37 點	第 37 至 38 點

高級飛機工程師的頂薪點仍會較高級空勤主任的頂薪點低一個薪點，以維持空勤人員與地勤人員一個薪點的薪酬差距。

飛機技術員職系

薪級表

7.36　飛機技術員職系在招聘人手方面沒有困難。我們建議該職系的入職薪酬維持不變。然而，我們留意到，隨着航空器維修

執照的發牌制度有所改變，飛機技術員職系的職責也相應增加。現時，有關人員須兼顧直升機和定翼機的工作，也要負責其他支援職務，以配合飛機工程師職系擴闊職責範圍的轉變。因此，我們建議提高飛機技術員職級的薪級，詳情如下（**建議 7.9**）：

職級	現行薪級表	建議薪級表
飛機技術員	一般紀律人員（員佐級）薪級第 3 點至一般紀律人員（主任級）薪級第 5 點	一般紀律人員（員佐級）薪級第 3 點至一般紀律人員（主任級）薪級第 6 點
高級飛機技術員	一般紀律人員（主任級）薪級第 6 至 11 點	一般紀律人員（主任級）薪級第 7 至 12 點
總飛機技術員	一般紀律人員（主任級）薪級第 12 至 24 點	一般紀律人員（主任級）薪級第 13 至 25 點

7.37　有員工建議為飛機技術員職系設立長期服務增薪點，藉此激勵一些長期表現優良的員工。一如第三章（第 3.21 段）所述，長期服務增薪點是專為員佐級職系中最低的職級而設，因為屬於這些職級的人員當中，許多即使長期表現優良，卻因紀律部隊員佐級職系的特殊指揮架構所限而難有機會晉升。飛機技術員職系並非員佐級職系，我們沒有充分理由為該職系設立長期服務增薪點。

重組建議

7.38　管理層表示，現時飛機技術員職系的三層架構並非很理想。主要考慮因素是，服務隊自轉型為民航監管組織後，按照法律規定，原先由總飛機技術員職級負責的核證工作，須交由持牌人員負責。為此，服務隊須聘請更多持牌的飛機工程師，負責飛機維修和放行的核證工作。

7.39　服務隊建議藉此機會檢討飛機工程師和飛機技術員兩個職系之間的工作關係，以期改善資源調配。據悉，管理層現正詳細考慮有關建議的各項細節，包括通過職務重整、職系重組和提高入職資格（由原來的學徒或理工／工業學院證書資格改為高級文憑資格）等措施以改革飛機技術員職系；飛機工程師職系所受到的影響；與及在職人員的過渡安排。

7.40　我們同意管理層的看法，認為整體方向是正確的。這些措施如能付諸實行，會有助建立一支優質專業隊伍以應付工作所需。不過，我們要留意飛機技術員職系人員的意見，因為部分人員可能會關注改革的步伐及改革對日後人手調配的影響。對於推行有關建議，我們明白服務隊管理層必須審慎行事，其間更應仔細考慮長遠發展需要和有關各方的利益。鑑於具體建議的全盤方案尚在醞釀階段，我們認為現時不宜發表任何意見。我們知悉，服務隊會繼續諮詢員方和當局以便制訂詳細建議，稍後再徵詢我們的意見。

首長級職級

7.41　服務隊提交了以下有關首長級職級及職位的建議方案：

(a) 把政府飛行服務隊總監職位的職級，由一般紀律人員（指揮官級）薪級第 3 點，提升至等同首長級薪級第 5 點的職級，並把英文職位名稱改為 Director, GFS（中文職位名稱不變）；

(b) 開設名為政府飛行服務隊副總監的新職級及職位，薪級為一般紀律人員（指揮官級）薪級第 3 點，作為服務隊的副首長；

(c) 把兩個總機師職位的薪點由一般紀律人員（指揮官級）薪級第 1 點，提升至一般紀律人員（指揮官級）薪級第 2 點，以反映其工作的複雜程度；以及

(d) 把總飛機工程師職位的薪點由一般紀律人員（指揮官級）薪級第 1 點，提升至一般紀律人員（指揮官級）薪級第 2 點，以便與總機師的薪級看齊。

7.42　紀律部隊首長的職級審訂，不屬紀常會的職責範圍。因此，我們已把這項職位升格的建議轉交首長級薪俸及服務條件常務委員會（“首長級薪常會”）審議。首長級薪常會的意見是，各紀律部隊首長現時的薪級水平合理，應維持不變。換言之，政府飛行服務隊總監的薪酬應維持在一般紀律人員（指揮官級）薪級第 3 點的水平。

7.43　考慮過服務隊的運作性質和規模後，我們認為，無論是開設一個屬一般紀律人員（指揮官級）薪級第 3 點職級的副首長職位，或把總機師和總飛機工程師的職級由一般紀律人員（指揮官級）薪級第 1 點提升至第 2 點，在職能和運作層面都缺乏有力的理據。服務隊現行的首長級架構應維持不變。（**建議 7.10**）

7.44　我們就首長級薪級所提出的建議，載於第十一章（第 11.10 段）。

主要建議摘要

7.45　總結來說，我們建議：

(a) 提高服務隊非首長級人員的薪級，詳情載於**附錄 16**；及

(b) 服務隊現行的首長級架構應維持不變。

政府飛行服務隊紀律人員職系和職級

職級	薪級表（2008 年 4 月 1 日）	職位數目	佔總數百分比
首長級　《一般紀律人員（指揮官級）薪級》			
政府飛行服務隊總監	第 3 點 142,700 元 – 151,200 元	1	0.60%
總機師	第 1 點 106,400 元 – 113,150 元	2	1.21%
總飛機工程師	第 1 點 106,400 元 – 113,150 元	1	0.60%
	小計	4	2.41%
機師職系　《一般紀律人員（主任級）薪級》			
高級機師	第 36 至 38 點 89,995 元 – 97,545 元	8	4.82%
一級機師	第 26 至 35 點 62,225 元 – 86,630 元	16	9.64%
二級機師	第 14 至 25 點 38,895 元 – 59,885 元	13	7.83%
見習機師	第 1b 至 2 點 18,010 元 – 20,540 元	4	2.41%
	小計	41	24.70%
空勤主任職系			
高級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級 第 36 至 38 點 89,995 元 – 97,545 元	1	0.60%
一級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級 第 26 至 35 點 62,225 元 – 86,630 元	4	2.41%
二級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級 第 17 至 25 點 44,665 元 – 59,885 元	6	3.61%
三級空勤主任	一般紀律人員（員佐級）薪級 第 7 和 9 點 及 一般紀律人員（主任級）薪級 第 1b 至 16 點 16,250 元 – 42,750 元	16	9.64%
	小計	27	16.26%

職級	薪級表（2008 年 4 月 1 日）	職位數目	佔總數百分比
飛機工程師職系　《一般紀律人員（主任級）薪級》			
高級飛機工程師	第 36 至 37 點 89,995 元 – 93,765 元	4	2.41%
飛機工程師	第 22 至 35 點 53,645 元 – 86,630 元	20	12.05%
	小計	24	14.46%
飛機技術員職系			
總飛機技術員	一般紀律人員（主任級）薪級 第 12 至 24 點 35,165 元 – 57,770 元	2	1.21%
高級飛機技術員	一般紀律人員（主任級）薪級 第 6 至 11 點 25,620 元 – 33,455 元	21	12.65%
飛機技術員	一般紀律人員（員佐級）薪級 第 3、5、7、9 和 11 點 及 一般紀律人員（主任級）薪級 第 1 至 5 點 14,275 元 – 24,050 元	47	28.31%
	小計	70	42.17%
	總計	166	100%

註

(1)　上述職位數目為截至 2008 年 1 月 1 日的已開設職位數目。

(2)　因四捨五入關係，百分率的總和可能不等於 100%。

政府飛行服務隊非首長級職級
建議薪級表

職級	現行薪級表	建議薪級表
機師職系　《一般紀律人員（主任級）薪級》		
見習機師	第 1b 至 2 點	第 1b 至 2 點
二級機師	第 14 至 25 點	第 14 至 26 點(註 2)
一級機師	第 26 至 35 點	第 27 至 36 點
高級機師	第 36 至 38 點	第 37 至 39 點(註 3)
空勤主任職系		
三級空勤主任	一般紀律人員（員佐級）薪級 第 7 和 9 點 及 一般紀律人員（主任級）薪級 第 1b 至 16 點(註 1)	一般紀律人員（員佐級）薪級 第 7 和 9 點 及 一般紀律人員（主任級）薪級 第 1b 至 17 點(註 4)
二級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級 第 17 至 25 點	一般紀律人員（主任級）薪級 第 18 至 26 點
一級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級 第 26 至 35 點	一般紀律人員（主任級）薪級 第 27 至 36 點
高級空勤主任	一般紀律人員（主任級）薪級 第 36 至 38 點	一般紀律人員（主任級）薪級 第 37 至 39 點(註 3)
飛機工程師職系　《一般紀律人員（主任級）薪級》		
飛機工程師	第 22 至 35 點	第 22 至 36 點
高級飛機工程師	第 36 至 37 點	第 37 至 38 點
飛機技術員職系		
飛機技術員	一般紀律人員（員佐級）薪級 第 3、5、7、9 和 11 點 及 一般紀律人員（主任級）薪級 第 1 至 5 點	一般紀律人員（員佐級）薪級 第 3、5、7、9 和 11 點 及 一般紀律人員（主任級）薪級 第 1 至 6 點
高級飛機技術員	一般紀律人員（主任級）薪級 第 6 至 11 點	一般紀律人員（主任級）薪級 第 7 至 12 點
總飛機技術員	一般紀律人員（主任級）薪級 第 12 至 24 點	一般紀律人員（主任級）薪級 第 13 至 25 點

註

(1) 三級空勤主任職級現時設有四個跳薪點，在通過空勤人員訓練課程的第三級資格檢定考試後，可獲兩個跳薪點；在通過第五級資格檢定考試後，可再獲兩個跳薪點。

(2) 建議為二級機師職級增設跳薪點：二級機師如已取得直升機和定翼機兩類駕駛執照，而且須經常執行一級機師飛行職務，可獲兩個額外跳薪點；二級機師如已取得儀錶飛行等級，按照經民航處批准的《政府飛行服務隊操作手冊》，符合資格在海岸及日間離岸搜救行動中擔任機長，且須經常執行一級機師飛行職務，可獲另外兩個跳薪點。

(3) 一般紀律人員（主任級）薪級第 39 點為建議的新增支薪點。

(4) 除註（1）所述的跳薪點外，現建議就三級空勤主任職級另加三個跳薪點，即三級空勤主任在通過空勤人員訓練課程的第一、二及四級資格檢定考試後，可分別獲一個跳薪點。

Appendix VIII

ROYAL AIR FORCE

RAF Search and Rescue Force Headquarters
Officer Commanding SAR Standards & Evaluation
RAF Valley
HOLYHEAD
Anglesey
LL65 3NY

Military network: 95581 6693
Telephone: 01407 766693
Facsimile: 01407 741674
E-mail: SAR-OCSTANEVAL@mod.uk

The Controller, Hong Kong GFS. Date: 04 Dec 2014

SAR STANEVAL FORMAL VISIT – 14-29 Nov 14

Michael,

Thank you again for asking the RAF SAR StanEval team to come over to Hong Kong to offer our assessment of the Government Flying Service. We were honoured that you considered our unit was suitable for this task.

We were impressed with the positive attitude shown to the team and the willingness to learn/listen. We were extremely well looked after and would request you pass our heartfelt thanks on to everybody who worked so hard to make our time with you go so smoothly.

I have attached the final report and hope that you are pleased with the overall findings and at least consider some of our recommendations/observations. As you will see, our lasting impression is of a well run, well motivated unit that the Hong Kong Government can be proud of.

Many thanks once again

Yours,

Greg Lings

G B Lings
Flt Lt
OC SAR STANEVAL

Attachment:

Formal Visit Report dated 04 Dec 14

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

RAF Search and Rescue Force Headquarters
Officer Commanding SAR Standards & Evaluation
RAF Valley
HOLYHEAD
Anglesey
LL65 3NY

Military network: 95581 6693
Telephone: 01407 766693
Facsimile: 01407 741674
E-mail: SAR-OCSTANEVAL@mod.uk

The Controller, Hong Kong GFS. Date: 04 Dec 2014
Copy to: COS SARF Force HQ*

SAR STANEVAL REPORT FOR THE FORMAL VISIT TO THE HONG KONG GOVERNMENT FLYING SERVICE (GFS) 14-29 NOV 14.

Introduction

1. The SARF STANEVAL team visited GFS during the period 14-29 Nov 14. The team members were as follows:

Flt Lt G B Lings	Officer Commanding, Pilot examiner
MAcr A Catterall	Winchop examiner
MAcr R Taylor	Winchman examiner

2. Assessment of performance, if required, was graded subjectively against UNSATISFACTORY, MARGINAL, SATISFACTORY, GOOD and EXCELLENT.

3. **Aims.** The aims of the visit were:

a. To assess the operational efficiency of GFS.

b. To assess the standard of the aircrew (especially the junior crews to assess the quality of the instruction).

c. To assess the standard of medical care given following the previous visit report

d. To advise on standardisation of equipment and techniques.

e. To advise on matters of flight safety.

Visit Results

4. **Achievement.** The complement of aircrew, together with the number flown, were as follows:

	Complement	Number Suitable and Available for Flying	Number Assessed
Pilots	27	20	14
Aircrewmen	33	27	10 in Winch Op Role 13 in Winchman Role

5. **Results.** The general standards of the aircrew cadres were as follows:

a. The standard of Pilots was assessed overall as SATISFACTORY.

b. The Rearcrew standard in the Winch Operating role was assessed overall as SATISFACTORY.

c. The Rearcrew standard in the Winchman/Crewman role was assessed overall as SATISFACTORY.

Observations and Recommendations

6. **SAR efficiency**. The GFS is a very busy multi-role unit that has many demands placed on it for a variety of tasks; these include, but are not limited to SAR, Casevac, Fire fighting, Internal Security, Fast Roping etc. This combined with the fact that crews are not dedicated to one particular task, (partly due to under manning, but also to the 2 aircraft types they currently have), means that they are always going to be stretched in their skill sets. The lack of dedicated crews can seem a little confusing to the casual observer, especially during a callout, as multiple people appear in the ops room until the type of mission is confirmed and it is agreed who is going to respond. This can take some time, especially if it involves multiple aircraft. However, the overall response time appears adequate, with GFS meeting the imposed "pledge" times in most cases. StanEval witnessed several call-outs, both in the air and on the ground, as well as an OpEval. The unit's response for standard SAR sorties, walkers, decks and cliff etc was good, but the search planning we observed on the OpEval was poor. Therefore, overall the SAR efficiency is assessed as SATISFACTORY.

7. **Observations and recommendations from previous visits.** Upon arrival, StanEval were given a document which listed the previous observations/recommendations and the action taken to rectify them. It was pleasing to see the majority had been actioned and where not, the reason given (impractical to solve due to time and money constraints etc). Of particular note, it was gratifying to see the progress on the major observation concerning the quality of patient care is progressing well. The following issues were considered worthy of re-raising:

a. **Training Team Rostering.** It is appreciated that current manning levels prevent the GFS from having a dedicated training team. However, with the introduction of a single aircraft type, which should reduce the number of check flights and training captains, the GFS should look closely at having a dedicated training team.

b. **Wind Finding Smokes.** The GFS response is to review procedures for the new helicopter type. It is unlikely due to regulation that they will be able to "fire" smoke cartridges from pistols, but there should be little resistance to hand deployable smoke markers. These could even be implemented now and their use continued on the new aircraft. Indeed work should start now and not wait until arrival of the new aircraft which could potential delay the introduction of this useful aid, especially as StanEval witnessed several crews struggling to "find" the wind and ended up winching considerable out of wind on occasions.

c. **L2 wet-fit floor.** It is agreed that a redesigned wet-fit floor is impractical due to time and money limitations. However, the GFS should ensure that the new aircraft procurement includes either a dedicated wet fit floor or a suitable (easy and quick to fit) solution.

d. **Rad Alt Bug Setting (Day VMC).** All crews appear to fly around with the DH bug set to zero when transiting in day VMC. On some of the sorties we flew, the visibility

was very poor (4 Km in thick haze) with little or no discernible horizon. Whilst the limitations of the L2 autopilot (possible over-torque if coupled) are understood, the GFS should consider some form of bug protection, even during routine transits and should certainly mandate in the procurement bid that the replacement aircraft has some form of over-torque protection built in and ensure suitable bugging procedures exist (ie not just carry forward the current procedures).

e. **Winch-Op height information/scan.** A lack of height information/scan by the winch-op's was still observed on many sorties, not only over water with the height hold engaged but on decks and sits that were being flown manually. Winch Operators must include regular height information at all times and ensure they do not get fixated on the Winchman during the latter stages of deck/sit deployment to the detriment of the scan. WinchOps are reminded that they are primarily responsible for height control/obstacle avoidance, especially if the pilot is not visual with the obstruction.

8. **Major observations.** The following major observation was made:

a. **Manning.** The GFS are already undermanned, which could affect the SAR efficiency, especially a large disaster that requires a multiple aircraft response. It also prevents the GFS from having a dedicated training team, thus student progress could be restricted which leads to a vicious circle in the under manning as replacements are slow to filter through. With the introduction of a single aircraft type, the GFS should consider role specialisation (ie dedicated SAR crews and dedicated SH crews) with appropriate training teams to cover both new pilot training and continuation training/development of the more experienced crews.

The Manning issues also affect fatigue levels. The GFS have strict rules regarding Flight Time Limitations and in particular rest periods, however these rest periods should be considered a minimum, not a target. Fatigue is cumulative and difficult to measure. The RAF SAR Force recently conducted in depth study into fatigue levels (through QinetiQ) and instigated more stringent roster limitations as a result. It is the SAR StanEval recommendation that manning on the GFS is increased to a level that will reduce these issues.

9. **Minor observations.** The following minor observations were made.

a. **Support of operations.**

(1) **Operations Room and organisation.** The GFS have a very impressive Ops room. The large multi-function display was especially useful to supervisors as it provided excellent situational awareness as to the location of its assets and current tasking. StanEval were pleased to see that junior aircrew are used to assist in manning the Op Desks, as this helps to build up airmanship and an awareness of the unit's busy nature. However, they should not be considered part of the Ops manning, as they cannot always be relied upon to be available (multi asset tasking etc) and like the aircrew, the Ops staff are considered to be undermanned, especially for 24 Hour Ops and full time supervision. The following observation was made regarding Ops room documentation:

(a) **IAM SAR Manual.** It was noted that the Ops room copy of the IAM SAR manual was OOD. It was also noted that the Vol 3 is only kept in the Ops room; this should ideally be kept on the aircraft for reference.

(b) **Master Maps.** Whilst the GFS keep an up to date master map in the Ops room and briefing room, any new obstructions etc are not transferred

onto aircraft or crewman's maps (or there is no procedure in place to ensure they are transferred).

Overall, support of operations was assessed as GOOD

b. **Operating Procedures.** The following observations were made regarding operating procedures:

(1) **Hi-Lines.** There seemed to be a perception amongst all the crews StanEval flew with, that Hi-Line transfers should only be carried out on a parallel deck configuration. Hi-Lines can be used on any deck configuration and whilst it is useful to attempt different profiles to make the training more difficult, it should not be assumed that they can only be carried out on parallels.

(2) **Nitesun.** Several crews were observed to keep the nitesun on during deck winching. Firstly the orders state: "DO NOT expose others within 250' of the beam", so keeping it on whilst winching at 50' over the deck is clearly in violation of this order. Secondly, the brightness of the light often reflects back off the recirculating spray and reduces visibility, especially peripheral vision. On the occasions we asked crews to turn the nitesun off, almost certainly because they could now see more of the horizon etc, their performance improved.

(3) **NVG's.** Crews, especially those on SAR standby, did not routinely take NVGs with them on training sorties or even SAROps and Casevacs, during the late afternoon period. Therefore if they received extra tasking that took them into the night period, they would have to return to base first to collect NVGs. Consideration should be given to carrying NVGs on all sorties where crews are holding SAR standby.

(4) **Radio Volumes.** It was observed that on all but one sortie, the crews kept all radio volumes turned up, even whilst winching. On several occasions important patter was missed and pilots had to ask for commands to be repeated. It is recommended that at some point prior to winching (1st Hover checks?) all radios are handed over to the PNF to monitor, and everyone else turn theirs down. The post role checks could include turning the volumes up again to ensure everyone is monitoring the appropriate radio.

c. **Training Documentation and Briefs.**

(1) **Flying Guide.** Work is progressing on the flying guide. This will need to be revised upon introduction of the new aircraft type.

(2) **Instructional Presentation Material.** Work is still in progress to produce a single set of standardised briefs. However those seen were of a high standard.

d. **Aircraft and unit role equipment.** The Unit has a large stock of role equipment and HUSLE; this all appeared to be in excellent order and was meticulously maintained by the SES. Of particular note was a barcode system for logging items on and off the ac. The following observation was made:

(1) **Dispatchers Harness Anchor points [EC155/L2].** The dispatcher's harnesses were seen to be regularly attached to the seat legs on both aircraft types where they become wet and entangled around the crewman's feet. Whilst changing to cabin roof points is impractical in the current aircraft, the GFS should ensure the new aircraft has suitable roof attachment points.

e. **Standardisation.** The following points regarding standardisation were noted:

(1) **Rearcrew/Survivor Security.** Following winch recovery to the aircraft, the Winchman and survivor were seen, on a number of occasions, to be insecure in the cabin next to an open door with the aircraft transitioning away. Consideration should be given to the Winchman reattaching to the safety harness before detaching from the winch hook. This also applies to the survivor security, ie buckled into a seat or the stretcher safely positioned and ideally the door closed before the aircraft transitions.

(2) **Aircraft Safety Calls.** Sorties were observed where it was obvious that the rearcrew did not know what condition the aircraft was in during winching (SSE, committed etc). This was confirmed during debrief. It is essential that all Flight Safety critical calls are acknowledged by all crew members, especially during winching, as this will dictate the WinchOp's actions re cable cut etc during an emergency.

(3) **Winchman "Carry" Height.** The majority of Winchmen appeared to carry themselves too high for deck transfers; this included the height selected for persons transferred via hi-line. This can and did lead to problems over the deck. Winchmen are advised to select a height that just clears obstructions and allows for a short, final winch to the deck. This should reduce the time the ac is in the overhead.

(4) **Wets safety observer.** On one occasion a wets sortie took place in the open sea with no observer for the survivor. Whilst it is appreciated it was close to the shore and to the GFS facilities where other assets are on standby, we still consider that an observer (either safety boat or shore based) would add additional safety should the aircraft have to depart for any reason.

(5) **Wet winching – simultaneous casting of two strops.** During two wet winching trg exercises both Winchman were observed on each lift to cast both primary and secondary strops simultaneously over the survivors head. Although this is a valid technique it only tends to work well on a 'clean' survivor; when he is wearing bulky clothing, a life-preserver or similar, the two strops often get snagged which then prolongs time in the water. Winchmen are encouraged to practice casting the 2 strops individually; the primary strop over the head and the secondary over the feet. They should be given an understanding of when either method is appropriate.

(6) **Rearcrew awareness of aircraft performance.** Rearcrew appeared unaware of the aircrafts expected performance following engine failure etc. On a number of occasions the aircraft was placed in a vulnerable position had an engine lost performance. Rearcrew are therefore encouraged to fly on GH or simulator sorties to increase their awareness of ac performance. All crews should practice a greater number of flyaways in order to build up their familiarity of ac performance in a variety of situations.

(7) **Debriefs.** There seemed to be no standardised debrief format. StanEval recommend starting debriefs with any Flight Safety Issues, then cover the brief (ensure everyone understood the brief, did you achieve the aims etc) then debrief individual elements and finally discuss captaincy and CRM issues.

Overall, standardisation was assessed as SATISFACTORY.

f. **Standard of Instruction.** On this visit we were not asked to fly with any of the instructors, at least not in an instructional role. Instead we mostly flew with the junior members of the unit to see if we felt they were being trained adequately. As we had no major concerns or major observations about any of these crew members, it was considered that the training is mostly sufficient. However we do have the following observations:

(1) **Training Teams.** This has already been commented on, but it was felt significantly important enough to mention again. This is one of the few units we have come across that doesn't have a dedicated training team of some description. Current manning levels mean the training team have to be included on the roster, this is far from ideal and will come at a cost to the advancement of junior crew members. If manning levels improve, the GFS should ideally have a dedicated team of trainers capably of catering for all abilities (from basic instruction for ab-initios to continuation training for the unit boss).

(2) **Scan.** The quality of scan by some winch operators was deemed to be poor, especially on deck winching. They often over fixated on the Winchman during the final stages of deployment/recovery. Dedicated trainers would allow more winch operators to be flown with more regularly to highlight any developing trends like this.

(3) **Training Support.** StanEval were impressed with some of the imaginative training sorties that were provided for us to witness. The fact they went to the expense of hiring a fishing boat to ensure crews had something other than the standard police launch to winch on was very good. The StanEval team would also like to thank the GFS for the lengths they went to help set up a realistic and worthwhile OpEval.

Overall, the standard of instruction at GFS was assessed as GOOD.

g. **Supervision.**

(1) **Flying supervision.** The multi-role nature of the GFS and the large number of callouts make supervision an essential and difficult task. The use of a DOM and the small number of efficient well trained Ops Room staff ensure that all sorties are appropriately crewed, briefed and supervised. The DOM listens into most briefs (and is out briefed on those they cannot observe) and asks pertinent questions where appropriate.

(2) **Administrative supervision.**

(a) **Documentation.** The Integrated Application System (IAS), used for authorisation, also tracks currencies and training completed. E-mails are sent to individuals and the training team automatically if an element is soon to expire. The system appears to work well and the StanEval team found no occurrences of people operating OOD. The administrative supervision is therefore assessed as GOOD.

Overall supervision was assessed as GOOD.

h. **Medical equipment, training and support.** An enthusiastic attitude toward the provision of emergency care was encouraging; on the whole, standards of IEC, training and equipment scales are progressing well. Major positives include clinical mentorship and an increase in the breadth, depth and frequency of IEC training

courses and clinical placements. A number of ACMOs have completed the ORMS IIEC course with several programmed to attend in the coming months. Equipment scales held on the SAR (and CasEvac) ac have been bolstered with the inclusion of pelvic and vacuum splints. All equipment was found to be in good working order and very well organised. Medical stores are well stocked, neat and tidy and managed very well. The IEC trg room was appropriately equipped with training aids that were in excellent order.

Supervision of medical trg is very good; the trg pathway is well structured and follows a logical progression. IEC MTC is recorded on the IAS. Continuation training is carried out by medical Role Training Supervisors (RTS). Of particular note, all ACMOs are mentored by an AMO / AMNO (Drs and Nurses) and a record of all trg is maintained and updated by the RTS. ACMO logbooks contain a section for recording the use of IEC skills and also have space for reflective practice; entries are monitored and signed-off by the clinical mentor. In order to further enhance clinical skills, A&E and ambulance attachments, supervised by AMO / AMNOs, are ongoing.

However, there is still room for improvement of the standard of practical application of IEC skills. Crews should maximise on medical scenario training opportunities to practice and assimilate the assessment and treatment skills they have learnt. Overall, the ACMOs are building a comprehensive knowledge base that has the potential to outgrow the clinical practice guidelines they operate within; this could prove to be frustrating due to compromises that have to be made in patient care. The following observations were made:

(1) **EATP** – Ideally, the EATP qualification should be completed prior to commencing level 3 Winchman shifts; this was not always the case.

(2) **Pain Relief** – During a number of trauma related IEC scenarios no pain relief was given, despite casualties suffering significant pain. The benefit of administering early pain relief to patients with moderate to severe pain is paramount. Entonox is the only pain relieving drug that is available to the crews and it is only routinely carried on 'long-range' SAR Ops. This potentially stems from a special precaution in the Entonox guideline that states that it should not be used '*if transport time is less than 15 mins*'. Consideration should be given to amending this guideline and encouraging crews in the use of Entonox; it is recommended that it should be permanently carried on the SAR ac.

(3) **Equipment scales** – As crews deal with a great number of incidents involving collapsed, exhausted hikers and a blood glucose monitor is carried in the MRB, it would be appropriate to carry Glucose 40% oral gel for the treatment of hypoglycaemia. This is a simple yet effective drug. Also, while conducting IEC scenario training, it was observed that dressings for large open wounds were inadequate. The addition of a field dressing(s) to the equipment scale is recommended.

(4) **New equipment use** – Despite the fact that vacuum splints and a mattress are carried on the ac, they were seldom used during a large number of IEC trg exercises where they would have been wholly appropriate. On a couple of occasions individuals had difficulty using certain items of med equipment (eg blood glucometer). ACMOs should ensure that they are fully conversant with all IEC equipment; they should not be reluctant to use new and improved kit.

(5) **Flying helmet removal** - A number of ACMOs were seen to carry out patient assessment while wearing their flying helmet and CEPs. A primary survey

cannot be properly conducted without the ability to clearly hear patient sounds such as a noisy, partially obstructed airway or a casualty's response to questioning. If it is safe to do so a Winchman must remove his helmet prior to patient assessment. However, it is noted that due to the configuration of the Winchman's radio, which can only be used through the helmet, this would leave him without comms. See para 10 d.

(6) **Medical training course certificates** – Not all course certificates were held on record. It is recommended that all certificates should be held in the IEC section of the individual's trg folder.

Overall, the medical support was assessed as SATISFACTORY.

i. **Engineering**. It is difficult for aircrew to assess and therefore comment on engineering support, especially in a country where we are not familiar with the regulations and practices. However, the feeling from the team was one of a highly motivated and well trained unit. The engineering response to arrival and departures and minor un-serviceability's on start-up was prompt and if the fault could not be rectified on the line, the aircraft appeared to be towed straight into the hanger for work to commence. This is even more impressive when you consider the engineers are currently carrying out a 15 year service on one of the L2's (virtually a full strip down) at the same time. The serviceability rate was good and the engineers provided a flexible and cheerful service with rapid responses for operational requests for role changes for wet-fits, SAROps etc. The Safety Equipment team were equally as helpful and whilst not available 24 hours a day, a suitable system is in place for replacement helmets etc during OOH SAROps.

Overall, engineering was assessed as EXCELLENT.

10. **Flight safety (FS).** There was a FS wall in the briefing room and some minor other displays around the building. However, one did not get the overwhelming impression that FS received the level of importance it maybe should. For example, EVERYONE on the GFS has an important role to play in flight safety, so why are there no flight safety posters in the admin area, toilets and especially the canteen which virtually everyone seems to use at some time during the day? Several points regarding FS were noted:

a. **Use of NVGs in Hong Kong Area.** Whilst it is appreciated that the bright lights of Hong Kong and Kowloon may "close down" the NVG picture, there was one occasion that ATC warned of an aircraft in our vicinity that I could clearly see on NVGs, however the flying crew could not see it until they also selected their NVGs. Consideration should be given to one crew member looking out on NVGs (PNF/rearcrew member?) if warned about traffic in the vicinity at night.

b. **Back Protectors.** Although commented on previously, it was observed that whilst back protectors are being worn by most, there are still some individuals who chose not to wear them. Back Protectors should also be offered to other personnel likely to be winched (medical staff, survivors etc). It is recommended that **all** rearcrew are re-briefed on the importance of back protection. Also, they should be carried on all sorties where there is the potential to be called on a SAROp or where winching may be required.

c. **Committed Calls.** StanEval is a great believer in getting the job done as quickly and safely as possible for all concerned. If this means winching committed to enable improved references and a better service for the Winchman, that is acceptable. However, unless Operationally Essential (life at risk), that commit should at least be to

an area that would be survivable by all crew members. This is even more critical on training flights. StanEval witnessed several occurrences during training flights and non life threatening SAROps of pilots calling committed, but to a totally unsuitable area that was most likely un-survivable. On some of these occasions, when questioned, it was obvious that the rearcrew also felt uncomfortable with the commit. They are therefore encouraged to voice their concerns if they feel the commit is not viable.

d. **Winchman Communications.** The present system is unsatisfactory, as it creates a resistance for the Winchman to remove his helmet to talk to a casualty and therefore properly asses them. It is appreciated that it may not be cost effective to introduce a system onto the present aircraft, but the GFS are strongly advised to ensure that a Polycon type system is part of the new aircraft bid. A small handheld VHF FM radio would be an excellent interim fix (the RAF SAR Force currently use the Icom Inc IC – M71, which has proved to be a faultless supplementary radio).

Overall, FS was assessed as SATISFACTORY.

Summary

11. **Acknowledgements.** StanEval would like to thank the Controller and all the staff at the GFS for inviting an outside unit in to give an honest, unbiased opinion of their work. We were impressed by the enthusiasm of all the crews and their willingness to take on board debrief points. Despite enduring a simultaneous, in-depth and protracted government audit, all of the GFS crews welcomed us; we would like our personal gratitude made clear to all members for the wonderful hospitality shown to us. It made the visit a pleasure and not a chore.

12. **Conclusions**. The GFS is lucky to have purpose built accommodation, comparatively modern aircraft (with brand new aircraft expected in 2017) and a dedicated team that are both professional and enthusiastic. It was obvious the unit interacts well as debrief points from one sortie were acted on in subsequent sorties by completely different crews.

We were asked on this visit to concentrate our efforts on the newer crews, mainly as an aid to assessing the quality of training. On the whole StanEval felt that these crews had the necessary skills and procedures in place to operate safely which demonstrates that the training system must be satisfactory. They would still benefit from more scenario based training, (something that could be achieved with a dedicated training team) and stretching themselves on their training sorties. The multi task function of the GFS makes it difficult to master any particular skill and whilst there may seem to be a multitude of checks take place before each and every evolution, this ensures that the GFS operate in a safe manner. Overall StanEval felt the training system was working well and that the GFS is a credit to the Hong Kong government and people.

<signed electronically>

G B Lings
Flt Lt
OC SAR STANEVAL

Annex:

A. Consolidated List of Recommendations

Appendix IX

750/225 /3

750 Naval Air Squadron
Royal Naval Air Station Culdrose
HELSTON
Cornwall
TR12 7RH

FLEET AIR ARM

Telephone: 01326 55 7267
Military Net: 93 781 7267
Fax: 01326 55 7373
E-mail: 750NAS-splot@mod.uk

RECEIVED
21 JUL 2011
GOVERNMENT FLYING SERVICE

The Controller
Government Flying Service
18 South Perimeter Road
Hong Kong International Airport
Lantau
Hong Kong

22 June 2011

HONG KONG GOVERNMENT FLYING SERVICE - FIXED WING VISIT REPORT

1. Enclosed is the report on the recent visit to the Hong Kong Government Flying Service (GFS) by Lieutenant Commander Rob Smith and myself. In accordance with your request, the visit offered the opportunity for a thorough and in depth analysis of Fixed Wing operations. I am sure that you will find the observations constructive and accept that the few comments we have made do not detract from the overall assessment of the very high standards exhibited by the GFS.

2. We were extremely impressed with the operation of GFS and witnessed a high level of professionalism exhibited by all departments. Your staff were open and receptive to suggestions and their efforts, hospitality and generosity made for a very informative and enjoyable visit.

3. I hope that the liaison we have established will be on going and your staff are more than welcome to visit 750 Squadron in the future once we are fully converted onto our new aircraft. If you have any further questions, then please feel free to contact either Rob or myself.

S P KIRKHAM
Lt Cdr
Senior Pilot
750 NAS

Enclosures:
A. Formal Fixed Wing Liaison Visit Report to Hong Kong GFS, dated 18 June 2011.

750/225/3

750 Naval Air Squadron
Royal Naval Air Station Culdrose
HELSTON
Cornwall
TR12 7RH

HMS SEAHAWK

Telephone: 01326 557267
Military Net: 93 781 7267
Fax: 01326 55 7373
E-mail: 750NAS-splot@mod.uk

See Distribution

18 June 2011

FORMAL FIXED WING LIAISON VISIT REPORT TO THE HONG KONG GOVERNMENT FLYING SERVICE, 08 - 18 MAY 11

INTRODUCTION

1. Lt Cdr's Kirkham and Smith were tasked to visit the Hong Kong Government Flying Service (GFS) as part of an Annual Standards visit to complete an audit led by RAF SAR STANAVAL earlier in the year. The visit was conducted between the 08 and 18 May 2011 and was aimed at viewing Fixed Wing operations.

AIMS

2. The aims of the visit were:

a. Observe and comment on the GFS Fixed Wing Standard Operating Procedures and the supporting publications.
b. To comment on training standards and supervision.
c. To comment on GFS flight safety organisation.
d. To comment on GFS engineering support.

CONDUCT

3. The detailed and varied flying and ground programme at Annex A enabled many aspects of the GFS BAe 4100 operations to be observed and assessed from a Pilot and Crewman perspective. Ground School instruction, formal presentations, flight planning, briefing and debriefing provided additional opportunities to review the daily routine of GFS.

4. Nine flights were programmed, of which seven were achieved, covering six different operating profiles, totalling just over 11 hours day flying. The night flying sortie was unfortunately cancelled due to weather. This provided a varied snap-shot of fixed wing operations within GFS.

MAJOR POINTS

5. The Fixed Wing element of GFS was well supervised and managed, ensuring a measured and safe approach to aviation. The unit was well prepared for the visit and the professionalism and motivation amongst the staff was impressive. Detailed observations are at Annex B, however the following points were considered significant.

a. It was observed that there was an uneven distribution of the workload in the aircraft. The crewman were keen and enthusiastic without exception. It was evident that they were under utilised, but capable and competent to be trusted with some of the tasks alleviating the unnecessary high workload on the pilots. Their involvement in routine airmanship cycles will not only increase CRM and provide an extra layer of safety but it will also develop the crewman. This will provide a building block for their training and could promote commonality with rotary operations, improving preparation for their more involved role within the rotary world. Further suggestions to develop the individual include entrusting the planning of search sorties that required SAR profiles, FLIR and/or Radar to the crewman; and on occasions fly a senior crewman with a junior crewman to aid subordinate development.

b. As previously experienced rotary SAR crew the value of having fixed wing top cover when operating in a helicopter long range, off-shore, has been very evident to us. Not only is there the assured comfort of support if all goes wrong, but an asset is available that can locate, brief and prepare a vessel for the helicopter transfer, saving valuable time on task. This asset has been withdrawn in the UK and as a result, has limited decisions to operate at the edge of range without this support. It should be emphasised how important this valuable asset is particularly long range, at night and most importantly, in the case of GFS, without support from neighbouring countries. It is therefore recommended that maintenance of this asset is strongly guarded and advise that consideration be made to enhancing cover to 24hours.

6. Flight reports are at Annex C and individual reports, where appropriate, are enclosed.

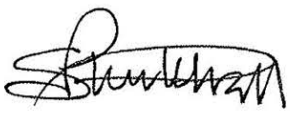
CONCLUSIONS

7. Without exception we found the members of the Fixed Wing Element of GFS to be well motivated, competent and thoroughly professional. The visit focused on the Operational effectiveness of the unit, which is considered to be HIGH.

8. Although there were a number of pick up points during our visit, which captured a snap shot of operations, the proportion of operational critical observations is very low, reflecting on the HIGH level of capability.

9. The on-going relationship between 750 NAS and GFS provides a great channel for exchange of ideas and methods. The fundamentals of operating fixed wing in a maritime environment cover many common procedures. The value of sustaining this liaison will continue to be of immense value and help to further enhance the capability of both units, particularly as we both undergo a change of operating platform. It is therefore recommended that the next standardisation check be considered once operations on the new fixed wing aircraft are fully integrated within GFS. A warm invitation is extended for your Officers to visit in the interim, once we are operational on the Royal Navy King Air Avenger.

10. In summary, this has been a thoroughly informative visit which has seen the Royal Navy and the Hong Kong Government Flying Service benefit from a healthy exchange of information, ideas and procedures. The Fixed Wing element of GFS is an effective unit that should pride itself on the high standards it achieves. All personnel have been very receptive to suggestions and we hope that they will help to further raise their already high standards.



S P Kirkham
Lt Cdr RN
Senior Pilot
750 NAS

R E Smith
Lt Cdr RN
Senior Observer
750 NAS

Annexes:

A. Flying programme
B. Detailed observations
C. Flight reports

Enclosures:

Individual Reports

Distribution:

External:

The Controller, Hong Kong Government Flying Service

Internal:

RNAS Culdrose Cdr (Air & Training)
File

ANNEX A TO
750/225/3 DATED
18 JUNE 2011

Audit Visit, May 2011 – FW 1.3 (last updated 20 April 2011)

SUN 8 May	*MON 9 May* *D: 0810 – 1700*	*TUE 10 May* *D: 0810 - 1700*	*WED 11 May* *D: 0810 - 1700*	*THU 12 May* *D: 0810 - 1700*	*FRI 13 May* *B: 1310 - 2200*	*SAT 14 May* *OFF*
Arrive Hong Kong	Arrive GFS Admin Safety Briefing **Ground Briefing:** J41 Familiarization PM Heli tour/ Local area Famil	**Flight 1** Windshear Detection **Pilots/ Vowell-To** **J. Chan/** PM **Flight 2** FLIR / Radar Homing **Pilots/ Kwan-Leung** **B. Tang**	**Flight 3** Aerial Survey **Pilots/ D.Ng-To** **R. Chang + Lands Photographer** PM **Flight 4** Route Flying: HK – ZGSD - HK **Pilots/ M.Ng-Kwan** **S. Lam**	**Flight 5** Crewman's Droppex Training **Pilots/ Kwong-Vowell** **J. Ng** PM **Flight 6** Off shore SAREX **Pilots/ D.Ng-Tang** **R. Chan**	PM **PPt presentation:** Aerial Surveillance/ Police Ops: **Kwong**	
	Welcoming drink at SOM (TBC)				**Flight 7** Aerial Surveillance/ Police/ C&E Ops: **Pilots/ Kwong-M.Ng** **AL. Tsang**	

SUN 15 May *OFF*	*MON 16 May* *D: 0810 - 1700*	*TUE 17 May* *D+: 1000 - 1850*	*WED 18 May*			
	Flight 8 SAREX / Top cover (with helicopter): **Pilots/** **Tang-D.Ng** **O. Wong** PM **Flight 9** SAREX / Top cover (with helicopter): **Pilots/** **Leung-To** **B. Chong**	***Wash up*** PM				
		Social function (TBC)	Depart Hong Kong			

ANNEX B TO
750/225/3 DATED
18 JUNE 2011

DETAILED OBSERVATIONS

1. SUPERVISION. Sortie briefs and the mass morning and afternoon briefings were observed and the following points were noted:

a. As part of the supervision of flights, an Operational Risk Management (ORM) matrix is used. The crewman assesses the risks, which are discussed with the crew to obtain a score. The score dictates the level of supervision required together with details of the risk. Although a good system crews need to be aware of it's limitations. There is danger of risky shift, where the crew agree a lower score to fit manpower levels or to avoid involving a busy outside supervisor, such as the Duty Operations Manager (DOM). It is suggested that consideration is made to having a duty authoriser in attendance for all flights or, when a senior officer is not available, cross authorisation between crews is conducted. This will add an extra layer of supervision and provide a means of developing the younger aircraft commanders.

2. OPERATIONS. The audit team were impressed with many of the aspects of the operations room.

a. Information required for pre-flight briefing was readily available alongside operation manuals. It was particularly pleasing to see that briefs were conducted from a list and done just before walking for the sortie, keeping the crews in their mission bubble. Excellent facilities for briefing were readily available for all crews with all essential information up to date and easily accessible. The only recommendation for pre-flight briefing is that emergencies should be discussed last (as a focal point just before walking to the aircraft) and in greater detail, particularly within a crew that has not flown together for a while. It is suggested that the implementation of an emergency of the day, allowing the crew to discuss their actions in a hypothetical situation as the last part of the brief.

b. De-briefing styles varied between individuals and although there was a debriefing card, few crews utilised it. It is recommended that a formal in-brief is adopted in the operations room and an informal area to de-brief the sortie further when required should be identified.

c. The Aircrew and Operations Staff notice Board which employs a red/green card system to kept all crews and specialisations up do date with information pertinent to them was impressive. This was well controlled and operated and hence a very successful tool.

3. TRAINING. A robust, well-managed and audited training system is in place, however it is not without it's limitations.

a. Chek Lap Kok is an extremely busy commercial airport, which offers limited support for fixed wing mandatory continuous training (MCT) and crews often incur huge delays for departure and recovery. The surrounding airfields are equally as busy making dedicated MCT difficult to organise. However, although many aspects of training benefit from a dedicated sortie, certain emergencies could be practiced on return or departure from every sortie. There was no evidence of this, but many opportunities arose where crews were holding for recovery or returning from a long transit. Crews should be encouraged to utilise these opportunities to practice simple emergencies, develop CRM within the whole crew and complete MCT requirements.

4. PUBLICATIONS. A well-organised and sturdy system for ensuring all publications are at the correct amendment state functions efficiently.

a. It was refreshing to see that GFS continues to use hard copies of all publications. This has many advantages over electronic copies, provides a quick method of reference and encourages aircrew to delve deeper into their subject matter.

b. It was noted that all previous recommendations have been incorporated; however as a further suggestion, the Operations Manual should include SAR searches and a standard profile for homings. This will eradicate the use of uncontrolled cribs that were in use for these profiles.

5. FLIGHT SAFETY. The Flight Safety Organisation was explained in detail. A concrete Safety Management System is extremely well run by a highly qualified team and is audited both internally and externally on a regular basis.

a. There is an impressive and comprehensive web site, which is easily accessible to all the Service. This openly illustrates all incidents the Service has reported on and is a sufficient medium for the dissemination of information. Much effort has been made to promote a Just Culture and there is evidence that honest and open reporting is developing.

b. Areas for improvement include the promotion of flight safety awareness amongst all staff at GFS. As a suggestion, the profile of flight safety can be raised by an increase of posters around the unit and all departments having a flight safety representative, no matter how indirect their involvement with flight line operations.

c. A photo of the flight safety team would also identify the hierarchy structure of the team and identify the key members to newcomers and those on the unit not directly involved in aviation, promoting the fact that Flight Safety is everyone's business.

d. Particular care needs to be taken to ensure the position of Flight Safety Officer (FSO) remains with an experienced aviator who is comfortable to push comments and complaints up the chain. For this reason, it is current Naval practice to employ the Senior Pilot as FSO. Your current personalities are ideal for the task but, when the time comes, careful replacement needs to be considered.

e. The final flight safety observation is that while the rotary crews religiously wear helmets with visors down when walking on dispersal, the fixed wing aviators wear no head protection, even when aircraft are engines/rotors running, departing or approaching the dispersal. It is recommended that all personnel on the dispersal wear protection.

6. ENGINEERING. Despite limited Jetstream supplies, a good serviceability rate is achieved by a motivated and dedicated team of dual-qualified engineers that remained flexible and reactive.

a. There seemed to be a strong relationship between the Aircrew and Engineers, enhanced by co-located offices throughout the building, however as a suggestion the interaction between these trades could be further improved by implementation of a line office where the Aircraft Commander signs the tech log. This promotes pre and post flight discussions of minor problems or developing problems and further dissolves barriers between flight crews and engineers. The current practice of signing the tech log in the aircraft does not facilitate this.

FLEET AIR ARM

17/05/11

GFS - FIXED WING VISIT DEBRIEF

1. **Overview**

A successful visit which highlighted very high standards and the professional manner in which GFS conducts it's routine business. Auditors witnessed a variety of sorties and attended ground lectures and formal presentations.

2. **Major Points**

- Crew not utilising Aircrewmen fully
- Unnecessary high workload on pilots
- Aircrewmen not fully integrated in the CRM
- Recommend developing role / position of Aircrewmen

3. **Supervision**

- ORM – Good system with limitations
- Duty Authorisers / external and cross supervision

4. **Operations**

- Good Ops Room organisation
- Briefing – Emergencies Brief
- Debriefing – No formal structure or suitable area
- Value of FW Top Cover
- Recommend 24 hr SAR top cover

5. **Training**

- Robust, well managed and audited
- Utilising training opportunities on every sortie
- CLK – Limitations
- Limited Aircrewmen development
- Dilution of Aircrewmmen experience due to mixing FW/RW

6. **Publications**

- Hard copies well controlled and correctly amended
- All major previous pick up points incorporated

- Ops manual to include SAR searches and a standard Radar Homing Profile

7. **Flight Safety**
   - Extremely well run and highly qualified team
   - Impressive SMS with regular internal / external auditing
   - Extensive website
   - Position / rank of FSO
   - Headgear / sterile area

8. **Engineering**
   - JS spares
   - Flexible manning
   - Aircrew and Engineers offices co-located
   - More interaction between Aircrew and Engineers
   - Position of Tech log signing

9. **Summary**

A thoroughly informative visit which has seen both GFS and RN benefit from exchange of ideas and procedures. Overall GFS assessed as performing to very high standards.
A formal written report will be forwarded in due course.

R E Smith & S P Kirkham
Lt Cdr's RN
750 NAS

CONFIDENTIAL

CONCISE ANNUAL REPORT ON THE GOVERNMENT FLYING SERVICE (GFS) 2014

中國
香港民航處

CIVIL AVIATION DEPARTMENT
HONG KONG, CHINA

CONFIDENTIAL

D.C.A. 102 (12/2012)

1. INTRODUCTION

1.1 A Memorandum of Understanding (MOU) (Annex A) between the then Secretary for Economic Services and the Secretary for Security (S for S) in 1995 requires that Government Flying Service (GFS) operates its aircraft "as if flying for the purposes of public transport" and to comply with the requirements of the Air Operator's Certificates Requirement Document (CAD 360). The Civil Aviation Department (CAD) therefore carries out surveillance on GFS activities to assure the latter's operations comply with CAD 360.

1.2 GFS undertakes operational tasks to support law enforcement agencies and emergency services of Hong Kong and carry passengers as the S for S may authorise. The operations of the GFS are continuously monitored by inspecting staff of CAD through regular contacts, meetings and formal inspections.

1.3 During the period, the CAD inspecting officers Captains P Kern, J Lee and A Chong from the Flight Standards Office and Mr. E Leung from the Airworthiness Office conducted the following inspections:

- Three operations and training record inspections
- Eight flight inspections
- Three engineering audits

1.4 The inspecting officers wish to place on record their appreciation of the co-operation shown during the various regulatory oversight activities by all levels of GFS management and staff. It is confirmed that GFS continues to operate to the same standards as for a holder of an Air Operator's Certificate (AOC) where applicable.

1.5 Fleet Composition

1.5.1 The fleet comprises four aeroplanes and seven helicopters as follows:

- Aeroplanes:
  - 2 x British Aerospace Jetstream 4100 (J41)
  - 1 x Moravan ZLIN 242L (a two-seater single engine piston aeroplane for crew training purposes)
  - 1 x Twin Star DA42NG-V1
- Helicopters:
  - 3 x Eurocopter AS332L2 Super Puma
  - 4 x Eurocopter EC155B1

2. FLIGHT OPERATIONS ARRANGEMENTS

2.1 GFS staff comprises full-time civil servants with some non-civil service contract (NCSC) staff, and an Auxiliary unit. For the civil servant establishment as of 31 October 2014, there were 221 staff members against the established post of 229, representing a shortfall of 3.5% on the total staff. Organisation charts of GFS are at Annex B.

2.2 For the pilot strength, there were a total of 37 pilots under civil service terms, including 34 operational pilots and three cadet pilots. This was an improvement compared with the total strength of 35 operational pilots in the last report period. Additionally, three experienced pilots were employed on NCSC terms to relieve the shortfall of operational pilots. GFS has an establishment of 43 pilots, including two cadet pilots giving an establishment of 41 operational pilots against the strength of 37 operational pilots representing a shortfall of 9.8%.

2.3 The Chief Pilot (Operations), Chief Pilot (Training and Standards) and other management pilots, as in previous report, were noted to be rostered for active operational duties in addition to their administrative duties. Such arrangement does not allow these post holders adequate time to undertake routine management duties.

2.4 Flight Planning, performance and loading for both aeroplanes and helicopter operations were completed in accordance with the procedures stipulated in the Operations Manuals, which have been accepted by CAD. The Flight Safety and Quality System remains to be satisfactory and properly managed by qualified personnel. During the report period, GFS filed five engineering related Mandatory Occurrence Reports (MOR) and one operational related MOR. Three of the engineering related MOR were in connection with AS332L2 while the other two were reported on Jetstream 4100 (J41). All MOR filed (Engineering and Operational) were not significant and varied in nature.

2.5 The tender for the helicopter replacement has been released on 24 October 2014. It is forecasted that the contract will be awarded at September 2015. The new helicopters will be delivered in phases starting from the 4th quarter of 2017. The full commissioning of the new helicopter fleet will be on the 3rd to 4th quarter of 2018.

3. MAINTENANCE SUPPORT ARRANGEMENTS

3.1 The maintenance of the GFS fleet is still provided by GFS Engineering Section under its HKSAR-145 Approval. The overall manpower of the GFS Engineering Section remained unchanged. In the report period, the following changes were accepted by CAD:

- Mr Johnny Yee, succeeded Mr. Vincent Li as Chief Aircraft Engineer after Mr Li retired in January 2014.
- Captain Lawrence CP Wong took over from Captain Michael Ng as Safety Management System Manager in February 2014.

In the report period, Airworthiness conducted the following inspections:

- Eleven C of A renewal exercises and aircraft inspections;
- Three Engineering audits; and
- One HKAR-145 Variation audit.

No significant non-conformance was noted in these inspections.

3.2 GFS fleet is maintained to the required standard and CAD is satisfied with GFS maintenance support arrangement.

3.3 On 29 May 2014, CAD varied the HKAR-145 Approval of GFS to include Bombardier CL-600-2B16 (Challenger 605) in order to provide maintenance support for the operation of this aircraft. The certification process of the aircraft is still in progress at the time of the report. It is expected that the aircraft will be delivered to GFS in late 2015.

4. CONCLUSIONS

4.1 Improvement was noticed on the number of operational pilots when comparing with the figure last year. However, there was still a shortfall of 9.8 % of operational pilots.

4.2 The Chief Pilot (Operations), Chief Pilot (Training & Standards) and other management pilots were rostered for active operational duties in addition to their routine management duties.

4.3 The helicopter replacement programme is in progress.

4.4 The Challenger 605 is expected to be delivered to GFS in late 2015.

4.5 GFS operational standards are being maintained up to the AOC requirements.

4.6 GFS maintains an overall satisfactory standard of engineering and maintenance support.

5. RECOMMENDATIONS

		Reference
5.1	GFS should review its pilot manpower situation, particularly with a view to addressing the problem of pilot shortfall.	2.2
5.2	GFS should review its operations to balance the flying and management duties of its management staff, such that the effectiveness of its management function would not be undermined.	2.3

****

Memorandum of Understanding between the Secretary for Economic Services and the Secretary for Security regarding the overview of the Government Flying Service by the Director of Civil Aviation

1. The Attorney General has advised that the operations of the Government Flying Service (GFS) do not classify as flight for the purpose of public transport within the terms of Articles 6 and 92 of the Air Navigation (Overseas Territories) Order 1977 or any legislation which replaces it.

2. Following discussions between the Controller, Government Flying Service ("the Controller") and the Director of Civil Aviation (DCA), the Secretary for Security and the Secretary for Economic Services have reached an understanding on the following matters -

   (a) The Secretary for Security will require the Controller to ensure that GFS aircraft are operated in accordance with the provisions of the Air Navigation (Overseas Territories) Order [AN(OT)O] as if flying for the purposes of public transport; and to comply with the requirements of the Air Operator's Certificate (AOC) Requirements Document; and to agree acceptable means of compliance with these provisions and requirements with the DCA.

   (b) In cases where compliance cannot be effected to the satisfaction of the DCA the matter will be referred to the Secretary for Security. If after consideration of the case the Secretary for Security confirms in writing to the DCA that non-compliance with the public transport provisions of the AN(OT)O and the AOC Requirements Document is essential to the public interest then the matter shall rest.

(c) The Secretary for Economic Services will require the DCA to assess and report upon the competence of the GFS to secure a safe operation and in doing so the DCA will use the provisions of the AN(OT)O including those applicable to flights for the purposes of public transport and also the relevant requirements set out in the AOC Requirements Document.

(d) In order to make the assessment required by sub-paragraph (c) above officers of the Civil Aviation Department (CAD) will survey, inspect and monitor the GFS on a routine basis. In doing so they will take full note of the scale, scope and nature of tasks undertaken by the GFS and will adopt an approach consistent with the establishing and maintenance of adequate and appropriate standards. As with other operators, the granting of concessions, easements and Exemptions from the AN(OT)O will be subject to demonstration by the operator (GFS) to the satisfaction of DCA of equivalent levels of safety and airworthiness, or alternatively, that non-compliance is deemed essential to the public interest by the Secretary for Security.

(e) The Secretary for Economic Services shall be kept informed of any non-compliance cases as provided for in sub-paragraphs (b) and (d) above.

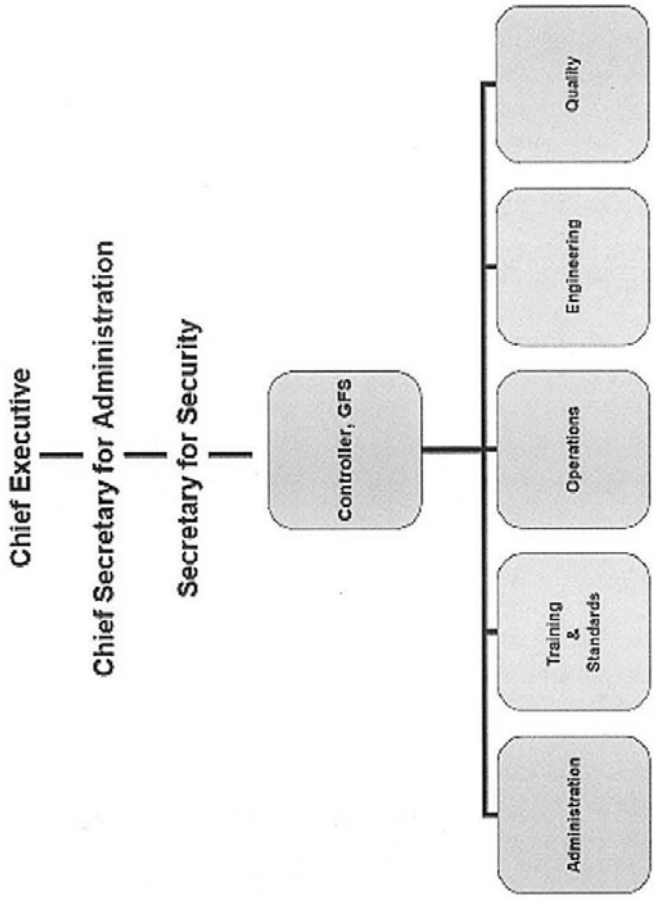
(f) Except as provided for in sub-paragraphs (b) and (d) above, the Secretary for Security will require the Controller to comply at all times with the requirements and directions of the DCA concerning flight operations and airworthiness standards.

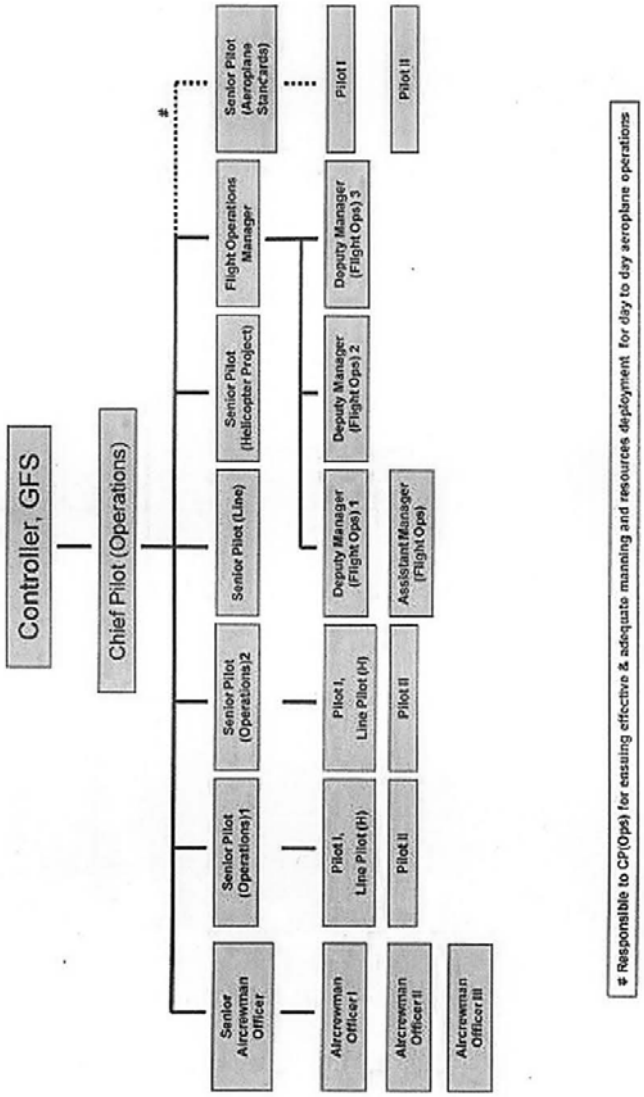
(g) The participation of CAD officers in the surveying, inspection and monitoring of GFS operations shall not diminish or relieve the Controller and the Secretary for Security of the responsibility for ensuring safe flight operations.

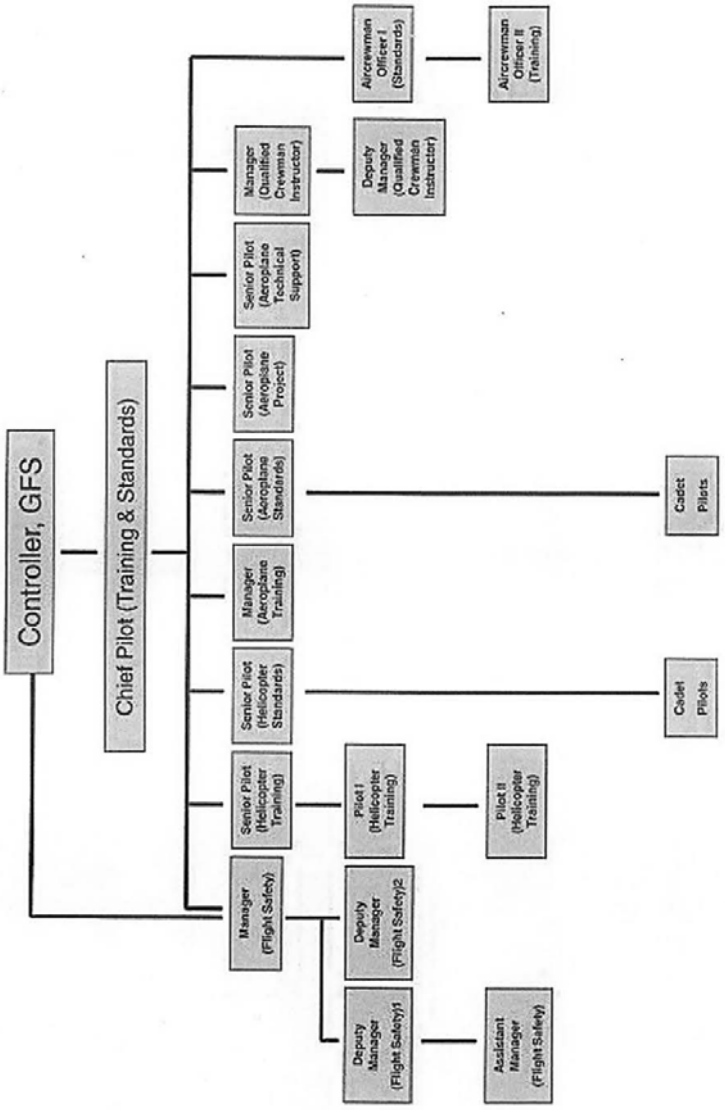
Mrs E M BOSHER
Acting Secretary for Economic Services

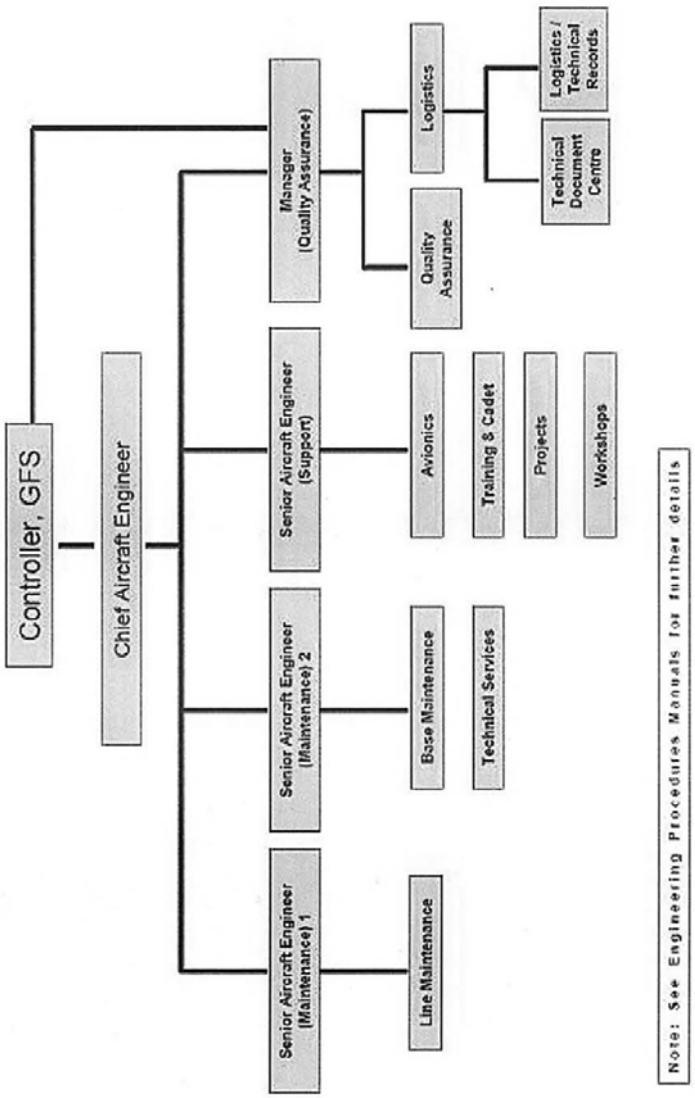
Date 12/7/95

K J WOODHOUSE
Acting Secretary for Security


Chief Executive
Chief Secretary for Administration
Secretary for Security
Controller, GFS
Quality
Engineering
Operations
Training & Standards
Administration


Controller, GFS
Chief Pilot (Operations)
Senior Aircrewman Officer
Senior Pilot (Operations)1
Senior Pilot (Operations)2
Senior Pilot (Line)
Senior Pilot (Helicopter Project)
Flight Operations Manager
Senior Pilot (Aeroplane Standards)
Aircrewman Officer I
Pilot I, Line Pilot (H)
Pilot I, Line Pilot (H)
Deputy Manager (Flight Ops) 1
Deputy Manager (Flight Ops) 2
Deputy Manager (Flight Ops) 3
Pilot I
Aircrewman Officer II
Pilot II
Pilot II
Assistant Manager (Flight Ops)
Aircrewman Officer III
Responsible to CP(Ops) for ensuring effective & adequate manning and resources deployment for day to day aeroplane operations


Controller, GFS
Chief Pilot (Training & Standards)
Aircrewman Officer I (Standards)
Aircrewman Officer II (Training)
Manager (Qualified Crewman Instructor)
Deputy Manager (Qualified Crewman Instructor)
Senior Pilot (Aeroplane Technical Support)
Senior Pilot (Aeroplane Project)
Senior Pilot (Aeroplane Standards)
Cadet Pilots
Manager (Aeroplane Training)
Senior Pilot (Helicopter Standards)
Cadet Pilots
Senior Pilot (Helicopter Training)
Pilot I (Helicopter Training)
Pilot II (Helicopter Training)
Manager (Flight Safety)
Deputy Manager (Flight Safety)2
Deputy Manager (Flight Safety)1
Assistant Manager (Flight Safety)


Controller, GFS
Chief Aircraft Engineer
Manager (Quality Assurance)
Logistics
Logistics / Technical Records
Technical Document Centre
Quality Assurance
Senior Aircraft Engineer (Support)
Avionics
Training & Cadet
Projects
Workshops
Senior Aircraft Engineer (Maintenance) 2
Base Maintenance
Technical Services
Senior Aircraft Engineer (Maintenance) 1
Line Maintenance
Note: See Engineering Procedures Manuals for further details

(76)

(89)

民航處
CIVIL AVIATION DEPARTMENT

香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

05 JAN 2015

香港大嶼山香港國際機場
東輝路1號民航處總部
Civil Aviation Department Headquarters
1 Tung Fai Road, Hong Kong International Airport,
Lantau, Hong Kong

電話 Tel: 2910 6146
圖文傳真 Fax: 2362 4250
檔案編號 Our ref: CAD FSA AWO/ORG/AD/GFS/A/2A
來函編號 Your ref: (74) in ENG/M/55(3)

30 December 2014

Controller
Government Flying Service
18 South Perimeter Road
Chek Lap Kok
Hong Kong

Audit Reference: GFS 3/14

Attn: Mr. Donny Chan – Manager Quality Assurance

Dear Sir,

HKAR-145 APPROVAL OF MAINTENANCE ORGANISATION
CLOSURE OF AUDIT FINDINGS - APPROVAL REFERENCE - DAI/176/893

Further to the audit reference GFS 3/14 carried out at your organisation on 8-10 October 2014.

We acknowledge receipt of HKCAD Audit and Corrective Action Reports (A/CAR), serial numbers 01 to 04.

Following a review of all the completed A/CAR Blocks ③, ④, and ⑤ upon these reports, we would advise that reports serial numbers 01 to 04 are now deemed to be closed. Copies of the completed A/CAR forms are returned with this letter for your records. As these A/CAR's address all the notified findings from the referenced visit, we additionally advise that audit reference GFS 3/14 is now deemed to be closed.

Note, the HKCAD Audit and Corrective Action Report serves the same purpose as the CAD Form Six, Part 4.

Yours faithfully,

(C K Leung)
Senior Airworthiness Officer
for Director-General of Civil Aviation
Encls

Appt	f.i.	Action	Initial	
CAE	✓			7/1
M(QA)	✓			6/1/15
SAE(M)1	✓			9/1/15
SAE(M)2	✓			9/1/15
SAE(S)	✓			9/1
AE(L)				
AE(QA)1	✓			12/1
AE(QA)2	✓			12/1
TDC				
Joseph Leung	✓			13/1

香港特別行政區政府
民航處
Civil Aviation Department
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
Airworthiness Office

CAD Audit and Corrective Action Report (ACAR)

1. Approval Reference:	Organisation:	Audit Reference:	ACAR S/N:
DAI/76/893	Government Flying Services	GFS 3/14	01

Audit Date:	Audit Subject:	Finding Reference:	Finding Level*:
7-10 Oct 2014	AOC, QA & HKAR-1	Requirement: HKAR-1	1 / 2 / ~~3~~
Location:	**Airworthiness Officer & signature:**	Procedure: EPM Vol 2, ch 02-02-03-07	**Re-compliance Date:**
Hong Kong	Eric CK Leung		6 Jan 2015

2. Details of Finding:

HKAR-1 sub-section 1.8-13 App. 3, paragraph 1, Issue 2 Revision 9 dated 31 January 2014, set out the requirements for granting authorisation to a person issuing Certificate of Maintenance Review (CMR).

GFS EPM Volume 2, Chapter 02-02-03-07, Qualification and training requirements for CMR was found not amended to reflect the latest revision of HKAR-1 requirements for person authorsied to issue CMR.

Responsible Manager / Auditee's signature for acceptance of finding:- DONNY CHAN

3. Identified Root Cause & Proposed Corrective Action(s)
(Organisation should complete Block 3 and return this form to the CAD within one month of audit date)

The EPM procedures related to the issuance of the Certificate of Maintenance Review (CMR) was reviewed. GFS internal circular - AIC S/N CAD-115 has been raised for the latest amendment of HKAR-1 (Issue 2 Rev 9 dated 31 Jan 14). After the review, only EPM 02-05-14-01 & 02 was amended but it was still not sufficient to reflect all of the latest changes on this topic. The qualification and training requirements for CMR on EPM 02-02-03-07 was not updated during that time and it will be revised accordingly. Also, existing procedure for circulation of airworthiness information will be reviewed.

Estimated re-compliance target date:- 31 Dec 2014 HKCAD Acceptance Signature ~~/ Reject (go to 6)~~

4. Completed Corrective / Re-compliance Action(s)

Draft EPM 02-02-03-07 was raised to include the qualification and training requirements for CMR and will submit to CAD for approval. Also, existing procedure for circulation of airworthiness information was reviewed, no further amendment was required.

Supporting procedure reference:- Draft EPM 02-02-03-07 Issue/Revision status:-

5. Recommend Closure *(By Accountable / Quality Manager of the organisation)*
I have reviewed and satisfied with the completed corrective / re-compliance actions stated in Block 4. I recommend closure of this finding.

Name:- DONNY CHAN Title:- MICA Sign:- Date:- 18-12-14

6. CAD Rejection	Letter Ref:	Date:-
7. CAD Closure	Airworthiness Officer & sign: LEUNG Chi-keung	Date:- 30 Dec 2014
	Closed on CAD database by:	Date:- 30 Dec 2014

DCA 980 E (12/2012) ** See HKAR-2 Chapter 20 for definition of Finding Level & delete where inappropriate*

香港特別行政區政府
民航處
Civil Aviation Department
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
Airworthiness Office

CAD Audit and Corrective Action Report (ACAR)

1. Approval Reference:	Organisation:	Audit Reference:	ACAR S/N:
DAI/76/893	Government Flying Services	GFS 3/14	02

Audit Date:	Audit Subject:	Finding Reference:	Finding Level*:
7-10 Oct 2014	AOC, QA & HKAR-1	Requirement: HKAR-1	1 / 2 / 3
Location:	**Airworthiness Officer & signature:**	Procedure: EPM vol 2, ch 02-02-01-05	**Re-compliance Date:**
Hong Kong	Eric CK Leung CKL		6 Jan 2015

2. Details of Finding:

HKAR-1 sub-section 1.8-13 App. 3, paragraph 1.15 (b) requires that person authorised to issue Certificate of Maintenance Review (CMR) should have achieved the agreed standard in an examination.

GFS EPM Volume 2, Chapter 02-02-01-05, Assessment board for authorisation, states that assessment board applies for both initial application and extension of authorisation.

Authorisation granted to Mr. Lam Wai Man (GFS 238) for issuing CMR was reviewed. No record was found to show that Mr. Lam had been assessed by the assessment board before such authorisation was granted to Mr. Lam.

Responsible Manager / Auditee's signature for acceptance of finding:- Denny CHAN

3. Identified Root Cause & Proposed Corrective Action(s)
(Organisation should complete Block 3 and return this form to the CAD within one month of audit date)

The QA assessment for Mr. WM Lam CMR authorization application was completed but only the assessment record was not properly filed under his personal approval file.

M(QA) will amend the approval record to show the assessment has been done. Also, any other CMR authorization application will be revised if required.

Estimated re-compliance target date:- 31 Dec 2014 HKCAD Acceptance Signature CKL ~~Reject (go to 6)~~

4. Completed Corrective / Re-compliance Action(s)

CMR approval application form for Eric Lam, approval no 238 was amended and attached. Other CMR approval application form for Stanley Tong, approval no 187 was also updated.

Supporting procedure reference:- GFS Engineering QA Personal Authorisation Application, Approval No 187 & 238 Issue/Revision status:-

5. Recommend Closure *(By Accountable / Quality Manager of the organisation)*
I have reviewed and satisfied with the completed corrective / re-compliance actions stated in Block 4. I recommend closure of this finding.

Name:- Denny Chan Title:- M(QA) Sign:- Date:- 18-12-14

6. CAD Rejection	Letter Ref:	Date:-
7. CAD Closure	Airworthiness Officer & sign: LEUNG Chi-keung CKL	Date:- 30 Dec 2014
	Closed on CAD database by: CKL	Date:- 30 Dec 2014

DCA 980 E (12/2012) ** See HKAR-2 Chapter 20 for definition of Finding Level & delete where inappropriate*

香港特別行政區政府
民航處
Civil Aviation Department
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
Airworthiness Office

CAD Audit and Corrective Action Report (ACAR)

1. Approval Reference:	Organisation:	Audit Reference:	ACAR S/N:
DAI/76/893	Government Flying Services	GFS 3/14	03

Audit Date:	Audit Subject:	Finding Reference:	Finding Level*:
7-10 Oct 2014	AOC, QA & HKAR-1	Requirement: HKAR-145.65 (c)	1 / 2 / 3
Location:	**Airworthiness Officer & signature:**	Procedure: EPM vol 2, ch 02-03-01-01	**Re-compliance Date:**
Hong Kong	Eric CK Leung		6 Jan 2015

2. Details of Finding:

AMC 145.65(c)(1)4 requires that the independent audit should ensure that all aspects of HKAR-145 compliance are checked every 12 months and may be carried out as a complete single exercise or subdivided over the 12 month period in accordance with a scheduled plan.

2013 Engineering facilities audit plan was reviewed. Two planned audits for quality assurance department (ref QA13) were scheduled to be performed in March & September 2013. In 2013, only one audit was performed on Quality Assurance (QA) in March 2013. The other planned audit (Sept) had not been performed.
The audits for QA department had not been completed in accordance with the audit plan.

Responsible Manager / Auditee's signature for acceptance of finding:- Donny Chan.

3. Identified Root Cause & Proposed Corrective Action(s)
(Organisation should complete Block 3 and return this form to the CAD within one month of audit date)
Engineering facilities audit implementation record for 2013 showed that only one QA internal audit was carried out in Mar 2013. Another planned audit on QA section in Sep 2013 was not done without proper record for audit extension. M(QA) will investigate and revise the record as necessary.

Estimated re-compliance target date:- 31 Dec 2014 HKCAD Acceptance Signature / ~~Reject (go to 6)~~

4. Completed Corrective / Re-compliance Action(s)

Engineering facilities audit Rescheduling Record for Year 2013 was amended to indicate the QA audit on Sep 2013 was combined with the first QA section audit (QA/17/03/2014) on 2014. CAE has reviewed the case and agreed to revise the plan.

Supporting procedure reference:- GFS 2013 Engineering Rescheduling Audit Plan Issue/Revision status:-

5. Recommend Closure *(By Accountable / Quality Manager of the organisation)*
I have reviewed and satisfied with the completed corrective / re-compliance actions stated in Block 4. I recommend closure of this finding.

Name:- Donny Chan Title:- M(QA) Sign:- Date:- 18-12-14

6. CAD Rejection	Letter Ref:	Date:-
7. CAD Closure	Airworthiness Officer & sign: LEUNG Chi-keung	Date:- 30 Dec 2014
	Closed on CAD database by:	Date:- 30 Dec 2014

DCA 980 E (12/2012) * *See HKAR-2 Chapter 20 for definition of Finding Level & delete where inappropriate*

香港特別行政區政府
民航處
Civil Aviation Department
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
Airworthiness Office

CAD Audit and Corrective Action Report (ACAR)

1. Approval Reference:	Organisation:		Audit Reference:	ACAR S/N:
DAI/76/893	Government Flying Services		GFS 3/14	04
Audit Date:	**Audit Subject:**	**Finding Reference:**		**Finding Level*:**
7-10 Oct 2014	AOC, QA & HKAR-1	Requirement: HKAR-145.65 (b)		~~1~~ / 2 / ~~3~~
Location:	**Airworthiness Officer & signature:**	Procedure:		**Re-compliance Date:**
Hong Kong	Eric CK Leung CKL			6 Jan 2015

2. Details of Finding:

AMC 145.65(b) states that 'The HKAR-145 approved maintenance organisation shall establish procedures acceptable to the Director-General … to ensure good maintenance practices and compliance with HKAR-145 requirements…'

Finding No.1 of audit ref: QA/17/03/2014, was reviewed. The cause of non-conformity, correction & preventive action taken were not recorded in the section B of the report and no corrective action had been taken and verified but the report had been closed by the auditor.
No corrective action has been taken to address the finding.

Responsible Manager / Auditee's signature for acceptance of finding:- Donny CHAN

3. Identified Root Cause & Proposed Corrective Action(s)
(Organisation should complete Block 3 and return this form to the CAD within one month of audit date)
Based on minor nature of the audit finding QA/17/03/2014, CAE concluded that item can be downgraded as "Observation only." The required follow-up action has been discussed during the regular CAE/SAE meeting. The related EPM reference will be amended as the corrective action of the finding during next EPM review process. It will be rechecked during next QA audit. Both Section B and C of this audit report will be revised to include the supplementary information as above.

Estimated re-compliance target date:- 31 Dec 2014 HKCAD Acceptance Signature CKL ~~Reject (go to 6)~~

4. Completed Corrective / Re-compliance Action(s)

Section B of the QA audit report item 1 for QA/17/03/2014 was amended and attached for reference.

Supporting procedure reference:- GFS Discrepancy Report (QA/17/03/2014) Issue/Revision status:- 18.03.2014

5. Recommend Closure *(By Accountable / Quality Manager of the organisation)*
I have reviewed and satisfied with the completed corrective / re-compliance actions stated in Block 4. I recommend closure of this finding.

Name:- Donny Chan Title:- m (QA) Sign:- Date:- 15-12-14

6. CAD Rejection	Letter Ref:	Date:-
7. CAD Closure	Airworthiness Officer & sign LEUNG Chi-keung CKL	Date:- 30 Dec 2014
	Closed on CAD database by: CKL	Date:- 30 Dec 2014

DCA 980 E (12/2012) ** See HKAR-2 Chapter 20 for definition of Finding Level & delete where inappropriate*

Appendix XII

民航處
CIVIL AVIATION DEPARTMENT
香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

香港大嶼山香港國際機場
東輝路1號民航處總部
Civil Aviation Department Headquarters
1 Tung Fai Road, Hong Kong International Airport,
Lantau, Hong Kong

電話 Tel: 2910 6155
圖文傳真 Fax: 2362 4250
檔案編號 Our ref: CAD FSA AWO/ORG/GFSE/A/2A
來函編號 Your ref:

24 April 2015

Audit Reference: GFSE 1/15

Appt	f.i.	Action	Initial
CAE	✓		
M(QA)	✓		
SAE(M)1	✓		
SAE(M)2	✓		
SAE(S)	✓		
AE(L)			
AE(QA)1	✓		
AE(QA)2	✓		
TDC			
AS2	✓		

Controller
Government Flying Service
18 South Perimeter Road
Chek Lap Kok
Hong Kong

For the attention of: Mr. Donny CHAN – Chief, Independent Monitoring

Dear Sir,

HKAR-21 ORGANISATION APPROVAL
NOTIFICATION OF AUDIT FINDINGS - APPROVAL REFERENCE – A21J/163/0711

Further to audit reference GFSE 1/15 carried out at your organisation on 22 April 2015 regarding your HKAR-21 subpart J approval, the following HKCAD Audit and Corrective Action Reports (A/CAR), serial number 01-02 (level 2 finding) have been issued and are herewith attached for your immediate attention and implementation of the necessary remedial action.

Please return the report to this Office within one month, from the date of this letter. The forms must have **Block 3** only completed, giving full details of the proposed corrective actions to bring the audit finding issue back into re-compliance, within the stated date. These proposed actions can be hand written upon the A/CAR form, or cross referenced to additional supporting data.

Upon receipt of the original A/CAR forms, the CAD will review the proposed corrective actions and advise accordingly.

Yours faithfully,

(Eric CHEUNG)
Senior Airworthiness Officer (Certification)
for Director-General of Civil Aviation

Encl.

香港特別行政區政府
民航處
Civil Aviation Department
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
Airworthiness Office

COPY

CAD Audit and Corrective Action Report (ACAR)

1. Approval Reference:	Organisation:		Audit Reference:	ACAR S/N:
A21J/163/0711	Government Flying Service		GFSE 1/15	01
Audit Date:	**Audit Subject:**	**Finding Reference:**		**Finding Level*:**
22 April 2015	**HKAR-21 Subpart J**	**Requirement: HKAR 21.265(c)**		~~1~~ / 2 / ~~3~~
Location:	**Airworthiness Officer & signature:**	**Procedure: EPM 05A-04-06-02 Rev 0**		**Re-compliance Date:**
GFS facilities	Eric CHEUNG & Bill LAU			4 June 2015

2. Details of Finding:

HKAR 21.265(c) states that "The holder of a design organisation approval shall determine that the design of products, or changes or repairs thereof, as applicable, comply with applicable requirements and have no unsafe feature."

Engineering Procedures Manual (EPM), chapter 05A-04-06-02 Paragraph 2(a) states that "The relevant CVEs will verify the Means of Compliance identifies all the requirements that the Design Change must be shown to comply with, the Means of compliance for each requirement identified is appropriate and all the document references are correct for their respective disciplines."

a. In the review of the compliance summary report of modification bulletin no. MB-E-011-R0 (Installation of Electrical Harness for Servo Measurement), the following areas were observed.
   i. The amendment levels of proposed certification basis.
   ii. The flammability compliance statement for the harness & connector.
   iii. The structural compliance statement for the trim panel rework

b. In the review of the compliance summary report of modification bulletin no. MB-A-009-R0 (Introduce additional of 52 new cabin role configurations to the GFS existing configuration) the following areas were observed.
   i. The acceptable means of compliance for airworthiness code not clear. For example, CS29.803 (Emergency evacuation), there was no clear substantiation data.
   ii. The amendment of change sheet in Aircraft Flight Manual section 6 did not reflect in the section of Associated Technical Documentations Affected [13a].

c. The compliance summary report of modification bulletin no. MB-E-12-R0 (Cabin Ceiling Roping Beam Attachment Blanking Cover) only had the letter for the fire proof material but without the copy of burn test certificate.

d. There was no relevant information in the compliance summary report of Repair Scheme no. RS-D-051-R0 (Dent mark 15 mm x 20 mm on LH outboard wing de-ice porous panel P/N D60-9057-21-01) to substantiate the repetitive inspection at every 50 +/- 2 flying hours.

Responsible Manager / Auditee's signature for acceptance of finding:- **Mr. Donny CHAN**, Chief, Independent Monitoring

3. Identified Root Cause & Proposed Corrective Action(s)
(Organisation should complete Block 3 and return this form to the CAD within one month of audit date)

Estimated re-compliance target date:- HKCAD Acceptance Signature / Reject (go to 6)

4. Completed Corrective / Re-compliance Action(s)

Supporting procedure reference:- Issue/Revision status:-

5. Recommend Closure *(By Accountable / Quality Manager of the organisation)*
I have reviewed and satisfied with the completed corrective / re-compliance actions stated in Block 4. I recommend closure of this finding.

Name:- Title:- Sign:- Date:-

6. CAD Rejection	Letter Ref:	Date:-
7. CAD Closure	Airworthiness Officer & sign:	Date:-
	Closed on CAD database by:	Date:-

DCA 980 E (12/2012) * See HKAR-2 Chapter 20 for definition of Finding Level & delete where inappropriate

香港特別行政區政府
民航處
Civil Aviation Department
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
Airworthiness Office

COPY

CAD Audit and Corrective Action Report (ACAR)

1. Approval Reference:	Organisation:	Audit Reference:	ACAR S/N:
A21J/163/0711	Government Flying Service	GFSE 1/15	02

Audit Date:	Audit Subject:	Finding Reference:	Finding Level*:
22 April 2015	HKAR-21 Subpart J	Requirement: HKAR 21.245 GM No. 1 to 21.A245	~~1~~ / 2 / ~~3~~
Location:	**Airworthiness Officer & signature:**	**Procedure:**	**Re-compliance Date:**
GFS facilities	Eric CHEUNG & Bill LAU		4 June 2015

2. Details of Finding:

HKAR 21.245 states that "The design organisation shall demonstrate… (a) The staff in all technical departments are of sufficient numbers and experience and have been given appropriate authority to be able to discharge their allocated responsibilities and that these, together with the accommodation, facilities and equipment are adequate to enable the staff to achieve the airworthiness, noise, fuel venting and exhaust emission objectives for the product."

GM No. 1 to 21.A.245 Requirements for approval, paragraph 2 states that "The applicant should show that the personnel available to comply with 21.A.245(a) are, due to their special qualifications and number, able to provide assurance of the design or modification of a product, as well as the compilation and verification of all data needed to meet the applicable CS and environmental protection requirements while taking into account the present state of the art and new experience."

Currently, GFS has four Compliance Verification Engineers (CVEs) to support their Design Organisation activities. However, two CVEs will be retired in 2015 and in 2016 respectively. GFS would be in shortage of CVEs starting next year in supporting their design activities. In addition, two out of eight Design Engineers will be retired in 2015. Similar finding ACAR 01 had been made in the CAD audit of GFS in 2014.

Responsible Manager / Auditee's signature for acceptance of finding:- **Mr. Donny CHAN**, Chief, Independent Monitoring

3. Identified Root Cause & Proposed Corrective Action(s)
(Organisation should complete Block 3 and return this form to the CAD within one month of audit date)

Estimated re-compliance target date:- HKCAD Acceptance Signature / Reject (go to 6)

4. Completed Corrective / Re-compliance Action(s)

Supporting procedure reference:- Issue/Revision status:-

5. Recommend Closure *(By Accountable / Quality Manager of the organisation)*
I have reviewed and satisfied with the completed corrective / re-compliance actions stated in Block 4. I recommend closure of this finding.

Name:- Title:- Sign:- Date:-

6. CAD Rejection	Letter Ref:	Date:-
7. CAD Closure	Airworthiness Officer & sign:	Date:-
	Closed on CAD database by:	Date:-

DCA 980 E (12/2012) * See HKAR-2 Chapter 20 for definition of Finding Level & delete where inappropriate

核准付款人員的職責

1250. 不論以電子或以其他方式核准付款的第一層核准人員，應核對及確認核准付款的每項細節均準確無誤，並必須為此負責。他亦應確保：

(a) 所付款項已獲負責人員按指令第1260及1335條核證；

(b) 有關貨品或服務所收取的價錢，是視乎情況而按照合約規定或核准收費標準計算；

(c) 已獲得授權支付有關款項(如情況適用，包括《財務及會計規例》第530條所需的權力依據及預付款項的權力)；

(d) 所付款額與發票及／或證明文件相符，而計算方法及結果已核實，計算上亦正確無誤；

(e) 收款人有權收取該筆款項。如付款予收款人以外的另一名人士，必須有充足文件證明該名人士獲授權及有權收取該筆款項；

(f) 如折扣條款適用，應視乎情況，取得付款折扣；

(g) 付款到期日恰當，例如合約到期日(如有的話)；

(h) 所購買的物料已妥為接管；

(i) 如屬退還已付予政府的款項，必須備有證明應予退款的文件；

(j) 憑發票副本等支付的款項，必須由負責人員核證以往未曾就有關帳項支付款項；及

(k) 有關付款不會導致開支總額超出核准開支。

財經事務及庫務局

香港添馬添美道二號
政府總部二十四樓

FINANCIAL SERVICES AND THE TREASURY BUREAU
24/F, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar
Hong Kong

傳真號碼 Fax No. : 2523 5722
電話號碼 Tel. No. : 2810 2257
本函檔號 Our Ref. : L/M (15) to TsyB 00/520-99/2/0
來函檔號 Your Ref. : CB4/PAC/R64

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
審議《審計署署長第六十四號報告書》第2章
政府飛行服務隊的運作

貴 秘書處於本年5月13日要求本局提供資料，就中央投標委員會是否會聘用獨立顧問，對招標文件的條款或評審投標書工作提供專業意見作出回應。我們回覆如下。

根據《物料供應及採購規例》，採購部門須負責確保其招標要求／ 規格是以清晰及客觀方式訂定，並遵守維持公開及公平競爭的政府採購原則。至於評審投標書，採購部門須委任由具備合適資格的人士組成的投標書評審委員會進行有關工作。為確保政府採購工作公正，投標書評審委員會只應由政府人員組成。如就個別課題／事項需要獨立及／或專業意見時，採購部門可聘用顧問公司就擬備招標要求／規格及評審投標書方面提供協助。有關安排在採購工程項目時並非不常見。受聘用的顧問公司需要

如政府人員一樣，就協助有關採購工作一事，申報是否有實際、潛在或表面的利益衝突。在顧問服務協議內與保密、防止賄賂、誠信承諾、防止利益衝突及禁止參與競投有關的標準條款內容，均與廉政公署的意見一致。在評審投標書時，顧問公司會擔任協作者，為投標書評審委員會提供獨立及／或專業意見，而非直接參與評分工作。

中央投標委員會由財政司司長委任，負責就應否採納每份價值超逾1,500 萬元的非工務合約的投標，或每份價值超逾3,000萬元的工務合約的投標提供意見。中央投標委員由財經事務及庫務局常任秘書長（庫務）擔任主席，成員包括政府物流服務署署長、發展局常任秘書長（工務）或其代表、一名法律顧問，以及財經事務及庫務局副秘書長（庫務）3。中央投標委員會在考慮採購部門推薦採納的投標時，會審視整個採購和評審投標書程序，以確保有關程序公平恰當，並按照政府採購原則進行。為維持各自的角色和職責分工清晰明確，中央投標委員會從無亦不應直接參與訂定招標要求／規格或評審投標書的工作。故此，中央投標委員會亦無聘用任何獨立顧問參與有關工作。

財經事務及庫務局局長

（黃慧敏 代行）

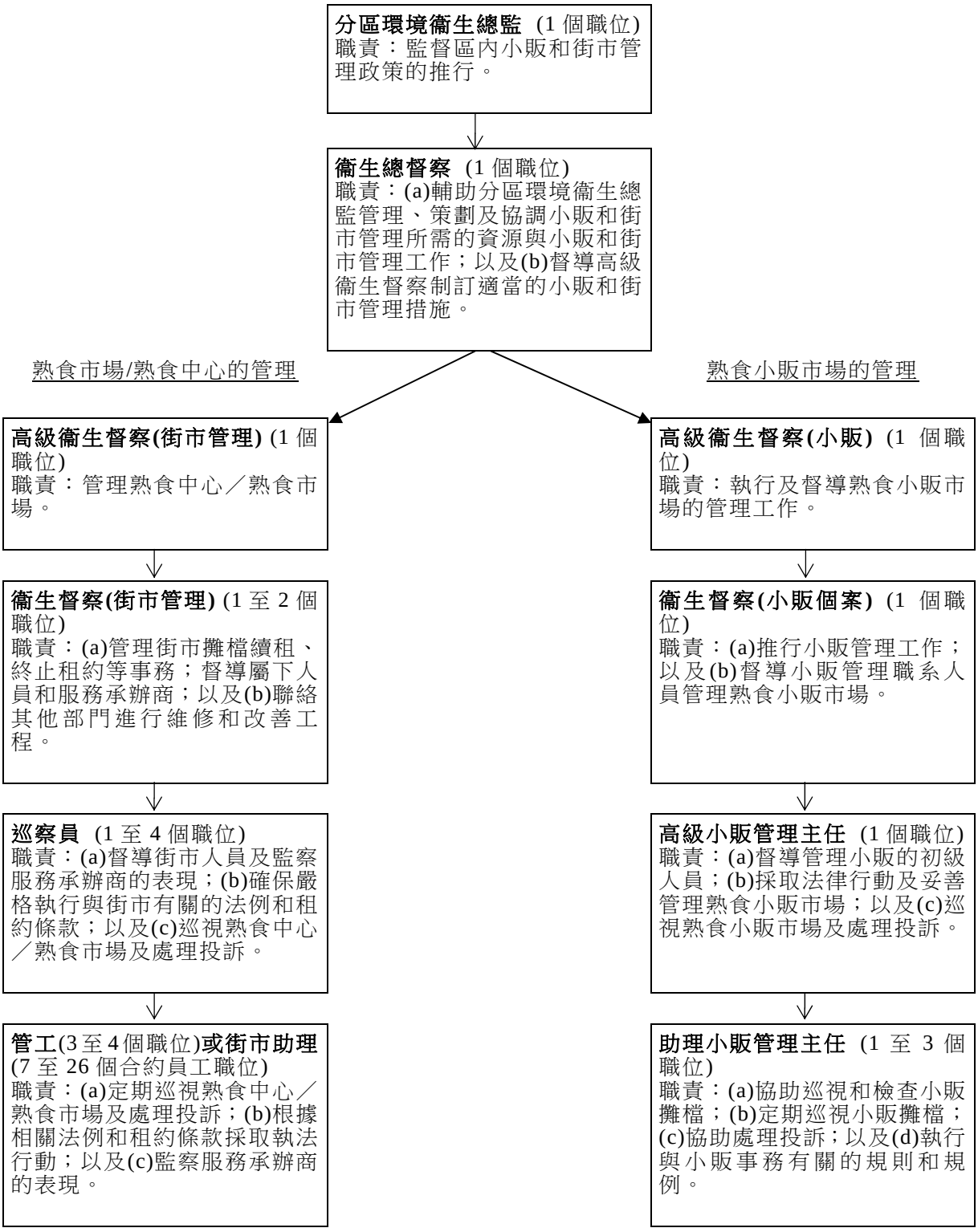
2015 年 5 月 20 日

副本抄送：
保安局局長（傳真號碼：2877 0636）
政府飛行服務隊總監（傳真號碼：2215 0230）
審計署署長（傳真號碼：2583 9063）

(譯本)

附件 C

一般食環署分區環境衞生辦事處
有關管理熟食小販市場、熟食市場及熟食中心人員的組織圖*



* 一般食環署分區環境衞生辦事處會負責處理多項職責，包括:
(a) 食物業及部分行業的發牌及巡查事宜；
(b) 公眾街市的管理；
(c) 小販管理及亂拋垃圾的執法工作；
(d) 街道潔淨及垃圾收集；及
(e) 防治蟲鼠工作。

備註： 以上的組織圖只顯示負責管理熟食小販市場、熟食市場和熟食中心的職位，這些人員或許須負責其他在此組織圖中未有提及的職責。

附件 A

食物環境衞生署負責管理熟食市場及熟食中心的人手編制

(截至二零一五年四月三十日)

地區*	熟食市場數目	熟食中心數目	各職級的職位數目							
			高級總監#	總監#	衞生總督察	高級衞生督察	衞生督察	巡察員	管工^	街市助理^
香港島										
中西區	1	4	1	0	1	1	1	1	3	0
東區	1	7	1	0	1	1	2	4	0	26
離島	2	0	0	1	1	1	1	1	4	0
南區	1	4	0	1@	1@	1	1	1	3	0
灣仔	0	3	0	1	1	1	1	1	3	0
九龍										
九龍城	0	3	0	1	1	1	2	1	3	0
觀塘	4	2	1@	0	1@	1	2	3	0	15
旺角	1	2	1	0	1	1	1	1	3	0
深水埗	1	2	1@	0	1@	1	2	1	3	0
黃大仙	0	3	0	1	1	1	2	1	4	0
油尖區	0	1	0	1@	1@	1	1	1	3	0
新界										
葵青	5	0	0	1@	1@	1	1	1	0	13
北區	0	4	0	1	1	1	1	1	3	0
沙田	2	0	1	0	1	1	1	1	0	7
大埔	0	1	0	1	1	1	1	1	3	0
荃灣	1	2	0	1@	1@	1	2	4	0	16
元朗	3	1	1	0	1	1	2	1	4	0
屯門	3	0	0	1@	1@	1	1	1	4	0
總計	**25**	**39**	**7**	**11**	**18**	**18**	**25**	**26**	**43**	**77**

* 在全港19個地區中，只有上述18個地區設有熟食市場／熟食中心。西貢並沒有熟食市場／熟食中心。

地區環境衞生辦事處的地區環境衞生總監可屬高級總監或總監職級。

@ 附件A及附件B所載的高級總監、總監及衞生總督察職位分別指同一職位。

^ 各區熟食市場／熟食中心的管理工作由非公務員合約的街市助理，或外判予街市管理承辦商負責。有關承辦商由一隊包括一名巡察員及三至四名管工的食環署人員監督。

備註：上表只顯示負責管理熟食市場／熟食中心的職位。有關人員也可能負責所屬地區辦事處的其他環境衞生職務。

食物環境衞生署負責管理熟食小販市場的人手編制

(截至二零一五年四月三十日)

地區*	熟食小販市場數目	各職級的職位數目						
		高級總監#	總監#	衞生總督察	高級衞生督察	衞生督察^	高級小販管理主任	助理小販管理主任
香港島								
南區	1	0	1@	1@	1	0	1	1
九龍								
觀塘	1	1@	0	1@	1	1	1	1
深水埗	1	1@	0	1@	1	1	1	3
油尖區	3	0	1@	1@	1	1	1	1
新界								
葵青	2	0	1@	1@	1	0	1	1
荃灣	2	0	1@	1@	1	0	1	1
屯門	1	0	1@	1@	1	0	1	1
總計	**11**	**2**	**5**	**7**	**7**	**3**	**7**	**9**

* 在全港19個地區中，只有上述七個地區設有熟食小販市場。

地區環境衞生辦事處的地區環境衞生總監可屬高級總監或總監職級。

@ 附件A及附件B所載的高級總監、總監及衞生總督察職位分別指同一職位。

^ 有些地區可能不設負責熟食小販市場的衞生督察一職 。在這些地區，高級小販管理主任直接隸屬於高級衞生督察。

備註：上表只顯示參與管理熟食小販市場的職位。有關人員也可能負責所屬地區辦事處的其他環境衞生職務。

審計署署長第 64 號衡工量值式審計結果報告書
第 3 章：食物環境衞生署管理的公眾熟食市場

政府帳目委員會公開聆訊
(2015 年 5 月 11 日)

食物及衞生局局長開場發言

主席、各位委員：

首先，感謝主席容許我就審計署署長(審計署)的報告書作回應，講述我們因應審計署的建議而採取的改善措施。

2. 我們整體接納審計署就食環署公眾熟食場地(包括熟食小販市場、熟食市場和熟食中心)的管理提出的意見和建議。食環署已推行審計署的一些建議，並正研究如何落實其餘的建議。

3. 我們認同有需要為空置率高的熟食小販市場制訂遷出計劃，騰出土地作發展之用。

4. 與食環署的公眾濕貨街市不同，這些熟食小販市場原屬過渡措施，興建時並不打算作長遠用途。自 1972 年起，在一般情況下，政府停發新小販牌照，因持牌小販去世或交回牌照而空置的攤檔不會有新的小販入場填補。因此，空置率逐漸提高是必然的過程。

5. 過去十年，食環署關閉了三個熟食小販市場。政府一直採取一個比較包容的做法，考慮到大部分經營者均為草根基層人士，政府盡量避免迫遷的做法而引起社會激烈爭議，所以才出現目前空置率較高的情況。

6. 從衞工量值的角度，審計署建議我們加快騰出三幅熟食市場用地以供重新發展。食環署接納審計署的建議並會加大工作力度，因應個別熟食小販市場的經營能力、所屬社區的需要，並在有資源配套的情況下，積極為熟食小販市場制訂改善計劃或遷出計劃，確保珍貴的土地資源得以善用。署方也會充分考慮關閉相關熟食小販市場對持份者的影響。

7. 此外，食環署會探討其他公眾熟食市場用地的重新發展潛力，特別是那些空置率高、有經營困難，以及在改善設施方面面對種種局限的市場，以期騰出土地作重新發展之用。

8. 審計署另外亦有就市場的消防安全設施、攤檔的管理及租金問題提出建議。食環署已逐步落實。稍後我請食環署署長簡介一下最新的情況。

9. 主席、各位委員，就審計報告中各項涉及衡工量值的建議，我們會認真考慮以及小心聆聽委員的意見，並全力配合政府帳目委員會的工作，積極作出跟進。

10. 多謝主席。

審計署署長第 64 號衡工量值式審計結果報告書
第 3 章：食物環境衞生署管理的公眾熟食市場

立法會政府帳目委員會公開聆訊
(2015 年 5 月 11 日)

食物環境衞生署署長開場發言

主席、各位委員：

剛才，局長已簡述了我們就熟食小販市場的政策背景和未來方向，在以下部分，我將簡介一下食環署就審計署在公眾熟食市場的設施、攤檔管理和租金等方面提出的建議的跟進工作。

市場設施

2. 審計署建議食環署加快在熟食市場推行消防安全措施，我們正積極跟進。過去，食環署已在 19 個熟食中心和 3 個熟食市場實施消防改善工程和其他一般改善措施。我們會在餘下熟食市場和熟食小販市場進行消防改善工程。審計報告發表後，我們已聯同消防處和機電工程署開展檢討各公眾熟食場地的

火警風險的工作，盡快研究如何提升場地的消防安全。我們會對違反安全相關規例的個案採取執法行動。若有熟食小販或熟食中心/市場租戶不遵守相關的安全規定，我們會視乎情況考慮取消有關牌照或終止有關租約。

3. 關於電力供應問題，食環署會聯絡建築署，檢討各熟食市場和熟食中心的電力供應是否足夠。對於電力供應未符標準的熟食場地，食環署會評估改善場地的電力供應的可行性和成本效益。如評估結果認為改善工程可行，食環署會與有關部門跟進工程事宜。對於評估結果發現不宜進行改善工程的熟食市場和熟食中心，食環署將會聯同有關部門，制訂使用電器指引，並確保會適當地執行和更新該指引。

4. 至於空調問題，食環署會與有關部門合作，改善各熟食市場和熟食中心的電力供應，並會在跟進任何加裝空調系統的建議時，與持份者保持密切聯繫。食環署亦會加強巡查，提醒檔戶在安裝冷氣機前，必須先取得批准，以確保使用有關裝置不會超出有關場地的電力負荷。

市場攤檔的管理

5. 食環署亦會檢討熟食市場和熟食中心的設施是否足夠，並確保有關設施符合公眾衞生及安全規定。食環署人員會加強巡查，防止租戶違反規則和規例，例如阻塞通道、無牌賣酒，以及未經許可而使用攤檔作租約訂明的其他用途(包括經營食物製造廠)。食環署會對違規租戶作出懲處。

6. 有關熟食小販市場的持牌小販委任替手的問題，食環署已提醒各人員嚴格按照現行指引行事，包括要求持牌人在替手的批准委任期屆滿後，須親自經營攤檔。除非持牌人能證明因患病或特殊理由而申請延長替手委任期或再次申請委任替手，否則食環署不會考慮延長替手委任期或再次提出委任替手的申請。

7. 至於公眾熟食場地的規管巡查工作方面，食環署會確保有關人員妥善跟進攤檔違規事項，以及租戶糾正違規情況。食環署已提醒有關人員必須進行適時的巡查及記錄巡查詳情，如發現有租戶違規，便採取執法行動或發出警告信。監督人員亦應按照部門指引和工作守則實地視察，並查核巡查記錄。我們亦會檢

討熟食小販市場的巡查次數和有關巡查工作的指引。

攤檔租金及費用

8. 食環署同意審計署就設立租金調整機制及收回差餉和空調費用的建議。我們早前有關街市租金調整機制及收回空調費用的建議未能取得立法會的支持，我們會繼續致力尋求一個合適的租金調整機制，以及制訂收回差餉和空調費用的安排。

9. 主席、各位委員，我們會繼續積極跟進審計報告內的其他建議。我們樂意聽取委員的意見，並會充分配合政府帳目委員會的工作。

10. 多謝主席。

中華人民共和國香港特別行政區政府總部食物及衞生局
Food and Health Bureau, Government Secretariat
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
The People's Republic of China

(譯本)

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
審議《審計署署長第六十四號報告書》第3章
食物環境衞生署管理的公眾熟食市場

2015年5月12日來函收悉。

我們現應要求提供第(a)、(b)、(g)、(h)、(i)、(j)、(k)、(l)、(n)及(o)項的資料。有關資料載於附件，以便政府帳目委員會審議標題所述的報告書。

至於第(c)、(d)、(e)、(f)及(m)項，鑑於涉及詳細的資料，加上我們須就披露部分資料取得個別人士的同意，因此我們需要更多時間擬備回覆。我們在備妥有關資料後，當立即予以提交。

食物及衞生局局長
黃淑嫻代行

副本送：食物環境衞生署署長
財經事務及庫務局局長
審計署署長

2015年6月2日

香港添馬添美道2號政府總部東翼17–19樓　電話：(852) 3509 8765　傳真：(852) 2541 3352
17–19/F, East Wing, Central Government Offices, 2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong　Tel: (852) 3509 8765　Fax: (852) 2541 3352

附件

市場的空置率

第(a)項 – 食物環境衞生署(食環署)於 2011 年進行的顧問研究報告

2011 年，食環署委託顧問研究 3 個公眾街市及 6 個熟食小販市場的經營能力。研究結果的摘要載於**附錄 A**。關於熟食小販市場，食環署有計劃關閉大連排道熟食小販市場及另外兩個熟食小販市場，並會繼續探討其餘用地可否撥作其他用途。

第(b)項 – 整合熟食小販市場和發展設於臨時用地的熟食市場

2. 食環署已於 2015 年 5 月 11 日的政府帳目委員會聆訊席上指出，該署正着手關閉大連排道熟食小販市場和另外兩個熟食小販市場。我們已開始與受影響的熟食小販商討遷出計劃。在這 3 個熟食小販市場中，大連排道熟食小販市場現址已納入 2015-16 年度的賣地計劃。食環署於 2015 年 4 月就關閉該熟食小販市場的建議諮詢葵青區議會，該區議會並無異議。至於另外兩個計劃關閉的熟食小販市場，食環署會繼續與該處的持牌小販商討，以期因應有關用地的發展時間表，盡快與他們敲定遷出計劃。

3. 與食環署的公眾濕貨街市不同，熟食小販市場只作為過渡安排，因此最初興建的時候並非擬作長遠用途。當然，如果牽涉消防安全或基建問題，食環署會考慮進行改善工程。舉例來說，食環署已預留撥款翻新吳松街臨時熟食小販市場及海防道臨時熟食小販市場，並改善該兩個熟食小販市場的消防安全設施。任何建議如涉及大規模翻新工程及大量公帑，並擬作長遠用途，均須根據多個考慮因素作出仔細研究，這些因素包括特定熟食小販市場的經營能力，以及所屬社區的實際需要。此外，此舉可能影響其他決策局的工程計劃，或者超出食物及衞生局的職權範圍。由於整合個別熟食小販市場的建議並非取決於衡工量值的考慮因素，而是視乎其他因素而定，因此我們認為政府帳目委員會可能

委員會秘書附註：有關附錄 A，請參閱此報告書的附錄 34。

不是最適合跟進這些建議的平台。我們建議在食物安全及環境衞生事務委員會等其他適當渠道作出跟進。

4. 關於整合熟食小販市場的工作，由於熟食小販很多時會因可能失去現有客源而不願意搬遷，故位置遠近和是否有空置檔位均是相關的考慮因素。食環署也會顧及有關熟食小販市場的經營能力和實質狀況，以及在認為有需要進行改善工程的情況下，考慮該等工程會否佔用市場內一些可供擺賣的空間，導致與其他熟食小販市場的整合受到限制。舉例來說，在完成正計劃進行的吳松街臨時熟食小販市場的翻新工程後，該處的檔位數目預計會有所減少。食環署會密切監察工程進度，力求令該熟食小販市場在翻新後，得以地盡其用。

5. 至於其餘的 8 個熟食小販市場(包括位於臨時用地的熟食小販市場)，食環署會定期檢討其運作，並會因應各熟食小販市場的經營能力、社區需要、可用資源和政策優次，考慮應否騰出這些熟食小販市場的用地作其他用途。在悉力推行為每個熟食小販市場制訂的計劃時，食環署會充分考慮受影響熟食經營者及其他持份者的利益。

6. 除上述 6 個熟食小販市場(即吳松街臨時熟食小販市場、汝州西街熟食小販市場、勵業街熟食小販市場、海防道臨時熟食小販市場、新填地街熟食小販市場及赤柱街市空地小販市場)外，還有 2 個熟食市場和 1 個熟食中心現設於臨時用地。我們會與其他政府部門(特別是規劃署和地政總署)合作，因應這些熟食場地的經營能力和社區需要等因素，確定這些用地較長遠的土地用途，並視乎情況制訂遷出計劃。以長沙灣熟食市場的情況為例，規劃署在深水埗區議會 2013 年 1 月的會議上表示，長沙灣熟食市場用地已預留作休憩用地。鑑於該市場的租用率偏低，食環署會與相關部門跟進情況，並會研究如何因應社區需要，把有關用地改作更具效益的用途。

市場提供的設施

第(g)項 – 針對熟食市場和熟食中心租戶擅自裝設空調機問題採取的措施

7. 按照現行執法指引，食環署人員會根據《公眾街市規例》(第132BO章)採取執法行動，或按情況就違反租約事宜發出警告信，以確保違規事項(例如未經事先批准而裝設獨立空調機)得到糾正。

8. 由2015年3月至今，食環署向未經事先批准而裝設空調機的熟食市場及熟食中心租戶共發出41次口頭警告及30封首次警告信。該署將加強巡查，並密切監察情況。如租戶繼續違規，食環署會按照現行違例處分制度，在租戶累計收到一定數目的警告信後，考慮終止其租約。

9. 此外，食環署已提醒街市檔位租戶，在裝設空調機前必須先取得批准，以避免電力系統負荷過重。

第(h)項 – 過去10年在熟食市場和熟食中心加裝空調系統的成功個案

10. 在過去10年，食環署在3個熟食中心(但沒有在任何熟食市場)加裝空調系統。該3個熟食中心分別是漁灣街市熟食中心、鵝頸街市熟食中心和石湖墟街市熟食中心。

11. 在2003年2月／3月，食環署進行調查，收集街市檔戶對加裝空調工程的意見。上述3個熟食中心均有85%或以上的檔戶支持加裝空調系統。這3個熟食場地的空調系統加裝工程先後於2003年4月和2004年6月獲批撥所需撥款。漁灣街市熟食中心和鵝頸街市熟食中心的加裝空調工程於2004年4月展開，2005年4月完成。石湖墟街市熟食中心的加裝空調工程則於2004年12月展開，2005年11月完成。換言之，由進行檔戶調查至完成加裝工程，合共歷時約2年至2年半。鑑於各熟食市場或熟食中心的情況可能有很大差異，故上述的工程所需時間只能作一般參考用途，不應視作日後任何空調系統加裝工程的基準。

市場檔位的管理

第(i)項 – 就市場熟食檔位租戶違例個案採取執法行動的指引

12. 根據食環署現行政策，如任何熟食中心／熟食市場檔位在12個月內4次觸犯《公眾衞生及市政條例》(第132章)或其附屬法例而被定罪，該署會考慮終止有關檔戶的租約。如食環署認為違例事項性質嚴重，即使只被定罪一次，食環署也可考慮終止租約。有關政策指引載於**附錄B**。

13. 此外，如檔位租戶在6個月內因違反租約條款／條件而累計收到3封警告信，食環署會考慮終止其租約。有關指引載於**附錄C**。

第(j)項 – 就在設有公共座位間的熟食中心和熟食市場飲用酒類問題的法律意見

14. 律政司曾於1999年向我們提供意見，認為市政局轄下街市(現為食環署轄下街市)的熟食檔位如售賣令人醺醉的酒類飲品，只要顧客不在有關售酒檔位內飲用該等酒類，熟食檔位售酒便不構成《應課稅品(酒類)規例》(第109章)第25A條所訂的罪行。

15. 審計署署長報告書第4.9(c)段指律政司的意見屬"初步"意見。我們估計，當年臨時市政局致律政司的便箋可能令審計署覺得律政司所給的是初步法律意見。具體而言，臨時市政局高級法律主任於1999年向律政司發便箋，提出其"初步意見，認為《應課稅品(酒類)規例》(第109章)第25A條不適用於臨時市政局轄下街市檔位售酒的情況，因為顧客不是在售酒的處所內飲用酒類"。該高級法律主任就此徵詢律政司的意見。律政司在回覆時提出上文第14段所載的意見。儘管如此，食環署會去信律政司，要求確認第109章第25A條是否適用於在設有公共座位間的市場檔位售酒的情況。

委員會秘書附註：** ***有關附錄B及C，請分別參閱此報告書的附錄38及39。

第(k)項 – 有關熟食中心及熟食市場的公共座位間的使用指引

公用地方的使用

16. 熟食中心及熟食市場的公用地方旨在供熟食檔位的顧客共同使用。因此，熟食中心及熟食市場的熟食檔位租戶不得霸佔公共座位間的檯凳供其檔位的顧客專用。食環署與租戶訂立的租約載有明訂條款，禁止租戶霸佔公共座位間供其檔位專用。有關條款如下：

> "熟食中心及熟食市場的公共座位是供所有顧客共同使用。承租人不得以任何方式非法佔用公共座位間作為其檔位的專用座位間。"

17. 食環署亦有向租戶發出政策通知書，告知各項規定，包括有關妥善使用公共座位間的條件。如租戶違反這項條件，並在警告信制度下於 6 個月內累計收到 3 封警告信，食環署會考慮終止其租約。

18. 食環署在熟食中心及熟食市場的當眼處張貼告示，警告租戶不得霸佔公共座位間的檯凳供其檔位專用。

19. 上文第 17 及 18 段所述的政策通知書及警告告示分別載於**附錄 D** 及**附錄 E**。

檔位的使用

20. 此外，租約載有條款，規管檔位的使用及運作。最新版本的租約樣本載於**附錄 F**。

21. 鑑於租約及政策通知書已列明在營運熟食檔位及使用公共座位間方面「應做及不應做的事情」，食環署認為沒有迫切需要另行向租戶發出這方面的指引。我們會加強對屢犯不改、霸佔公共座位間的檯凳供其檔位專用的租戶採取的懲處行動。

委員會秘書附註：** **有關附錄 D、E 及 F，請分別參閱此報告書的附錄 40、41 及 42。

<u>第(l)項 – 就審計署署長報告書第 4.5 至 4.7 段所載有關足夠的衞生設施、售賣酒類和未經許可經營食物製造廠的個案採取的跟進行動</u>

足夠的衞生設施

22. 《食物業規例(豁免第 31(1)條規定)公告》(第 132Z 章)訂明,租戶在公眾街市檔位(包括熟食中心和熟食市場的檔位)經營食肆業務,可獲豁免持有《食物業規例》(第 132X 章)第 31(1)條所訂的食肆牌照。雖然熟食中心和熟食市場檔位獲得這項豁免,但政府建造這些檔位所依據的衞生標準並不比持牌食肆須符合的衞生標準寬鬆。有關衞生標準的要求包括:提供通風及照明系統、自來水、洗手間及垃圾處理設施;每個檔位(面積約為 15 平方米)的牆壁和地面須鋪有瓷磚,內設洗手盆、洗滌盆、隔油裝置、地面排水渠、抽油煙罩、灶台等其他設施,並須設有面積約 20 平方米的公共座位間。

23. 此外,租戶須遵守有關食物及環境衞生的租約條款及條件,包括有關牆壁/地面、洗滌及衞生設施、貯存食物的雪櫃、存放用具的櫥櫃、消毒器、食物配製檯等的規定。雖然租戶獲豁免持有食肆牌照,但他們仍須符合《食物業規例》(第 132X 章)中有關食物、處所及個人衞生的規定。舉例來說,租戶必須確保其檔位清潔、保護食物免受污染、以衞生方式貯存食物,以及保持個人清潔等。食環署會不時檢討有關食物及環境衞生條件的現行規定是否足夠,並會加強巡查,確保租戶符合現行條件。

售賣酒類

24. 根據律政司 1999 年向我們提供的意見(見上文第 15 段),市政局轄下街市(現為食環署轄下街市)的熟食檔位如售賣令人醺醉的酒類飲品,只要顧客不在有關售酒檔位內飲用該等酒類,熟食檔位售酒便不構成《應課稅品(酒類)規例》第 25A 條所訂的罪行。食環署會密切監察該署轄下街市內的熟食檔位售酒的情況,並將可疑個案(例如在檔位範圍內飲酒)轉介警方作進一步調查。

未經許可經營食物製造廠

25. 按照現行執法指引，食環署會根據《食物業規例》(第 132X 章)採取執法行動，或按情況就違反租約事宜發出警告信，以遏止經營食物製造廠業務等違規情況(例如大量烤製燒豬供批發用途，或提供膳食服務而無按租約經營零售業務)。從 2015 年 2 月至今，食環署已調查 8 宗懷疑在熟食檔位經營食物製造廠業務的個案，並向有關租戶共發出 7 次口頭警告和 15 封警告信。該署將加強巡查，並密切監察情況。如租戶繼續違規，食環署會考慮根據現行懲處機制終止其租約。

檔位租金及收費的管理

第(n)項 – 市場的檔位租金、差餉及空調收費

街市租金

26. 我們整體上同意審計署就公眾街市租金方面的建議。我們認同政府有需要訂立一個合理的租金調整機制，以便街市檔位的租金追上其他公眾街市近期經由公開競投租出及條件大致相若的檔位的租金。我們曾於 2009 年 7 月、2010 年 12 月及 2013 年 1 月向立法會食物安全及環境衞生事務委員會提交 3 個不同的租金調整機制方案。立法會議員並不支持有關方案。

27. 我們希望指出，街市租金處於低水平，不但使政府在公眾街市管理方面錄得虧損，造成以公帑資助商業活動的情況，而且是負責公眾街市的食環署人員所面對的各種管理問題的原因之一。缺乏一個合理並能鼓勵租戶盡量善用檔位的租金調整機制，對促進街市的蓬勃經營沒有幫助。

28. 食物及衞生局於 2013 年委託顧問進行研究，協助制訂改善公眾街市營運環境的建議方案，使街市能夠發揮切合其定位的功能。我們預計在 2015 年 6 月底，向立法會公眾街市事宜小組委員會匯報我們對顧問研究最終報告的建議的整體回應。我們會繼續與立法會小組委員會及相關持份者討論租金調整機制的未來路向。

29. 對於就熟食市場檔位可接續續訂租約的現行做法進行檢討的建議，食環署保持開放態度，並會考慮在租約屆滿後把檔位推出公開競投的利弊。不過，食環署估計由於現行做法已沿用多年，根深蒂固，任何重大改動都會引來租戶強烈反對和猛烈抨擊。建議的改動也可能連帶影響公眾街市逾 13 000 個乾濕貨品檔位的續租安排。因此，我們會進一步收集社會及立法會和區議會議員的意見，並評估對各持份者的影響，以便研究未來路向。

差餉

30. 關於向街市檔位收回差餉的事宜，我們同意差餉應由街市租戶支付。因應立法會食物安全及環境衞生事務委員會的要求，政府曾在 2009 年就此徵詢公眾街市租戶和販商組織的意見。一如所料，由於任何做法上的改變都會增加他們的支出，他們一致反對要求租戶繳付差餉的建議。他們大多認為政府多年來都一直代租戶繳付差餉，應繼續現行做法。

31. 在事務委員會 2010 年 4 月 13 日的會議上，所有出席的委員都贊成下列議案：

> “本事務委員會促請政府繼續代全港公眾街市商戶繳付差餉，以支援街市的小本經營。”

街市空調收費

32. 就街市空調收費方面，政府的政策是應由街市租戶承擔經常開支，包括電費和一般維修費。政府曾先後在 2009 年 7 月和 2010 年 12 月向立法會食物安全及環境衞生事務委員會提出有關收回公眾街市空調費的意見和建議。事務委員會不支持有關建議。

33. 政府在 2014 年 11 月 18 日向立法會公眾街市事宜小組委員會提交的文件中清晰地闡明，現時不同空調收費安排適用於不同租戶的情況，既不公平也不理想。政府擬進行檢討，按“用者自付”和“對等”的原則劃一空調收費安排，以及在有關租戶於 2015 年年底到期續約時修訂其租約。對於擬加裝空調系統的現有食環署街市，政府也會採用相同的原則，並會對租戶的租約作出相應修訂。

34. 政府會盡快完成有關分開收取空調費與租金的檢討，並會繼續與立法會商討公眾街市的租金調整機制。

未來路向

第(o)項 – 未來路向

35. 就審計署報告書第 6.5 及 6.6 段所提及的 3 個熟食小販市場，食環署已開始與受影響的熟食小販商討遷出計劃。其中一幅用地已被納入 2015-16 年度賣地計劃。食環署會繼續與另外兩個熟食小販市場的持牌小販商討，以期因應有關用地的發展時間表，盡快與他們敲定遷出計劃。為免影響政府日後與受影響小販商討時所持的立場，我們現階段不能具體說明騰出有關用地的工作計劃及時間表。儘管如此，我們正積極制訂遷出計劃，其間會充分顧及整體公眾利益。

****

附錄 A

關於兩個公眾街市及六個熟食小販市場的營商可行性調查
- 摘要報告 -

提交

食物環境衞生署
Food and Environmental Hygiene Department

撰寫 精確市場研究中心

CSG receives ISO 9001:2008 certification on its quality management system of marketing research consultancy services in Hong Kong. All research projects are conducted in accordance with the provisions of the ICC/ESOMAR International Code of Marketing and Social Research Practice.

5/F., Island Place Tower, 510 King's Rd., Hong Kong Tel: 852 2891 6687 Fax: 852 2833 6771
Email: general@csg-worldwide.com http://www.csg-worldwide.com/

摘要報告

背景及調查目的

1. 根據 2009 年進行的一項調查，筲箕灣街市及燈籠洲街市是其中兩個在每日繁忙時段人流量極少的街市。前者甚至連不活躍或沒有營業的檔位百分比也相當高。

2. 熟食小販市場由兩個前市政局建立，目的是將路邊熟食檔遷移至遠離街道的地方並確保環境及食物衞生。在遷置或持牌人自願交回牌照的情況下，香港現有的 11 個熟食小販市場內有 77 個熟食檔。由於自然流失的關係，預計越來越多的牌照會被交回。在現有的 11 個熟食小販市場當中，其中六個有 65%以上的空置檔位。

3. 為了評估上述兩個公眾街市及六個熟食小販市場（筲箕灣街市、燈籠洲街市、新填地街熟食小販市場、汝州西街熟食小販市場、馬角街熟食小販市場、聯仁街熟食小販市場、葵榮路熟食小販市場及大連排道熟食小販市場）的營商可行性，食物環境衞生署（食環署）委託了精確市場研究中心進行一項對有關檔位的統計調查（調查）。

4. 是次統計調查的目的，是透過收集以下的資料去了解被選中的街市及熟食小販市場的使用情況：

   (a) 離開有關街市及熟食小販市場的人數；

   (b) 有關街市及熟食小販市場的使用情況；及

   (c) 有關街市及熟食小販市場附近地區的競爭者的資料。

5. 兩個分別代表街市（銅鑼灣街市）及熟食小販市場（海防道臨時熟食小販市場）的對照樣本的資料亦會被列出及用作評價參考指標。兩者的租用率及使用情況皆屬於食環署屬下街市及熟食小販市場的平均水平。

數據收集方法

人流統計

6. 是次調查在每天不同的營業時間內，對對照樣本（一個街市及一個熟食小販市場）、兩個街市及六個熟食小販市場進行人流統計。是項統計涵蓋各街市及熟食小販市場主要的營業時間。詳情概述如下：

   (a) 對於兩個街市及六個熟食小販市場，是項統計於三個星期內（2011 年 11 月 25 日至 2011 年 12 月 15 日）[1]隨機抽選不同日期及不同時段進行。所有被選擇時段的總和相等於兩個平日（星期一至四）及兩個非平日／特別日（星期五、星期六、星期日或公眾假期）。

   (b) 對於兩個對照樣本，則於一個星期內（2012 年 3 月 5 日至 2012 年 3 月 11 日）[1]隨機抽選兩個平日及兩個非平日／特別日（星期五、星期六、星期日或公眾假期）進行統計。.

7. 以三十分鐘為單位，記錄員會於每個街市及熟食小販市場記錄整個時段內從所有出口（介乎二至四個）離開的人流量[2]。

營業狀況

8. 一名專責記錄員會每隔一小時（即 06:00、07:00 等）視察每一個檔位在整個時段內的經營狀況（即「有顧客」、「無顧客」、「儲存倉」或「沒有營業」）。如在巡視期間有顧客正在檔位內，記錄員亦會記錄當時的顧客[3]數目。

競爭者

9. 是次調查亦會收集關於競爭者的資料（即有關街市附近地區的同類零售店及有關熟食小販市場附近地區的同類餐廳[4]）。

10. 根據地政署出版的 1:1 000 地圖，街市或熟食小販市場「附近地區」被定義為地圖九格（街市或熟食小販市場所在的一格及周圍的八格）內的 90 000 平方米範圍（300 米 x 300 米）。覆蓋範圍會按照街道區塊的完整性和可到達性而作出適當的微調。

11. 在巡邏期間發現有明顯招牌顯示其存在的競爭者，其商戶名稱、地址、到訪時間、營業狀況（「營業中」或「沒有營業」）及業務類型會被記錄。

---

[1] 為確保代表性及避免特別日子對調查結果的影響，調查日期並不包括公眾假期。

[2] 「人流量」指從任何一個出口離開有關街市或熟食小販市場的人，但不包括食環署／外判公司／該街市／熟食小販市場內檔位的員工。

[3] 「顧客」指在記錄員巡視期間符合以下條件的人：
(a) 正在檔位的營業範圍內選購物品或接受服務（例如檢視餐牌／進食）；或
(b) 在檔位的營業範圍內等候服務。

[4] 「同類零售店」是指與指定街市／熟食小販市場提供相同物品／食品的商店／餐廳。其中只包括明顯招牌顯示其存在的商戶。另外，由於流動小販沒有固定的營業地方，所以並不包括在本研究範圍內。

主要結果 – 街市

人流統計

12. 作為對照樣本的銅鑼灣街市總共有 51 個檔位，其中 47（92%）個已租出[5]。此街市的主要營業時間是 06:00 – 20:00，平均每星期的人流量為 29 520 人次。當中繁忙時間[6]的人流量佔總數的 70%，而平均每半小時的人流量為 151 人次。在 10:01 – 10:30 的平均人流量為最高的 281 人次。

13. 筲箕灣街市總共有 82 個檔位（相比於銅鑼灣街市的 51 個檔位），其中 56（92%；相比於銅鑼灣街市的 92%）個已租出。燈籠洲街市總共有 34 個檔位（相比於銅鑼灣街市的 51 個檔位），其中 33（97%；相比於銅鑼灣街市的 92%）個已租出。這兩個街市的主要營業時間是 06:00 – 20:00。

14. 筲箕灣街市及燈籠洲街市平均每星期的人流量分別為 5 646 及 8 699 人次（相比於銅鑼灣街市的 29 520 人次）。當中繁忙時間的人流量分別佔總數的 54%和 56%（相比於銅鑼灣街市的 70%）。

15. 筲箕灣街市及燈籠洲街市平均每半小時的人流量分別為 29 及 44 人次（相比於銅鑼灣街市的 151 人次）。兩者的最高平均人流量分別在 13:01 – 13:30 及 16:01 – 16:30 錄得（40 及 87 人次，相比於銅鑼灣街市在 10:01 - 10:30 的 280）。

表 1. 街市人流量的摘要

街市	平均每星期人流量	平均每日人流量	平均每個租出檔位每日人流量[7]	繁忙時間人流量所佔百分比	平均每半小時人流量	每半小時人流量的最大值
銅鑼灣街市 (1 800m²) (對照樣本)	*29 520*	*4 217*	*90*	*70%*	*151*	*281，在 10:01 - 10:30*
燈籠洲街市 (656m²)	8 669	1 238	38	56%	44	87，在 16:01 - 16:30
筲箕灣街市 (2 226m²)	5 646	807	14	54%	29	40，在 13:01 - 13:30

營業狀況

16. 銅鑼灣街市所有已租出的檔位當中，45（96%）個有營業，而 11（23%）個在正常營業。

17. 筲箕灣街市所有已租出的檔位當中，23（41%；相比於銅鑼灣街市的 96%）個有營業但其中沒有任何檔位在正常營業。燈籠洲街市有 25 個有營業的檔位（76%；相比於銅鑼灣街市的 96%），但只有其中一個檔位在正常營業（3%；相比於銅鑼灣街市的 23%）。

[5] 「租出」檔位是指按照食環署紀錄，有關檔位在進行調查期間已有租戶租用。

[6] 街市的「繁忙時間」為：(a) 08:00 - 11:00 及(b) 15:00 - 19:00。

[7] 讀者需注意一人次的人流量可能是一個路過街市的人，也可能是光顧多於一個檔位的顧客。

表 2. 街市檔位營業狀況的摘要

街市	檔位數量								附近地區的同類商戶[8]
	總計	空置	租出[9]						
			小計	有營業				沒有營業	
				小計	正常營業	不正常營業	儲存倉		
銅鑼灣街市 (1 800m²) (對照樣本)	51	4	47 (100%)	45 (96%)	11 (23%)	26 (55%)	8 (17%)	2 (4%)	沒有
筲箕灣街市 (2 226m²)	82	26	56 (100%)	23 (41%)	0 (0%)	22 (39%)	1 (2%)	33 (59%)	有
燈籠洲街市 (656m²)	34	1	33 (100%)	25 (76%)	1 (3%)	20 (61%)	4 (12%)	8 (24%)	沒有

18. 在一瞬間觀察中，銅鑼灣街市平均有 16 名顧客。最高的平均一瞬間顧客人數在 10:00 - 10:59 錄得（32 名顧客）。

19. 整體來說，筲箕灣街市及燈籠洲街市每一次一瞬間觀察平均分別有 1 及 3 名顧客（相比於銅鑼灣街市的 16 名）。最高的平均顧客人數分別在 15:00 - 15:59 及 16:00 - 16:59 錄得（5 及 8 名顧客）（相比於銅鑼灣街市在 10:00 - 10:59 的 32 名）。

表 3. 街市瞬間觀察到的顧客量的摘要

街市	平均每小時瞬間觀察到的顧客量	每小時瞬間觀察到的顧客量的最大值
銅鑼灣街市 (1 800m²) (對照樣本)	*16*	*32，在 10:00 - 10:59*
燈籠洲街市 (656m²)	3	8，在 16:00 – 16:59
筲箕灣街市 (2 226m²)	1	5，在 15:00 – 15:59

競爭者

20. 銅鑼灣街市附近地區有 92 個同類商戶，其中包括了街市內 7 種不同類型的檔位（售賣濕及乾貨的檔位）。但是，區內並沒有任何兩個活家禽檔位的同類商戶。

21. 筲箕灣街市附近地區有 130 個同類商戶（相比於銅鑼灣街市的 92 個），其中包括了 7 種不同類型的檔位（售賣肉／凍肉及乾貨的檔位）。而燈籠洲街市附近地區有 48 個同類商戶（相比於銅鑼灣街市的 92 個），但其中只包括了街市內 4 種不同類型的檔位（售賣肉／凍肉及其他濕貨的檔位）。燈籠洲街市內有十個鮮魚及一個家禽檔位，但附近地區並沒有任何同類商戶。

---

[8] 「有」指在街市內所有不同業務類型的商戶都能在附近地區找到同類商戶，而「沒有」指在街市內部分業務類型的商戶不能在附近地區找到同類商戶。

[9] 在進行觀察期間曾有一次或以上的「有顧客」、「無顧客」或「儲存倉」紀錄的「租出」檔位會被視為「有營業」。
在進行觀察期間有不少於三分一的觀察記錄為「有顧客」的「租出」檔位會被視為「正常營業」。
在進行觀察期間有少於三分一的觀察記錄為「有顧客」但不少於三分一的觀察記錄為「儲存倉」的「租出」檔位會被視為「儲存倉」。
在進行觀察期間有少於三分一的觀察記錄為「有顧客」及「儲存倉」的「租出」檔位會被視為「不正常營業」。
在進行觀察期間並沒有任何「有顧客」、「無顧客」或「儲存倉」記錄的「租出」檔位會被視為「沒有營業」。
即在進行觀察期間屬於「已關門」或「留空」的狀態。

主要結果 – 熟食小販市場

人流統計

22. 作為對照樣本的海防道臨時熟食小販市場總共有 20 個檔位，其中 11 個已租出。此熟食小販市場的主要營業時間為 06:00 – 22:30，平均每星期的人流量為 23 738 人次。當中繁忙時間[10]的人流量佔總數的 45%，而平均每半小時的人流量為 103 人次。在 12:31 – 13:00 的平均人流量為最高的 297 人次。

23. 馬角街熟食小販市場（總共 36 個檔位，其中 12 個已租出；相比於海防道臨時熟食小販市場總共的 20 個檔位，其中 11 個已租出）及聯仁街熟食小販市場（總共 36 個檔位，其中 7 個已租出）各有最多的檔位；其次是大連排道熟食小販市場（總共 22 個檔位，其中 4 個已租出）及葵榮路熟食小販市場（總共 20 個檔位，其中 5 個已租出）。另一方面，新填地街熟食小販市場有最少的檔位（總共 12 個檔位，其中 4 個已租出）。這些熟食小販市場的主要營業時間介乎最短的 06:30 - 18:00 及最長的 05:30 - 21:00（相比於海防道臨時熟食小販市場的 06:00 - 22:30）[11]。

24. 汝州西街熟食小販市場平均每星期的人流量是六個熟食小販市場中最高的 13 033 人次（相比於海防道臨時熟食小販市場的 23 738 人次）；其次是馬角街熟食小販市場的 12 152 人次及新填地街熟食小販市場的 7 519 人次。葵榮路熟食小販市場（4 111 人次）及大連排道熟食小販市場（3 154 人次）平均每星期的人流量比較低，而聯仁街熟食小販市場是最低的 1 468 人次。大連排道熟食小販市場在繁忙時間內的人流量佔總數的 76%，是所有熟食小販市場中最高。新填地街熟食小販市場在繁忙時間內的人流量所佔百分比則是最低（54%；相比於海防道臨時熟食小販市場的 45%），而其餘的就介乎於 60%至 64%之間。

25. 各熟食小販市場平均每半小時的人流量介乎於 7（聯仁街熟食小販市場）至 78 人次（汝州西街熟食小販市場）（相比於海防道臨時熟食小販市場的 103 人次）之間。每一個熟食小販市場最高的平均人流量分別在以下時段：

(a) 汝州西街熟食小販市場：300 人次（13:31-14:00）

(b) 馬角街熟食小販市場：273 人次（13:31-14:00）

(c) 新填地街熟食小販市場：93 人次（13:31-14:00）

(d) 大連排道熟食小販市場：79 人次（12:31-13:00）

(e) 葵榮路熟食小販市場：77 人次（08:31-09:00）

(f) 聯仁街熟食小販市場：25 人次（13:01-13:30）

(g) 海防道臨時熟食小販市場（參考標準）：297 人次（12:31-13:00）

[10] 熟食小販市場的「繁忙時間」為：(a) 07:00 - 09:00、(b) 12:00 - 14:00 及(c) 18:00 以後。

[11] 聯仁街熟食小販市場內七個檔位其中有一個檔位營業至凌晨一時。因是項統計調查只覆蓋主要的營業時間（06:30 – 21:00），故此調查未能包括該檔位在晚上九時後的營業狀況。雖然如此，對熟食小販市場整體的統計分析未造成顯著的影響。

表 4. 熟食小販市場人流量的摘要

熟食小販市場	平均每星期人流量	平均每日人流量	平均每個租出檔位每日人流量[12]	繁忙時間人流量所佔百分比	平均每小時人流量	每小時人流量的最大值
海防道臨時熟食小販市場 (367m²) (對照樣本)	*23 738*	*3 391*	*308*	*45%*	*103*	*297，在 12:31-13:00*
汝州西街熟食小販市場 (790m²)	13 033	1 862	466	60%	78	300，在 13:31-14:00
馬角街熟食小販市場 (2 383m²)	12 152	1 736	145	64%	76	273，在 13:31-14:00
新填地街熟食小販市場 (111m²)	7 519	1 074	269	54%	35	93，在 13:31-14:00
葵榮路熟食小販市場 (515m²)	4 111	587	118	61%	25	77，在 08:31-09:00
大連排道熟食小販市場 (810m²)	3 154	451	113	76%	15	79，在 12:31-13:00
聯仁街熟食小販市場 (1 662m²)	1 468	210	30	62%	7	25，在 13:01-13:30

營業狀況

26. 海防道臨時熟食小販市場所有已租出的檔位都有營業，而當中 10 個（91%）在正常營業。

27. 除了馬角街熟食小販市場（營業比例為 92%，11 個檔位），六個熟食小販市場所有已租出的檔位都有營業。新填地街熟食小販市場（4 個檔位）及汝州西街熟食小販市場（4 個檔位）所有已租出的檔位亦有正常營業（相比於海防道臨時熟食小販市場的 10 個檔位或 45%），而葵榮路熟食小販市場（4 個檔位或 80%）及馬角街熟食小販市場（9 個檔位或 75%）有較高的正常營業比例。相對來說，大連排道熟食小販市場（1 個檔位或 25%）及聯仁街熟食小販市場（1 個檔位或 14%）的正常營業比例較低。

[12] 讀者需注意一人次的人流量可能是一個路過熟食小販市場的人，也可能是光顧多於一個檔位的外賣顧客。不過，這對結果的影響會比街市為小。

表 5. 熟食小販市場檔位營業狀況的摘要

熟食小販市場	檔位數量								附近地區的同類商戶[13]
	總計	空置	租出						
			小計	有營業				沒有營業	
				小計	正常營業	不正常營業	儲存倉		
海防道臨時熟食小販市場 (367m²) (對照樣本)	20	9	11 (100%)	11 (100%)	10 (91%)	1 (9%)	0 (0%)	0 (0%)	有
馬角街熟食小販市場 (2 383m²)	36	24	12 (100%)	11 (92%)	9 (75%)	2 (17%)	0 (0%)	1 (8%)	有
聯仁街熟食小販市場 (1 662m²)	36	29	7 (100%)	7 (100%)	1 (14%)	6 (86%)	0 (0%)	0 (0%)	有
汝州西街熟食小販市場 (790m²)	26	22	4 (100%)	4 (100%)	4 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	有
大連排道熟食小販市場 (810m²)	22	18	4 (100%)	4 (100%)	1 (25%)	3 (75%)	0 (0%)	0 (0%)	有
葵榮路熟食小販市場 (515m²)	20	15	5 (100%)	5 (100%)	4 (80%)	1 (20%)	0 (0%)	0 (0%)	有
新填地街熟食小販市場 (111m²)	12	8	4 (100%)	4 (100%)	4 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	有

28. 在一瞬間觀察中，海防道臨時熟食小販市場平均有 58 名顧客。最高的平均一瞬間顧客人數在 13:00 - 13:59 錄得（173 名顧客）。

29. 和平均人流量相同，汝州西街熟食小販市場平均一瞬間觀察的顧客數量是六個熟食小販市場中最高的（67 人；相比於海防道臨時熟食小販市場的 58 人），而聯仁街熟食小販市場則是最低（10 人）。馬角街熟食小販市場平均一瞬間觀察有較高的 57 名顧客而新填地街熟食小販市場（30 人）、大連排道熟食小販市場（13 人）及葵榮路熟食小販市場（12 人）就有較低的平均一瞬間顧客數量。最高的平均一瞬間顧客量分別在以下時段：

[13] 「有」指在熟食小販市場內所有不同業務類型的商戶都能在附近地區找到同類商戶，而「沒有」指在熟食小販市場內部分業務類型的商戶不能在附近地區找到同類商戶。

(a) 汝州西街熟食小販市場：305 人（13:00 – 13:59）

(b) 馬角街熟食小販市場：240 人（13:00 – 13:59）

(c) 大連排道熟食小販市場：68 人（12:00 – 12:59）

(d) 新填地街熟食小販市場：60 人（13:00 – 13:59）

(e) 葵榮路熟食小販市場：32 人（13:00 – 13:59）

(f) 聯仁街熟食小販市場：31 人（20:00 – 20:59）

(g) 海防道臨時熟食小販市場 （參考標準）：173 人（13:00 - 13:59）

表 6. 熟食小販市場觀察到的顧客量的摘要

熟食小販市場	平均每小時瞬間觀察到的顧客量	每小時瞬間觀察到的顧客量的最大值
海防道臨時熟食小販市場 (367m²) (對照樣本)	*58*	*173，在 13:00 - 13:59*
汝州西街熟食小販市場 (790m²)	67	305，在 13:00 – 13:59
馬角街熟食小販市場 (2 383m²)	57	240，在 13:00 – 13:59
新填地街熟食小販市場 (111m²)	30	60，在 13:00 – 13:59
葵榮路熟食小販市場 (515m²)	12	32，在 13:00 – 13:59
大連排道熟食小販市場 (810m²)	13	68，在 12:00 – 12:59
聯仁街熟食小販市場 (1 662m²)	10	31，在 20:00 – 20:59

競爭者

30. 海防道臨時熟食小販市場附近地區有 183 個同類商戶，其中包括了市場內三種不同類型的檔位（中式餐館、茶餐廳及粥粉麵檔）。

31. 六個熟食小販市場附近地區都有這三種（中式餐館、茶餐廳及粥粉麵檔）同類商戶。其中新填地街熟食小販市場附近地區有最多同類商戶（137 個；相比於海防道臨時熟食小販市場的 183 個）；其次是葵榮路熟食小販市場（67 個），聯仁街熟食小販市場（59 個）及汝州西街熟食小販市場（57 個）。大連排道熟食小販市場及馬角街熟食小販市場分別有最少的 8 個及 13 個商戶。

總結

街市

32. 筲箕灣街市及燈籠洲街市平均每日的人流量分別為 807 和 1 238 人次。相比於對照樣本，即銅鑼灣街市（4 217 人次），它們分別只有後者平均每日人流量的 19%及 29%。此外，筲箕灣街市及燈籠洲街市平均每個租出檔位的每日人流量分別有 14 及 38 人次，為銅鑼灣街市（90 人次）的 16%及 42%。

33. 雖然筲箕灣街市及燈籠洲街市各有 23 個（租出檔位的 41%）和 25 個（租出檔位的 76%）有營業的檔位（相比於銅鑼灣街市的 45 個檔位，或 96%），它們分別只有 0 個（租出檔位的 0%）及 1 個（租出檔位的 3%）在調查期間正常營業的檔位（相比於銅鑼灣街市的 11 個檔位，或 23%）。

34. 在最繁忙一小時的一瞬間觀察中，筲箕灣街市及燈籠洲街市分別只有 5 及 8 名顧客，分別是銅鑼灣街市（32 名的顧客）的 14%及 23%。

35. 相比於對照樣本，有關的兩個街市表現未如理想。它們平均每日的人流量、每小時瞬間觀察到顧客量的最大值、正常營業及有營業的檔位百分比都比較低。這意味著兩個街市的持續營運能力不太理想。

熟食小販市場

36. 聯仁街熟食小販市場、葵榮路熟食小販市場及大連排道熟食小販市場的平均每日人流量介乎於 210 至 587 人次，為對照樣本（海防道臨時熟食小販市場）的 6%至 17%。此外，平均每個租出檔位的每日人流量介乎於 30 至 118 人次，是海防道臨時熟食小販市場的 10%至 38%。另一方面，汝州西街熟食小販市場（1 862 人次）及馬角街熟食小販市場（1 736 人次）的平均每日人流量大約是海防道臨時熟食小販市場的一半（分別 55%及 51%）。汝州西街熟食小販市場平均每個租出檔位的每日人流量（466 人次）甚至比海防道臨時熟食小販市場的更高（151%）。

37. 除馬角街熟食小販市場的一個檔位之外（已租出檔位的 8%），其餘六個熟食小販市場及對照樣本的所有檔位也有營業。在調查期間，聯仁街熟食小販市場（已被租出的檔位的 14%）及大連排道熟食小販市場（已被租出的檔位的 25%）分別只有一個檔位在正常營業。這比其他熟食小販市場（介乎於 75%至 100%）及海防道臨時熟食小販市場（91%）低。

38. 新填地街熟食小販市場、聯仁街熟食小販市場、葵榮路熟食小販市場及大連排道熟食小販市場在最繁忙的一瞬間觀察大概有 31-68 位顧客。這只是海防道臨時熟食小販市場的（173 位顧客）18%至 39%。另一方面，汝州西街熟食小販市場（305 人）及馬角街熟食小販市場（240 人）在最繁忙時段（13:00 至 13:59）一瞬間觀察到的顧客數量則比較高，分別為海防道臨時熟食小販市場的 177%及 139%。

39. 相比於對照樣本（海防道臨時熟食小販市場），六個熟食小販市場的平均每日人流量比較低。可是，汝州西街熟食小販市場的平均每個租出檔位的每日人流量、平均每小時及最高觀察到的一瞬間顧客數量相比於海防道臨時熟食小販市場的為高。馬角街熟食小販市場平均每小時一瞬間觀察到的顧客數量跟海防道臨時熟食小販市場的相當接近，但前者的最高觀察到的一瞬間顧客數量比後者的高。可以認為這三個熟食小販市場各有本身獨特的營業特質。

40. 鑑於聯仁街熟食小販市場、葵榮路熟食小販市場及大連排道熟食小販市場的人流量及一瞬間觀察到的顧客數量在六個熟食小販市場中較低，這三個熟食小販市場的營運可行性比其他的較低。

關於彩虹道街市
的營商可行性調查

- 摘要報告 -

提交

食物環境衛生署
Food and Environmental Hygiene Department

撰寫 **精確市場研究中心**

CSG receives ISO 9001:2008 certification on its quality management system of marketing research consultancy services in Hong Kong. All research projects are conducted in accordance with the provisions of the ICC/ESOMAR International Code of Marketing and Social Research Practice.

5/F., Island Place Tower, 510 King's Rd., Hong Kong Tel: 852 2891 6687 Fax: 852 2833 6771
Email: general@csg-worldwide.com http://www.csg-worldwide.com/

摘要報告

背景及調查目的

41. 為評估彩虹道街市的營商可行性，食物環境衞生署（食環署）委託了精確市場研究中心進行一項對有關檔位的統計調查（調查）。

42. 彩虹道街市佔地兩層，包括街市範圍及熟食中心。兩者分別在地下及一樓獨立運作。直至 5 月 25 日，街市範圍的 97 個檔位當中有 3 個空置，而熟食中心的 19 個檔位當中則有 2 個空置。顧客可透過只往上的扶手電梯或中間的樓梯來往街市範圍及熟食中心。此外，由於街市兩層各自有獨立的出口，顧客無需走到另外一層便可離開街市範圍或熟食中心。

43. 是次調查的目的，是透過收集以下的資料去了解彩虹道街市的街市範圍及熟食中心的使用情況：

(h) 離開街市範圍及熟食中心的人數；

(i) 街市範圍及熟食中心的使用情況；及

(j) 彩虹道街市附近地區的競爭者的資料。

數據收集方法

人流統計

44. 是次調查在每天不同的營業時間內，對街市範圍及熟食中心進行人流統計。是項統計涵蓋街市範圍及熟食中心主要的營業時間，並於一個星期內（2012 年 6 月 4 日至 2012 年 6 月 10 日）[1]隨機抽選不同日期及不同時段進行。所有被選擇時段的總和相等於兩個平日（星期一至四）及兩個非平日／特別日（星期五、星期六、星期日或公眾假期）。

45. 以三十分鐘為單位，記錄員會於街市範圍及熟食中心記錄整個時段內從所有出口（分別有七及五個）離開的人數[2]。

營業狀況

46. 一名專責記錄員會每隔一小時（即 06:00、07:00 等）視察每一個檔位在整個時段內的經營狀況（即「有顧客」、「無顧客」、「儲存倉」或「沒有營業」）。如在巡視期間有顧客正在檔位內，記錄員亦會記錄在當時的顧客[3]數目。

競爭者

47. 是次調查亦會收集關於競爭者的資料（即彩虹道街市附近地區的同類零售店[4]）。

48. 根據地政署出版的 1:1 000 地圖，「附近地區」被定義為地圖九格（彩虹道街市所在的一格及周圍的八格）內的 90 000 平方米範圍（300 米 x 300 米）。覆蓋範圍會按照街道區塊的完整性和可到達性而作出適當的微調。

---

[1] 為確保代表性及避免特別日子對調查結果的影響，調查日期並不包括公眾假期。

[2] 「人流量」指從任何一個出口離開有關範圍的人，但不包括食環署／外判公司／該範圍內檔位的員工。

[3] 「顧客」指在記錄員巡視期間符合以下條件的人：
(a) 正在檔位的營業範圍內選購物品或接受服務（例如檢視餐牌／進食）；或
(b) 在檔位的營業範圍內等候服務。

[4] 「同類零售店」是指與街市範圍及熟食中心提供相同物品／食品的商店／餐廳。其中只包括明顯招牌顯示其存在的商戶。另外，由於流動小販沒有固定的營業地方，所以並不包括在本研究範圍內。

49. 在巡邏期間發現有明顯招牌顯示其存在的競爭者，其商戶名稱、地址、到訪時間、營業狀況（「營業中」或「沒有營業」）及業務類型會被記錄。為了作出比較，彩虹道街市的檔位亦會按照相同的分類方式記錄其業務類型。

摘要報告註釋

50. 由於進位的關係，百分比的總和未必等如 100%。

51. 為了令讀者更容易細讀研究報告內的數據，所有的數據會作整數計算。不建議讀者採用研究報告內的數據用以計算出新的數據與其他數據作直接比較。

統計調查結果

人流統計

52. 街市範圍的 97 個檔位當中，已租出[5]的佔 97%（94 個檔位）。主要營業時間為 06:00 – 20:00。街市範圍每星期平均的人流量為 37 139 人次，當中繁忙時間[6]的人流量佔 57%。平均每半小時的人流量為 189 人次，而最高的平均人流量在 09:01 – 09:30，有 278 名。

53. 熟食中心的 19 個檔位當中，已租出的佔 89%（17 個檔位）。主要營業時間為 06:00 – 22:00[7]。熟食中心每星期平均的人流量為 3 899 人次，當中繁忙時間[8]的人流量佔 59%。平均每半小時的人流量為 17 人次，而最高的平均人流量在 12:01 – 12:30，有 76 名。

表 7. 街市人流量的摘要

彩虹道街市	平均每星期人流量	平均每日人流量	平均每個租出檔位每日人流量	繁忙時間人流量所佔百分比	平均每半小時人流量	每半小時人流量的最大值
街市範圍	37 139	5 306	56[9]	57%	189	278，在 09:01 - 09:30
熟食中心	3 899	557	33[10]	59%	17	76，在 12:01 - 12:30

[5] 「租出」檔位是指按照食環署紀錄，有關檔位在進行調查期間已有租戶租用。

[6] 街市範圍的「繁忙時間」為：(a) 08:00 - 11:00 及(b) 15:00 - 19:00。

[7] 熟食中心正式的營業時間為上午六時至第二日的凌晨二時。按照調查前的觀察及街市前線人員提供的資料，整個街市在晚上十時後已經關門。

[8] 熟食中心的「繁忙時間」為：(a) 07:00 - 09:00、(b) 12:00 - 14:00 及(c) 18:00 以後。

[9] 讀者需注意一人次的人流量可能是一個路過街市範圍的人，也可能是光顧多於一個檔位的顧客。

[10] 讀者需注意一人次的人流量可能是一個路過熟食中心的人，也可能是光顧多於一個檔位的外賣顧客。不過，這對結果的影響會比街市範圍為小。

營業狀況

54. 街市範圍已租出的檔位當中，有營業的佔 93%（87 個檔位），而正常營業的佔 6%（6 個檔位）。

55. 熟食中心已租出的檔位當中，有營業的佔 94%（16 個檔位），而正常營業的佔 12%（2 個檔位）。

表 8. 營業狀況的摘要

彩虹道街市	檔位數量								附近地區的同類商戶[11]
	總計	空置	租出[12]						
			小計	有營業				沒有營業	
				小計	正常營業	不正常營業	儲存倉		
街市範圍	97	3	94 (100%)	87 (93%)	6 (6%)	73 (78%)	8 (9%)	7 (7%)	沒有
熟食中心	19	2	17 (100%)	16 (94%)	2 (12%)	7 (41%)	7 (41%)	1 (6%)	有

56. 在一瞬間觀察中，街市範圍平均有 19 名顧客，最高的平均瞬間顧客人數在 17:00 - 17:59 錄得（40 名顧客）。值得注意的是，兩個分別售賣小食及食品類乾貨的檔位佔平均一瞬間觀察到的顧客量總數的 54%（19 名顧客中的 10 名）。如不包括上述兩個主要的檔位，平均一瞬間觀察到的顧客量由 19 名顧客減至 9 名。

57. 在一瞬間觀察中，熟食中心平均每小時有 21 名顧客，最高的平均一瞬間顧客人數在 12:00 - 12:59 錄得（52 名顧客）。熟食中心內有一間租用了兩個檔位的印尼餐廳。在非平日的期間，此餐廳的顧客數量佔熟食中心平均一瞬間觀察到的 80%（36 名顧客中的 29 名）。整體而言，此餐廳平均一瞬間觀察到的顧客量佔整個熟食中心的 61%（21 名顧客中的 13 名）。如不包括此餐廳，平均一瞬間觀察到的顧客量由 21 名顧客減至 8 名。

表 9. 瞬間觀察到的顧客量的摘要

彩虹道街市	平均每小時瞬間觀察到的顧客量	每小時瞬間觀察到的顧客量的最大值
街市範圍	19	40，在 17:00 - 17:59
熟食中心	21	52，在 12:00 - 12:59

[11] 「有」指在彩虹道街市內所有不同業務類型的商戶都能在附近地區找到同類商戶，而「沒有」指在彩虹道街市內部分業務類型的商戶不能在附近地區找到同類商戶。

[12] 在進行觀察期間曾有一次或以上的「有顧客」、「無顧客」或「儲存倉」紀錄的「租出」檔位會被視為「有營業」。
在進行觀察期間有不少於三分一的觀察記錄為「有顧客」的「租出」檔位會被視為「正常營業」。
在進行觀察期間有少於三分一的觀察記錄為「有顧客」但不少於三分一的觀察記錄為「儲存倉」的「租出」檔位會被視為「儲存倉」。
在進行觀察期間有少於三分一的觀察記錄為「有顧客」及「儲存倉」的「租出」檔位會被視為「不正常營業」。
在進行觀察期間並沒有任何「有顧客」、「無顧客」或「儲存倉」記錄的「租出」檔位會被視為「沒有營業」。
即在進行觀察期間屬於「已關門」或「留空」的狀態。

競爭者

58. 街市範圍附近地區有 302 個同類商戶。這 302 個商戶包括 12 種街市範圍內亦有的不同類型檔位（例如：其他濕 / 乾貨）。不過，街市範圍附近並沒有跟街市內四個水族用品檔同類的商戶。這四個水族用品檔全都是不正常營業的商戶。在一瞬間的觀察中，它們的顧客平均少於一名。

59. 熟食中心附近地區有 139 個同類商戶。這 139 個商戶包括 5 種熟食中心內亦有的不同類型檔位（例如：中式餐館及肉類 / 凍肉檔）。調查發現熟食中心內有三個肉類 / 凍肉檔，全部都不是正常營業的商戶。附近地區的 36 個肉類 / 凍肉檔當中，34 個是大成街街市內的零售商戶。

其他資料

60. 有部分路人利用由不同的出口連接成的通道前往其他地方。這可能會影響人流量的統計數字。

61. 根據本摘要報告內的定義，「人流量」指從任何一個出口離開有關範圍的人。由於街市範圍與熟食中心互相連接，以下情況可能影響對街市範圍及熟食中心人流量的統計數目字：

(a) 有部分人可能只是利用扶手電梯及樓梯連接成的通道由街市範圍前往熟食中心（每星期平均人流量為 2 744 人次，佔街市範圍人流量 37 139 人次的 7%）；

(b) 有部分由樓梯離開熟食中心的人可能只是穿過街市範圍由其他出口離開彩虹道街市（每星期平均人流量為 695 人次，佔街市範圍人流量 37 139 人次的 2%）；及

(c) 因重複記錄上述兩組的人而可能造成的統計數字重疊。

62. 熟食中心內有一間租用了兩個檔位的印尼餐廳。調查期間發現此餐廳為不少印尼人在非平日下午及晚上聚集的地方。因此，在非平日的期間，此餐廳的顧客數量佔了熟食中心在一瞬間觀察到的大部分。

總結

63. 街市範圍及熟食中心平均每日人流量分別有 5 306 和 557 人次。雖然後者只是前者的 10%，但熟食中心平均每個租出檔位的每日人流量（33 人次）則有街市範圍（56 人次）的 60%。在最繁忙一小時的一瞬間觀察中，熟食中心（52 人次）比街市範圍（40 人次）有更高的顧客量。

64. 雖然街市範圍及熟食中心分別有 87 個（租出檔位的 93%）和 16 個（租出檔位的 94%）有營業的檔位，因而有較高的營業比例，但是分別只有 6 個（租出檔位的 6%）及 2 個（租出檔位的 12%）在調查期間屬正常營業。

65. 街市範圍的營商活動主要屬於一個售賣小食的商戶及一個售賣食品類乾貨的商戶。在一瞬間觀察中，兩個商戶的顧客量佔總數（19 名）的 54%（10 名）。另一方面，熟食中心的營商活動則主要屬於一間租用了兩個檔位的印尼餐廳。在非平日的期間，此餐廳的平均一瞬間觀察到的顧客數量佔熟食中心的 80%（36 名顧客中的 29 名）。

中華人民共和國香港特別行政區政府總部食物及衞生局
Food and Health Bureau, Government Secretariat
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
The People's Republic of China

(譯本)

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
審議《審計署署長第六十四號報告書》第 3 章
食物環境衞生署管理的公眾熟食市場

繼我們於 2015 年 6 月 2 日提供的第一批回應，本人現夾附第(c)、(d)、(e)、(f)及(m)項的資料。抱歉未能及早回覆。

食物及衞生局局長
黃淑嫻代行

副本送：食物環境衞生署署長
財經事務及庫務局局長
審計署署長

2015 年 6 月 12 日

香港添馬添美道 2 號政府總部東翼 17–19 樓 電話：(852) 3509 8765 傳真：(852) 2541 3352
17–19/F, East Wing, Central Government Offices, 2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong Tel: (852) 3509 8765 Fax: (852) 2541 3352

第(c)項 — 各熟食中心/熟食市場/熟食小販市場沒有推行訂明消防安全措施的原因，以及改善各公眾熟食市場消防安全措施的工作計劃和時間表

熟食中心

在 39 個食物環境衞生署(食環署)轄下的熟食中心中，有 31 個[1]已採取全部 6 項訂明的消防安全措施。扼要而言，這些措施為：

(a) 自動噴灑系統；
(b) 機械通風系統的自動停止設施；
(c) 緊急照明裝置及設備；
(d) 消防栓及喉轆系統；
(e) 手控火警警報系統；以及
(f) 手提式滅火器。

2. 在其餘的 8 個熟食中心中，有 7 個已採取 5 項消防安全措施，仍未採取的措施為安裝機械通風系統的自動停止設施。該 7 個熟食中心為古洞街市購物中心熟食中心、沙頭角街市熟食中心、錦田街市熟食中心、香車街街市熟食中心、鰂魚涌街市熟食中心、田灣街市熟食中心和漁光道街市熟食中心。根據消防處的最新意見，這 7 個熟食中心並無中央空調/通風系統，故無須安裝機械通風系統的自動停止設施。

3. 餘下的一個就是深井臨時街市熟食中心。該熟食中心仍未安裝 2 項消防安全裝置(即機械通風系統的自動停止設施和自動噴灑系統)。由於熟食中心內並無中央空調/通風系統，故同樣無需安裝自動停止設施。至於自動噴灑系統，建築署向食環署表示，由於深井臨時街市位於天橋底，故除非進行大型翻新工程，否則不能在街市興建花灑泵房、水缸和供水喉管坑。鑑於場地限制及最新法定要求，建築署會就替代安裝噴灑系統的方案進行可行性研究。

[1] 審計署署長報告書原本將正街街市熟食中心算作沒有安裝自動停止設施的熟食中心，然而，根據工程部門的最新意見，正街街市熟食中心所屬的整座街市大樓已安裝自動停止設施，一旦偵測到火警，該設施便會停止該大樓(包括熟食中心)的通風／空調系統。因此已採取全部 6 項訂明消防安全措施的熟食中心數目現修訂為 31 個，而非報告書表六載列的 30 個。

熟食市場及熟食小販市場

4. 正如我們早前向審計署及政府帳目委員會解釋，食環署在 2003 年與消防處舉行會議後，按照《消防安全(商業處所)條例》(第 502 章)檢討了熟食中心及售賣乾濕貨品的公眾街市的消防安全措施，並推行計劃，改善這些場地的消防安全措施。此外，食環署已在 25 個熟食市場中的 3 個熟食市場(即擊壤路熟食市場、建業街熟食市場和大棠道熟食市場)進行提升消防安全的工程。至於當年的檢討範圍為何不包括其餘的熟食市場以及熟食小販市場，我們已仔細翻查記錄但仍未能找到箇中原因。我們揣測這可能是緩急先後的問題。

5. 截至 2014 年年底，在 25 個熟食市場中，有 15 個已採取其中 4 項或以上的消防安全措施。然而，我們承認，其餘 10 個熟食市場已採取的措施少於 4 項，而在 11 個熟食小販市場中，仍有 6 個尚未採取任何措施。食環署自此一直與建築署、消防處及相關部門緊密合作，着手改善有關熟食場地的消防安全。

6. 現時，所有熟食小販市場均設有手提式滅火器。

7. 食環署會在未來半年，在現時沒有緊急照明裝置及設備和手控火警警報系統的所有熟食市場和熟食小販市場安裝該等設備。

8. 至於其餘 3 項消防安全措施(即消防栓及喉轆系統、自動噴灑系統和機械通風系統的自動停止設施)，由於要解決安裝工程涉及的技術問題，以及要諮詢相關部門，故此安裝工程所需時間將會較長。就消防栓、消防喉轆和消防噴灑系統安裝工程而言，我們須在相關的場地找到合適的地方，以建造水缸及相關機房。水缸和機房的位置和運作應避免影響場地的現有裝置。具體來說，我們需要進行詳細的結構評估，以確保相關的場地可以承受附加構築物的荷載。此外，消防安全設計/裝置建議及消防安全系統用水須分別取得消防處和水務署的批准。食環署將與有關部門合作，盡快進行研究，以確定在現時沒有這些消防安全措施的熟食市場和熟食小販市場安裝有關設備是否可行。

其他防火措施

9. 為加強熟食中心/熟食市場/熟食小販市場人員及攤檔租戶的消防安全意識，食環署會在消防處的協助下，為他們安排消防安全講座，講題包括常見的違反消防安全規定情況、火警時應

採取的行動、正確使用滅火工具、安全使用危險品等。此外，我們會舉行火警演習。

10. 食環署和消防處亦會在有需要時，在熟食場地採取消除火警危險的行動。食環署會加強熟食場地的消防安全管理，包括在進行例行巡查時向熟食檔戶傳遞消防安全訊息，以及一旦發現攤檔的運作有潛在火警風險時，便立即採取適當的跟進行動。

11. 另外，機電工程署(機電署)會繼續提供工程支援，以協助食環署在公眾熟食市場推廣和確保電力及氣體安全，並會根據相關的法定規定採取合適的執法行動。

第(d)項 — 食環署與建築署之間的往來函件

12. 在 2009 年 7 月至 2015 年 5 月期間，食環署與其他政府部門(包括建築署和機電署)及相關外界機構之間有關改善觀塘碼頭熟食市場電力系統事宜的整套往來函件(只有英文版)載於**附件 A**。

第(e)項 — 攤檔營運所需電力供應的標準

13. 食環署在 2011 年 12 月發出的《公眾街市及熟食中心標準規格手冊》第 3.29.1 條訂明每個熟食攤檔的標準供電規格(即 60 安培三相)。前市政總署在 1999 年發出的文件亦載有相同規格。然而，前市政總署或食環署當時如何釐定這個標準則無從稽考。

14. 建築署和機電署表示，60 安培三相供電最高可負荷約 33 千瓦特的設備和器具。一般而言，該供電量足以應付熟食攤檔通常所需的商用電器(例如煮食爐、電飯煲、雪櫃、電水煲、多士爐等)的運作。以接駁 13 安培電源插座的家用電器為例，60 安培三相電力系統能滿足約 15 個電磁爐或多至 40 個 1.8 公升傳統電飯煲的電力需求。

***委員會秘書附註：有關附件 A，請參閱此報告書的附錄 36。**

第(f)項 — 使用電器指引的文本

15. 食環署諮詢機電署後，制訂了有關熟食市場/熟食中心內電力及使用電器用具安全的指引，供租戶參考。該指引的文本載於**附件 B**。食環署會確保該指引妥善執行並適時更新。

第(m)項 — 管理公眾熟食攤檔的食環署人員組織圖及職責

16. 負責管理熟食小販市場、熟食市場及熟食中心的食環署人員組織圖及職責載於**附件 C**。

****

**委員會秘書附註：　有關附件 B 及 C，請分別參閱此報告書的附錄 37 及 29。*

附件 A

食環署與其他各方
有關改善觀塘碼頭熟食市場電力供應事宜的往來函件

日期	函件概要	附錄 *(只有英文版)*
30.7.2009	食環署向機電署發送電郵，索取有關觀塘區內各市場供電情況的資料	1
26.8.2009	**食環署收到機電署的電郵，指觀塘碼頭熟食市場(「熟食市場」)供電不足**	2
5.10.2009	**食環署向建築署發送便箋，要求建築署進行改善熟食市場饋電的可行性研究**	3
2.11.2009	食環署向建築署發送催辦便箋	4
12.11.2009	食環署收到建築署的初步回覆	5
22.3.2010	食環署向建築署發送催辦便箋	6
12.4.2010	**建築署致函中電，向中電查詢有關改善熟食市場供電系統的具體規定**	7
20.5.2010	**食環署收到建築署的便箋，轉述中電的意見。中電認為須在熟食市場內闢出地方興建變壓房，供放置供電機器及設備**	8
21.7.2010	**食環署向建築署發送便箋，表示熟食市場內沒有空間興建變壓房，要求建築署研究改善供電的其他方案**	9
12.11.2010	食環署向建築署發送催辦便箋	10
2.12.2010	食環署收到建築署的便箋，匯報其與中電磋商的最新情況	11
20.1.2011	● 食環署向機電署發送電郵，徵詢機電署對改善供電的意見 ● 機電署向食環署發送電郵，建議食環署聯絡建築署，跟進電力負荷過重的問題	12 13

1.4.2011	食環署向建築署發送催辦便箋	14
4.4.2011	食環署收到建築署的便箋，表示必須興建變壓房	15
23.5.2011	**食環署向建築署發送便箋，要求建築署考慮安裝更大功率的新變壓器，以取代現有變壓器，藉此改善供電**	16
5.7.2011	食環署向建築署發送催辦便箋	17
29.7.2011	食環署收到建築署的便箋，表示中電認為須加建一間室內變壓房	18
4.8.2011	**食環署向機電署發送電郵，就興建變壓房以外的其他改善供電方案，徵詢機電署的意見**	19
22.9.2011	食環署向建築署*發送催辦電郵	20
7.3.2012	食環署向機電署發送電郵，跟進食環署 2011 年 8 月 4 日的電郵	21
9.3.2012	食環署向建築署發送電郵，跟進建築署 2011 年 7 月 29 日的便箋。電郵夾附機電署 2011 年 9 月 2 日的回覆。機電署在回覆中表示，改善工程牽涉配電系統的設計工作及大型改動，因此建築署似乎是負責這項工程的合適部門	22
26.10.2012	食環署向建築署*發送電郵，就興建變壓房以外的其他方案，徵詢建築署的意見	23
13.12.2012	食環署收到建築署*的電郵，要求食環署提供熟食市場在過去 12 個月內的電力記錄資料	24
18.12.2012	食環署向建築署*發送電郵，提供所需資料	25
14.1.2013	● 食環署收到建築署*的電郵，查詢熟食市場攤檔面積 ● 食環署回覆建築署的電郵，提供所需資料	26
17.1.2013	**建築署致函中電，就豁免有關興建變壓房的規定，徵詢中電的意見**	27
20.3.2013	建築署向中電發送催辦函	28
2.7.2013	食環署向建築署*發送催辦電郵	29
31.7.2013	食環署向建築署*發送電郵，按建築署的口頭要求，提供各攤檔的用電量資料	30

14.1.2014	建築署向中電發送催辦函	31
28.8.2014	食環署收到建築署*的電郵，匯報其與中電磋商的最新情況	32
17.10.2014	**建築署應食環署的要求，向食環署發送便箋，建議食環署在重新編排攤檔的熔斷開關掣前，先進行供電改善工程。建築署向食環署索取有關各攤檔電力負荷的資料**	33
22.10.2014	食環署向建築署發送便箋，提供所需資料	34
4.12.2014	食環署向建築署*發送電郵，邀請建築署派代表於 2014 年 12 月 12 日出席熟食市場的街市管理諮詢委員會會議，匯報改善電力事宜的進展	35
5.12.2014	**建築署致函中電，提供多項資料(包括熟食市場內空間有限的原因、設備安裝布局，以及額外電力負荷)，請中電考慮增加熟食市場的電力供應**	36
23.1.2015	食環署收到建築署的便箋，表示已向中電發出上述函件，將有關事宜轉介中電跟進	37
27.4.2015	食環署向建築署發送便箋，要求建築署加快與中電磋商，並要求建築署提供可性行報告	38
13.5.2015	**食環署向建築署發送便箋，記錄食環署與建築署進行聯合實地視察後，決定接納中電的建議，為熟食市場增鋪電纜，取代在熟食市場興建新變壓房，以改善熟食市場的供電。食環署在便箋中要求建築署確認有關建議是否可行，並估算費用，以便安排撥款**	39

* *涉及借調至機電署的建築署員工；電郵發送至機電署電郵系統或從機電署電郵系統發出*

Shuk Kam NAM
HI(MM)KT 1
30/07/2009 16:19
☐ Urgent
☐ Return Receipt

To: Jefftse@emsd.gov.hk
cc: San Keung NG/FEHD/HKSARG@FEHD, Wai Ming3 CHAN/FEHD/HKSARG@FEHD, Kui LAU/FEHD/HKSARG@FEHD
bcc:
Subject: Electricity Power Capacity in Public Markets

Dear Jeff,

As spoken. I attached herewith the file in respect of Kwun Tong district for your kind input of relevant information into Column (A) to Column (E), please.

Return_Electricity Supply in Markets.doc

Your reply to me on or before 19.8.2009 is much appreciated. Thanks!

Regards,

NAM Shuk-kam
HI(MM)KT-1
Tel:3102 7327

*<u>委員會秘書附註</u>：本文件只備英文本。

Electricity Supply in Markets

Name of market (including cooked food markets)	*(A)* Any insufficient electricity power for the market encountered (Yes / No)	*(B)* If "Yes" in column (A), the follow-up actions taken	*(C)* Available electricity power supply capacity for the market (? A / 3 phase)	*(D)* Estimated maximum electricity power consumption in the market (? A / 3 phase) Note 1	*(E)* Spare power capacity available to cater for additional power consumption upon letting of the vacant/frozen stalls in the market (Yes/No) Note 2

Note 1 : Rough estimation of the maximum power consumption on a typical day in hot summer season will suffice.

Note 2 : According to PDD Manual, specifications of electricity supply to stalls in public market as below –

- Large stall and cooked food stall – 60A / 3 phase
- Small stall – 30A / single phase

jefftse@emsd.gov.hk

26/08/2009 14:19
☐ Urgent
☐ Return Receipt

To: ckho@fehd.gov.hk, pmkwan@fehd.gov.hk, kawcheung@fehd.gov.hk, ctwu@fehd.gov.hk, sknam@fehd.gov.hk
cc: dkfwai@fehd.gov.hk, twkwong@fehd.gov.hk, manwlee@fehd.gov.hk
bcc:
Subject: Electricity Supply Survey in Markets of Kowloon.

Dear Mr. Ho, Mr. Wu, Mr. Cheung, Miss Kwan and Miss Nam,

Re : Electricity Supply Survey in Markets of Kowloon.

I refer to my previous E-mail for the captioned subject.

Attached please find the summary of the measurement survey for electricity supply for stall tenants for your consideration.

Please note the following points for the captioned measurement.

1. The available electricity supply, as specified in Column (C), is assumed as 80% of the total rated electricity supply for safe and nominal operation for avoiding over-loading situation. In addition, loading over 80% of rated supply might be prone to over-heating problem in the power switch.
2. The measured data during peak hours, as specified in Column (D), is just the transient value and might not necessary be the actual maximum consumption. Therefore, the proposed spare power capacity, as specified in Column (E), shall be carefully reviewed with a certain safety factor when de-freezing vacant stalls.

By copy of this E-mail to Miss LEE, HI(MM)YT, the measurement data for Ya Ma Tei Market and Kwun Chung Market has to be "re-measured" again this afternoon for a more reliable result. The measurement data would be submitted by tomorrow.

Best Regards,
Jeff TSE
E/Mun/K3

==========
IMPORTANT: This electronic transmission and its enclosure, if any, contain
information intended only for the addressee(s) named. Any use, distribution,
copying or disclosure by any other person in whole or in part is strictly
prohibited. If you receive this transmission in error, please notify the sender
by e-mail or telephone and delete the message and any attachment from your system.
==========

========== Kln Return.doc

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

Kwun Tong District

Name of market (including cooked food markets)	*(A)* Any insufficient electricity power for the market encountered (Yes / No)	*(B)* If "Yes" in column (A), the follow-up actions taken	*(C)* Available electricity power supply capacity for the market (? A / 3 phase)	*(D)* Estimated maximum electricity power consumption in the market (? A / 3 phase) Note 1	*(E)* Spare power capacity available to cater for additional power consumption upon letting of the vacant/frozen stalls in the market (Yes/No) Note 2
Ngau Tau Kok Market	No	---	1800A / 3-phase	1750A / 3-phase	Yes (50A / 3-phase)
Shui Wo Street Market	No	---	2000A / 3-phase	1980A / 3-phase	Yes (20A / 3-phase)
Yee On Street Market	No	---	600A / 3-phase	580 A / 3-phase	Yes (20A / 3-phase)
Lei Yue Mun Market	No	---	400A / 3-phase	380A / 3-phase	Yes (20A / 3-phase)
Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market	Yes	Please contact CLPP and ArchSD (PS) for upgrading the infeed power supply	240A / 3-phase	*260A / 3-phase* *	No
Tsun Yip Cooked Food Market	Yes		480A / 3-phase	*550 A / 3-phase* *	No
Tung Yuen Cooked Food Market	Yes		48A / 3-phase	*60A / 3-phase* *	No
Sze Shan Cooked Food Market	No	---	80A / 3-phase	80A / 3-phase	No

* : Existing electricity power consumption already exceeds 80% of the original infeed rated power supply capacity.

Remark:

The available electricity power supply specified in Column (c) is assumed as 80% of the total rated electricity supply for safe and nominal operation for avoiding over-loading situation.

Note 1 : Rough estimation of the maximum power consumption on a typical day in hot summer season will suffice.

Note 2 : According to PDD Manual, specifications of electricity supply to stalls in public market as below –

- Large stall and cooked food stall – 60A / 3 phase
- Small stall – 30A / single phase

MEMO

From	Director of Food and Environmental Hygiene	*To*	Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department
Ref.	(12) in in FEHD KT (EH) 140/340	*(Attn.:*	Building Services Engineer / MK. KB & KT. Mr. LUI Kwong-fat *)*
Tel. No.	3102 7326	*Your Ref.*	*in*
Fax. No.	2343 6734	*Dated*	*Fax. No.* 2765 0259
Date	5 October 2009	*Total Pages*	2

Request for upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market, Tsun Yip Cooked Food Markets and Tung Yuen Cooked Food Markets in Kwun Tong

I attached herewith the summary survey for electricity supply for markets of Kwun Tong district as conducted by EMSD staff in August 2009.

2. As stated in EMSD's survey, there is insufficient electricity power encountered in three cooked food markets as captioned. In this connection, I should be grateful if you would advise us the feasibility and the estimated cost for the upgrading the infeed power supply to these three cooked food markets.

3. For further information or another site inspection is required, please contact my Health Inspector, NAM Shuk-kam at 3102 7327 or the undersigned.

(NG San-keung)
for Director of Food and Environmental Hygiene

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

Kwun Tong District

Name of market (including cooked food markets)	*(A)* Any insufficient electricity power for the market encountered (Yes / No)	*(B)* If "Yes" in column (A), the follow-up actions taken	*(C)* Available electricity power supply capacity for the market (? A / 3 phase)	*(D)* Estimated maximum electricity power consumption in the market (? A / 3 phase) Note 1	*(E)* Spare power capacity available to cater for additional power consumption upon letting of the vacant/frozen stalls in the market (Yes/No) Note 2
Ngau Tau Kok Market	No	---	1800A / 3-phase	1750A / 3-phase	Yes (50A / 3-phase)
Shui Wo Street Market	No	---	2000A / 3-phase	1980A / 3-phase	Yes (20A / 3-phase)
Yee On Street Market	No	---	600A / 3-phase	580 A / 3-phase	Yes (20A / 3-phase)
Lei Yue Mun Market	No	---	400A / 3-phase	380A / 3-phase	Yes (20A / 3-phase)
Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market	Yes	Please contact CLPP and ArchSD (PS) for upgrading the infeed power supply	240A / 3-phase	*260A / 3-phase* *	No
Tsun Yip Cooked Food Market	Yes		480A / 3-phase	*550 A / 3-phase* *	No
Tung Yuen Cooked Food Market	Yes		48A / 3-phase	*60A / 3-phase* *	No
Sze Shan Cooked Food Market	No	---	80A / 3-phase	80A / 3-phase	No

* : Existing electricity power consumption already exceeds 80% of the original infeed rated power supply capacity.

Remark:

The available electricity power supply specified in Column (c) is assumed as 80% of the total rated electricity supply for safe and nominal operation for avoiding over-loading situation.

Note 1 : Rough estimation of the maximum power consumption on a typical day in hot summer season will suffice.

Note 2 : According to PDD Manual, specifications of electricity supply to stalls in public market as below –

- Large stall and cooked food stall – 60A / 3 phase
- Small stall – 30A / single phase

MEMO **BY FAX**

From Director of Food and Environmental Hygiene	*To* Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department
Ref. (16) in FEHD KT(EH) 140/340	*(Attn.:* Building Services Engineer / MK, KB & KT, Mr. LUI Kwong-fat *)*
Tel. No. 3102 7326	*Your Ref.* ( ) *in*
Fax. No. 2343 6734	*Dated* *Fax. No.* 2765 0259
Date 2 November 2009	*Total Pages* 1 + encl. (12)

Request for upgrading the infeed power supply in
Kwun Tong Ferrry Concourse Cooked Food Market,
Tsun Yip Cooked Food Market and
Tung Yuen Cooked Food Market in Kwun Tong

Attached please find our memo dated 5.10.2009 in the same series and grateful if you would inform this office the present position of the case, please.

(NG San-keung)
for Director of Food and Environmental Hygiene

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

By fax only

MEMO

From	Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department	*To*	Director of Food and Environmental Hygiene
Ref.	( ) in ASD.PB. PC-019-00366-000	*Attention*	NG San-keung
Tel. No.	2773 2527	*Your Ref.*	(16) in FEHD KT(EH) 140/340
Fax No.	2765 0259	*Dated*	2 November 2009
Date	12 November 2009	*Fax No.*	2343 6734 *Total Page(s)* 1

Request for upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market, Tsun Yip Cooked Food Market and Tung Yuen Cooked Food Market in Kwun Tong

Your MUR refers.

2. Please be informed that site checks and study are being carried out and you will be advised of the outcome once available.

3. Should you still require further information, please contact me.

(K.F. LUI)
for Assistant Director (Property Services)
Architectural Services Department

c.c.
PSM/KT - via file
BSE/MK, KB&KT – via file
BSI/MK, KB&KT – via file
file for Tsun Yip Cooked Food Market
file for Tung Yuen Cooked Food Market

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

13-NOV-2009 11:18 + 852 2765 0259 98% TOTAL P.01
P.01

MEMO

From	Director of Food and Environmental Hygiene	*To*	Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department
Ref.	(18) in in FEHD KT (EH) 140/340	*(Attn.:*	Building Services Engineer / MK, KB & KT. Mr. LUI Kwong-fat)
Tel. No.	3102 7326	*Your Ref.*	in
Fax. No.	2343 6734	*Dated*	*Fax. No.* 2765 0259
Date	22 March 2010	*Total Pages*	1

Request for upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market, Tsun Yip Cooked Food Markets and Tung Yuen Cooked Food Markets in Kwun Tong

I refer to my memo dated 5.10.2009 and 2.11.2009 in the same series and grateful if you would inform this office the present position of the case, please.

(NG San-keung)
for Director of Food and Environmental Hygiene

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

14:06 + 852 2765 0259 99%

ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT
PROPERTY SERVICES BRANCH
7/F, APB CENTRE, 9 SUNG PING ST, HUNG HOM, KLN., HONG KONG
FAX.: (852) 2765 7734

建 築 署
物 業 事 務 處

Our Ref.: ( ) in ASD.PB.PC -019-00366-000 Pt. 3
Your Ref.:

Tel. No.: 2773 2527
Fax No.: 2765 0259

12 April 2010

CLP Power Hong Kong Limited
147 Argyle Street Kowloon

Dear Sir/Madams,

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food
Wing Yip Street,Kwun Tong Kowloon
Re: Increase in Demand of Electrical Load

Please be informed that due to upgrade of existing power supply system, the additional required load is about 400kVA. In this connection, please advise me of the provision required for this department be carried out to suit your upgrading works for the existing incoming cable/addition of incoming cable for the additional load.

Yours faithfully,

(K.F.LUI)
for Assistant Director (Property Services)
Architectural Services Department

c.c.
FEHD(Attn: Mr. NG San-Keung/ Senior Health Inspector), by fax only - 2343 6734
BSE/MK, KB & KT – via file
BSI/MK, KB & KT – via file

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

20-MAY-2010 16:12 + 852 2765 0259 99% P.01

By fax only

MEMO

From	Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department	*To*	Director of Food and Environmental Hygiene
Ref.	( ) in ASD.PB. PC-019-00366-000 Pt.3	*Attention*	Mr. Ng San Keung
Tel. No.	2773 2527	*Your Ref.*	
Fax No.	2765 0259	*Dated*	
Date	20 May 2010	*Fax No.*	2343 6734 *Total Page(s)* 1+2

Kwun Kong Ferry Concourse Cooked Food Market
Wing Yip Street, Kwun Tong
Re: Increase in demand of Electrical Load

With reference to my same series memo Ref. (96) dated 12.11.2009(copy attached), please find attached CLP's letter Ref. WE/L/94164/10-04/KOP/MCK dated 21-4-2010 in requesting a location for the construction of a transformer room of 8.0m(L) x 5.5m(W) x 3.6m(H) to house the high voltage plant and equipment for the provision of electricity supply. Please advise me such location once you have identified.

2. Should you require further information, please feel free to contact me.

(K.F. LUI)
for Assistant Director (Property Services)
Architectural Services Department

Encl. – as stated
c.c.
PSM/KB – via file
BSE/MK, KB&KT – via file
BSI/MK, KB&KT – via file

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

By fax only

(96)

MEMO

From	Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department	*To*	Director of Food and Environmental Hygiene
Ref.	(96) in ASD.PB. PC-019-00366-000	*Attention*	NG Sun-keung
Tel. No.	2773 2527	*Your Ref.*	(16) in FEHD KT(FH) 140/340
Fax No.	2765 0259	*Dated*	2 November 2009
Date	12 November 2009	*Fax No.*	2343 6734 *Total Page(s)* 1

Request for upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market, Tsun Yip Cooked Food Market and Tung Yuen Cooked Food Market in Kwun Tong

Your MUR refers.

2. Please be informed that site checks and study are being carried out and you will be advised of the outcome once available.

3. Should you still require further information, please contact me.

(K.F. LUI)
for Assistant Director (Property Services)
Architectural Services Department

16/11/09

c.c.
PSM/KT – via file
BSE/MK, KB&KT - via file
BSI/MK, KB&KT – via file
file for Tsun Yip Cooked Food Market
file for Tung Yuen Cooked Food Market

Copied

99% + 852 2765 0259

CLP 中電

中華電力有限公司
CLP Power Hong Kong Limited

東西區
East & West Region

香港九龍佐敦渡華路一號百周年大樓
Centenary Building, 1 To Wah Road
Jordan, Kowloon, Hong Kong

電話 Tel (852) 2678 3838
傳真 Fax (852) 2678 3737
電郵 Email we@clp.com.hk
網址 Website www.clpgroup.com

RECEIVED BY
2010 APR 28 A 11:54

21 April, 2010

Architectural Services Department
Property Services Branch,
7/F., APB center,
9 Sung Ping Street,
Hung Hom,
Kowloon.

Our Ref.: WE/L/94164/10-04/KOP/MCK

Dear Sirs,

Kwun Kong Ferry Concourse Cooked Food
Wing Yip Street, Kwun Tong
Increase in demand of Electrical Load

We refer to your letter ref.: ( ) in ASD.PB.PC-019-00366-000 Pt. 3 and would advise you that an indoor substation is required for the provision of additional electricity supply to the above premises. The property owner is required to provide us a transformer room of 8.0m(L) x 5.5m(W) x 3.6m(H) internally to house our high voltage plant and equipment for the provision of electricity supply.

A typical substation layout drawing is enclosed for your reference.

Should you have any queries on the above, please contact our Mr. M. C. Kwan on telephone number 2678 9031.

Yours faithfully,
for and on behalf of
CLP Power Hong Kong Limited

K. O. Poon
Planning & Design Manager
East & West Region

Encl. as stated

kop:lnck:wm

Urgent case no.			
SPSM		Date	28/4/10
28 APR 2010			
PSM		PO	
BSE		BSI	
GR		File	

MEMO **BY FAX**

From Director of Food and Environmental Hygiene	*To* Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department
Ref. (25) in FEHD KT(EH) 140/340	*(Attn.:* K.F. LUI)
Tel. No. 3102 7326	*Your Ref.* ( ) *in* ASD.PB.PC-019-00366-000 Pt.3
Fax. No. 2343 6734	*Dated* 20.5.2010 *Fax. No.* 2765 0259
Date 21 July 2010	*Total Pages* 1

Request for upgrading the infeed power supply in
Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market, Kwun Tong, Kowloon
(Increase in demand of electrical load)

I refer to your MUR. Please be informed that due to the limited space provided in Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market, there is no additional space or suitable location for the construction of a transformer room in the cooked food market. As such, grateful if you would explore other feasibility for the upgrading of power supply to the cooked food market as apart from construction of a transformer room, please.

2. If you have any enquiry in this case or a site inspection is required, please contact health inspector W.M. CHAN on 3102 7328 or the undersigned.

(NG San-keung)
for Director of Food and Environmental Hygiene

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

Reminder **BY FAX**

From Director of Food and Environmental Hygiene	*To* Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department
Ref. (26) in FEHD KT(EH) 140/340	*(Attn.:* K.F. LUI *)*
Tel. No. 3102 7326	*Your Ref.* () *in*
Fax. No. 2343 6734	*Dated* *Fax. No.* 2765 0259
Date 12 November 2010	*Total Pages*

Request for upgrading the infeed power supply in
Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market, Kwun Tong, Kowloon

I refer to our memo dated 21.7.2010 in the same series and grateful if you would inform this office the present position of the case, please.

2. If you have any enquiry in this case or require a site inspection, please contact W.M. CHAN on 3102 7328 or the undersigned.

(NG San-keung)
for Director of Food and Environmental Hygiene

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

By fax only

MEMO

From	Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department	*To*	Director of Food and Environmental Hygiene
Ref.	( ) in ASD.PB. PC-019-00366-000	*Attention*	Mr. Ng Sau Keung
Tel. No.	2773 2527	*Your Ref.*	(26) in FEHD KT(EH) 140/340
Fax No.	2765 0259	*Dated*	12 November 2010
Date	2 December 2010	*Fax No.*	2343 6734 *Total Page(s)* 1+1

Kwun Tong Concourse Cooked Food Market, Kwun Tong
Re: Upgrading the infeed power supply

We refer to your letter under the reference.

2. Please note that we are now further seeking CLP's advise in this respect (copy attached) and will advise you of the outcome when available.

(K.K. CHAU)
for Assistant Director (Property Services)
Architectural Services Department

Encl – 1 page
c.c.
PSM/KB – via file
BSE/MK, KB&K – via file
BSI/MK, KB&KT – via file

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT
PROPERTY SERVICES BRANCH
7/F., APB CENTRE, 9 SUNG PING ST., HUNG HOM, KLN., HONG KONG
FAX: (852) 2765 7734

建 築 署
物 業 事 務 處

By Fax: 2678 3737

Our Ref.: ( ) in ASD.PB.PC-019-00366-000
Your Ref.:

Tel. No.: 2773 2527
Fax No.: 2765 0259

1 December 2010

CLP Power Hong Kong Limited
East & West Region
Centenary Building, 1 To Wah Road
Jordan, Kowloon, Hong Kong

(Attn: K.O. Poon / Planning & Design Manager)
Dear Sir,

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food
Wing Yip Street Kwun Tong Kowloon
Re: Increase in Demand of Electrical Load

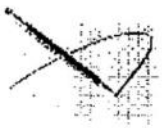
We refer to your letter under the reference.

We would be grateful if you would advise us of other alternative for the requested upgrading of power supply to the above premises, apart from your mentioned construction of a transformer room.

Yours faithfully,

(K.K.CHAU)
for Assistant Director (Property Services)
Architectural Services Department

c.c.
PSM/KB – via file
BSE/MK, KB & KT – via file
BSI/MK, KB & KT – via file



Mun See YIU
HI(MM)KT 2

20-Jan 2011 14:01
☐ Urgent
☐ Return Receipt

To alexwong@emsd.gov.hk
cc San Keung NG/FEHD/HKSARG@FEHD
bcc
Subject Electricity Loading of Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market and Tsun Yip Cooked Food Market.

Dear Mr. WONG,

This is to further our tele-conversation in late December, 2010. I should be grateful if you could study and advise this department the electricity loading of our Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market and Tsun Yip Cooked Food Market. In addition, please also advise this office if there is insufficient electricity power for the captioned markets encountered in Year 2010. Your reply to me at your earliest convenience is much appreciated.

Should you need further information, please contact me at 3102 7328 or [redacted]. Thanks.

Regards,

Nancy YIU
Health Inspector / FEHD

[Ends]

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

alexwong@emsd.gov.hk

20-Jan 2011 21:01
☐ Urgent
☐ Return Receipt

To msyiu@fehd.gov.hk
cc sankng@fehd.gov.hk, marcowan@emsd.gov.hk, luihc@emsd.gov.hk
bcc
Subject 回覆: Electricity Loading of Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market and Tsun Yip Cooked Food Market.

Dear Ms. Yiu,

I refer to our telecon in Dec 2010 and your below email for the captioned

An ad-hoc electricity measurement has been done in around Aug 2010 for the captioned 2 cooked food markets. We discovered that:

1) Tsun Yip Street Cooked Food Market
- The electricity loading for a MCB board at 1/F (200A rating) was already around 200A.

2) Kwun Tong Concourse Cooked Food Market
- The electricity loading for one of the MCB boards at G/F (100A rating) was already around 97A.
- There were a few MCB tripping cases in last summer due to slightly overload.

From the above result, the electricity loading for the above MCB boards already reach their design capacity. So, re-arrangement of loading in the electrical distribution system is recommended. In view that this involves design work and major alternation to the electrical distribution system, ArchSD seems the suitable party for the work.

Should you have any further enquiries, please feel free to contact me. Thank you.

Regards,
Alex WONG
E/Mun/K5
EMSD
Tel.: 3155 4064
Mobile: [redacted]
e-mail: alexwong@emsd.gov.hk

寄件者: msyiu@fehd.gov.hk
收件者: alexwong@emsd.gov.hk
副本抄送: sankng@fehd.gov.hk
日期: 20/01/2011 14:02
主旨: Electricity Loading of Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market and Tsun Yip Cooked Food Market.

Dear Mr. WONG,

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

This is to further our tele-conversation in late December, 2010. I should be grateful if you could study and advise this department the electricity loading of our Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market and Tsun Yip Cooked Food Market. In addition, please also advise this office if there is insufficient electricity power for the captioned markets encountered in Year 2010. Your reply to me at your earliest convenience is much appreciated.

Should you need further information, please contact me at 3102 7328 or [redacted]. Thanks.

Regards,

Nancy YIU
Health Inspector / FEHD

[Ends]

==========
==========
IMPORTANT: This electronic transmission and its enclosure, if any, contain
information intended only for the addressee(s) named. Any use, distribution,
copying or disclosure by any other person in whole or in part is strictly
prohibited. If you receive this transmission in error, please notify the sender
by e-mail or telephone and delete the message and any attachment from your system.
==========
==========

MEMO **BY FAX**

From Director of Food and Environmental Hygiene	To Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department
Ref. (31) in FEHD KT(EH) 140/340	(Attn.: Mr. K.K. CHAU)
Tel. No. 3102 7326	Your Ref. ( ) in ASD.PB.PC-019-00366-000
Fax. No. 2343 6734	Dated 2.12.2010 Fax. No. 2765 0259
Date 1 April 2011	Total Pages 1

Request for upgrading the infeed power supply in
Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market, Kwun Tong, Kowloon

I refer to your MUR dated 2.12.2010 and grateful if you would inform this office the present position of the case, please.

2. If you have any enquiry in this case or require a site inspection, please contact Miss YIU Mun-see on 3102 7328 or the undersigned.

(NG San-keung)
for Director of Food and Environmental Hygiene

*<u>委員會秘書附註</u>：本文件只備英文本。

By fax only

MEMO

From	Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department	*To*	Director of Food and Environmental Hygiene
Ref.	( ) in ASD.PB. PC-019-00366-000	*Attention*	NG San-keung
Tel. No.	2773 2527	*Your Ref.*	(31) in FEHD KT(EH) 140/340
Fax No.	2765 0259	*Dated*	1 April 2011
Date	4 April 2011	*Fax No.*	2343 6734 *Total Page(s)* 1

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market, Kwun Tong, Kowloon
Re: Upgrading the infeed power supply

I refer to your memo under the reference.

2. As advised by CLP, a transformer room is required for the captioned request. As no suitable location could be identified in the premises, we would not be able to proceed further with the request.

(**K.K. CHAU**)
for Assistant Director (Property Services)
Architectural Services Department

c.c.
PSM/KB – via file
BSI/MK, KB&KT – via file

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

04-APR-2011 16:06 ARCH. SD + 852 2765 0259 P.01

MEMO

From Director of Food and Environmental Hygiene	*To* Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department
Ref. (34) in FEHD KT (EH) 140/340	*(Attn.:* Mr. K K CHAU)
Tel. No. 3102 7326	*Your Ref.* *in* ASD.PB.PC-019-00366-000
Fax. No. 2343 6734	*Dated* 4.4.2011 *Fax. No.* 2765 0259
Date 23 May, 2011	*Total Pages* 1

Application for Upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market

I refer to your MUR.

2. Your expert advised is kindly sought that apart from providing a transfer room in the subject market in order to feed more electricity, is it feasibility to upgrade the capacity of existing transformer by replacing a new one ?

3. For further information, please contact me or my Health Inspector, Mr. CHAN Wai-man at 3102 7328.

(AU Chi-ming, Jimmy)
for Director of Food and Environmental Hygiene

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

MEMO

From Director of Food and Environmental Hygiene	*To* Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department
Ref. (36) in FEHD KT (EH) 140/340	*(Attn.:* Mr. K K CHAU *)*
Tel. No. 3102 7326	*Your Ref.* ____ *in* ____
Fax. No. 2343 6734	*Dated* ____ *Fax. No.* 2765 0259
Date 5 July 2011	*Total Pages* 1

Application for Upgrading the infeed power supply in
Tsun Yip Street & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market

I refer to our memo dated 23 & 26 May 2010 of the same series.

2. I should be grateful if you would advise us the present situation of the case, please.

3. For further information, please contact me or Mr. CHAN Wai-man at 3102 7328.

(AU Chi-ming, Jimmy)
for Director of Food and Environmental Hygiene

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

By fax only

MEMO

From	Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department	*To*	Director of Food and Environmental Hygiene
Ref.	( ) in ASD PB PC-019-00366-000	*Attention*	AU Chi-ming, Jimmy
Tel. No.	2773 2527	*Your Ref.*	(36) in FEHD KT (EH) 140/340
Fax No.	2765 0259	*Dated*	5 July 2011
Date	29 July 2011	*Fax No.*	2343 6734 *Total Page(s)* 1

Application for Upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market

We refer to your memo under the reference.

2. As advised by CLP regarding the captioned, please be advised that an indoor transformer room is required for the captioned.

(K.K. CHAU)
for Assistant Director (Property Services)
Architectural Services Department

c.c.
PSM/MK – via file
BSI/MK, KB&KT – via file

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

02-AUG-2011 09:12 + 852 2765 0259 98% TOTAL P.01
P.01

Chi Ming
AU/FEHD/HKSARG
SHI(MM)KT
04/08/2011 18:18

To alexwong@emsd.gov.hk
cc Ivy CW TSANG/FEHD/HKSARG@FEHD
Wai Man 2 CHAN/FEHD/HKSARG@FEHD
bcc
Subject Upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse and Tsun Yip Street Cooked Food Market
High importance Return receipt Sign Encrypt

Dear Mr. WONG,

So sorry to bother you !

In view of the captioned need, we have sought ArchSD on expert advice of the track we should go. In return, we were given to know that an indoor transformer room is required to house the high voltage plant and equipment.

Due to the limited spaces in both cooked food markets, we are unable to squeeze additional space for doing so. In this connection, I should be grateful if you would offer expert advice on any alternatives we may attempt, please.

Many Thanks!

AU Chi-ming, Jimmy
SHI(MM)KT/FEHD
3102 7326
ends

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

Chi Ming
AU/FEHD/HKSARG
SHI(MM)KT
22/09/2011 15:06

To kkchau@emsd.gov.hk
cc Ivy CW TSANG/FEHD/HKSARG@FEHD
Wai Man 2 CHAN/FEHD/HKSARG@FEHD
bcc
Subject 轉寄： Insufficient of Electricity Power Supply to Kwun Tong Ferry Concourse & Tsun Yip Cooked Food Market
High importance Return receipt Sign Encrypt

Dear Mr. CHAU,

I refer to my preceding email and should be grateful if you would advise me the latest development, please.

Thank you!

Jimmy AU
SHI(MM)KT/FEHD
3102 7326
ends

---- Forwarded by Chi Ming AU/FEHD/HKSARG on 22/09/2011 15:06 ----

Chi Ming
AU/FEHD/HKSARG
SHI(MM)KT
19/08/2011 14:01

To kkchau@emsd.gov.hk
cc Yu Tung SHEK/FEHD/HKSARG
Ivy CW TSANG/FEHD/HKSARG
Wai Man 2 CHAN/FEHD/HKSARG
Subject Insufficient of Electricity Power Supply to Kwun Tong Ferry Concourse & Tsun Yip Cooked Food Market

High Importance Return receipt Sign Encrypt

Dear Mr. CHAU,

Further to my memos dated 26.5.2010 as attached

Memo to ASD Tsun Yip CFC updating electicity.doc Memo to ASD KT Ferry updating electicity.doc

I was given to know in your reply memo in July that only installation a

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

new transformer rooms in the captioned markets is the way to tackle the problem.

In view of the space constraint in the captioned markets and frequent electricity tripping incidents encountered recently, I should be grateful if you would study with CLP on feasibility of upgrading the existing incoming **cow cable** so as to solve the problem of insufficient electricity power encountered in these 2 CFMs.

Thanks a lot!!

Jimmy AU
SHI(MM)KT/FEHD
Tel: 3102 7326
ends

MEMO

Director of Food and Environmental Hygiene	*To* Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department
(34) in FEHD KT (EH) 140/340	(*Attn.:* Mr. K K CHAU)
Tel. No. 3102 7326	*Your Ref.* ____ *in* ASD.PB.PC-019-00366-000
Fax. No. 2343 6734	*Dated* 4.4.2011 *Fax. No.* 2765 0259
Date 23 May, 2011	*Total Pages* 1

Application for Upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market

I refer to your MUR.

2. Your expert advised is kindly sought that apart from providing a transfer room in the subject market in order to feed more electricity, is it feasibility to upgrade the capacity of existing transformer by replacing a new one ?

3. 2. For further information, please contact me or my Health Inspector, Mr. CHAN Wai-man at 3102 7328.

(AU Chi-ming, Jimmy)
for Director of Food and Environmental Hygiene

Upgrading electricity supply at Kwun Tong Ferry Concourse CFM and Tsun Yip CFM

Ivy CW TSANG to: alexwong@emsd.gov.hk 7/3/2012 15:07
Cc: DEHS_KT, Wai Man 2 CHAN

From: Ivy CW TSANG/FEHD/HKSARG
CHI(KT)2
To: alexwong@emsd.gov.hk
Cc: DEHS_KT/FEHD/HKSARG@FEHD, Wai Man 2 CHAN/FEHD/HKSARG@FEHD

Dear Mr. WONG,

I refer to the attached file enclosing an email which was addressed to you on 4.8.2011 concerning the matter of upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market and Tsun Yip Cooked Food Market. Since we cannot trace further communication between you and Mr. AU in respect of the subject, grateful if you would let us have your expert advice on any alternatives to upgrading power supply at the aforesaid cooked food markets. Thanks for your kind assistance.

Should you have any enquiries, please contact the undersigned or Health Inspector Mr. CHAN at 3102 7328.

快速黑白掃描至 PDF 檔案_1.PDF

Regards,
Ivy Tsang
CHI(KT)2 / FEHD
(Tel: 3102 7308)

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

(39)

Chi Ming
AU/FEHD/HKSARG
SHI(MM)KT
04/08/2011 18:18

To alexwong@emsd.gov.hk
cc Ivy CW TSANG/FEHD/HKSARG@FEHD
Wai Man 2 CHAN/FEHD/HKSARG@FEHD
bcc
Subject Upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse and Tsun Yip Street Cooked Food Market
☐ High importance ☐ Return receipt ☐ Sign ☐ Encrypt

Dear Mr. WONG,

So sorry to bother you !

In view of the captioned need, we have sought ArchSD on expert advice of the track we should go. In return, we were given to know that an indoor transformer room is required to house the high voltage plant and equipment.

Due to the limited spaces in both cooked food markets, we are unable to squeeze additional space for doing so. In this connection, I should be grateful if you would offer expert advice on any alternatives we may attempt, please.

Many Thanks!

AU Chi-ming, Jimmy
SHI(MM)KT/FEHD
3102 7326
ends

轉寄: Upgrading electricity supply at Kwun Tong Ferry Concourse CFM and Tsun Yip CFM
Ivy CW TSANG to: Wai Man 2 CHAN 9/3/2012 12:30
Cc: Gary YC LAU

From: Ivy CW TSANG/FEHD/HKSARG
CHI(KT)2
To: Wai Man 2 CHAN/FEHD/HKSARG@FEHD
Cc: Gary YC LAU/FEHD/HKSARG@FEHD

On file, please.

Ends.

---- Forwarded by Ivy CW TSANG/FEHD/HKSARG on 09/03/2012 12:29 ----

From: Ivy CW TSANG/FEHD/HKSARG
CHI(KT)2
To: Wai Kei MA/ARCHSD/HKSARG@ARCHSD
Cc: Wai Man 2 CHAN/FEHD/HKSARG@FEHD, DEHS_KT/FEHD/HKSARG@FEHD
Date: 9/3/2012 12:28
Subject: Upgrading electricity supply at Kwun Tong Ferry Concourse CFM and Tsun Yip CFM

Dear Mr. MA,

Regarding upgrading electricity supply at Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market and Tsun Yip Cooked Food Market, we have consulted our maintenance agent, EMSD and learned that the MCB board has already reached its rating and major alternation to the electrical distribution system is required. Please kindly refer to EMSD's reply as attached.

Upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse and Tsun Yip Street Cooked Food Market-2011_09_02.pdf

As such, grateful if you would advise us on the feasible measures in upgrading electricity supply at Kwun Tong Concourse CFM and Tsun Yip CFM and their estimated cost, please.

Should you have any enquiry, please contact me or Health Inspector Mr. CHAN at 3102 7328.

Regards,
Ivy Tsang
CHI(KT)2 / FEHD
(Tel: 3102 7308)

*<u>*委員會秘書附註*</u>：本文件只備英文本。

回覆: Upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse and Tsun Yip Street Cooked Food Market
EMUNK5 收件者: cmau
副本抄送: icwtsang, EIMUNK1B, AEIMUNWK
02/09/2011 19:48

寄件者: EMUNK5/HQ/EMSD
收件人: cmau@fehd.gov.hk
副本抄送: icwtsang@fehd.gov.hk, EIMUNK1B/KT/EMSD@EMSD, AEIMUNWK/KT/EMSD@EMSD

Dear Jimmy,

Sorry for belated reply.

From our previous reply on 20/1/2011, it is noticed that one of the MCB board is already reach its rating. As such, the re-arrangement of electricity loading of electrical distribution my by required. In view that the matter is related to design work and major alternation to the electrical distribution system, ArchSD seems the suitable party for the work.

In this sense, it is appropriate to approach ArchSD for further advices / comments.

Thank you.

Regards,
Alex WONG
E/Mun/K5
EMSD
Tel.: 3155 4064
Mobile: 9331 1708
e-mail: alexwong@emsd.gov.hk

cmau Dear Mr. WONG, So sorry to bother you ! 04/08/2011 18:19:39

寄件者: cmau@fehd.gov.hk
收件者: alexwong@emsd.gov.hk
副本抄送: icwtsang@fehd.gov.hk, wm2chan@fehd.gov.hk
日期: 04/08/2011 18:19
主旨: Upgrading the infeed power supply in Kwun Tong Ferry Concourse and Tsun Yip Street Cooked Food Market

Dear Mr. WONG,

So sorry to bother you !

In view of the captioned need, we have sought ArchSD on expert advice of the track we should go. In return, we were given to know that an indoor transformer room is required to house the high voltage plant and equipment.

Due to the limited spaces in both cooked food markets, we are unable to squeeze additional space for doing so. In this connection, I should be grateful if you would offer expert advice on any alternatives we may attempt, please.

Many Thanks!

AU Chi-ming, Jimmy

SHI(MM)KT/FEHD
3102 7326
ends

Upgrading the electricity power supply in Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market (Kwun Tong)

Arnold CW KWOK to: kflui@emsd.gov.hk 26/10/2012 19:23

Cc: Ivy CW TSANG, Sze Man CHAN, Wai Man 2 CHAN

From: Arnold CW KWOK/FEHD/HKSARG SHI(MM)KT
To: kflui@emsd.gov.hk
Cc: Ivy CW TSANG/FEHD/HKSARG@FEHD, Sze Man CHAN/FEHD/HKSARG@FEHD, Wai Man 2 CHAN/FEHD/HKSARG@FEHD

Dear Mr. LUI of Arch. SD,

With regard to the caption, this department has discussed with your section over few years but not to solve. We still did nothing on the power supply of the alleged venue in response to The Ombudsman's comment on vigilance against power usage situation in FEHD Markets in 2009.

Over the years, it was noted that China Light Power Co. (CLP) requested us to set up a new transformer in each Tsun Yip Street Cooked Food Market (TYSM) and Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market (KTFM) in order to increase the power supply from 480A/3-phase to 550A/3-phase and 240A/3-phase to 260A/3-phase respectively. In view of our limited spaced provided in both TYSM and KTFM, there is no addition space or suitable location for the construction of a transformer room for above addition. So sad, we can not accept the proposed addition in the Markets to cater the increase in demand of electricity.

According to EMSD's report on electricity supply situation of TYSM and KTFM in Jan/2011, the gist is depicted as:-
TYSM -- the electricity loading of MCB board at 1/F (200A rating) was already around 200A and few MCB tripping cases in 2010 due to slightly overload.
KTFM -- electricity loading of one of the MCBs at G/F (100A rating) was already around 97A.

As such, grateful if you can offer your expert comment on the feasibility of addition of cow power cable, upgrading the MCB boards and electrical distribution system or other probable ways in both TYSM and KTFM. Is it possible to take any renovation works in our Markets to increase the maximum power supply capacity a little bit, other than addition of new transformer. Providing that this department will not carry out any A/C

*<u>委員會秘書附註</u>：本文件只備英文本。

retrofitting work in both Markets, should the additional required power load be decreased greatly from your estimated 2000kVA and 400kVA in TYSM and KTFM respectively.

Should you require further information, please don't hesitate to call me direct at 3102 7326.

I am looking forward to your good news.

Regards,
Arnold Kwok
SHI(MM)KT
Tel: 3102 7326
[our reference: (44) in FEHD KT(EH) 140/340]

回覆: 轉寄: Upgrading the electricity power supply in Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market (Kwun Tong)

kflui@emsd.gov.hk to: acwkwok@fehd.gov.hk 13/12/2012 17:40

Cc: kflui@emsd.gov.hk, mawk2@archsd.gov.hk

From: kflui@emsd.gov.hk
To: acwkwok@fehd.gov.hk
Cc: kflui@emsd.gov.hk, mawk2@archsd.gov.hk

Follow Up: Normal Priority.

Dear Mr. KWOK

I should be grateful if you could furnish me with the electricity for the two pier over the past 12 months for my further information in liaison with CLP. Thanks.

Regards

KF LUI
BSE/MK, KB&KT
Tel 2773 2527
Fax 2765 0259

**委員會秘書附註：本文件只備英文本。*

轉寄: 回覆: 轉寄: Upgrading the electricity power supply in Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market (Kwun Tong)

Arnold CW KWOK to: kflui@emsd.gov hk 18/12/2012 12:37

From: Arnold CW KWOK/FEHD/HKSARG SHI(MM)KT
To: kflui@emsd.gov.hk

As we spoke just now, the following information is provided herewith:-

	CLP account no.	Electricity consumption units (as shown on bill of Nov, 12)
Tsun Yip Cooked Food Market	29002-05104-0	23831
Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market	29009-01310-2	8303

Ends.

Arnold Kwok
SHI(MM)KT
Tel: 3102 7326

* ***<u>委員會秘書附註</u>：本文件只備英文本。***

Re: 回覆: 轉寄: 回覆: 轉寄: Upgrading the electricity power supply in Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market (Kwun Tong)
Arnold CW KWOK to: kflui@emsd.gov.hk 14/1/2013 18:56
Cc: Ivy CW TSANG, Wai Man 2 CHAN

From: Arnold CW KWOK/FEHD/HKSARG SHI(MM)KT
To: kflui@emsd.gov.hk
Cc: Ivy CW TSANG/FEHD/HKSARG@FEHD, Wai Man 2 CHAN/FEHD/HKSARG@FEHD

Dear Mr. LUI,

As our discussion to the way forwards for the caption just now, clipped herewith the relevant cooked food stall size of above two cooked food markets for your kind consideration and action.

Kwun Tong Ferry Concourse cooked food stalls size info to ArchSD.xls

Tsun Yip cooked food stalls size info to ArchSD.xls

Should you require further information, please don't hesitate to call me direct.
Many thanks in advance for your kind support of this case.

Regards.
Arnold Kwok
SHI(MM)KT
Tel: 3102 7326

kflui Dear Mr KWOK Similar to NTK and Shui Wo CF . 14/01/2013 17:50:38

From: kflui@emsd.gov.hk
To: acwkwok@fehd.gov.hk
Cc: icwtsang@fehd.gov.hk, smchan@fehd.gov.hk, wm2chan@fehd.gov.hk, kflui@emsd.gov.hk
Date: 14/1/2013 17:50
Subject: 回覆: 轉寄: 回覆: 轉寄: Upgrading the electricity power supply in Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market (Kwun Tong)

Dear Mr. KWOK

Similar to NTK and Shui Wo CFC, I should also be grateful if you could provide the areas of all the concerned stalls for the captioned two markets. Thanks.

Regards

*<u>委員會秘書附註</u>：本文件只備英文本。

KF LUI
BSE/MK, KB&KT
Tel 2773 2527
Fax 2765 0259
for Assistant Director(PS),
ArchSD

Food and Environmental Hygiene Department

Account Information

Region : Kowloon 九龍
District : Kwun Tong 觀塘
Market : Kt Ferry Concourse C/F Mkt 觀塘鰂魚涌熟食小販
As of Date (DD/MM/YYYY) : 01/01/2013
Tenancy Status : Active
ID ENQ104

District	Market	Stall	Floor	Length	Width	Height	Area	A/C Area
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	1	G	6.00	4.10	2.80	24.60	24.60
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	2	G	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	3	G	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	4	G	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	5	G	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	6	G	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	7	G	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	8	G	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	9	G	6.00	5.30	2.80	31.80	31.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	10	G	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	11	G	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	12	G	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	13	G	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	14	1	6.00	4.60	2.80	27.60	27.60
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	15	1	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	16	1	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	17	1	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	18	1	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	19	1	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	20	1	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	21	1	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	22	1	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	23	1	6.00	5.30	2.80	31.80	31.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	24	1	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	25	1	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	26	1	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	27	1	6.00	4.30	2.80	25.80	25.80
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	28	1	6.00	4.00	2.80	24.00	24.00
Kwun Tong	Kt Ferry Concourse C/F Mkt	29	1	6.00	4.00	2.80	24.00	24.00

ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT
PROPERTY SERVICES BRANCH
7/F., APB CENTRE, 9 SUNG PING ST., HUNG HOM, KLN., HONG KONG
FAX: (852) 2765 7734

建 築 署
物業事務處
九龍紅磡崇平街九號建業中心七樓

Our Ref.: ASD.PB PC-019-00366-000 Pt. 5
Your Ref. : WE/L/100341/10-12MCK dated 15 December 2010

Tel. No. : 2773 2527
Fax No. : 2765 0259

17 January 2013

CLP Power Hong Kong Limited
East & West Region
Centenary Building, 1 To Wah Road
Jordan, Kowloon, Hong Kong

Attn: Planning & Design Manager

Dear Sirs,

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Wing Yip Street, Kwun Tong
Re: Increase in demand of Electrical Load

Reference is made to your letter WE/L/100341/10-12MCK dated 15 December 2010. Due to the limited space in the captioned market, there is no additional space available for the construction of a transformer room. In this regard, I should be grateful if you could re-consider the requirement of a transformer room could be waived by using other alternative as to cater for a 400kVA load due to the addition of air-conditioning of the stalls. Meanwhile, I should be grateful if you could advise me whether there is still available capacity of the existing electricity supply so that the required 400kVA could be reduced.

I should be grateful if I could have your reply by 16 February 2013.

Yours faithfully,

(K. F. LUI)
for Chief Property Services Manager/2
Architectural Services Department

c.c.
FEHD (Attn.: Mr. KWOK Chi-wai, Arnold/Sr Health Insp(Market Mgt)), by fax 2343 6734
PSM/MK – on file
BSI/KT – on file

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

17-JAN-2013 16:11 99% P.01

ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT
PROPERTY SERVICES BRANCH
7/F., AP8 CENTRE, 9 SUNG PING ST., HUNG HOM, KLN., HONG KONG
FAX.: (852) 2765 7734

建 築 署
物 業 事 務 處
[illegible]

Our Ref.: ASD.PB PC-019-00366-000 Pt. 5
Your Ref. : WE/L/100341/10-12MCK dated 15 December 2010

Tel. No. : 2773 2527
Fax No. : 2765 0259

20 March 2013

CLP Power Hong Kong Limited
East & West Region
Centenary Building, 1 To Wah Road
Jordan, Kowloon, Hong Kong

Attn: Planning & Design Manager

Dear Sirs,

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Wing Yip Street, Kwun Tong
Re: Increase in demand of Electrical Load

Reference is made to my same series letter(copy enclosed for your easy reference) dated 17 January 2013 in relation to the subject matter. I am still waiting for your reply. I should be grateful if you could reply me in written by end March 2013.

Yours faithfully,

(K. F. LUI)
for Chief Property Services Manager/2
Architectural Services Department

Encl. – as stated
c.c.
FEHD (Attn.: Mr. KWOK Chi-wai, Arnold/Sr Health Insp(Market Mgt)), by fax 2343 6734
PSM/MK – on file
BSI/KT – on file

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

21-MAR-2013 10:35 99% P.01

ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT
PROPERTY SERVICES BRANCH
7/F., APB CENTRE, 9 SUNG PING ST., HUNG HOM, KLN., HONG KONG
FAX.: (852) 2765 7734

建築署
物業事務處
[illegible]

Our Ref.: ASD.PB PC-019-00366-000 Pt. 5
Your Ref. : WE/L/100341/10-12MCK dated 15 December 2010

Tel. No. : 2773 2527
Fax No. : 2765 0259

17 January 2013

CLP Power Hong Kong Limited
East & West Region
Centenary Building, 1 To Wah Road
Jordan, Kowloon, Hong Kong

Attn: Planning & Design Manager

Dear Sirs,

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Wing Yip Street, Kwun Tong
Re: Increase in demand of Electrical Load

Reference is made to your letter WE/L/100341/10-12MCK dated 15 December 2010. Due to the limited space in the captioned market, there is no additional space available for the construction of a transformer room. In this regard, I should be grateful if you could re-consider the requirement of a transformer room could be waived by using other alternative as to cater for a 400kVA load due to the addition of air-conditioning of the stalls. Meanwhile, I should be grateful if you could advise me whether there is still available capacity of the existing electricity supply so that the required 400kVA could be reduced.

I should be grateful if I could have your reply by 16 February 2013.

Yours faithfully,

(K. F. LUI)
for Chief Property Services Manager/2
Architectural Services Department

c.c.
FEHD (Attn.: Mr. KWOK Chi-wai, Arnold/Sr Health Insp(Market Mgt)), by fax 2343 6734
~~PSM/M4K – on file~~
BSI/KT – on file

FAXED
17 JAN 2013
BY:.....

99%

P.02

Upgrading the electricity power supply in Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market (Kwun Tong)

Arnold CW KWOK to: kflui@emsd.gov.hk 2/7/2013 17:05

Cc: Ivy CW TSANG, Tin Fong LAW

From: Arnold CW KWOK/FEHD/HKSARG
To: kflui@emsd.gov.hk
Cc: Ivy CW TSANG/FEHD/HKSARG@FEHD, Tin Fong LAW/FEHD/HKSARG@FEHD

Dear Mr. LUI,

I got to know you have issued a letter to CLP on 20.3.2013 for seeking alternative ways to upgrade the maximum output of electricity power supply in the captioned Markets, other than build-up a new transformer within the Markets venue.

Grateful if you can keep me informed of the latest progress and any reply from CLP.

Should you have any enquiries, please call me direct at 3102 7326.

Regards,
Arnold Kwok
SHI(MM)KT
Tel: 3102 7326

----- Forwarded by Arnold CW KWOK/FEHD/HKSARG on 2/7/2013 16:52 -----

From: Arnold CW KWOK/FEHD/HKSARG SHI(MM)KT
To: kflui@emsd.gov.hk
Cc: Ivy CW TSANG/FEHD/HKSARG@FEHD, Wai Man 2 CHAN/FEHD/HKSARG@FEHD
Date: 14/1/2013 18:56
Subject: Re: 回覆: 轉寄: 回覆: 轉寄: Upgrading the electricity power supply in Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market (Kwun Tong)

Dear Mr. LUI,

As our discussion to the way forwards for the caption just now, clipped herewith the relevant cooked food stall size of above two cooked food markets for your kind consideration and action.

Kwun Tong Ferry Concourse cooked food stalls size info to ArchSD.xls

Tsun Yip cooked food stalls size info to ArchSD.xls

Should you require further information, please don't hesitate to call me

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

轉寄: Upgrading the electricity power supply in Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market (Kwun Tong)

Arnold CW KWOK to: kflui@emsd.gov.hk 31/7/2013 12:14

Cc: Chi Fai LEUNG, Tin Fong LAW

From: Arnold CW KWOK/FEHD/HKSARG SHI(MM)KT
To: kflui@emsd.gov.hk
Cc: Chi Fai LEUNG/FEHD/HKSARG@FEHD, Tin Fong LAW/FEHD/HKSARG@FEHD

Dear Mr. LUI,

I refer to our teleconversation on 19.7.2013, the requested information concerning the electricity usage in each stall of Tsun Yip Street CFM and Kwun Tong Ferry Concourse CFM were provided herewith for your kind consideration, please.

2013.07.21-駿業熟食市場(電力問題).xls

2013.07.21-觀塘碼頭.xls

Regards,
Arnold Kwok
SHI(MM)KT
Tel: 3102 7326

*委員會秘書附註：本文件部分頁面只備英文本。

觀塘碼頭	電費(每月)	大型煮食電器	大雪櫃	冷氣(部)	匹數	備註
1	約$1500	--	--	2部	1匹,2匹	約1606度
2	約$2500	--	有	2部	2匹,2匹	約2677度
3	約$2500	有	有	--	--	約2677度
4	約$1800	有	有	--	--	約1927度
5	約$1200	有	有	--	--	約1285度
6	約$1000	--	--	1部	3匹	約1071度
7	約$2000	有	有	--	--	約2141度
8	約$1200	有	有	--	--	約1285度
9	約$2500	有	有	--	--	約2677度
10	約$2500	--	有	2部	2匹,2匹	約2677度
11	約$2800	有	有	--	--	約2998度
12	約$1500	--	--	--	--	約1606度
13	約$1000	--	有	1部	3匹	約1071度
14	約$1500	有	有	--	--	約1606度
15	約$100	--	--	--	--	約107度
16	約$800	--	有	--	--	約857度
17	約$1000	--	有	--	--	約1071度
18	約$200	--	--	--	--	約214度
19	約$500	--	有	1部	3匹	約535度
20	約$500	--	--	1部	3匹	約535度
21	約$1000	--	有	--	--	約1071度
22	約$1200	有	有	--	--	約1285度
23	約$1500	--	--	2部	2匹,2匹	約1606度
24	約$600	有	有	--	--	約642度
25	約$1500	--	--	--	--	約1606度
26	約$2000	--	有	--	--	約2141度
27	約$1500	有	有	--	--	約1606度
28	約$1200	有	有	--	--	約1285度
29	約$500	--	--	2部	1.5匹,1.5匹	約535度

註: 每度電=93.4 仙

ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT
PROPERTY SERVICES BRANCH
7/F., AP8 CENTRE, 9 SUNG PING ST., HUNG HOM, KLN., HONG KONG
FAX.: (852) 2765 7734

建 築 署
物業事務處
九龍紅磡崇平街九龍建業中心七樓

Our Ref.: ASD.PB PC-019-00366-000
Your Ref. : WE/L/100341/10-12MCK dated 15 December 2010

Tel. No. : 2773 2527
Fax No. : 2765 0259

14 January 2014

CLP Power Hong Kong Limited
East & West Region
Centenary Building, 1 To Wah Road
Jordan, Kowloon, Hong Kong

Attn: Planning & Design Manager

Dear Sirs,

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Wing Yip Street, Kwun Tong
Re: Increase in demand of Electrical Load

Reference is made to my same series letter dated 17 January 2013, 20 March 2013 and supplementary information sent via e-mail on 25/9/2013 and 14/1/2014 to your Mr. WONG in relation to the subject matter. I am still waiting for your reply. As the captioned has raised the concern of legislators, I should be grateful if you could reply me at your earliest convenience.

Yours faithfully,

(K. F. LUI)
for Chief Property Services Manager/2
Architectural Services Department

c.c.
FEHD (Attn.: Mr. KWOK Chi-wai, Arnold/Sr Health Insp(Market Mgt)), by fax 2343 6734
PSM/MK – on file
BSI/KT – on file

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

14-JAN-2014 16:20 99% P.01

Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market

kflui@emsd.gov.hk to: acwkwok@fehd.gov.hk 28/8/2014 16:21

Cc: fankk@archsd.gov.hk, kflui@emsd.gov.hk, wankl@emsd.gov.hk, chanwl@emsd.gov.hk

From: kflui@emsd.gov.hk
To: acwkwok@fehd.gov.hk
Cc: fankk@archsd.gov.hk, kflui@emsd.gov.hk, wankl@emsd.gov.hk, chanwl@emsd.gov.hk
History: This message has been forwarded.

3 個附件檔

Tsun Yip Street_CLP.pdf

KT Ferry to CLP.pdf

KT Ferry Concourse_New Switch Room.pdf

Dear Mr. KWOK

Increase in demand of Electrical Load for both Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market

Regarding the captioned, though site vists were conducted with CLP months ago, yet CLP's reply is still pending and letters chased to CLP (see attached). For your information, during the site visit, it is noted that :

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
the wall between store and switch room should be dismantled to allow a larger switch room for catptioned(see attached drawing)

Thanks & Regards

KF LUI
BSE/MK, KB&KT
Tel 2773 2527
Fax 2765 0259
for AD(PS), ArchSD

==========
==========
IMPORTANT: This electronic transmission and its enclosure, if any, contain
information intended only for the addressee(s) named. Any use,

*委員會秘書附註：本文件部分頁面只備英文本。

distribution,
copying or disclosure by any other person in whole or in part is strictly
prohibited. If you receive this transmission in error, please notify the sender
by e-mail or telephone and delete the message and any
attachment from your system.

Any comments, opinions or other information contained in this transmission that
do not relate to the official business of the Electrical and Mechanical Services
Department shall not be construed to be expressed or endorsed by the Department.
==========

CLP 中電

RECEIVED

2010 APR 28 A 11:54

中華電力有限公司
CLP Power Hong Kong Limited

東西區
East & West Region

香港九龍佐敦道華路一號百周年大樓
Centenary Building, 1 To Wah Road
Jordan, Kowloon, Hong Kong

電話 Tel (852) 2678 3838
傳真 Fax (852) 2678 3737
電郵 Email we@clp.com.hk
網址 Website www.clpgroup.com

21 April, 2010

Architectural Services Department
Property Services Branch,
7/F., APB center,
9 Sung Ping Street,
Hung Hom,
Kowloon.

Our Ref.: WE/L/94163/10-04/KOP/MCK
Your Ref.: ( ) in ASD.PB.PC-019-00365-000 Pt. 5

Dear Sirs,

Tsun Yip Street Cooked Food Market
Tsun Yip Street, Kwun Tong
Increase in demand of Electrical Load

We refer to your letter ref.: ( ) in ASD.PB.PC-019-00365-000 Pt. 5 and would advise you that an indoor substation is required for the provision of additional electricity supply to the above premises. The property owner is required to provide us a transformer room of 12.0m(L) x 5.5m(W) x 3.6m(H) internally to house our high voltage plant and equipment for the provision of electricity supply.

A typical substation layout drawing is enclosed for your reference.

Should you have any queries on the above, please contact our Mr. M. C. Kwan on telephone number 2678 9031.

Yours faithfully,
for and on behalf of
CLP Power Hong Kong Limited

K. O. Poon
Planning & Design Manager
East & West Region

Encl. as stated

kop:mck:wm

Urgent case pa.			
SPSM		Date	28/4/10
28 APR 2010			
PSM		PO	
BSE		BSI	
GR		File	

ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT 建築署
PROPERTY SERVICES BRANCH 物業事務處
7/F, APS CENTRE, 9 SUNG PING ST., HUNG HOM, KLN., HONG KONG
FAX: (852) 2765 7734

Our Ref.: ASD.PB PC-019-00366-000
Your Ref. : WE/L/100341/10-12MCK dated 15 December 2010

Tel. No. : 2773 2527
Fax No. : 2765 0259

28 August 2014

CLP Power Hong Kong Limited
East & West Region
Centenary Building, 1 To Wah Road
Jordan, Kowloon, Hong Kong

Attn: Planning & Design Manager

Dear Sirs,

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Wing Yip Street, Kwun Tong
Re: Increase in demand of Electrical Load

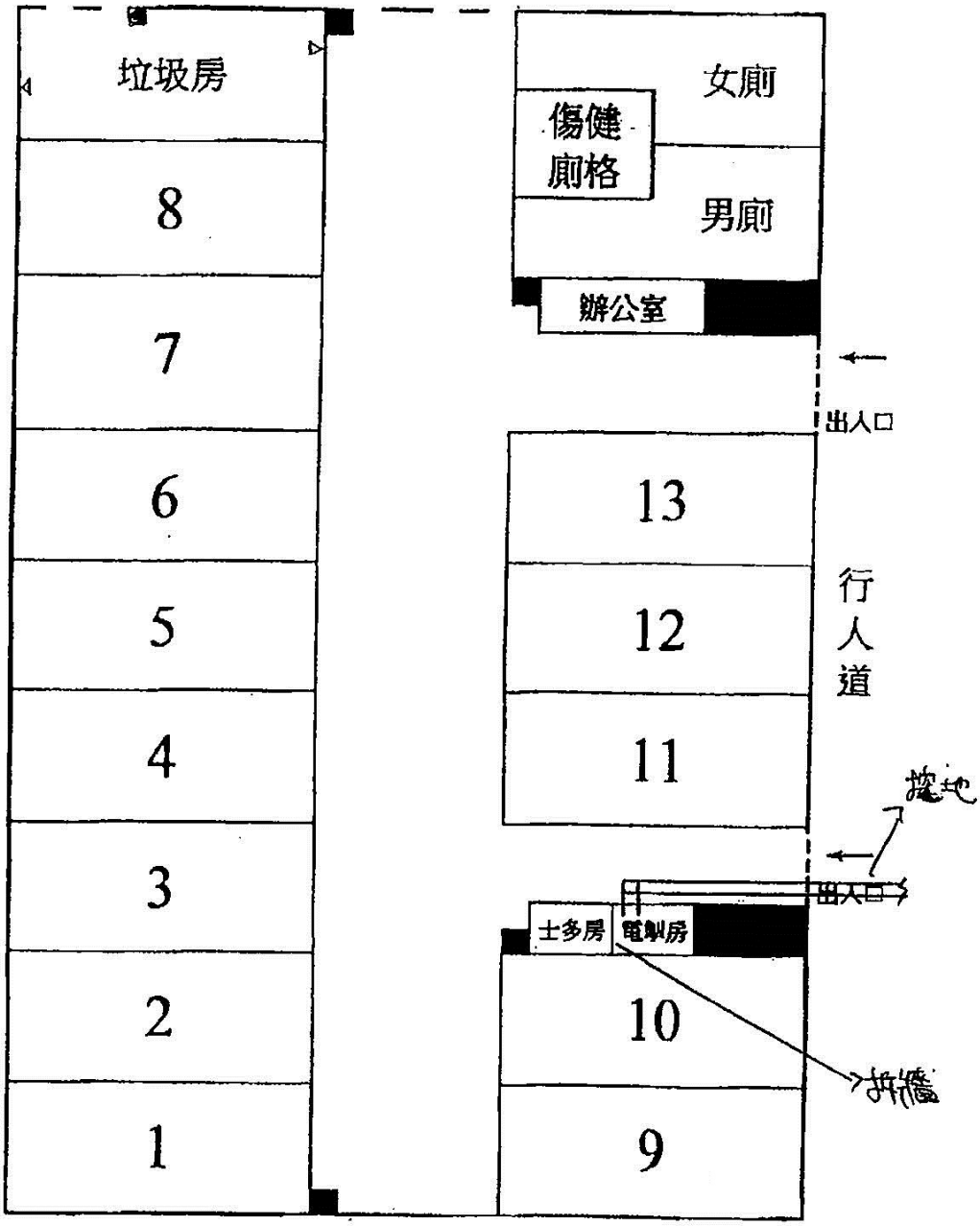
Reference is made to my same series letter dated 17 January 2013, 20 March 2013, 14 January 2014, supplementary information sent via e-mail on 25/9/2013 and 14/1/2014 to your Mr. WONG and the site visit held months ago with your representative in relation to the subject matter. I am still waiting for your reply. As the captioned has raised the concern of legislators, I should be grateful if your reply could reach me on or before 10 September 2014.

Yours faithfully,

(K. F. LUI)
for Chief Property Services Manager/2
Architectural Services Department

c.c.
FEHD (Attn.: Mr. KWOK Chi-wai, Arnold/Sr Health Insp(Market Mgt)), by fax 2343 6734
PSM/MK -- on file
BSI/KT – on file

觀塘碼頭熟食市場地下平面圖



不依比例

檔位：

■ Proposed location of insect killer

▷ Wall mounted fan

MEMO

From AD(PS), ArchSD	To Director of Food and Environmental Hygiene
Ref. in ASD PB PC-019-00366-000 Pt. 6	(Attn.: Mr. KWOk Chi-wai FEHD KT(M))
Tel. No. 2773 2527	Your Ref. (19) in 37-40/30/KTFC/5/2012
Fax. No. 2765 0259	dated 3 October 2014 Fax. No. 2343 6734
Date 17 October 2014	Total Pages 1+2(encl.)

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Re: Request for rearrangement of fuse switches of stalls

Reference is made to your MUR and our(KWOK/LUI) subsequent tel-conversation regarding the captioned.

2. As you are informed via my same series memos dated 18 July 2013 and 30 January 2014 that the captioned rearrangement is a major renovation works in relation to the electrical distribution of the existing electrical installation whereas the electricity capacity of the market has reached its maximum nominal capacity; it is recommended to have upgrading work for the electricity power supply prior to the said major renovation works to be carried out. As far as the upgrading work is concerned, CLP just requested supporting information for her review of the electricity upgrading work via her mail as attached copy. In this connection, I should be grateful if you could give reason for the limited space for the provision of a transformer room in response to item 1) and provide the electrical load of the existing installations of each stall and the new installations to be added by the tenants for each stall.

3. The wall between the store and existing switch room (see attached sketch no. KTFCCFM/SK171014-01) will be dismantled to facilitate the upgrading works and your confirmation is also required.

(K F LUI)
for Assistant Director (Property Services)
Architectural Services Department

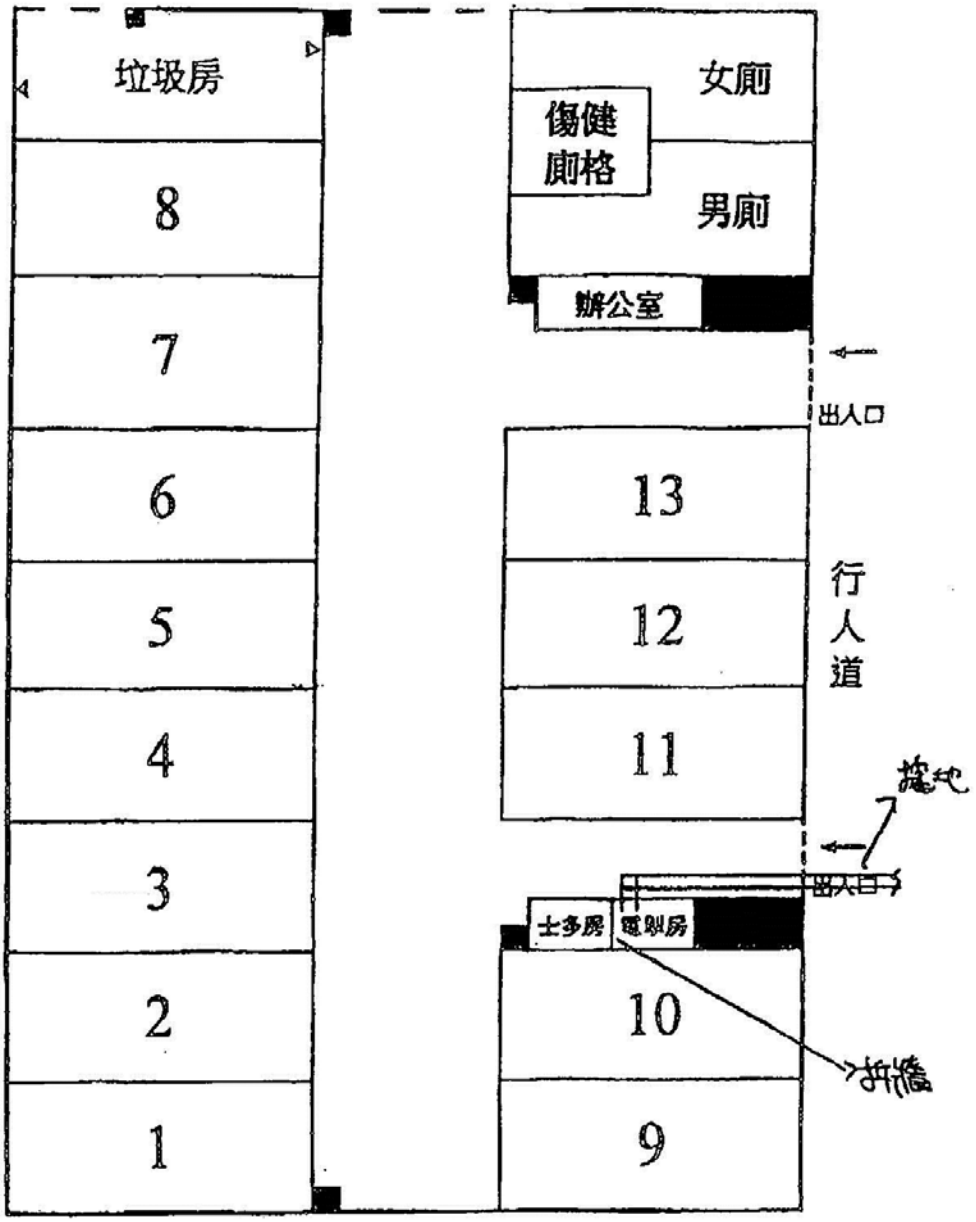
Encl. – as stated (total 2 pages)

c.c.
PSM/KB – via file
BSI/MK, KB&KT – via file

20-OCT-2014 10:06 98% P.01

*委員會秘書附註：本文件部分頁面只備英文本。

觀塘碼頭熟食市場地下平面圖



不依比例

檔位：

■ Proposed location of insect killer

▷ Wall mounted fan

SKETCH No.
KTFCCFM/SK171014-01

RE: Add load application at Tsun Yip Street Cooked Food Market and Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Chan, Chi Kuen
收件者:
kflui@emsd.gov.hk
08/10/2014 17:42
隱藏詳細資料
寄件者: "Chan, Chi Kuen" <ckricky@clp.com.hk>

收件者: "kflui@emsd.gov.hk" <kflui@emsd.gov.hk>

Dear Mr Lui

Further to our tel conversation today, the Tsun Yip Street Cooked Food Market and Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market are not available to provide the Tx room for CLP equipment installation

Please provide the following supporting information for review:

1) No space for Tx Room
2) Proposed location layout for CLP Equipment Installation (e.g. Cutout)
3) Consolidation the addition loading of Tsun Yip Street Cooked Food Market and Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market

Regards

CK Chan
CLPP/WER/P&D
Tel 2678 9022
Fax 2678 3737

From: Chan, Chi Kuen
Sent: Wednesday, October 08, 2014 3:50 PM
To: 'kflui@emsd.gov.hk'

MEMO

From Director of Food and Environmental Hygiene	To Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department
Ref. (21) In FEHD KT(EH) 140/340	(Attn.: Mr. KF LUI (BSE/MK, KB&KT))
Tel. No. 3102 7326	Your Ref. ( ) in ASD PB PC-019-00366-000 Pt.6
Fax. No. 2343 6734	Dated 17.10.2014 Fax. No. 2765 0259
Date 22nd October 2014	Total Pages 1+1

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Re: Increase Electrical Power Supply

I refer to your MUR.

2. With regard to the caption, this Department has discussed with your section over few years but not to solve. We still did nothing on the power supply of the alleged venue in response to the Ombudsman's comment on vigilance against power usage situation in FEHD Markets in 2009. According to the survey conducted by EMSD years ago, the power supply in Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market was required to be increased from 240A/3-phase to 260A/3-phase for avoiding over-loading situation.

3. As advised by CLP, this Department should provide a transformer room to house the high voltage plant and equipment for the provision of electricity supply at the venue. However, in view of all market stalls in cooked food market have already fully occupied, we cannot spare sufficient area for a new transformer. On the other hand, the electricity usage in each stall were provided and appended herewith for your kind consideration and onwards to CLP. Instead of the construction of new transformer, grateful if you can explore with CLP for upgrading power cable to provide more 20A/3-phase at least.

4. Regarding the proposed upgrading works for dismantling the wall between the store and existing switch room at G/F of the Market, we have no objection to such alteration. Nevertheless, grateful if you can provide the cost estimation to the above work for our seeking of funding.

5. Should you have any problem, please don't hesitate to contact me.

(KWOK Chi-wai)
for Director of Food and Environmental Hygiene

*委員會秘書附註：本文件部分頁面只備英文本。

觀塘碼頭	電費(每月)	大型煮食電器	大雪櫃	冷氣(部)	匹數	備註
1	約$1500	--	--	2部	1匹,2匹	約1606度
2	約$2500	--	有	2部	2匹,2匹	約2677度
3	約$2500	有	有	--	--	約2677度
4	約$1800	有	有	--	--	約1927度
5	約$1200	有	有	--	--	約1285度
6	約$1000	--	--	1部	3匹	約1071度
7	約$2000	有	有	--	--	約2141度
8	約$1200	有	有	--	--	約1285度
9	約$2500	有	有	--	--	約2677度
10	約$2500	--	有	2部	2匹,2匹	約2677度
11	約$2800	有	有	--	--	約2998度
12	約$1500	--	--	--	--	約1606度
13	約$1000	--	有	1部	3匹	約1071度
14	約$1500	有	有	--	--	約1606度
15	約$100	--	--	--	--	約107度
16	約$800	--	有	--	--	約857度
17	約$1000	--	有	--	--	約1071度
18	約$200	--	--	--	--	約214度
19	約$500	--	有	1部	3匹	約535度
20	約$500	--	--	1部	3匹	約535度
21	約$1000	--	有	--	--	約1071度
22	約$1200	有	有	--	--	約1285度
23	約$1500	--	--	2部	2匹,2匹	約1606度
24	約$600	有	有	--	--	約642度
25	約$1500	--	--	--	--	約1606度
26	約$2000	--	有	--	--	約2141度
27	約$1500	有	有	--	--	約1606度
28	約$1200	有	有	--	--	約1285度
29	約$500	--	--	2部	1.5匹,1.5匹	約535度

註: 每度電=93.4 仙

Re: Increase Electrical Power Supply to Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Arnold CW KWOK to: kflui@emsd.gov.hk 4/12/2014 15:15
Cc: Chi Fai LEUNG, Tin Fong LAW, fankk@archsd.gov.hk, wankl@emsd.gov.hk...

From: Arnold CW KWOK/FEHD/HKSARG SHI(MM)KT
To: kflui@emsd.gov.hk
Cc: Chi Fai LEUNG/FEHD/HKSARG@FEHD, Tin Fong LAW/FEHD/HKSARG@FEHD, fankk@archsd.gov.hk, wankl@emsd.gov.hk, chanwl@emsd.gov.hk

Your ref: ASD PB PC-019-00365-000
Our ref: (59) in FEHD KT(EH) 140/340

Dear Mr. LUI of Arch SD,

Your email below refers.

Grateful if you would advise this Department of the present progress of the captioned. In view of your Department has been dealing the case with CLP for few years but in vain, the District Councillor, CHAN Wah-yu, Nelson MH requested the "Market Management Consultative Committee of Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry" (the MMCC) to invite Arch SD to attend the coming meeting to make clear the case. The meeting of MMCC will be held on 12.12.2014 (Friday) at 10:00am at Conference Room, 7/F, Shui Wo Street Municipal Service Building, Shui Wo Street, Kwun Tong. So that, you are cordially invited to join the coming MMCC.

Should you have any enquiries, please feel free to contact me direct.

Regards,
Arnold Kwok
SHI(MM)KT /FEHD
Tel: 3102 7326

kflui Dear Mr. KWOK Increase in demand of Electrical... 28/08/2014 16:21:33

From: kflui@emsd.gov.hk
To: acwkwok@fehd.gov.hk
Cc: fankk@archsd.gov.hk, kflui@emsd.gov.hk, wankl@emsd.gov.hk, chanwl@emsd.gov.hk
Date: 28/8/2014 16:21
Subject: Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market

Dear Mr. KWOK

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

Increase in demand of Electrical Load for both Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market

Regarding the captioned, though site vists were conducted with CLP months ago, yet CLP's reply is still pending and letters chased to CLP (see attached). For your information, during the site visit, it is noted that :

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
the wall between store and switch room should be dismantled to allow a larger switch room for catptioned(see attached drawing)

Thanks & Regards

KF LUI
BSE/MK, KB&KT
Tel 2773 2527
Fax 2765 0259
for AD(PS), ArchSD

==========
==========
IMPORTANT: This electronic transmission and its enclosure, if any, contain
information intended only for the addressee(s) named. Any use, distribution,
copying or disclosure by any other person in whole or in part is strictly
prohibited. If you receive this transmission in error, please notify the sender
by e-mail or telephone and delete the message and any
attachment from your system.

Any comments, opinions or other information contained in this transmission that
do not relate to the official business of the Electrical and Mechanical Services
Department shall not be construed to be expressed or endorsed by the Department.
==========
==========[附件檔 "Tsun Yip Street_CLP.pdf" 已被 Arnold CW KWOK/FEHD/HKSARG 刪除] [附件檔 "KT Ferry to CLP.pdf" 已被 Arnold CW KWOK/FEHD/HKSARG 刪除] [附件檔 "KT Ferry Concourse_New Switch Room.pdf" 已被 Arnold CW KWOK/FEHD/HKSARG 刪除]

ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT
PROPERTY SERVICES BRANCH
7/F., APB CENTRE, 9 SUNG PING ST., HUNG HOM, KLN., HONG KONG
FAX.: (852) 2765 7734

建 築 署
物業事務處
九龍紅磡崇平街九號港灣中心七樓

Our Ref.: ASD.PB PC-019-00366-000
Your Ref. : WE/L/100341/10-12MCK dated 15 December 2010

Tel. No. : 2773 2527
Fax No. : 2765 0259

5 December 2014

CLP Power Hong Kong Limited
East & West Region
Centenary Building, 1 To Wah Road
Jordan, Kowloon, Hong Kong

Attn: Planning & Design Manager

Dear Sirs,

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Wing Yip Street, Kwun Tong
Re: Increase in demand of Electrical Load

Reference is made to the email sent on 8/10/2014 by your Mr. CHAN as attached and the subsequent tel-conversation held between Mr. CHAN and the undersigned today regarding the captioned. Please find my reply as follows for your consideration of the increase in electrical power supply for the captioned market.

a) No space for Tx Room – Director of Food and Environmental Hygiene advised this department recently that they cannot provide spare and sufficient area for the construction of a new transformer room in the market because all market stalls are fully occupied.

b) Proposed location layout for CLP Equipment Installation (e.g. Cutout) - please find attached sketch no. KTFCCFM/SK-051214/01 to 02 showing the location for the incoming cutout for the captioned. The wall of store adjacent to the existing switch room shown in sketch no. KTFCCFM/SK-051214/02 will be dismantled (subject to Structural Engineer's final comment) to facilitate the new incoming cutout.

c) Consolidation of the addition loading - The additional load of 3 phase power supply is 230kVA.

Yours faithfully,

(K. F. LUI)
for Chief Property Services Manager/2
Architectural Services Department

Encl. – as stated(total 3 pages)

c.c. w/o encl.
FEHD (Attn.: Mr. KWOK Chi-wai, Arnold/Sr Health Insp(Market Mgt)), by fax 2343 6734
PSM/MK – on file
BSI/KT – on file

*<u>*委員會秘書附註*</u>：本文件部分頁面只備英文本。

08-DEC-2014 10:37 99% P.01

RE: Add load application at Tsun Yip Street Cooked Food Market and Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Chan, Chi Kuen
收件者:
kflui@emsd.gov.hk
08/10/2014 17:42
隱藏詳細資料
寄件者: "Chan, Chi Kuen" <ckricky@clp.com.hk>

收件者: "kflui@emsd.gov.hk" <kflui@emsd.gov.hk>

Dear Mr Lui

Further to our tel conversation today, the Tsun Yip Street Cooked Food Market and Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market are not available to provide the Tx room for CLP equipment installation

Please provide the following supporting information for review:

1) No space for Tx Room
2) Proposed location layout for CLP Equipment Installation (e.g. Cutout)
3) Consolidation the addition loading of Tsun Yip Street Cooked Food Market and Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market

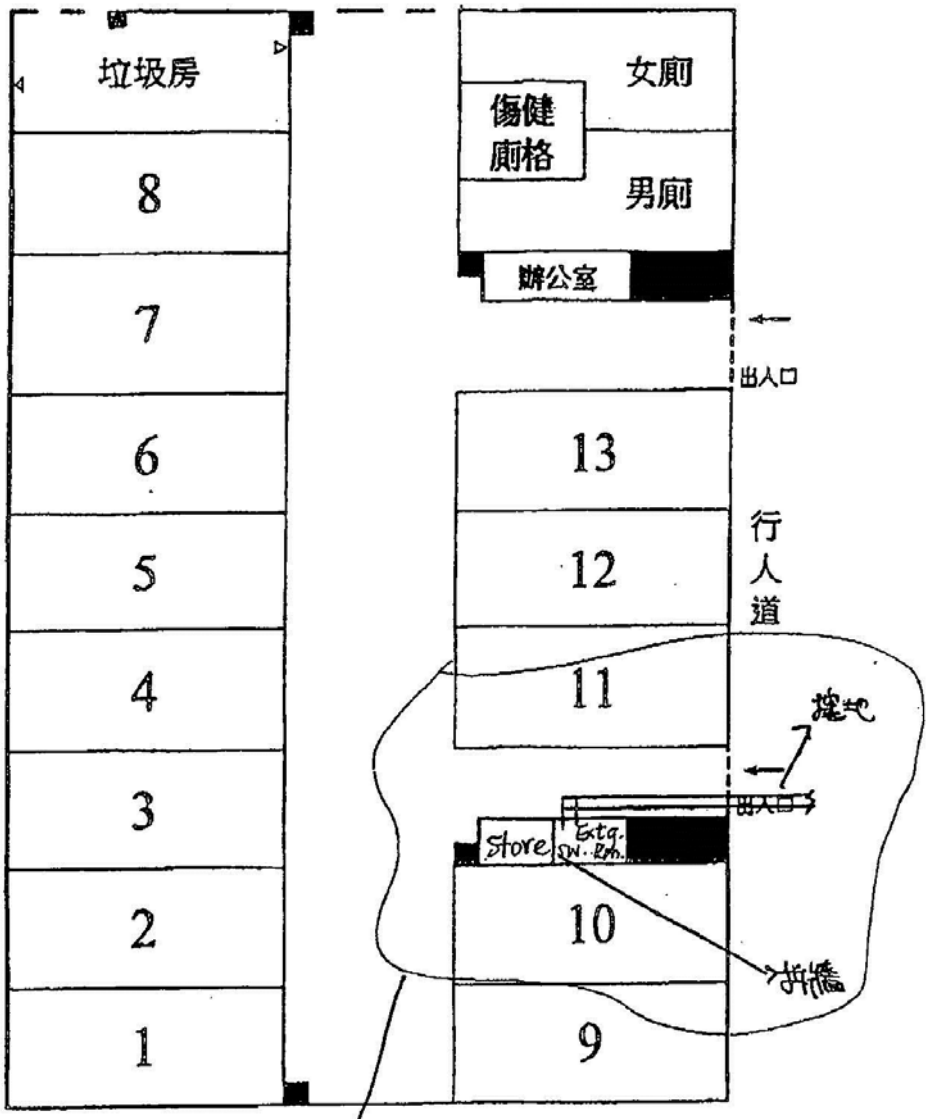
Regards

CK Chan
CLPP/WER/P&D
Tel 2678 9022
Fax 2678 3737

From: Chan, Chi Kuen
Sent: Wednesday, October 08, 2014 3:50 PM
To: 'kflui@emsd.gov.hk'

Map No: 11NE23A
Scale: 1:250
Date of print: 20-JAN-2014
Remarks:
Map data reproduced with permission of the Director of Lands. (c) Hong Kong.
Reproduction in any form must be approved by CLP Power.
6.8
N
190
19.5
3.5
1.7
1.3
S/R
SU
1101
觀塘碼頭熟食市場
Kwun Tong Ferry Concourse
Cooked Food Bazaar
25.3
Proposed location (see detail A of SKETCH 02)
for CLP Equipment
Installation (e.g. C.I.-Out)
DRAW-PIT(S) & 2 x 150mm G.I. DUCTS
PROVIDED BY APPLICANT
HOI BUN IND
BLDG S/S
036453
SKETCH NO.
KTFCCFM/SK-0.51214/01
海濱工業大廈
Hoi Bun
Industrial Building

觀塘碼頭熟食市場地下平面圖



不依比例

SKETCH NO. KTFCCFM/SK-051214/02

MEMO

fr. AD(PS), ArchSD	To Director of Food and Environmental Hygiene
in ASD PB PC-019-00366-000 Pt. 6	(Attn.: Mr. KWOk Chi-wai)
No. 2773 2527	Your Ref. in
No. 2765 0259	dated Fax. No. 2343 6734
23 January ~~2014~~ 2015	Total Pages 1+2(encl.)

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Re: Increase Electrical Power Supply to Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market

Reference is made to your email dated 15/12/2014 (copy attached for easy reference) regarding the captioned.

2. Please be advise that relevant information as requested by CLP has been given to them via my letter dated 5 December 2014 of the even series reference (copy attached for your easy reference) and up till present it is still pending for their consideration.

(K F LUI)
for Assistant Director (Property Services)
Architectural Services Department

Encl. – as stated(total 2 pages)

c.c.
PSM/MK & KB – via file
BSI/KT – via file

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

26-JAN-2015 13:14 99% P.01

Re: Increase Electrical Power Supply to Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
acwkwok
收件者:
kflui
15/12/2014 14:09
副本抄送:
chanwl, fankk, cfleung, wankl, cfleung
隱藏詳細資料
寄件者: acwkwok@fehd.gov.hk 排序清單...

收件者: kflui@emsd.gov.hk

副本抄送: chanwl@emsd.gov.hk, fankk@archsd.gov.hk, cfleung@fehd.gov.hk, wankl@emsd.gov.hk, cfleung@fehd.gov.hk

Dear Mr. LUI of Arch SD,

You did not appear as scheduled in our MMCC meeting.
As such, remark was taken on the minutes note of the above meeting.
Any written reply for the above can be provided.

Regards,
Arnold Kwok
SHI(MM)KT / FEHD
Tel: 3102 7326

From:	Arnold CW KWOK/FEHD/HKSARG SHI(MM)KT
To:	kflui@emsd.gov.hk
Cc:	chanwl@emsd.gov.hk, fankk@archsd.gov.hk, wankl@emsd.gov.hk, Kin Lim LAU/FEHD/HKSARG@FEHD
Date:	10/12/2014 10:45
Subject:	Re: Increase Electrical Power Supply to Tsun Yip Street Cooked Food Market & Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market

---

Dear Mr. LUI,

Just a friendly reminder to my email below.
The MMCC meeting will be convened on 12.12.2014 at 10:00hrs.
See you there.

Regards,
Arnold Kwok
SHI(MM)KT /FEHD
Tel: 3102 7326

ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT
PROPERTY SERVICES BRANCH
7/F. APB CENTRE, 9 SUNG PING ST. HUNG HOM, KLN., HONG KONG
FAX.: (852) 2765 7734

建築署
物業事務處
九龍紅磡崇平街九號建業中心七樓

Our Ref.: ASD.PB PC-019-00366-000
Your Ref. : WE/L/100341/10-12MCK dated 15 December 2010

Tel. No. : 2773 2527
Fax No. : 2765 0259

5 December 2014

CLP Power Hong Kong Limited
East & West Region
Centenary Building, 1 To Wah Road
Jordan, Kowloon, Hong Kong

Attn: Planning & Design Manager

Dear Sirs,

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Wing Yip Street, Kwun Tong
Re: Increase in demand of Electrical Load

Reference is made to the email sent on 8/10/2014 by your Mr. CHAN as attached and the subsequent tel-conversation held between Mr. CHAN and the undersigned today regarding the captioned. Please find my reply as follows for your consideration of the increase in electrical power supply for the captioned market.

a) No space for Tx Room – Director of Food and Environmental Hygiene advised this department recently that they cannot provide spare and sufficient area for the construction of a new transformer room in the market because all market stalls are fully occupied.

b) Proposed location layout for CLP Equipment Installation (e.g. Cutout) - please find attached sketch no. KTFCCFM/SK-051214/01 to 02 showing the location for the incoming cutout for the captioned. The wall of store adjacent to the existing switch room shown in sketch no. KTFCCFM/SK-051214/02 will be dismantled (subject to Structural Engineer's final comment) to facilitate the new incoming cutout.

c) Consolidation of the addition loading - The additional load of 3 phase power supply is 230kVA.

Yours faithfully,

(K. F. LUI)
for Chief Property Services Manager/2
Architectural Services Department

Encl. – as stated(total 3 pages)

c.c. w/o encl.
FEHD (Attn.: Mr. KWOK Chi-wai, Arnold/Sr Health Insp(Market Mgt)), by fax 2343 6734
PSM/MK – on file
BSI/KT – on file

FAXED
- 5 DEC 2014
BY:

MEMO

From Director of Food and Environmental Hygiene	To Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department
Ref. (23) In FEHD KT(M) 37-40/30/KTFC/5/2012	(Attn.: BSE/MK, KB&KT)
Tel. No. 3102 7326	Your Ref. ( ) in ASD PB PC-019-00366-000 Pt.6
Fax. No. 2343 6734	Dated 23.1.2015 Fax. No. 2765 0259
Date 27th April 2015	Total Pages 1

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Re: Inadequate Electricity Supply

You may wish to note that Audit Commissioner released its latest Audit Report (No. 64) on 22.4.2015 to the Legislative Council and the Public. Among others, Audit pointed out the electricity supply of the captioned Cooked Food Market did not meet our current 60-ampere standard and could not catch up the demand on electricity from the tenants at there. It may result in fire risk and power outages from overloading.

2. Now, Audit recommended this Department to look into the reasons for inadequate electricity and expedite the upgrading work on electricity supply. Grateful if you can speed up the liaison work with CLP and provide the feasibility report with cost estimation for our arrangement of funding.

3. Should you require further information or site-inspection, please feel free to contact the undersigned or our Health Inspector, Mr. C.F. HO at 3102 7328.

(KWOK Chi-wai)
for Director of Food and Environmental Hygiene

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

MEMO

From Director of Food and Environmental Hygiene	To Assistant Director (Property Services) Architectural Services Department
Ref. (24) In FEHD KT(M) 37-40/30/KTFC/5/2012	(Attn.: BSE/MK, KB&KT)
Tel. No. 3102 7326	Your Ref. ( ) in ASD PB PC-019-00366-000 Pt.6
Fax. No. 2343 6734	Dated 23.1.2015 Fax. No. 2765 0259
Date 13th May 2015	Total Pages 1

Kwun Tong Ferry Concourse Cooked Food Market
Re: Inadequate Electricity Supply

I refer to the joint site inspection among your Department, CLP and this office on 7.5.2015. It was noted that there is no suitable site within our venue for addition of new transformer room in order to supply a stable power source to the captioned building. Thus, CLP supported the proposal to provide the extra power cable to the above Cooked Food Market with 400-Ampere. It would be viable and efficient way to solve the inadequate electricity supply of above. Surely, the other associated facilities as set up of a new switch room, rearrangement of fuse switches of stalls etc. must be arranged.

2. In response to the proposal of addition a new power cable, grateful if you can confirm whether the work is feasible or not. If so, please provide the details of your proposed works with cost estimation for our arrangement of funding, and issue an application to CLP for lining a new power cable to the captioned Cooked Food Market.

3. Should you require further information, please feel free to contact the undersigned or our Health Inspector, Mr. C.F. HO at 3102 7328.

(KWOK Chi-wai)
for Director of Food and Environmental Hygiene

*委員會秘書附註：本文件只備英文本。

附件 B

(譯本)

電力及電器用具安全須知

1. 在安裝或更改熟食攤檔內的電力裝置時，租戶必須根據《電力（線路）規例》(香港法例第 406E 章)的規定，聘請註冊電業承辦商進行有關工程。

2. 熟食攤檔租戶須定期為熟食攤檔內的電力裝置及電器用具安排進行檢查及維修保養，以策安全。

3. 若懷疑電力裝置及電器用具有可能引致危險，例如漏電或經常跳掣，租戶須立即安排註冊電業承辦商檢查及維修妥當。

4. 選購符合香港法定安全規格的電器在港使用。從外地購買後帶回港的電器未必適合在本港的電力供應規格（例如額定電壓和頻率）以及環境下使用。

5. 用電量大的電器（例如冷氣機、電水煲和電飯煲等）應獨佔一個固定插座，避免在同一個插座上另插上其他電器。

6. 選購及使用符合安全規格的三腳插頭、萬能蘇和拖板，注意插頭及拖板安全的使用和認知。

7. 拖扳上不應插上任何萬能蘇，而在萬能蘇上亦不應插上任何拖扳。 每一個供電插座上只可插上一個萬能蘇或一個拖扳，避免電路負荷過重，造成火警危險。

8. 聘請有經驗的技師定期檢查及維修電器用具。

附錄 B

觸犯街市罪行的情況下終止租約的程序指引

(1) 假如攤檔承租人或代理人因有關攤檔而觸犯《公眾衞生及市政條例》(第 132 章)的任何條文或該條例的任何附屬法例，食環署可終止有關租約。

(2) 現時食環署按照下列政策處理街市攤檔因涉及違例事項而要終止租約的事宜：在一般情況下，假如攤檔承租人或代理人因有關攤檔在 12 個月內**四次**違例而被定罪，本署將會考慮終止租約。不過，假如本署認為違例事項性質嚴重，則即使只被定罪一次，本署亦會考慮終止該攤檔的租約。

(3) 食環署認為，除非有關的動物肉類是在本署發牌的屠房內屠宰的，或根據《進口野味、肉類及家禽規例》(第 132 章附屬法例)合法輸入本港的，任何其他來源的動物肉類供售賣、要約出售或為出售而展示，或管有該等食物以供出售或以供配製成供出售的食品作出售用途者，均違反《食物業規例》(第 132 章附屬法例) 第 29 條的規定，屬於嚴重違例事項，一次定罪，本署便會考慮立即終止有關租約。

附錄 C

違反租約規定的情況下終止租約的程序指引

(1) 按照本署「警告信」政策，如租戶在六個月內因違反租約的任何條款/條件而累積「警告信」三封，則本署會終止有關攤檔的租約。

(2) 任何街市攤檔租戶如被發現違反租約的某一條款／條件，本署會首先發出口頭警告，要求該租戶在指定限期內糾正不當的事項。而有關口頭警告的有效期為六個月。

(3) 倘該租戶在上文第(2)段所述情況下未能糾正不當的事項，本署會發出第一封「警告信」，要求該租戶在指定限期內糾正不當的事項。租戶如在限期內辦妥，本署將視有關警告終止，但發出的「警告信」將被記錄在案。

(4) 倘該租戶在上文第(3)段所述情況下未能糾正不當的事項，本署會繼續向他/她發出第二封「警告信」，要求他/她在新的指定限期內糾正仍存在的不當事項。如該租戶在新的限期內糾正不當的事項，則本署將視有關的第二次警告終止，但所發出的第二封「警告信」將被記錄在案。

(5) 如在第二封「警告信」給予的新限期過後，該租戶仍未能將不當事項糾正，本署會向他/她發出第三封「警告信」，要求他/她在最後指定的限期內糾正仍存在的不當事項。如租戶在最後

限期將不當的事項糾正，則本署將視有關的第三次警告終止，但所發出的第三封「警告信」將被記錄在案。

(6) 若在第三封「警告信」給予的最後限期過後該租戶仍未能糾正不當的事項，本署會按照既定政策考慮終止有關攤檔的租約。

(7) 在上文第(3)段所指的第一封「警告信」被記錄在案的情況下，租戶必須注意由記錄在案的「警告信」所發出的日期起計，若在該日以後的六個月內再次違反租約的任何條款／條件，本署會向該租戶直接發出第二封「警告信」；並要求他／她在指定限期內糾正不當事項。如該租戶在該指定的限期內未能糾正不當的事項，本署會再向他／她發出第三封「警告信」。

(8) 在上文第(4)段所指的第二封「警告信」被記錄在案的情況下，租戶必須注意由記錄在案的「警告信」所發出的日期起計，若在該日以後的六個月內再次違反租約的任何條款／條件，本署會向該租戶直接發出第三封「警告信」；並要求他／她在指定限期內糾正不當事項。如該租戶在該指定的限期內未能糾正不當的事項，本署會按照既定政策終止有關攤檔的租約。

(9) 在上文第(5)段所指的第三封「警告信」被記錄在案的情況下，租戶必須注意由記錄在案的第三封「警告信」所發出的日期起計，若在該日以後的六個月內再次違反租約的任何條款／條件，本署會按照既定政策終止有關攤檔的租約。

(10) 為保障公眾健康，若攤檔租戶違反租約的條款／條件的性質非常嚴重，本署會維持現行政策，即時終止有關攤檔的租約。

附錄 D

範本

[適用於有提供公共座位間的熟食中心及熟食市場]

本署檔號：

致：(街市攤檔承租人姓名)

先生／女士：

(ΔΔ 街市第 XX 號攤檔)

施加街市攤檔租約附加條件

上述街市攤檔租約第 9(a)條訂明"承租人除須遵守本租約(包括各附表)的條款及規定外，並遵守政府可能不時對該攤檔的使用所訂的規定、條款及條件。"

*[ΔΔ 熟食市場／ΔΔ 街市熟食中心]的公共座位是供所有顧客共同使用，並非為個別攤檔而設。為完善有關安排，以達致公平、合理及利便所有租戶和顧客使用公共座位間，食物環境衞生署署長現根據上述租約條款的規定，對你的街市攤檔租約施加以下附加條件，**由本信發出日期起即時生效**。

"熟食中心及熟食市場的公共座位是供所有顧客共同使用。承租人不得以任何方式非法佔用公共座位間作為其攤檔的專用座位間。"

本署會嚴格執行租約條件。如有違反，本署人員會對首次違規的承租人發出口頭警告。假如承租人在本署的指定時限內沒有聽從口頭警告，或於口頭警告發出日期起計六個月內再次違反同一租約條件，本署會立即發出警告信。如承租人在任何六個月內，因違反上述或其他租約條件而遭本署發出警告信三次，本署會考慮終止租約。

請採取所需措施，確保時刻遵守施加於你的街市攤檔租約的所有條件，否則可遭終止租約。

如有查詢，請致電_____與本署高級衞生督察_____先生／女士聯絡。

食物環境衞生署署長

(　　代行)

20XX 年 XX 月 XX 日

附錄 E

告示

本熟食中心／熟食市場的公共座位是供所有顧客共同使用，並非為個別檔位而設。如任何人士發現有檔戶霸佔公共座位私用，請向食物環境衞生署舉報〔熱線電話：2868 0000〕。

NOTICE

The communal seating of this cooked food centre ／ market is provided for the shared use of all customers and is not for the exclusive use of any one stall. In case of any abusive occupation of the communal seating, please report to the Food and Environmental Hygiene Department (Telephone Hotline: 2868 0000).

附錄 F

租約

本租約於 20　　年　　月　　日訂立。

(1)　立約一方為代表香港特別行政區政府的食物環境衞生署署長(以下簡稱"政府"。"政府"一詞包括由食物環境衞生署署長授權執行本租約的任何人士)；及

(2)　另一方為現居於 _____ 的 _____ 先生／女士(身分證號碼：　　)(以下簡稱"承租人")。

政府同意根據本租約(包括各附表)的條款及規定出租　　第　　號攤檔(以下簡稱"攤檔")，而承租人亦同意根據本租約(包括各附表)的條款及規定承租攤檔，租期由　　年　　月　　日至　　年　　月　　日。攤檔位置為第一附表的圖則中以粉紅線劃定的部分所示**(圖則只供參考)**。

1.　租金和冷氣費(如適用)

(a)　承租人須按照第二附表所列金額於每月的首日或之前向政府繳交 1(一)個月上期租金和 1(一)個月上期冷氣費(如適用)，直至租約完結為止。其他與攤檔有關的支出(包括：差餉、水費、電費等)不包括在租金內，須由承租人自行繳付。

(b)　政府在租期內有權調整上文第 1(a)條所述的冷氣費。如冷氣費於租期內有所增減，政府可以不少於 1(一)個月的通知向承租人發出通知書。在餘下的租期內，承租人須按照該通知書所述日期及方式繳付經調整後的冷氣費。

2.　按金

(a)　在本租約簽訂當日，承租人須向政府繳付第二附表列明的按金。該筆按金在租期內由政府保管而無須向承租人支付任何利息。如因承租人未有遵守本租約(包括各附表)的任何條款及規定，引致政府須支付開支或蒙受損失或損害，政府可從按金中扣除抵銷。承租人須在政府從按金扣減款項當天起計 7(七)天內，把按金補足至第二附表列明的金額。

(b) 除本租約另有規定外，在本租約期滿或提前終止，以及在承租人向政府交回該攤檔及其空置管有權後 30（三十）天內，政府須將按金退回承租人。如在本租約期滿或提前終止時承租人因未有遵守本租約(包括各附表)的任何條款及規定而遭政府索償，在承租人清繳最後一期賠款之日起計 30（三十）天內，政府須將按金退回承租人。

3. 利息

倘租金、冷氣費(如適用)或任何其他本租約規定須向政府繳付的費用於到期後仍未繳付(不論政府曾否正式追討)，承租人除須支付所拖欠的款額外，還須額外向政府繳付利息。有關利息，須按所拖欠金額以相等於香港三間發鈔銀行平均最優惠貸款利率另加 2%的年利率計算。該等利息由欠款到期即日起計算並即須支付。為免生疑問，本條款的實施不得損害政府在本租約下可享有的任何其他權利。

4. 使用和經營攤檔

(a) 除第二附表列明的獲批准貨品/服務以外，承租人不得在攤檔出售、要約出售或展售任何其他貨品或提供任何其他服務，獲政府事先批准者除外。

(b) 承租人不得自行或容許別人在攤檔售賣、提供或擺賣非供零售的貨品，或在攤檔進行批發活動。如在攤檔售賣、提供或擺賣的貨品供大批銷售，該些貨品必須同時也供零售。就本條款而言，"批發" 是指把貨品大量銷售給公眾人士，而該等公眾人士會以購入的模樣轉售貨品；"大批銷售"則是指把貨品大量銷售給公眾人士，而該等公眾人士不會以購入的模樣轉售貨品。

(c) 除第二附表列明的批准用途外，承租人不得自行或容許別人將攤檔作其他用途。

(d) 承租人不得在攤檔或街市的任何部分作出任何滋擾、損害或妨擾政府、其他攤檔承租人或公眾人士的事情。

(e) 攤檔高度不得超過___米。承租人不得在攤檔頂部或公用地方擺放任何物品。

(f) 承租人不得在攤檔外擺放任何物品，也不得以任何方式把任何物品伸出、張貼或懸掛在攤檔外。

(g) 承租人不得在任何劃定貨物陳列區或陳列地台架設固定裝置。承租人須於每天街市關閉時，清理貨物陳列區或陳列地台，不得留下任何物品。本條款不適用於獲准經營服務行業、小食及烘製包餅的攤檔。

(h) 承租人在攤檔只可使用氣體燃料或電力煮食。

(i) 除非獲得政府書面同意，承租人不得在任何 1(一)個公曆月內停止或暫停經營攤檔 7(七)天或以上。

(j) 承租人在攤檔經營期間，須在該攤檔顯眼處展示：

(i) 由政府發予承租人的攤檔證；

(ii) 根據《商業登記條例》(第 310 章)簽發並以承租人名義登記的商業登記證；以及

(iii) 根據《食物業規例》(第 132X 章)就該攤檔發出的許可證（如適用）。

(k) 根據香港法例第 132 章附例公眾街市規例第 5(1)條，「任何人不得在公眾街市內經營任何業務，除非該人-

(i) 是攤檔的租客，或是獲得攤檔租客授權的受僱人或代理人；

(ii) 是攤檔租客的合法遺產代理人，或是獲該合法遺產代理人授權的受僱人或代理人；或

(iii) 獲得署長的書面准許」。

(l) 承租人如授權任何僱員或代理人在其攤檔經營業務，須向政府登記，並確保每一名獲授權人士均向政府提交一份承諾書，確認：

(i) 他/她獲承租人授權為承租人的僱員或代理人在該攤檔經營業務；以及

(ii) 他/她承認任何與本租約有關的權利只屬承租人所有，就此租約，他/她於任何時間並無任何權利，亦不得要求任何權利。

就本租約而言，上述獲承租人授權的人士的任何行為、遺漏、不當行為或疏忽，均視作承租人的行為、遺漏、不當行為或疏忽，承租人須對此負上全責。承租人如撤銷對上述人士的授權，須於 14(十四)天內書面通知政府。

(m) 承租人須在政府指定的每月"街市清潔日"徹底清潔攤檔及攤檔內的物品，以符合政府的要求，並在進行清潔期間暫停在攤檔營業。

5. 維修保養

(a) 承租人須在租期內保持攤檔潔淨整齊。攤檔內任何由政府提供的設備裝置如有損壞(正常損耗除外)或丟失，須由承租人在合理時間內維修或賠償。*(承租人同意接收的加建裝置，並不屬於政府

提供的設備裝置。有關該加建裝置的檢查和維修責任，包括因正常損耗所引致的工程，由承租人負責。)

*如不適用，請刪去。

(b) 如政府需關閉攤檔，以便進行街市保養、修理或改善工程，承租人須應政府要求關閉攤檔。承租人無權就關閉攤檔向政府提出索償。承租人在攤檔關閉期內所應繳付的租金及冷氣費(如適用)應按比例減少。就本條款而言，關閉期不足一天須當作一天計算。

6. 改建

未經政府書面同意，承租人不得對攤檔或街市的任何部分進行更改、增設或拆除，或安裝、增設、更改或拆除攤檔的任何固定附着物或裝置。

7. 轉讓及其他

(a) 承租人須以獨資經營者身分經營攤檔，不得轉讓、按揭、抵押、租讓、分租，或放棄管有該攤檔，或轉移其根據本租約所擁有的權利或義務或與他人協議作上述的交易。

(b) 任何與本租約有關的權利只屬承租人個人所有，其他人士不得要求獲得這些權利。

(c) 承租人在租期內不得持有小販牌照。

8. 政府進入攤檔

政府有權進入攤檔視察及/或進行保養、修理及/或改善工程。

9. 遵守法例、規定等

(a) 承租人除須遵守本租約(包括各附表)的條款及規定外，也須遵守香港特別行政區法例中與攤檔或承租人使用攤檔有關的所有條文，並遵守政府不時對該攤檔的使用所訂的規定、條款及條件。本租約各附表(第一、二及三附表)均構成本租約的其中一部分。

(b) 承租人如在攤檔售賣鮮肉、冰鮮肉、凍肉、魚類、活家禽(包括新鮮家禽屠體)、冰鮮家禽、熟食、小食、烘製包餅、燒味和滷味或經營服務行業，須遵守政府特定的有關條件和規定。

(c) 如承租人違反、不遵守或不履行本租約(包括各附表)的任何條款及規定，即使政府收取任何租金，也不得視作政府放棄任何對承租人採取行動的權利。

10. 會見承租人

當政府為執行本租約而要求會見承租人時，承租人除非提出政府接納的理由，否則須在 14(十四)天內遵辦。

11. 終止租約

(a) 在下列任何一種情況下，即：

(i) 任何租金、冷氣費(如適用)或任何其他本租約規定須向政府繳付的費用或其任何部分在到期後 14(十四)天仍未繳付(無論曾否正式追討)；或

(ii) 政府合理地信納承租人以欺詐手段取得租約；或

(iii) 承租人未有遵守或履行本租約(包括各附表)的任何條款及規定；或

(iv) 承租人破產；或

(v) 承租人去世，

政府有權即時終止本租約並收回攤檔。除因本條第(v)項的原因外，政府因本條款第(i)-(iv)項收回攤檔，有權悉數沒收上文第 2(a)條所述的按金，但不影響政府根據本租約享有的任何其他權利，包括但不限於政府可就承租人先前不遵守本租約(包括各附表)的任何條款及規定而對承租人採取法律行動的權利。如本租約在生效之後 3(三)個月內因上述情況而終止，承租人另須向政府繳付一筆款項，相等於 3(三)個月的租金和冷氣費(如適用)，減去承租人就該 3(三)個月內任何期間根據本租約已繳付的租金和冷氣費(如適用)。

(b) 除上文第 11(a)條的規定外，任何一方給予對方不少於 1(一)個月的書面通知，即可終止本租約；租約的終止日須為一個月的最後一天。如承租人沒有按照規定給予足夠的通知而終止本租約，政府得從上文第 2(a)條所述的按金中沒收相等於租約終止日適用的 1(一)個月租金和 1(一)個月冷氣費(如適用)，而此舉並不影響政府在本租約下享有的任何其他權利。如承租人在本租約生效之後 3(三)個月內終止租約，承租人另須向政府繳付一筆款項，相等於 3(三)個月的租金及冷氣費(如適用)，減去承租人就該三個月內任何期間根據本租約已繳付的租金及冷氣費(如適用)。

(c) 承租人無權因租約被終止而向政府申索任何形式的補償。

12. 交出攤檔

在租期屆滿或本租約因其他原因而終止時：

(a) 承租人須自費將所有物品搬離該攤檔，把攤檔和其固定附著物及裝置在清潔和適宜經營的狀態下交還政府，同時交出攤檔的空置管有權。如承租人在本租約終止後 1(一)星期內，未將該攤檔的任何結構或物品移走，政府可行使酌情權予以處置，而不須對任何損失或損害負責。政府有權向承租人追討因處置有關物品而招致的所有開支。

(b) 承租人須自費拆除承租人同意接收的加建裝置(如有的話)及在租期內改建和加建的所有項目(獲政府批准保留的項目除外)，以及修復因此等拆除工程而造成的任何損毀。否則，政府有權追討因拆除有關改建和加建項目及進行修復而招致的所有開支。

13. 通知

政府根據本租約須向承租人送達的通知(包括繳款通知書)，如已送交承租人或承租人根據第 4(l)條授權在其檔位經營業務的任何人士，或張貼在攤檔，或留在攤檔並註明以承租人為收件人，或以掛號郵遞方式寄往承租人最後為政府所知的地址，則該通知已獲充分送達。

雙方於　　年　　月　　日簽署本租約，以作憑證。

政府簽署：_____

政府代表姓名：_____　職位：_____

見證人簽署：_____

姓名：_____　職位：_____

承租人簽署：_____

承租人近照

見證人簽署：_____

姓名：_____　職位：_____

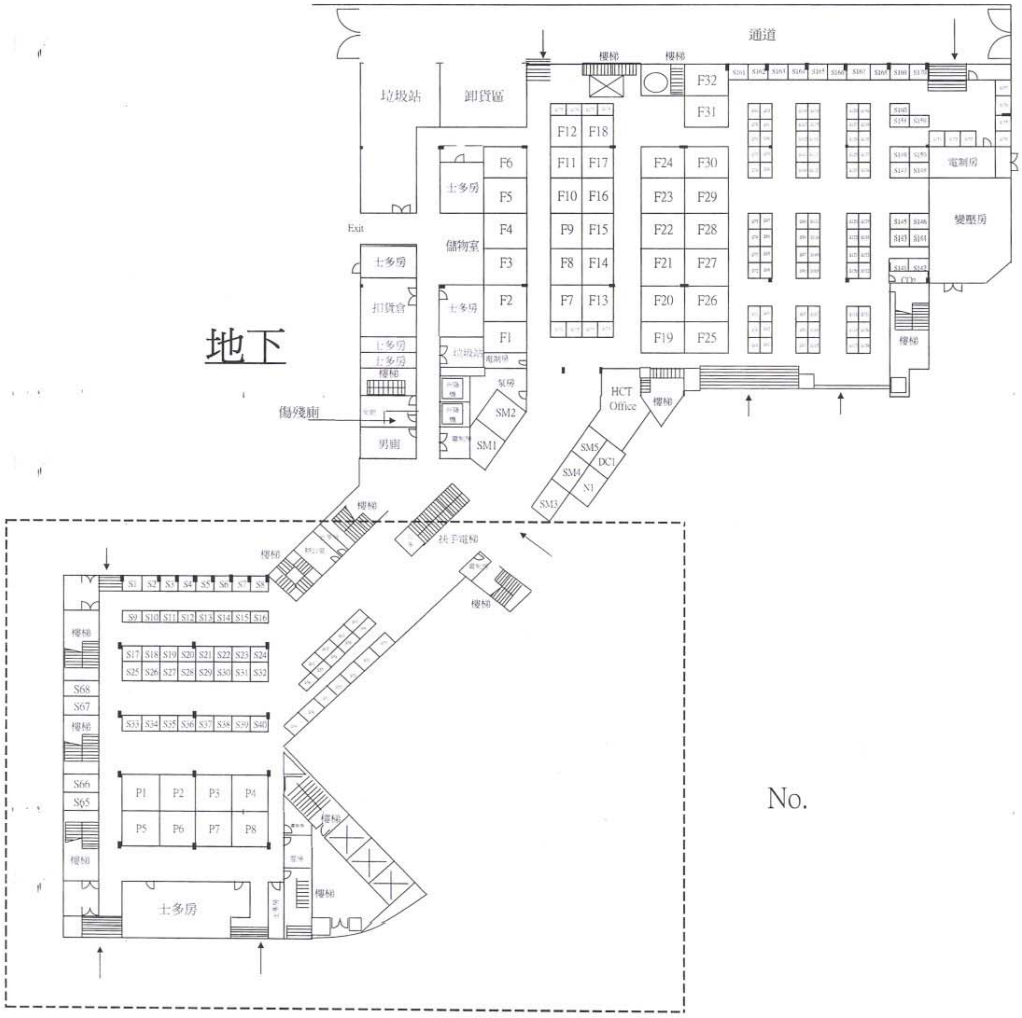
向承租人解釋本租約的人員簽署：_____

姓名：_____　職位：_____

第一附表

攤檔位置圖（例子）

牛池灣街市　　號檔位置圖



No.

部份平面圖請參照後頁

不依比例

檔位：

第二附表

街市	:	
攤檔	:	(包括陳列地台或以黃線劃定的陳列區)
租金	:	(以每月計)
冷氣費	:	**(**以每月計)
按金#	:	
租期	:	
批准用途	:	*零售/服務行業
***獲批准在攤檔出售的貨品/獲批准在攤檔提供的服務+**	:	
營業時間	:	

相等於本租約簽訂當天的 2(兩)個月租金和 2(兩)個月冷氣費(如適用)。

+ 就服務行業攤檔而言，承租人亦獲准在攤檔內售賣與其服務相關的貨品。

* 請刪去不適用者。

關閉熟食小販市場的最新情況

現謹向政府帳目委員會(帳委會)匯報已計劃關閉的熟食小販市場的最新情況。

2. 我們曾告知帳委會，大連排道熟食小販市場是已計劃關閉的三個熟食小販市場中的其中之一。我們在二零一五年六月二日發出的第一份回應文本的第 35 段表示，由於當局擔心過早披露可能會影響政府的立場，因此我們當時未能具體說明騰出有關用地的工作計劃及時間表。現在，謹告知帳委會，另一個已計劃關閉的熟食小販市場為汝州西街熟食小販市場。在二零一五年六月二十三日，規劃署就位於深水埗汝州西街與永康街交界的政府土地由「政府、機構或社區」用途改劃為「商業」用途的建議諮詢深水埗區議會。該址現時為汝州西街熟食小販市場和永康街臨時垃圾收集站。規劃署會考慮深水埗區議會的意見，並在二零一五年下半年，按照既定程序把擬議修訂提交城市規劃委員會轄下的都會規劃小組委員會考慮。

3. 由於鄰近長沙灣工業／商貿區內已有食肆滿足區內工作人口的膳食需要，而汝州西街熟食小販市場使用率持續偏低，永久關閉該熟食小販市場不會影響區內的膳食服務。食物環境衞生署(食環署)因此認為永久關閉汝州西街熟食小販市場，以騰出土地作其他更有效益的用途，是恰當的做法。食環署會按既定政策與受影響小販商討遷出的安排，並會充分考慮他們的意見。

食物及衞生局
食物環境衞生署
二零一五年六月二十五日

水 務 署
Water Supplies Department

香港灣仔告士打道七號入境事務大樓
Immigration Tower, 7 Gloucester Road, Hong Kong

電子郵遞 *e-mail* wsdinfo@wsd.gov.hk

電　話 *Telephone* 2829 4466　　圖文傳真 *Facsimile* 2827 8400

檔　號 *Reference* (35) in WSD TC 26/2014 Pt 3(A)

Your ref : CB4/PAC/R64

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書處
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
<審計署署長第六十四號報告書>
第 4 章：管理用水供求

貴處於 2015 年 5 月 8 日就上述事宜的來函已收悉。現本署按來函附件分段回覆如下：

第(1)段

正如審計署署長第六十四號報告書第 4 章第 1.3 段所指，未經水錶記錄的用水量，包括政府和私人水管滲漏、食水處理和運作需要的用水、未獲授權的用水，以及因水錶欠準而未有記錄的用戶用水。而當中政府水管滲漏約佔 2013 年淡水用量 17%，其餘各項總計約佔 15%。

就私人水管的滲漏量，相當部分是來自有地下私人水管的屋邨。本署正逐步在這些屋邨安裝監察總錶，以量度輸入屋邨的總水量，對比屋邨內所有用戶經水錶記錄的用水量，從而估算該屋邨的私人水管滲漏量。現時監察總錶的數量正陸續增加，我們將可較準確地估

算並監察全港私人水管的滲漏量，並作出跟進。

至於在處理過程和為運作需要的用水，當中包括濾水廠運作、沖洗水管、清洗配水庫、測試新水管、緊急臨時供水、當海水水質欠佳(例如紅潮) 或海水供應系統出現故障時以食水補充沖廁水、其他部門的運作用水(例如消防處救火、訓練和測試消防栓用水)、大廈清洗水缸及測試消防系統等。我們正進行檢討，包括與相關部門研究，在使用這些用水時，作出更詳細的記錄，以便可更準確地估算用水量。

至於未獲授權的用水(即非法取水)，本署已加強偵查、檢控，以及宣傳和教育工作，以遏止非法取水。未獲授權的用水量，我們是參考其他情況相若的城市和地區的有關數據後而作出估算的。我們正檢視最新的相關數據及其基礎，以檢討未獲授權用水量的估算。

就因水錶欠準而未有記錄的用戶用水量估算，我們已定期進行水錶準確度研究，及持續測試不同使用年期的水錶的誤差。此外，在 2011 年至 2014 年間，我們更換了 77 萬枚水錶，而整體的水錶準確度亦由 2011 年的 95.3% 提高至 2014 年的 96.7%。

第(2)段

本署現時並沒有各區未經水錶紀錄的用水量數據，但隨著「智管網」的逐步建立，本署將可收集輸入每個監測區域的水量，並進行數據分析，以便監察各監測區域內未經水錶記錄的用水量。「智管網」的詳情請參閱下文。

第(3)段

在上世紀 90 年代，本港供水管網的老化程度令維修保養愈趨困難，而所需費用也日漸高昂。當時水管爆裂的個案及滲漏率持續上升，至 2000 年水管爆裂個案高達 2500 宗，而滲漏率亦超過 25%。鑑於當時供水管網老化及狀況惡化，更換及修復水管以更新供水管網是遏止水管爆裂及滲漏率上升趨勢的最有效方法。本署自 2000 年起展開更換及修復水管計劃，更換及修復全港約 3 000 公里的老化水管。該計劃龐大而複雜，在計劃的高峰期，在同一時間，全港有超過 1000 個更換及修復水管的工地，對交通和環境造成的影響，接近可承受的上限。直至本年 3 月，我們已成功更換及修復約 2 750 公里的老化水管。水管爆裂個案大幅下降至 2014 年的 170 宗，而水管滲漏率亦下降至 2014 年的 16%。由於香港山多，管網需要對不同高度水平的處所供水，水管須在較高的水壓下運作。 雖然如此，香港現時的水管滲漏率較英國倫敦的 24.7%為低，並與鄰近台灣的 16.7%相若。

更換及修復水管計劃，已大幅度改善供水管網的健康狀態。當現行的計劃在 2015 年年底大致完成後，我們將不需要繼續以大規模更換及修復水管來維持供水管網的健康狀態。我們參考了外國的先進技術和經驗，計劃逐步建立「智管網」，將全港供水管網劃分為約 2 000 個監測區域，並在各監測區域的供水管網安裝感應器收集數據，利用智能管理系統，分析收集的數據，以監察供水管網的狀況。我們亦會探討最新的資料勘探技術，預測水管爆裂的機會，結合「智管網」，以便及早發現、處理和改善狀況欠佳的水管。當「智管網」全面落實後將有助我們按各個供水管網的狀況，制定最有效的管網處理措施（包括水壓管理、積極探測滲漏、為破舊水管進行更換等），從而進一步降低供水管網的滲漏率。

如對上述資料有任何查詢，請致電 2829 4361 與本署助理署長/發展林正文先生聯絡。

水務署署長

（黃仲良 代行）

二零一五年五月十五日

副本送

財經事務及庫務局局長　（傳真號碼：2147 5239）
發展局局長　（傳真號碼：2810 8502）
審計署署長　（傳真號碼：2583 9063）

HONG KONG SPORTS INSTITUTE LIMITED
香 港 體 育 學 院 有 限 公 司

(中譯本)

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生
(傳真：2543 9197)

朱先生：

自審計署署長第六十四號報告書公佈以來，政府帳目委員會對香港體育學院表示關注及支持，本院深感欣慰。

體院其中一項核心價值，是對過程及結果負責。上述審計報告及貴委員會對報告的詳細審視，讓體院有機會切實履行該項核心價值。對於貴委員會提出的問題，我們竭力作出最佳回覆，倘有需要，亦十分樂意再作補充，確保體院能以最佳及最適合的做法支持運動員，讓他們爭取更多機會在國際體壇上贏取獎牌，為港爭光。

進行是次審計時，正值體院為全面踏入重建後的運作模式作最後準備。在這適切時刻，審計署及政府帳目委員會讓體院有機會澄清及改進各項程序，我們謹再次致謝。

香港體育學院院長李翠莎博士 BBS *(簽署)*

2015 年 6 月 5 日

副本送／存：
民政事務局局長（傳真：2537 6319）
財經事務及庫務局局長（傳真：2147 5239）
審計署署長（傳真：2583 9063）
香港體育學院主席

Hong Kong Sports Institute, 25 Yuen Wo Road, Sha Tin, New Territories, Hong Kong 香港新界沙田源禾路25號香港體育學院
Tel 電話：(852) 2681 6888 Fax 傳真：(852) 2695 4555 URL 網址：www.hksi.org.hk

政府帳目委員會
審計署署長第 64 號報告第 5 章
香港體育學院有限公司資料

事項	回應
事項 1	**精英運動員的培訓及支援**
1 a)	教練會嚴謹監察運動員訓練出席率，因為要有良好表現必須接受適當訓練。精英運動員隊伍人數相對較少，不同運動項目會按其需要以個人或小組形式進行訓練。訓練記錄記存於不同檔案，因為體院會就不同訓練項目，例如體適能、運動科學、運動醫學等項目，記錄運動員出席情況。教練填寫出席概要時，會參考指定運動項目的訓練時間表，以及其他方面的訓練記錄，編製成一份綜合記錄。體院接受審計署提出更有系統地處理訓練出席記錄的建議，並正改善記錄流程。體院會擬備一份綜合記錄表，於 2015 年 7 月諮詢教練和運動員的意見，評估該表是否切合實際需要及能否達致成效。檢討工作預計於 2015/16 財政年度第二季內完成，上述訓練記錄表亦會於屆時定稿。
1 b)	在審計報告中，關於 2.22 (b)段市場對一些 “A” 級體育項目的需求殷切及 2.22(c)段美元“疲弱”問題，只適用於全職助理教練職級。正如審計報告 2.19 (c)段指出，助理教練職級是由總教練、教練及助理教練職位組成的三層架構中的入門門檻。此職級有助籌劃接任安排，並鞏固本地優質教練的梯隊。一般而言，助理教練多為本地及國內教練。體院只在一些受歡迎並於私人市場提供優厚兼職薪酬的運動遇到招聘全職助理教練的困難，而招聘兼職助理教練則未遇到任何困難。 和海外對等機構相似，要在精英體育這個高度專門的市場尋找適當教練人選，體院遇到一定的挑戰。此情況在精英體育界並非罕見，因招聘週期往往跟隨大型賽事的時間表，所以如在奧運前一年有教練空缺，海外知名教練往往要為本國效力，期間體院不可聘請他們，因此空缺期或會較其他行業長。 因資料敏感，及各精英體育系統為求贏取錦標，均以聘請最佳教練為一項主要策略，所以國際間精英體育教練薪酬比較的資料不會公開。再者，因應各國精英體育系統的特定方針，各項體育運動於不同國家的定位亦不一樣。 於過去 5 年，體院可於合理時間內聘請到總教練及教練職位，並沒遇到特別困難。由此觀之，體院目前的教練薪酬結構應可與市場接軌。

事項	回應
1 b) (續)	體院同意審計署建議，會繼續採取現有措施，監察教練人手安排，其中包括： 1) 每年進行薪級檢討。檢討工作由知名的外聘顧問進行及參考本港市場趨勢，分析有多少員工薪金已達所屬薪酬級別上限之 90%，從而評估是否需要更深入檢討薪級。於 2014 年評估時，有 23%員工薪金達所屬薪酬級別上限之 90%，仍遠低於顧問所訂定的 30%基準。 2) 一個以表現為本的薪級結構。作為體院年度薪級檢討機制的一部分，教練薪級結構會與其表現掛鈎。大型運動會、亞洲和世界錦標賽的表現均為薪酬調升的基準。 3) 體院與各“A 級”支援精英體育項目的體育總會合作，進行招聘教練工作。 4) 招聘過程中善用體院在國際上廣大的正式及非正式網絡，以及體育總會的國際網絡。 總括來說，體院及“A 級”支援精英體育項目的體育總會一直合作無間，緊密監察以確保精英培訓計劃得以有效推行。體院會繼續採用過往行之有效的措施，留意國際上有關趨勢，按需要作出改善。
事項 2	**管治及政府監察**
2 a)	體院會編製一本內容全面的管治手冊，述及體院整體的管治架構，例如董事局職能、董事角色及職務、功能委員會、董事局會議程序及行政安排。管治手冊會載列清晰指引，回應各有關事項，其中包括出席率、兩層架構的申報利益制度及採納廉政公署意見編製的行為守則等。該手冊會於 2015/16 財政年度內提請董局審議及通過。
2 b)	董事局轄下 6 個功能委員會負責監察體院的運作： • **政務委員會** – 監察體院財務及行政事宜，與審計委員會職能相近 • **精英培訓及運動員事務委員會** – 監察精英培訓工作，包括運動員撥款及教育安排，以及為運動員提供的科技及醫學支援 • **香港賽馬會精英運動員基金受託人委員會** – 監察基金的投資策略 • **香港體育學院重建計劃工程督導委員會** – 監察體院的重建計劃

事項	回應
2 b) (續)	• **香港體育學院發展委員會** – 監察體院開拓品牌策略及社區參與活動 • **香港教練培訓委員會** – 中國香港體育協會暨奧林匹克委員會與體院屬下的聯合委員會，負責監察教練培訓計劃與發展 體院亦備有全面的財務及行政政策/規程，規管體院在財務及行政方面的運作。 體院有一套嚴謹的周年計劃及財政預算行政規程，監控各項資源分配，並於每次政務委員會及董事局會議提呈最新的財政報告，供委員/董事省覽。 此外，體院定期邀請廉政公署查察及評估高風險運作範疇，例如招標、採購及精英培訓等工作。體院亦設有機制，讓廉政公署持續檢視重建後的運作情況。 至於提議體院考慮開設內部審計職能及在董事局下成立審計委員會的建議，體院表示同意，並計劃在 2015/16 財政年度落實推行。體院會充分考慮幾項主要原則，包括確保內部審計職能否獨立運作，並以符合經濟效益的方式將此項職能納入現行管治架構，從而建立有效的管治機制。為達到這項目標，體院會參考其他性質相近的公營機構的做法，確保所採用的制度為最佳及最適合的方法。
事項 3	**行政事宜**
3 a)	關於體育設施的使用情況，政府帳目委員會或可容許體院提供一些背境資料，以助委員理解有關事宜。體院致力提供世界級的設施及系統予各合資格體育總會，進行精英體育培訓，發掘有潛質的運動員，培育他們在國際賽事中取得理想成績。精英體育培訓是一個涉獵多個範疇並以實證為本的系統，當中須以質量而非數量的方式作評估。體院會從精英體育培訓予各合資格體育總會這核心職務著眼，衡量各體育場地是否用得其所。相關考慮因素包括：教練 (尤其是戶外運動的教練) 需要因應天氣、空氣質素、風速或其他因素而為訓練計劃作出調整，和決定應否於室內或室外進行訓練。運動員亦會配合其治療需要或因應康復情況、適應程度及其他因素，於短時間內轉換訓練形式。為使培訓更具彈性，我們須於主要培訓時段提供一切所需設施，從而滿足各體育總會及社會對精英體育成績的期望。 世界上很多精英訓練場地都是以閉門形式運作的，相較之下，體院已是一個較開放的場地。在進行精英培訓的時間以外，體院仍積極安排在體院範圍內或透過外展方式，進行各項社區參與活動。例如，2014/15 年度約共進行了 200 項社區參與活動，前來體院參加這些活動的人數約達 20,000 人，另外約有 20,000 人參加以外展方式進行的社區參與活動。

事項	回應
3 a) (續)	除了自行舉辦活動外，體院亦積極與政府、中國香港體育協會暨奧林匹克委員會、各體育總會及社區內其他機構協作，加強精英運動員與社區的聯繫，並提供有系統的社區增值活動。這些機構包括香港精英運動員協會、康樂及文化事務署、沙田區議會、精英運動員友好學校網絡內的學校，以及其他機構等。
3 b)	於2014年6月，體院委託顧問為重建計劃中新落成的建築進行能源審核，範圍包括體院大樓、游泳館、體育館附翼及賽艇中心。能源審核報告於2015年2月由註冊能源評核師作最終修訂。審核報告顯示，上述建築物均符合能源效益，並提出兩項建議供體院考慮： 1) 提供提示標籤，提醒用家離開處所時關掉冷氣及電燈，加強節能意識。體院將於 2015 年 6 月完成此項工作。 2) 於樓梯安裝電燈開關感應裝置。體院會考慮此項建議並進行可行性及效能分析。 由於體院大樓、賽艇中心及游泳館於不同時間落成，故只能於過渡期申請使用普通非住宅用電價目。 根據中電表示，用戶的每月用電量如連續 12 個月超過 20,000 千瓦，便可向中電申請將原有的普通非住宅用電價目轉為大量用電價目。由於體院大樓於 2013 年底才啟用，上述 12 個月的用電數據於 2014 年 12 月方備妥。當體院獲得相關數據後，已於 2015 年 1 月 8 日向中電提交大量用電價目的申請，該申請現正由中電處理中。 要進一步升格為高需求用電價目用戶，首先需要成功申請採用上述大量用電價目，並提供往後 12 個月的用電數據。由於體院重建計劃剛於 2015 年 1 月才完成，而大量用電價目的申請仍正由中電處理，因此，現階段申請高需求用電價目並不可行。然而，體院會密切監察整個體院的用電量，並於適當時間申請採用高需求用電價目。 能源審核需要檢視過去 12 個月的用電量。由於體育館的主要翻新工程於 2015 年 1 月方完成，因此整個體育館的能源審核最早須待 2016 年 2 月方可展開。屆時我們亦會視乎情況考慮進行碳審計。

事項	回應
3 c)	審計署建議，體院應繼續檢討提供穿梭巴士服務予員工及運動員的理據及成效。體院接納審計署建議並會持續檢討。關於提供穿梭巴士服務，體院會考慮經濟成效及其它因素，例如作為一家負責任及關懷員工的機構，體院保留穿梭巴士服務6號線的原因，是考慮到夜班員工下班後使用其他交通工具 (包括電召的士) 的困難；以及在惡劣天氣時，提供安全和方便的運輸工具給夜班員工。
事項 4	**重建計劃**
4 a)	賽艇下水設施的建議選址位於體院範圍以外的城門河。要跟進有關事宜，須涉及技術、撥地、規劃及公眾等方面的考慮。尚待處理的事項包括： 1) 技術方面 有關設施將建於城門河的海堤，並會延伸至城門河。 2) 撥地方面 要取得有關土地，必須與某一政府部門簽訂政府地契或向其批撥土地。 3) 規劃方面 沙田分區計劃大綱圖顯示選址位置為“城門河道”，在該處建造賽艇下水設施涉及規劃上的安排。 4) 公眾方面 下水設施與體院範圍相隔一條單車徑、一條行人徑及若干公共設施。搬運賽艇跨越單車徑及行人徑，會構成安全及交通上的問題。 過去 3 年，賽艇下水設施的建造工程延誤，並未構成任何開支上的影響。至於有關延誤引致工程造價因通脹而有所增長，款額估計為每年二百萬元。體院須與下列 10 個政府部門進行商討： 1) 土木工程拓展署； 2) 渠務署； 3) 路政署； 4) 海事署； 5) 環境保護署； 6) 運輸署； 7) 康樂及文化事務署； 8) 地政總署； 9) 規劃署； 10) 民政事務總署。

事項	回應
4 a) (續)	初步商討已經完成，現正收集各部門的回應，撰寫稍後正式提交的建議書。 民政事務局現正協調體院與政府有關部門之間的工作，以解決有關問題。

政 府 總 部
民 政 事 務 局
香港添馬添美道二號
政府總部西翼十二樓

GOVERNMENT SECRETARIAT
HOME AFFAIRS BUREAU
12TH FLOOR, WEST WING,
CENTRAL GOVERNMENT OFFICES,
2 TIM MEI AVENUE,
TAMAR,
HONG KONG.

本函檔號 Our Ref. :
來函檔號 Your Ref. : CB4/PAC/R64

電話號碼 Tel. No. : 3509 8124
傳真號碼 Fax No. : 2519 7404

(譯本)

立法會秘書處
香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
(經辦人：總議會秘書(4)1 朱漢儒先生)
傳真：2543 9197

朱先生：

政府帳目委員會就審計署署長第六十四號報告書第 5 章提出的問題
香港體育學院有限公司

貴處在二零一五年五月十二日的來信中，要求民政事務局對委員會就有關審計署署長第六十四號報告書第 5 章提出的問題作出回應。本局現附上就有關民政事務局的事項回應的中、英文版本供委員參考。

民政事務局局長
(賴俊儀 代行)

附本分送：

香港體育學院有限公司院長

二零一五年六月八日

政府帳目委員會就審計署署長第六十四號報告書第 5 章
提出問題的擬議回應
香港體育學院有限公司
（有關民政事務局的事項）

事項 2	**管治和政府監管**
a)	**到目前為止，香港體育學院（體院）和民政事務局採取了什麼行動，以糾正審計署署長提出有關管治寬鬆的問題（例如會議出席率偏低、沒有遵守防止利益衝突的規則和沒有編製企業管治手冊）？**
	倘指定的委員會委員因事先已安排的其他事務而未能出席體院的委員會會議，民政事務局會派出一名代表以觀察員身分出席有關會議。民政事務局已經要求體院盡早通知委員有關各委員會會議的擬定開會日期，以便委員出席會議。日後體院舉行董事局和委員會會議時，如需批核體院的周年計劃和預算，民政事務局的代表會放棄投票。 民政事務局日後在建議委任體院董事局成員時，會繼續把個別成員的出席率列入考慮因素。 體院管理層會編製一份企業管治手冊，為董事局成員和委員會委員提供具體指引，以避免任何實際會出現或被認為會出現的利益衝突。管理層亦會定期提醒董事局成員和委員會委員須遵守有關避免產生利益衝突的程序，包括及早申報任何相關利益。據我們所知，體院管理層現正擬訂計劃，把定期進行內部審計列為管治工作之一。
事項三	**行政事宜**
a)	**有關體院設施使用率偏低一事，民政事務局曾表示會與體院磋商後，為體院體育設施的使用率制訂表現指標。民政事務局會否公布提升體院體育設施使用率的計劃?**
	體院的建設是為了應付預計未來於體院受訓的全職和兼職運動員將大幅增加的需要。在體院接受訓練的精英運動員人數正逐漸增加，訓練設施的使用率亦隨之提高。體院的重建工

	作於二零一五年全面完成後，體院會因應運動員所需，包括備戰二零一六年巴西里約熱內盧奧林匹克運動會和殘疾人奧林匹克運動會的運動員的需要，檢討場地的使用率。正如審計報告書第 4.2 段所述，「若有剩餘時段，體育總會、體育機構及訓練課程使用者等其他使用者，可付費使用部分設施。」 民政事務局會與體院合作，因應有關檢討和預計體院受訓運動員人數增加而制訂使用率指標。
事項 4	**重新發展計劃**
a)	**政府會如何加強體院與相關政府部門之間的協調，以解決有待完成的項目？假如這類協調工作未能在部門層面作出安排，政府會否將之提升至政策局層面，以突破僵局？若會，請告知詳情；若否，原因為何？**
	關於與重新發展計劃相關的有待完成項目（即賽艇下水設施的建造工程），民政事務局現正協助體院就未來路向諮詢相關部門，包括地政總署和規劃署，以加快處理有關項目和訂定未來的可行方案。
事項 5	**體院的用地租賃安排**
a)	**請問民政事務局可否解釋，為何財經事務及庫務局（財庫局）表示關注以象徵式租金作為體院用地租賃安排的建議後，民政事務局沒有跟進有關事宜？**
	民政事務局仍繼續與財庫局跟進有關向體院的火炭處所收取象徵式租金的方案。我們希望在現有租賃協議於二零一七年三月屆滿前，政府內部能達成共識。
b)	**民政事務局可否告知政府帳目委員會，就火炭馬廄用地的未來用途，至今採取過什麼跟進行動？**
	有關用地毗鄰沙田馬場，現時以短期租約形式租予香港賽馬會（馬會），以用作馬廄、供騎師和馬匹使用的練習場及設施、

	馬匹游泳池及附屬設施。 鑑於沙田馬場內的檢疫區、馬廄和訓練設施並不足以支援馬會的賽馬運作，而現時有關用地所提供的設施實屬支援賽馬運作的必要設施，政府同意以為期 50 年的特殊用途契約，向馬會批出沙田馬場和有關用地。沙田馬場及有關土地的批地建議將按既定程序進行，包括地區諮詢工作。待完成分區計劃大綱圖的所需修訂後，有關土地將被納入批予馬會的 50 年年期土地契約，作營運沙田馬場之用。
c)	**根據第 5.31 段，民政事務局局長曾表示會就日後可能撥供體院使用的任何土地，考慮適當的撥地方法。請問民政事務局就私人遊樂場地契約進行的全面政策檢討工作，會否對此事構成影響？鑑於民政事務局曾表示預計於二零一四年年底前，會完成有關契約的檢討工作，並有初步結果。請問該項政策檢討工作的最新進展情況為何？**
	體院現時所佔用的院址於二零零四年撥予康樂及文化事務署（康文署），由康文署以租賃協議形式租予體院。因此，這並不屬於私人遊樂場地契約。雖然我們現仍就私人遊樂場地契約政策進行檢討，但我們認為私人遊樂場地契約並非向體院撥供土地的適當方法。正如審計報告書內所述，對於日後可能撥供體院使用的任何土地，民政事務局會考慮採取適當的撥地方法。

COMMISSIONER FOR LABOUR
勞工處處長簽札

(譯本)

Your reference 來函編號：
Our reference 本處檔案編號：CB4/PAC/R64
LD CR/4-35/7
Tel. number 電話號碼：2852 3688
Fax number 傳真機號碼：3101 1066

香港
中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生
(傳真號碼：2543 9197)

朱先生：

政府帳目委員會
審議《審計署署長第六十四號報告書》第六章
受傷及致命個案的僱員補償

多謝你於 2015 年 5 月 8 日就上述審議標題的來信。

現隨函將勞工處對提問的回應(中文及英文) 載於附錄 ，以供政府帳目委員會考慮。回應的電子複本將另行奉上。

勞工處處長唐智強

2015 年 6 月 1 日

連附件

副本送：
勞工及福利局局長 (只有傳真：2537 3539)
僱員補償援助基金管理局主席 (只有傳真：2151 7451)
財經事務及庫務局局長 (只有傳真：2147 5239)
審計署署長 (只有傳真：2583 9063)

16/F., Harbour Building
38 Pier Road, Central, Hong Kong
香港中環統一碼頭道 38 號
海港政府大樓 16 樓

回覆

立法會政府帳目委員會
就審計署署長第六十四號報告書第 6 章
受傷及致命個案的僱員補償
提問及要求資料

第 1 部分

根據第 4 頁第 1.4 及 1.5 段
回應問題第 1 條

《僱員補償條例》(下稱「《條例》」)的目的是保障在受僱工作期間因工遭遇意外以致受傷或死亡，或患上《條例》指明的職業病的僱員。《條例》第 15 條規定，僱主在工傷意外發生或僱員患上該條例指明的職業病後，必須在法定期限內以指定表格向勞工處處長呈報事件。致命個案的呈報期限為 7 天，受傷個案則為 14 天。僱主如沒有合理原因而逾期或未有向勞工處處長呈報僱員工傷意外，即屬違例，最高可被判罰款 5 萬港元。

2. 《條例》第 40 條訂明，所有僱主必須投購僱員補償保險(俗稱「勞保」)，以承擔僱主在《條例》及普通法方面的法律責任，否則不得僱用僱員從事任何工作。違例的僱主最高可被判罰款 10 萬港元及監禁 2 年。

3. 《條例》第 41 條亦規定，僱主必須在每個工作場所展示一份中英對照的通告，列明僱主名稱、承保人名稱、保險單號碼、保險單發出日期、保險生效及屆滿日期、承保僱員人數及就有關法律責任投保的款額。僱主如無合理辯解而不遵守有關規定，即屬違例，最高可被判罰款 1 萬港元。

4. 勞工處的勞工督察主動巡查各行業的工作場所及進行針對性的執法行動，監察僱主遵守《條例》有關強制投購僱員補償保險及在工作場所展示僱員補償保險通告的規定。如僱員懷疑僱主涉嫌違反《條例》的規定，可向勞工處舉報（電話熱線：2815 2200）。勞工處會迅速作出跟進，積極搜集證據以檢控違例僱主。

5. 勞工處在 2010 年至 2014 年期間，就僱主涉嫌違反《條例》上述規定的投訴、調查、檢控、定罪的個案數字及懲罰情況詳列如下：

(a) 涉嫌沒有在法定期限內以指定表格向勞工處處長呈報僱員的工傷意外或職業病(即《條例》第 15 條)

6. 僱員因工遭遇意外後，無論傷勢是否嚴重，應立即通知僱主。通知可以口頭或書面方式向僱主提交。若意外引致僱員死亡，而死亡地點是在廠房或工地，則僱主將被視為已接獲通知。勞工處印備小冊子，提醒僱員在工傷意外後須即時向僱主報告及有關注意事項。受傷僱員若發現或懷疑僱主未有向勞工處處長呈報其工傷意外個案，可聯絡勞工處僱員補償科，查核僱主有否呈報有關事故。勞工處在收到有關懷疑僱主未有呈報意外的通知後，會以書面要求僱主呈報有關工傷意外。在經過勞工處解釋法例的要求後，僱主除非對工傷事故是否涵蓋在《條例》的應用範圍有很大的爭議，一般都會補辦呈報手續。

7. 勞工處並沒有備存有關接獲懷疑僱主沒有呈報工傷意外的投訴及相關的調查數字。至於就違反《條例》第 15 條規定而提出檢控的情況如下：

	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年
檢控的傳票數目	7	9	4	2	1
定罪的傳票數目	5	6	2	2	0
總罰款額(元)	11,000	16,500	7,900	6,700	0

(b) 涉嫌沒有投購僱員補償保險(即《條例》第 40 條)

	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年
接獲 投訴宗數	323	261	259	268	272
透過工作場所巡查發現和因接獲投訴而需調查的個案宗數	1 140	766	885	1 285	1 016
檢控的 傳票數目	1 373	751	797	1 024	936
定罪的 傳票數目	1 294	695	765	999	895
總罰款額(元)	2,629,800	1,417,900	1,521,800	2,131,050	1,931,750

(c) 涉嫌沒有在工作場所展示僱員補償保險通告(即《條例》第 41 條)

	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年
接獲 投訴宗數	5	8	2	8	2
透過工作場所巡查發現和因接獲投訴而需調查的個案宗數	4 008	2 893	2 648	3 932	3 363
檢控的 傳票數目*(註)*	2	0	0	0	0
定罪的 傳票數目	2	0	0	0	0
總罰款額(元)	1,000	-	-	-	-

註：根據勞工視察科的《行動守則》內的檢控指引，不展示僱員補償保險通告乃屬較輕微的違例事項，勞工處通常會先作出口頭或書面警告；其後如重犯，則提出檢控。

8. 負責執行《條例》的規定包括處理投訴、展開調查及提出檢控有關違例個案等屬勞工處多項執法工作之一，勞工處的相關職員共 66 人[1]亦須同時負責其他勞工法例的執法和《條例》其他違例事項的調查和檢控工作，因此未能就有關處理上述三條控罪的投訴、調查及檢控所涉及的人手和支出分開計算。

回應問題第 2 條

9. 勞工處一向致力保障僱員的法定權益，並透過多管齊下的策略，包括執法、宣傳和教育，提醒僱主遵守《條例》。

10. 勞工處積極通過各種宣傳途徑，提醒僱主須依法呈報工傷及投購僱員補償保險。有關措施包括透過電視、電台及公共交通工具上的宣傳媒體播放宣傳影片及聲帶；通過多個途徑派發單張和張貼海報；在主要報章及勞工處的網頁，重點講解法例的規定及違法的後果；及舉辦研討會及宣傳活動等。

11. 除了宣傳及公眾教育外，勞工處亦加強執法。在 2010 年至 2014 年，勞工處的勞工督察巡查各行業的工作場所達 395 989 次[2]，以查察僱主有否遵從包括《條例》在內的勞工法例。如有僱主涉嫌違反《條例》的規定且有足夠證據，包括僱員願意出任控方證人，證明僱主違反《條例》的規定，勞工處必定提出檢控。法院對違反《條例》規定、沒有依法投購僱員補償保險的違例事項，也有判處違法僱主即時監禁、監禁緩刑或社會服務令，這些判決對罔顧僱員權益的僱主肯定具有阻嚇作用。勞工處亦不時檢討執法策略，遇上個別案件判刑過輕的情況，亦會徵詢律政司的意見，就判刑提出上訴或覆核。

根據第 5 頁表一
回應問題第 3 條（由保險業監理處提供）

12. 保險是風險評估行業。保險公司會根據承保之風險，例如意外率、過往及預計的索償金額、有關公司的職業安全紀錄及精算檢討等來釐定保費水平及保單條款。

[1] 截至二零一四年十二月三十一日，66 名職員當中包括僱員補償科一名勞工事務主任及三名一級和二級助理勞工事務主任、檢控科一名勞工事務主任和三名一級助理勞工事務主任，以及勞工視察科五十八名一級和二級勞工督察。

[2] 巡查過程發現 82 974 個工作場所已搬遷、83 190 個工作場所上鎖及 1 091 個工作場所空置。

13. 保險公司收取的保費，會根據過去及已知的因素(例如有關公司過往的申索紀錄、承保風險類別過往的申索數字)，以及一些將來及未知的因素(例如發生申索的或然率、預計的申索額)釐定。但"已承付僱員補償申索淨額"和"佣金和其他開支"則只計算過去及已知的數字。基於它們的基準存在本質的差異，"毛保費"、"已承付僱員補償申索淨額"和"佣金和其他開支"的升幅趨勢不應一併比較。

14. 據保險業報告，在過去二十年都持續承受僱員補償保險業務的承保虧損。2010 年至 2013 年的承保虧損分別為 3.24 億、2.60 億、6.49 億及 3.77 億港元。承保僱員補償保險的保險公司故此將保費提高至可持續的水平。持續承保虧損的主要原因，包括不斷增加的保險申索、法院裁定的賠償額持續增加、僱主在購買僱員補償保險時可能少報僱員人數及薪金和誤報僱員類別、過長的病假及康復期、訟費增加，以及包攬訴訟等非法行為。

15. 近年一些發展也導致保費增加，包括：

(a) 2013 年初有法院案例就人身傷亡賠償採用的折現率的裁決，導致預計的申索金額大幅上升；及

(b) 保險業於 2011 年至 2012 年採取了補救措施(例如要求取得強積金或其他紀錄作薪金證明、實地評核等)，解決僱主在購買僱員補償保險時少報僱員人數/薪金及誤報僱員類別的問題。

<u>根據第 5 頁第 1.7 段</u>
<u>回應問題第 4 條</u>

16. 根據第 9 頁第 1.10 段表五顯示，在 2010 年至 2013 年間，獲解決的僱員補償申索宗數（就工傷、死亡及指明職業病提出的申索）如下：

	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年
獲解決的申索個案宗數*(註)*	41 467	41 647	41 916	39 955

註：解決的申索個案宗數包括該年或之前年份所收到的申索，但不包括以直接支付補償解決的申索。

17. 就要求自 2010 年至 2013 年間，獲解決的僱員補償申索個案宗數的相關分項數字，詳列如下：

(a) 按暫時喪失工作能力日數劃分

日數*(註)*	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年
360 日至少於 720 日	1 058	1 198	1 573	1 381
720 日	0	1	0	0
720 日以上	6	5	5	6

註：暫時喪失工作能力統計數字一直是按日數發佈的。

(b) 按永久喪失賺取收入能力百分率劃分

永久喪失賺取收入能力百分率	2010 年			2011 年			2012 年			2013 年		
	40 歲以下	40 至 56 歲以下	56 歲或以上	40 歲以下	40 至 56 歲以下	56 歲或以上	40 歲以下	40 至 56 歲以下	56 歲或以上	40 歲以下	40 至 56 歲以下	56 歲或以上
0%	441	540	130	457	575	155	430	611	169	493	559	190
0%以上至 5%	4 301	6 185	1 841	4 289	6 540	2 045	4 334	6 620	2 318	4 048	6 389	2 646
5%以上至 10%	188	357	99	207	333	121	234	365	133	190	345	164
10%以上至 20%	58	102	36	66	103	44	81	130	51	54	122	41
20%以上至 50%	24	63	8	31	68	16	44	71	31	23	42	25
50%以上至 80%	7	19	1	4	15	4	8	14	4	4	10	3
80%以上至少於 100%	1	5	0	1	1	1	1	1	1	1	2	1
100%	2	5	3	2	3	1	5	5	3	0	2	1

(c) 在該年度獲解決的個案中，須就死亡個案支付補償的分項數字

18. 在 2010 年至 2013 年間，獲解決的僱員死亡補償申索個案宗數，分別為 59 宗、61 宗、50 宗及 52 宗。而所需的相關分項數字，詳列如下：

按年齡劃分

年齡組別	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年
40 歲以下	15	17	12	19
40 至 56 歲以下	28	33	26	25
56 歲或以上	16	11	12	8
總數	**59**	**61**	**50**	**52**

按行業劃分

行業	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年
公共行政、社會及個人服務業	4	5	4	0
金融及保險、地產、專業及商用服務業	3	12	9	9
餐飲服務業	3	1	2	0
進出口貿易、批發及零售業、住宿服務業	3	6	5	2
運輸、倉庫、郵政及速遞服務業、資訊及通訊業	11	13	7	10
建造業	24	13	19	14
製造業	5	3	2	7
其他	6	8	2	10
總數	**59**	**61**	**50**	**52**

按收入狀況劃分

收入	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年
10,000 元以下	17	15	14	18
10,000 元至少於 20,000 元	30	31	20	22
20,000 元至少於 30,000 元	10	12	9	7
30,000 元或以上	2	3	7	5
總數	**59**	**61**	**50**	**52**

回應問題第 5 條

19. 《條例》訂明，凡由註冊醫生證明僱員的缺勤期間(即「工傷病假」)，須視為暫時喪失工作能力期間，僱主須向僱員支付按期付款(即「工傷病假錢」)，款額為僱員遭遇意外時每月收入與暫時喪失工作能力期間每月收入差額的五分四。註冊醫生因應每名受傷僱員個別的受傷程度及臨床情況，根據其專業判斷作醫療評估及就有需要的個案簽發病假證明書予他們。

20. 基於每宗工傷意外的發生經過、僱員受傷程度的嚴重性、接受治療涉及不同專科和其康復情況有所不同，故每宗僱員補償申索個案因工傷意外涉及的缺勤期間及永久喪失賺取收入能力的百分率都不盡相同，實不能一概而論及一併比較。這樣做亦對受傷僱員並不公平。故此，除了個別有問題/爭議的個案外，政府不宜針對個別工傷病假過長或受傷程度過高的個案主動作出特別監察。整體而言，根據第 2 頁圖一顯示，從 2010 年至 2013 年，工傷數目持續輕微下跌，跌幅為 9%。

21. 勞工處十分重視僱員的權益及職業安全，並透過多管齊下的策略，包括執法、宣傳和教育，提醒僱主遵守《條例》及《職業安全及健康條例》的相關規定，以保障在職人士的職業安全及健康，務求從源頭防止意外發生。

22. 如受傷僱員或死者家屬懷疑僱主並沒有就有關工傷意外向勞工處處長呈報，可直接通知勞工處。勞工處僱員補償科在收到有關懷疑僱主未有呈報意外的通知後，會積極跟進，以書面要求僱主按《條例》的規定，呈報有關工傷意外。勞工處亦印製了小冊子，提醒僱員在工傷意外後需採取的行動和注意事項，並夾附工傷意外通知書，方便僱員盡早通知僱主因工受傷的情況，以協助僱主依照《條例》的規定向勞工處處長呈報。如有足夠證據證明僱主蓄意違例，勞工處定會向違例僱主出檢控。

23. 如僱員在工傷病假期間遭僱主要求重返工作崗位，可通知勞工處僱員補償科。勞工處會聯絡僱主了解情況，並向僱員提供適切的協助。

根據第 9 頁表五
回應問題第 6 條

24. 勞工處因應香港社會的轉變和經濟發展步伐，以及實際情況所需，不時檢討勞工法例，以確保這些法例切合勞資雙方的利益，而法例賦予僱員的保障亦能與時並進。自從 1982 年開始，勞工處每兩年檢討《條例》的補償金額，以配合工資、物價及其他相關因素的變動。勞工處近年亦已在多個補償範疇作出修訂，提高對因工受傷僱員權益和福利的保障。

25. 在 2014 年獲解決的僱員補償申索個案數目為 39 800 宗，涉及的補償金額為 14.74 億港元。隨著《條例》的補償金額上調，自 2009 年至 2014 年，獲解決的僱員補償申索個案宗數的平均補償額亦相應上升。

根據第 11 頁
回應問題第 7 條（經僱員保償援助基金管理局確認）

26. 僱員補償保險徵款管理局是根據《僱員補償保險徵款條例》成立，主要負責向承保人收集僱員補償保險徵款，並將扣除必需的開支後的資源淨額分配予包括僱員補償援助基金管理局(下稱「管理局」)在內的指明法定機構。現時《僱員補償保險徵款條例》訂明的整體徵款率為 5.8%，其中分配給管理局的比率佔 3.1%。截至 2014 年 3 月 31 日，管理局之累積盈餘為 4.68 億港元。

27. 僱員補償援助計劃(下稱「計劃」)於 1991 年根據《僱員補償援助條例》設立，目的是為受傷僱員或已故僱員的家屬提供有效的安全網。因工受傷的僱員或因工死亡僱員的家屬，如已用盡一切法律及財政上可行的方法，仍無法向僱主或承保人取得其應得的工傷補償和/或損害賠償，計劃可為他們提供援助金。計劃的目的及現時的安排，正為支援因工受傷或死亡的困難個案，使他們獲得法定的工傷補償和/或損害賠償。有關計劃是社會經過長時間討論及商議後所達成的共識，並且適當地平衡了受傷僱員和僱主的利益，亦確保基金可長期持續運作。

28. 現時，社會上已有不少慈善團體及慈善基金支援有困難的工傷僱員或已故僱員的家屬，向他們提供即時援助，解決他們在財政上的燃眉之急。社會福利署亦會向有需要人士提供不同的服務及支援。考慮到計劃成立的目的，管理局無意再撥款作出相關資助。

29. 此外，現行的僱員補償制度強制僱主在私營的僱員補償保險市場投購僱員補償保險，以確保僱主有能力支付在《條例》及普通法下的賠償。由於保費水平是透過自由市場調節而決定，管理局亦不宜運用基金的盈餘去降低高風險行業的保費。

第 2 部分

根據第 19 頁表九
回應問題第 8 條

30. 如僱主與僱員對工傷個案有爭議（例如意外有否發生、受傷部位是否與報稱意外有關、補償責任問題、每月收入及僱傭關係等），勞工處會向雙方解釋《條例》的有關規定，並會要求僱主呈交相關資料，以衡量僱主提供懷疑的理據。如有需要，勞工處會向僱傭雙方索取進一步資料。視乎個案的具體情況，勞工處或會在受傷僱員的書面同意下，向有關部門及機構索取資料(例如醫事報告、警方調查報告等)。勞工處會從醫學角度及根據《條例》的規定，就案件屬工傷的可能性作出調查及向僱傭雙方提供意見。倘若個案涉及爭議未能在勞工處的協助下獲得解決，勞工處會按受傷僱員的意願，轉介僱員到法律援助署申請法律援助，以尋求法院的裁決。僱員亦可就其僱員補償申索個案，自行前往法院尋求協助。

31. 除了因有爭議項目外，如申索個案涉及工傷病假將達兩年追討期限但個案仍未獲得解決，及/或追討普通法賠償等，亦須由法院作出裁決。

32. 在 2009 年至 2013 年獲解決的申索個案中，經法院解決的個案數目如下：

	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年
經法院解決的申索個案宗數	1 502	1 136	1 539	2 464	1 736

勞工處並沒有由法院作出裁決的個案分類及其最終結果的統計數據。

根據第 21 頁第 2.4 段
回應問題第 9 條

33. 2009 年至 2013 年期間，勞工處合共收到 973 宗死亡個案的呈報。截至 2014 年 9 月 30 日，該 973 宗死亡個案中，共有 864 宗並非交由法院處理，佔呈報的死亡個案總數約 89%。

34. 在交由法院處理的 109 宗死亡個案中，有 17 宗是因僱主或保險公司不同意有關申索，而要進入法律程序。勞工處並沒有有關個案最終結果的分類統計資料。所需資料提供如下：

呈報年度	非交由法院處理的死亡個案*(註)* (a)	交由法院處理的死亡個案 (b)	呈報的死亡個案總數 (即(a) + (b))
2009 年	163 (88.6%)	21 (5)	184
2010 年	176 (89.3%)	21 (4)	197
2011 年	165 (84.6%)	30 (1)	195
2012 年	169 (87.6%)	24 (4)	193
2013 年	191 (93.6%)	13 (3)	204
總數	**864 (88.8%)**	**109 (17)**	**973**

註：

1. *非交由法院處理的死亡個案，包括(i)個案已由勞工處處長裁定死亡補償；(ii)經證實為非工傷死亡個案；(iii)因其他原因而遭擱置的個案；及(iv)仍在處理中的個案。*
2. *(a)項括號內為非交由法院處理的死亡個案佔呈報的死亡個案總數的百分比。*
3. *(b)項括號內數字是因僱主或保險公司不同意而須交由法院處理的死亡個案。*

35. 根據《條例》第 6B 條，已故僱員的家庭成員如申請由勞工處處長裁定死亡補償，須由僱員死亡日期起計的 6 個月內提出申請，如勞工處處長認為適當，可將提出申請的限期延長。而由勞工處處長簽發的《致命個案補償評估證明書》，在任何情況下，不得在僱員死亡日期起計的 6 個月內發出，以確保所有在《條例》下合資格的家庭成員有足夠時間提出申請。

36. 截至 2014 年 9 月 30 日，經由勞工處處長裁定死亡補償個案共 147 宗。詳情如下：

呈報年度	由勞工處處長裁定的死亡個案	由死亡日期起計，直至勞工處處長發出《致命個案補償評估證明書》所須日數		
		最長	最短	平均
2009 年	32	455	181	227
2010 年	26	672	181	310
2011 年	36	571	182	263
2012 年	33	657	183	319
2013 年	20	472	186	249
總數	**147**			

註：

1. 一般而言，勞工處處長或會因下列原因，需要較長時間才能收到所有有關死亡個案的資料和文件，以裁定補償金額：

i. 已故僱員的家庭成員身處海外，延誤提交經公證及加簽的文件；

ii. 家庭成員/僱主對用以計算死亡補償金額的每月收入有爭議，需要核實；

iii. 家庭成員的身份有爭議；或

iv. 僱主就補償責任有懷疑，需要進一步調查個案。

2. 勞工處並沒有備存死亡個案獲發補償款項所需的時間，但我們備存了上表《致命個案補償評估證明書》的簽發時間。根據《條例》第 6D(1)條及第 24 條訂明，僱主/總承判商須於《致命個案補償評估證明書》發出日期後不早於第 42 天但不遲於第 49 天內支付補償予合資格的已故僱員的家庭成員。

<u>根據第 23 頁第 2.6 段</u>
<u>回應問題第 10 條</u>

37. 根據第 22 頁表十一，截至 2014 年 9 月 30 日，在 2009 年至 2013 年接獲但仍未解決的的申索個案(7 470 宗)中，尚待僱員補償(普通評估)委員會進行評估及在評估有結果後尚待發出評估證明書的個案共有 1 776 宗，佔尚未解決的僱員補償申索總數的 24%；而當中有 471 宗申索涉及僱員在矯形及創傷外科或急症室接受治療外還同時接受醫管局精神科或其他專科治療。有關詳情如下：

	接獲申索年份					總計
	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	
尚待僱員補償(普通評估)委員會進行評估及在評估有結果後尚待發出評估證明書的個案數目	10	14	54	219	1 479	1 776
除了在矯形及創傷外科或急症室接受治療外還同時接受醫管局精神科或其他專科治療的個案數目	4 (40%)	4 (29%)	21 (39%)	69 (32%)	373 (25%)	471 (27%)

註：括號內的百分比數字為對應尚待僱員補償(普通評估)委員會進行評估及在評估有結果後發出評估證明書的個案總數。

38. 整體來說，以 2014 年 10 月 1 日計，出席僱員補償(普通評估)委員會評估的平均輪候時間為 7 至 18 個星期不等。

根據第 25 頁第 2.8(b)段
回應問題第 11 條

39. 據現行機制，當勞工處職業醫學組在跟進工傷個案以決定是否需要轉介至僱員補償(普通評估)委員會接受評估時，會要求受傷僱員的主診醫生就受傷僱員傷患、康復情況、是否適合接受評估、有否永久喪失賺取收入能力及如有的話有關百分率的初步意見為何等撰寫醫事報告，有關的醫事報告會交與僱員補償(普通評估)委員會作參考。

40. 僱員補償(普通評估)委員會在評估時，一般都會面見受傷僱員，並會審閱所有與該工傷個案有關的資料，包括僱主和受傷僱員呈交的文件、受傷的過程、醫院的醫療紀錄和相關的醫事報告等，並根據受傷僱員的實際病情及傷患的康復程度，以及《條例》的規定就受傷僱員因是次工傷而導致永久喪失賺取收入能力的百分率及所需的缺勤期間作出評估，以便釐訂補償額。

41. 每一次僱員補償(普通評估)委員會作出的評估，都是獨立的醫學專業決定。而醫事報告內受傷僱員的主診醫生就僱員的永久喪失賺取收入能力的百分率的意見，亦只供委員會參考。在 2009 年至 2013 年間，經僱員補償(普通評估)委員會作出評估，有 12% 的評估個案獲評定為有關意外並沒有導致永久喪失工作能力。

第 3 部分

根據第 36 頁第 3.17 段
回應問題第 12 條（經僱員補償援助基金管理局確認）

42. 目前為僱員補償援助基金管理局(下稱「管理局」)提供法律服務的三間律師行分別為何耀棣律師事務所、胡百全律師事務所及鄭楊律師行。除了為管理局提供法律服務外，這三間律師事務所一向亦有為其他客戶，包括僱主/保險人，提供服務。根據管理局的記錄，在過去三年獲審批援助的 194 宗個案中，當中的僱主/保險人所委聘的代表律師，並不涉及上述三間律師事務所。

43. 香港律師會出版的《香港律師專業操守指引》（The Hong Kong Solicitors' Guide to Professional Conduct）規管律師執業的基本原則。當中第九章針對顧客之間的利益衝突，訂明律師有道德及法律責任避免客戶之間的利益衝突。倘若個案涉及或明顯地有機會涉及兩個或以上客戶的利益衝突，律師不可以接受他們的委聘。

44. 日後管理局按照審計署署長第六十四號報告書第 6 章的建議去檢討管理局採購法律服務的程序時，必定會繼續考慮利益衝突的問題。

第 4 部分

巡查方面
回應問題第 13 條

45. 根據審計報告第 40 頁第 4.2 段，勞工處勞工督察會進行三類視察工作，即因應投訴及轉介而進行的視察、特別行動視察以及例行視察，以查核僱主有否遵行《條例》規定。

46. 就例行視察而言，勞工處會前往各行業的工作場所進行日常視察。在挑選工作場所時，勞工處會考慮所有因素(特別是該類工作場所的違例傾向)，以調整對不同類別工作場所的視察次數。此外，當遇上其他個別情況（例如接獲投訴及轉介的個案），則不論該類別及/或該個別工作場所的過往巡查紀錄，勞工處亦會優先處理和盡快跟進。這個執法模式是以目標為本，在現有的人手及資源下，這是具成本效益的安排。但亦因此，有部份機構，主要是屬違例傾向較低類別的工作場所，超過三年亦未被巡查。

47. 考慮到審計署的建議，勞工處除會繼續優先處理接獲投訴／轉介的個案及違例傾向較高的工作場所外，亦會制定合適的視察策略，有系統地搜尋某段期間內未有進行工作場所視察的地點和資料，以協助評估工作場所視察的優先次序。

回應問題第 14 條

48. 早於80年代，勞工處准許以集團形式經營並在各區均擁有分店的集團公司，在勞工督察視察其屬下一間分店時，可以出示勞工處向集團公司發出的指定文件，以取代出示備存於公司總處涵蓋所有分店的僱員補償保險單的正本，供勞工督察查察。當時符合此類大型集團公司定義的機構為數並不多。

49. 在過去十年，以電子方式傳送文件的做法日漸普及，而且獲廣泛承認。勞工處亦與時並進，接受以傳真和電郵方式提交僱員補償保險單，作為符合勞工處執法規定下的要求文件。由於過往為集團公司提供的特別視察安排亦已失去其原本訂立的作用，故勞工處於2015年3月起終止有關安排。

回應問題第 15 條

50. 勞工處各區的高級勞工督察須根據《行動守則》的規定，在指明的期限內進行督導視察以確保其屬下勞工督察進行的工作場所視察尺度和水平一致。高級勞工督察備有活動紀錄表以紀錄每月督導視察的情況。

51. 根據第4.20段表十八，審計署曾到訪三個分區辦事處，當中以香港東分區辦事處督導視察不足次數最高。個中原因是香港東分區辦事處涵蓋的巡查範圍廣闊，該區高級勞工督察的工作量相較其他兩個分區辦事處較為繁重。在該段期間有關的高級勞工督察，除了恆常人事管理，安排及監督巡查工作以及批閱個案外，亦經常需要處理一些無法預計及緊急的工作。基於當時工作緩急先後及調配的考慮，致使該區高級勞工督察未能在《行動守則》指明的期限內進行全部的督導視察。

52. 參考審計署的建議，勞工處會檢討現有機制，作出改善和提供具體建議，務求分區辦事處主管能按照《行動守則》進行督導視察。

根據第 4.28 及 4.29 段
回應問題第16條

53. 為最有效運用現有人力資源，逐一巡查全港所有機構並非勞工處的現行政策目標。勞工處是按工作場所的過往違例傾向，以及投訴和轉介個案，把有關的機構資料歸入其資料庫作優先處理和進行巡查。

54. 在2001年，勞工處曾尋求商業登記署的合作，試行把為數超過89 萬的商業登記名單資料轉移至勞工處的資料庫使用，經分類及篩選後，當中約有26萬間屬於在2001年內新登記的商號。勞工處分區辦事處按新登記名單資料，在2001年第四季抽樣視察接近380間機構，發現當中有一間機構因沒有投購僱員補償保險而被檢控。

55. 在當年試行經驗中，勞工處發現不少登記公司並非其巡查對象，因頗多的公司屬自僱人士開設，或公司並沒有僱用員工工作；而部分公司的登記地址為住宅地址，勞工督察沒有巡查權力進入巡查。與此同時，分類及篩選巡查有關名單內機構需耗用大量人力及時間，而有關的巡查亦未見明顯的成效，故有關安排於2001年年底試行結束後未有延續。鑑於該試行計劃期內汲取的行動經驗及試行成效未如理想，勞工處認為定期參考商業登記署的資料庫，以更新勞工處資料庫的措施並不符合成本效益，亦非最有成效的方法。

56. 儘管如此，勞工處接納審計署的建議，並會研究可行措施以進一步提升勞工視察科的工作場所資料庫的完整程度，和適時更新有關資料庫，確保在規劃視察工作時，有更全面及準確的依據。

回應問題第 17 條

57. 勞工處進行例行視察前，會在工作場所資料庫篩選合適的目標工作場所。勞工督察前往目標場所進行視察，除了查察僱主是否遵從勞工法例外，如在巡查過程中發現新開設機構及原址舊有的目標機構已搬遷、上鎖或空置，勞工督察須紀錄及更新資料庫內機構數目及相關資料，從而達致更新及擴大資料庫的目的。儘管勞工督察未能即時進入這些已搬遷、上鎖或空置的工作場所執行視察，即場紀錄機構資料及處理其後的資料更新屬勞工視察整體工作的一個重要部分，有關工作有必要繼續進行，亦不會浪費人力或影響視察效益。事實上，這些資料亦為日後制定視察策略或規劃例行視察提供了必需及有用的參考數據。

58. 考慮到審計署的建議，勞工處日後向立法會匯報視察數字時，會加入附註顯示涉及已搬遷、上鎖或空置工作場所的視察分項數字，以更清楚反映勞工處執行視察的情況。

中華人民共和國香港特別行政區政府總部教育局
Education Bureau
Government Secretariat, The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
The People's Republic of China

本局檔號 Our Ref. EDB(CR) 1/1013/15 (7)
來函檔號 Your Ref. CB4/PAC/R64

電話 Telephone: 3509 8535
傳真 Fax Line: 3428 6034

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會秘書
(經辦人：朱漢儒先生)

朱先生：

立法會政府帳目委員會
考慮審計署署長第六十四號報告書第 7 章
教育局九龍塘教育服務中心

本年 5 月 12 日就審計署署長審核教育局九龍塘教育服務中心(教育服務中心)使用情況致教育局局長的來信，已經收悉。

在詳細回應信中的問題前，我們先向你提供一些背景資料。教育服務中心一直為持份者提供多種教育服務，以支援學與教，以及本地教師的專業發展。中央資源中心、特殊教育資源中心及香港教師中心透過其中心內的設施為校長、教師、家長、學者、專上院校教育系學生等提供各項服務。為支援新服務及／或經更新的服務，多年來我們因應情況改善或提升教育服務中心的教育及共用設施，以配合特定服務對象的需要。

過去 10 年，電子資源在教育上的應用日益普及。教育服務中心轄下各個中心已提升資訊科技系統，並把資源上載互聯網，以配合慣常使用電子服務人士的需要。由於使用者現可通過教育服務中心轄下各個中心遙距登入電子資料庫，所以親身到訪該處使用教育及共用設施的訪客無可避免會相應減少，繼而影響這些設施的使用率。有鑑於此，我們認為親身到訪教育服務中心使用教育及共用設施，以及實際借用資源的使用率統計，只能局部而不能全面反映中心的使用情況。

然而，我們同意有需要確保教育服務中心得以善用，以配合親身到訪中心並使用其服務的持份者的需要，同時亦要為選用電子資源的持份者繼續提升電子服務。我們會留意持份者對服務的最新需要，並根據審計署署長的建議、日後擬提供的新服務及／或經更新的服務，以及教育局的運作需要，檢討該中心的使用情況及服務，尋求改善，以確保該中心得以善用。

簡述背景後，現按來信附錄的段落編號逐一回應各項問題。

事項 1：達致教育服務中心的預期效益

(a) 由 2004 年當局檢審及批准面積分配列表至 2006 年實際遷入期間，各項教育服務的需求難免有變，故須在設施空間方面作出相應調整，以應付最新的服務需求。舉例來說，教育心理服務的模式已由中心為本改為學校為本，故有需要重劃及縮減負責組別獲分配的辦公室空間。我們在此要明確指出，對設施空間作出的一切改動，均旨在支援和提升向公眾提供的教育服務，不涉及改變教育服務中心按其作為專門用途／部門專用樓宇最初設計的功能用途。關於政府產業署批准及分配予教育局的一般辦公地方，《政府產業管理及有關事務規例》訂明，除非對設施用途有作出重大改動，否則無須徵求政府產業署的批准。該指引一直是我們行事的依據。我們現已去信產業檢審委員會(產審會)，要求批准對核准的面積分配列表（下稱"列表"）作出改動。我們日後在管理教育服務中心的設施空間時，會確保嚴格遵從有關專門用途／部門專用樓宇的指引。

(b) 表三所列的 9 項設施，旨在支援已包括在列表內的分部於教育服務中心提供所需的教育服務，以應付市民的需求。教育服務中心的功能用途並沒有改變。教育局會確保嚴格遵從《政府產業管理及有關事務規例》，並會就日後對教育服務中心設施空間的改動在適當時徵求產審會批准。另外，我們已去信產審會，要求對列表內的面積分配所作出的改動予以批准。

(c) 在中央資源中心安裝偵測系統的主要目的，是保障中央資源中心的資源，避免損失，同時確保借出的項目已登記。我們一直知道系統還有記錄每天通過入口人次的功能，但由於當時我們沿用人手點算方法點算訪客人數，因此沒有利用此項功能。教育局在 2011 年對點算訪客方法進行檢討後，認為與目視點算相比，訪客自動點算器的讀數在收集訪客資料方面，既有憑有據，亦客觀可靠，而且符合成本效益。因此，我們以這個自動化方法取代了之前採用的目視／人手點算方法。

在計算中心的訪客人數時，我們已適當地從訪客自動點算器所記錄的進出人次中，剔除職員多次進出的人次，以免出現重複點算的情況(參閱審計報告註 6)。在定出計算公式中的扣減數目(即平日 50 人次，周末 18 人次)時，我們已計及中央資源中心職員及其他工作人員的人數，以及他們進出中心的慣常次數。經考慮審計署的意見，我們會進行調查，並研究可否進一步優化／修改點算方法。

(d) 值得留意的是，中央資源中心毗連多用途禮堂的獨特設計，旨在向訪客推廣該中心，增加訪客到訪的興趣。根據我們的日常觀察，有相當多前往多用途禮堂參與活動的訪客確可受惠於中央資源中心。舉例來說，訪客(大多為教師或校長)如在活動開始前已抵達，以及在活動中場休息期間和活動結束後，或會在中心內流連，使用或借用中心的資源，如瀏覽刊物、欣賞展品、使用電腦等。因此，我們認為設於入口的訪客自動點算器所記錄的讀數，很大程度上已準確反映中央資源中心的實際訪客人數。

我們不傾向封閉由中央資源中心通往多用途禮堂的入口。儘管此舉可確保所有經過中央資源中心自動點算器的，都是中央資源中心的訪客，而非前往多用途禮堂參與活動的人士，但這不利於我們向持份者推廣中央資源中心的資源。事實上，我們會繼續與使用多用途禮堂舉辦活動的單位合作，以專題書展及其他展覽的形式，配合其活動之餘，亦讓參與活動的訪客因取道中央資源中心而受惠。

正如上文(c)項回應所述，我們會在考慮審計署的意見後進行調查，並研究可否進一步優化／修改中央資源中心訪客人數的點算方法。

(e) 在特殊教育資源中心方面，我們認為與之前的「簽到」方式相比，訪客自動點算器的讀數在收集訪客資料方面，既有憑有據，亦客觀可靠，而且符合成本效益。我們亦已對訪客自動點算器所記錄的進出次數作出適當扣減，以免因職員多次進出而重複點算。經考慮審計署的意見，我們會進行調查，並研究可否進一步優化／修改特殊教育資源中心訪客人數的點算方法。

至於使用訪客自動點算器計算中央資源中心的訪客人次，以及可行的改善措施，請參閱上文(c)及(d)項的回應。

(f) 薈萃館旨在透過館內展品鼓勵青少年／優異生互相學習。增設電子展覽館，並以數碼形式展示記錄，主要是因為我們已儲存大量記錄，而且記錄的數量正不斷增加。以往的實體展品和資料會以數碼形式保存於電子展覽館。此外，改建後的多功能禮堂可提供更多空間展示學生作品(例如藝術作品、產品設計)，以及舉辦教師專業發展課程(研討會、大型講座)，從而進一步提升年輕優異生的學習水平，讓更多人認識他們的學習成果，以及促進朋輩間的分享。

薈萃館改建後，使用者可能以已預約的團體居多。不過，我們認為這項措施能配合資訊科技於社會廣泛應用及滲透的趨勢。我們要在此強調，親身到訪薈萃館的使用率統計，只能局部而不是全面反映薈萃館的使用情況。經改建及優化後，多功能禮堂可展示學生在不同範疇的作品，因而擴大訪客來源和增加訪客人數。此外，現時教育局缺乏可供每年舉辦各項作品展的中型展覽廳，以展示青少年／優異生的學習成績。多功能禮堂作為舉辦中型活動(例如頒獎禮和學生作品展)的場地，可收地盡其用之效。

(g) 事實上，使用者對教育服務中心的共用設施有殷切需求。不過，目前的場地預約系統未能有效確保及監察不需要使用的預約時段可及時釋出。針對未能及早／沒有釋出不需要使用的預約時段的問題，我們正革新現有的網上場地預約系統，以推出懲罰制度，如預約人未有使用已預約時段或逾期取消預約，在一段時間內會被禁止再次進行預約。預約系統革新後，當有助改變使用者的預約習慣，促使他們以更負責任的態度預約和使用教育服務中心的場地。

(h) 預約人取消其不需要的共用設施預約時段後，沒有其他使用者預約使用該等時段。

(i) 現時，行政及管理辦事處會以人手取消預約，但由於預約為數不少，因此取消工作須分批處理，無法即時進行。我們現正革新網上場地預約系統，暫定於 2015 年 8 月推出經革新的系統，屆時便可利用自動取消預約功能即時釋出場地。

(j) 由 2013 年 9 月起，有關設施的資料已在數碼政府合署公布。我們會更積極採取措施，向其他政府部門宣傳教育服務中心的設施，以提高使用率。

(k) 教育服務中心轄下各個中心為有不同服務需要的特定對象提供各種服務。由於持份者(包括學生、家長、教師等)的需要互異，遍及不同範疇，由個別中心／設施進行有針對性和切合需要的調查，會更為實際及有意義。有關組別將繼續改良和加強調查模式，以期更有效地蒐集使用者的意見，為市民提供更佳的教育服務。

(l) 教育服務中心提供教育設施供教育專業人員及市民使用，以期集中各方面的資源，為教師和市民提供適切的設施，協助提供優質教育。該中心為配合教育服務的需要而設立，使用者無須登記便可使用各項設施的服務。為採取進一步措施繼續改善教育服務，我們會根據運作需要作出檢視，並考慮訂定適當的表現指標。

(m) 除訪客人數外，中央資源中心及特殊教育資源中心亦一直密切監察各項設施的使用情況，按月記錄中心的使用統計數字，審視各項服務的使用趨勢和情況，以及評估中心的整體使用情況。應審計署所建議，我們會研究訂定額外表現指標的可行性。

事項 2：教育服務中心的運作

(a) 公共圖書館通常收藏供市民大眾廣泛流傳／消閑閱讀的圖書，例如流行小說和讀物、一般性質和熱門題材的書籍，但中央資源中心有別於公共圖書館，不會收藏這類圖書。該中心的刊物／圖書，通常為切合功能性／專業需要而收藏。因此把中央資源中心的借用率與公共圖書館的借用率比較，並不恰當。再者，審計報告提到的圖書資源借用率只包括通過 V-lib 系統借出的資源，並不包括在中央資源中心內借用和閱覽資料、借閱參考資料，以及館際互借等情況。可通過遙距登入服務接達的電子資料庫的使用率，亦未包括在內。此外，不予外借的項目如優質教育基金的成果，其閱覽服務非借用率所能量度。即使根據經 V-lib 系統借出項目的數量計算，中央資源中心的借用量仍持續錄得升幅(由 2011/12 財政年度約 2 000 項增至 2014/15 財政年度逾 5 500 項)，可見過去 3 年借出項目的數量持續增加。總的來說，單是借用率不足以作為合適或具代表性的指標去反映中央資源中心的使用情況。

儘管如此，中央資源中心會採取以下措施推廣借用設施：

- 通過加強與課程發展議會及課程發展處不同組別的合作等，徵集專家意見，以豐富資源及改善服務；
- 持續展示不同主題的刊物／學與教資源，鼓勵借閱；

- 向學校推廣外借整批資源服務，以靈活方便的服務方式，鼓勵學校借閱；
- 增加中心不同館藏的限借數量，迎合使用者的需要；
- 把外借整批資源服務擴展至教育局不同組別，通過靈活服務，提升借用率；以及
- 提供更多渠道讓訪客提出意見及建議，包括向中央資源中心推薦資源。

(b) 中央資源中心的登記會員分為以下 4 類：(a)本地幼稚園、小學及中學的教育專業人員；(b)家長；(c)修讀教育課程的本地專上學生；以及(d)教育局職員。

有別於服務公眾(包括非勞動人口)的公共圖書館，中央資源中心以教育專業人員、教師及學校社工等指定羣組為特定服務對象。公共圖書館通常收藏供市民大眾廣泛流傳／消閑閱讀的圖書，例如流行小說和讀物，而中央資源中心與公共圖書館不同，不會收藏一般性質和熱門題材的書籍。中央資源中心的刊物／圖書，通常為切合其服務對象在功能性／專業閱讀方面的需要。因此，把會員範圍擴大至包括其他類別的使用者未必太合適。儘管如此，中央資源中心開放予公眾，市民可入內使用中心的資源及服務，但不可使用外借服務。

至於登記會員使用外借服務比率偏低的情況，應注意的是，過去 10 年電子資源在教育上的應用日益普及。中央資源中心已提升其電腦系統，並把資源上載互聯網，以配合慣常使用電子服務人士的需要。提供可通過遙距登入方式接達的電子資料庫，無可避免會影響中央資源中心本身的外借服務；因此，實際借用資源的使用率統計，只能局部而不能全面反映中央資源中心的使用情況。此外，中央資源中心並不止於提供外借服務，還包括提供有助該中心發揮功能、支援學與教的其他專業教育服務。這些服務需要一個有利的環境，供教師會面、互動、接觸並聯繫，以及分享良好做法和專業知識。無論如何，中央資源中心都會採取上文(a)項所述的積極措施，提升中心的借用率。

(c) 中央資源中心的圖書館系統測試由該中心的職員負責。在 2015 年 4 月前，在 V-lib 系統並沒有為進行測試而開立專用帳戶，當有需要時，中心職員須使用自己的會員帳戶來測試系統。不過，應注意的是，圖書館系統測試並非按月進行，只會在系統更新，例如提升系統、推出新借用政策等情況下才進行。測試記錄僅佔外借記錄中很低的百分比 (2011 年 4 月至 2014 年 9 月期間的百分率低於 5%)。

因應審計署的建議，我們已於 2015 年 4 月提升 V-lib 系統，把測試個案與正常外借記錄分開。

(d) 特殊教育資源中心的伺服器在審計署進行 5 天調查期間發生故障，因此借用記錄有所出入。中心職員當時須以人手記錄外借書籍。根據該 5 天的外借服務人手記錄(合共 42 項，涉及 18 名借用人)，我們致電借用人進行調查，以核實借用記錄。在 18 名借用人當中，我們成功聯絡上 6 名，並確定有關日期的外借記錄均為真確。審計署可能沒有留意到人手外借程序，因此出現有關的差異。

(e) 審計報告引述的個案是伺服器故障所致。該伺服器已不可修復，須予更換。採購新的伺服器須嚴格遵循標準的政府採購程序，有關工作需時完成。為了把使用者所受的影響減至最少，我們已盡快安裝替代伺服器作為權宜之計。與舊伺服器比較，新伺服器更為堅實可靠，具備更佳的備份解決方案，可在短時間內恢復服務。另外，我們會加強維修保養服務，盡量避免服務因硬件故障而中斷。我們並無接獲任何投訴。

(f) 雖然我們沒有記錄在迷你影院播放該影片的確實次數，但每次有事先安排的團體前來參觀，或當教育局資優教育組的訪客即興參觀時，均會播放該影片。自 2007 年至今，事先安排的團體共前來參觀 304 次。

為數碼展品更新影片和保養迷你影院的開支已納入教育局經常開支內，並沒有獨立設帳。

事項 3：未來路向

(a) 進行項目推行後檢討是協助評估某項目是否達到預期成果，以及探求改善空間的方法之一。我們正擬訂進行項目推行後檢討的未來路向。

(b) 在中央資源中心方面，中心由 2010 年 11 月起設有遙距登入服務。2011 至 2014 年間的服務使用統計可以下列瀏覽次數顯示：

年份	瀏覽次數
2011	28 883
2012	31 946
2013	39 116
2014	37 210

我們訂有以下計劃，以進一步豐富中央資源中心的網上資源：

- 在中央資源中心工作站提供電子教科書適用書目表上的電子教科書；
- 為現有的中文電子資料庫提供遙距登入服務；以及
- 進一步改善中央資源中心的網站(例如網站設計)，以便瀏覽網上資源。

在香港教師中心方面，2010 至 2014 年間網站的瀏覽次數如下：

年份	瀏覽次數
2010	308 188
2011	391 648
2012	245 109
2013	191 981
2014	223 876

在特殊教育資源中心方面，2013 及 2014 年中心網站的瀏覽次數分別為 19 087 及 33 412 人次，顯示使用人次有所增長(2013 年之前的數據因網頁更新而未能取得)。我們會繼續豐富教育局網頁的資源，供大眾分享。我們亦會分析資源的受歡迎程度，並進一步改善特殊教育資源中心網頁的設計和可用性，讓使用者更易於檢索網上資源。

(c) 為進一步提升使用率，迷你影院在改建後將可容納約 60 名觀眾。除播放原有的學生成功故事外，影院可用來舉辦更多活動，例如舉行研討會或進行示範、簡報等，使場地的用途更為廣泛。此外，教育局每年舉辦各項作品展覽時，例如展出香港學生在多項全國及國際比賽中的得獎作品，均遇到中型展覽廳不足的情況。改建後的多功能禮堂及迷你影院可增加場地在使用上的靈活性。由於薈萃館現正進行翻新，我們會就場地的新用途進行檢視及考慮訂定適當的表現指標。

(d) 關於使用訪客自動點算器進行點算的改善辦法，請參閱事項 1(c)、(d)及(e)項的回應。

(e) 中央資源中心的獨特設計，旨在向訪客推廣該中心，增加訪客到訪的興趣。經中央資源中心進入多用途禮堂的訪客，確可受惠於該中心所展示的館藏資源及所舉辦的主題展覽。據觀察所得，參與活動的人士如在活動開始前已到場，往往會在中心內流連，使用並借用中心的資源。此外，中央資源中心通常會與在多用途禮堂舉辦活動

的單位合作，安排與活動主題配合的書展及展覽，吸引訪客在小休或活動之後使用該中心的資源。由於中央資源中心展示的課程資料十分豐富，可提高訪客對該中心所提供的教育資源的認識，這有助學校充分利用有關資源以支援日後的課程工作。中央資源中心會評估現行措施，並豐富中心內的教育參考資源，以切合教師的需要。我們亦會作出安排，讓訪客每次經中央資源中心進入多用途禮堂，能獲得更多有關課程資源的資料(例如通過展示單張及海報)。

(f) 革新現有網上場地預約系統的時間表如下：

革新系統的階段 (暫定完成日期)	**改善措施**
第 I 階段 (2015 年 8 月)	推出制度以懲罰逾期取消預約 增設自動取消預約功能
第 II 階段 (2015 年 11 月)	提供網上確認預約表格
第 III 階段 (2016 年 3 月)	增設搜尋功能，以便使用者管理所作出的預約 提供編製統計報告功能，以便進行分析

教育局會密切監察「未有使用已預約時段」及「未能及早／沒有釋出未獲使用時段」的情況，以便提高共用設施的使用率。

教育局局長

(劉潤霖 代行)

副件送： 財經事務及庫務局局長
審計署署長

2015 年 6 月 2 日

（中文譯本）

懲教署署長
Commissioner of Correctional Services

本署檔號 Our Ref.: (15) in CSD CR 1-125-5/19

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

審計署署長第六十四號報告書
第 8 章: 懲教署提供的更生服務

二零一五年五月二十二日來函敬悉。有關貴委員會就上述事宜提出的問題，現把本署的回覆隨函夾附於附錄內。

如需進一步協助，請隨時與本署聯絡。

懲教署署長邱子昭

二零一五年五月二十九日

電話 Telephone : (852) 2582 5200　　傳真 Facsimile : (852) 2583 9345
香港灣仔港灣道十二號灣仔政府大樓廿四樓　24th Floor, Wanchai Tower, 12 Harbour Road, Wan Chai, Hong Kong

Q1.

懲教署相信，完善的更生支援，加上在囚人士改過的決心，以及社會支持和接納更生人士，是可以有效幫助更生人士重新融入社會。

2006 年，懲教署開始推行由加拿大懲教局和香港中文大學協助下制定的「罪犯風險與更生需要評估及管理程序」(下稱「程序」)，希望能更有效管理在囚人士的再犯風險和照顧他們的更生需要，從而減低他們再犯罪的機會，協助他們重投社會。程序有七個更生需要範疇，就目標來說，懲教署與海外做法一致，均為針對至少一個需要提供配對計劃小組。

審計報告提出 2013 年 1 月至 2014 年 9 月期間，有 1939 名在囚人士有至少一項需要，當中有 335 名合資格在囚人士未有接受更生配對計劃小組，現細列原因如下：

原因	數目	佔合資格在囚人士百分比 (%)
拒絕參加小組	174	8.97%
精神狀況而須轉到小欖精神病院觀察治療或因病患長期留醫	62	3.20%
因紀律問題須隔離禁閉或保安需要未能與其他組員融合	23	1.19%
其他（如提早獲釋/羈留令失效/重新判刑至其他懲教計劃等）	76	3.92%
	335	

參與更生配對計劃小組屬自願性質。個別在囚人士拒絕參加小組，很多時並非單一因素引致，原因可包括在囚人士否定計劃的好處、犯罪思想根深蒂固、缺乏改過決心和親友支持等。

懲教署職員會於首次見面時鼓勵在囚人士參與更生配對計劃小組，並會於其在囚期間，透過個別輔導提升他們對計劃的認知及參與配對的動機等。就拒絕參與更生計劃小組或提升認知輔導的在囚人士，職員會不斷鼓勵其參加，並會為他們提供「加強動機小組」。如在囚人士於離所前仍拒絕參與，則會向他們提供就業、社區適應、交友、家庭/婚姻等相關更生需要範疇的輔導小冊子。

至於非拒絕參加而因長期病患、紀律問題等未能參與更生配對計劃小組的在囚人士，懲教署職員仍會針對他們的更生需要，為他們提供個人輔導及轉介，唯此類輔導及轉介因缺乏小組互動元素，因而未被納入參與更生配對計劃小組的統計數字。

Q2.

如審計報告書第八章第三部分中 3.3 至 3.5 段所載，懲教署提供的職業訓練課程的主要目的是讓在囚人士學習貼近本港勞動市場所需的職業技能及知識，藉以提升就業能力，以助他們獲釋後找到工作，為重投社會做好準備。因此，所有剩餘刑期為 3 至 24 個月而在獲釋後可合法在香港居留及不受逗留條件所規限受僱或工作的成年在囚人士均可自願報讀以上課程。如剩餘刑期少於 3 個月，一般不可能完成報讀、上課和考試程序；如剩餘刑期在 24 個月以上者可於較後時間報讀。

在制定職業訓練課程的名額時，本署會參考合資格在囚人士數目和上一個財政年度的報讀情況。現時，學額基本上足夠應付所在囚人士自願報讀職業訓練的需要，然而，本署會不時檢討和引入市場導向的課程，亦會因應在囚人士反應而調整名額。再者，在囚人士透過在服刑期間參與工業生產的工作，也能從中學習相關行業的技術和一些通用技能及軟知識如電腦操作及職業安全等，他們亦可在工餘時參加興趣班，以提升他們的技能。

Q3.

懲教署一直致力為在囚人士提供安全及穩妥的羈管，亦為他們提供合適的更生支援，協助他們於服刑期滿後順利融入社會。因此，本署一直定期按實際情況就各懲教計劃包括戒毒所計劃作出相應跟進，務求更臻完善。

根據香港法例第 244 章《戒毒所條例》，懲教署為戒毒所所員提供 2 至 12 個月的所內治療，離所後再接受為期 12 個月的釋後監管。監管期間，監管人員會就其離所後的社會適應、家庭關係和就業問題等提供協助，同時督促他們遵守監管令要求，協助他們重新融入社會，遠離毒品及罪行。懲教署可把違反監管規定的受監管者召回接受進一步訓練及輔導，避免他們泥足深陷再干犯罪行。

懲教署近年積極推行各項新措施，包括在戒毒所深化釋前啟導課程，為被召回的受訓生舉辦強化禁毒小組，加強對所員的心理輔導，以提升他們抗毒的決心。此外，懲教署亦已加強對受監管者驗毒程序的抽查及監察。

戒毒所所員在獲釋後的一年法定監管期內，若沒有「再次吸食毒品」或「觸犯香港法例而再被法庭定罪」，便視作成功個案。戒毒所計劃的成功率受多種個人及社會因素影響，包括受監管者過往的犯罪和吸毒背景（例如過往犯罪數目多寡、吸食毒品年期長 短及犯罪性質等）、受監管者本身的戒毒動機和決心、社會及受監管者家人的支持，以及社會上毒品泛濫的情況等。鑑於成功率受多種個人及社會因素影響，懲教署不能為戒毒所的成功率訂下客觀目標。近年，戒毒所計劃的成功率如下：

年份	2012	2013	2014
成功率(%)	43.6	46.8	51.4

以上數字亦有於審計報告附錄 D 上列出。