

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)644/2024 號文件

檔號：CB4/HS/4/22

2024 年 5 月 24 日內務委員會會議文件

研究避風塘及避風碇泊處相關事宜 小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報研究避風塘及避風碇泊處相關事宜小組委員會(“小組委員會”)的商議工作。

背景

2. 運輸及物流局表示，政府一直致力確保香港水域內有足夠的避風泊位，供本地船隻(包括作業船隻和遊樂船隻)¹在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下停泊，以保障船隻和船上人員安全。香港現時設有 14 個避風塘²，分布於各區水域，共提供 423 公頃泊位面積供船隻使用。除避風塘外，本地船隻亦可選擇在 18 個避風碇泊處內停泊。

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

¹ 本地領牌船隻劃分為四個類別。第 I 類別船隻主要包括小輪和渡輪；第 II 類別船隻包括乾貨貨船、非自航駁船、挖泥船、躉船、領港船、拖船等；第 III 類別船隻為漁船；第 IV 類別船隻為遊樂船隻。

² 14 個經刊憲設立的法定避風塘包括香港仔南避風塘、香港仔西避風塘、銅鑼灣避風塘、長洲避風塘、喜靈洲避風塘、觀塘避風塘、新油麻地避風塘、藍巴勒海峽避風塘、三家村避風塘、筲箕灣避風塘、船灣避風塘、土瓜灣避風塘、屯門避風塘及鹽田仔避風塘。

碇泊處，無須海事處批准。海事處按現行法例規管避風塘內的活動，並在避風塘內劃定通航區和碇泊區，以確保船隻安全航行和有秩序地碇泊。避風塘內的碇泊區一般以先到先得的形式供船隻停泊。在日常巡邏工作中，海事處會致力保持通航區暢通無阻，並會巡查任何有關船隻的安全問題。有需要時，除協助和指示有關船隻糾正相關情況外，海事處亦會作出相關調查及適當跟進。

4. 海事處會定期評估全港避風泊位面積供求情況。最新一輪的《2022 至 2035 年避風塘面積需求評估》（“該評估”）已於 2022 年完成。該評估結果顯示預計現時至 2035 年全港避風泊位面積整體供應，足夠應付本地船隻的避風需求。

小組委員會

5. 內務委員會在 2022 年 4 月 8 日舉行的會議上，議員商定在內務委員會轄下委任小組委員會，研究避風塘及避風碇泊處相關事宜。小組委員會由何俊賢議員擔任主席，而小組委員會的職權範圍及委員名單分別載於**附錄 1 及 2**。

6. 小組委員會自 2023 年 5 月展開工作以來共舉行了 5 次會議，並在其中一次會議上就相關事宜聽取團體及個別人士的意見，共有 19 個團體及個別人士出席會議陳述意見。為深入研究相關事宜，小組委員會除了要求立法會秘書處資料研究組就有關本港規管避風塘及避風碇泊處的法規及其他地方的船舶避風停泊設施的政策作出研究外，亦曾多次在立法會網站登載公告，邀請各界提交意見書。小組委員會共接獲 38 份意見書。**附錄 3** 載列曾向小組委員會陳述意見及提交意見書的團體及個別人士名單。

7. 此外，為進一步了解避風塘的管理情況，小組委員會曾於 2023 年 12 月 5 日實地考察香港仔南及西、觀塘及新油麻地避風塘。

小組委員會的商議工作

8. 在商議過程中，小組委員會曾就本港船隻的避風泊位需求，以及避風塘的泊位規劃、防風抗浪能力、管理及各項配

套設施作出深入研究。為配合國家海洋經濟發展及增加避風塘的經濟點，小組委員會亦曾探討如何將避風塘和其鄰近用地發展成具經濟價值和旅遊業相關的功能。由於小組委員會所討論事宜涉及政府的多個政策範疇，除運輸及物流局和海事處外，曾出席參與討論的部門包括商務及經濟發展局、文化體育及旅遊局(由旅遊事務署代表)、發展局(由躍動港島南辦事處、起動九龍東辦事處和海港辦事處代表)、土木工程拓展署(“土拓署”)、漁農自然護理署(“漁護署”)及食物環境衛生署(“食環署”)。

9. 小組委員會的主要關注及建議載述於下文各段。

本港船隻的避風泊位需求

10. 就該評估的結論指本地船隻避風泊位面積的供應將足以應付直至 2035 年期間的需求，委員普遍有所保留。有意見指出，該評估只以船隻的數量和大小及全港避風泊位的總面積作為系數，而所採用的航拍方法驗證只在一般天氣下船隻整齊排列時進行，未有充分考慮到不同類型船隻使用避風塘的習慣及各避風塘使用者的意見，例如作業船隻偏向選擇停泊在與其運作相關的避風塘，並與遊樂船隻分隔停泊以避免碰撞。該評估亦未有考慮到颱風期間個別避風塘及避風碇泊處的實際使用情況，包括部分避風塘的位置偏遠或前往的路線較為當風，不適合船隻在颱風襲港期間前往停泊。亦有意見認為，該評估並未有顧及社會對發展避風塘經濟的期望。

11. 政府當局解釋，該評估是以整體方法評估避風泊位面積的需求。香港水域內避風泊位面積的總供應涵蓋所有法定的避風塘、避風碇泊處和有處所設置停泊設施的遊艇會。該評估分兩個階段進行。第一階段由海事處於 2020 年 8 月委託一間統計調查公司透過電話訪問和問卷方式向本地領牌船隻進行抽樣統計調查，抽選樣本包括所有第 I 和 II 類別船隻、三分之一第 III 類別船隻和四分之一第 IV 類別船隻。統計調查公司搜集了約 5 500 艘不同類型的船隻(約四分之一的本地領牌船隻數量)在颱風吹襲時實際避風安排的資料，當中工作船類別的回應率為 83%，而整體回應率為 74%。第二階段由海事處於 2021 年 6 月委託香港理工大學物流及航運學系(“理大”)就避風泊位面積的供求進行推算。該評估考慮了由第一階段所搜集及分析得來的數據、不同類型和不同大小船隻數目的情況、預期變化和預計未來的供應等，並在不同的避風地點使用航拍方

法研究不同類型船隻的繫泊方式，檢視及更新應用在推算需求時的各項有關參數，以客觀及科學的統計方法推算出至 2035 年全港避風泊位面積的供求差異。該評估結果顯示預計現時至 2035 年全港避風泊位面積整體供應(包括香港仔避風塘的擬議擴建部分)，足夠應付本地船隻的避風需求。海事處每五年會進行一次評估，下一輪評估將於 2025 年開展，屆時政府當局會研究如何更有效地吸納不同持份者的意見。

12. 政府當局並告知，在 2018 年超強颱風“山竹”襲港及懸掛八號風球期間，全港 14 個避風塘當中只有三個(即藍巴勒海峽、土瓜灣及屯門的避風塘)的使用率達 100%，而其餘 11 個避風塘，包括漁船較多使用的香港仔西、長洲及筲箕灣的避風塘，以及位於西貢的鹽田仔避風塘，則仍有避風泊位可供使用。2022 年颱風襲港期間，全港 14 個避風塘的使用率亦相若；而在 2023 年颱風襲港期間，各個避風塘的使用率均未達 100%。在颱風期間，海事處會於各個避風塘內維持秩序及監察其使用率，亦會進行廣播，向船舶負責人發放重要資訊，從而令船隻可按當時實際情況尋找就近合適水域避風。此外，政府當局亦正研究改善部分較偏遠地區避風塘的配套設施，以利便船隻使用該些避風塘。

13. 小組委員會關注在颱風襲港前，某些作業船隻可能因工作的關係，未能提早回航駛入避風塘。此情況包括為市民提供颱風前的交通運輸服務的渡輪，以及在遠方水域工作的漁船。現時以先到先得的方式使用避風塘會令這些船隻在颱風期間難以找到合適的避風停泊位。委員建議政府當局於指定區域預留停泊位予這些船隻避風。政府當局表示，已因應渡輪的工作需要允許渡輪服務提供者於新油麻地避風塘、喜靈洲避風塘及荃灣私人繫泊設備區裝設私人繫泊設備，讓其渡輪停泊避風。政府當局亦與渡輪營辦商積極探討離島的碼頭附近是否可供停泊，並期望會在 2024 年的風季前完成有關工作。此外，為配合渡輪營辦商引進新一代渡輪，海事處已在喜靈洲避風塘預留停泊位予渡輪停泊。

14. 有意見認為，政府當局應在颱風襲港期間安排大型工作躉船於避風塘外停泊，以騰出避風塘內的空間予較小型的船隻停泊。政府當局表示，一些非長期的需求，例如進行大型海事工程期間工程船可能會推高工地附近個別避風塘的使用率。為紓緩這些情況，海事處會借鑒興建香港國際機場第三跑道時部分工程船隻停在工地水域範圍內避風安排的經驗，探討在大

型海事工程施工期間，容許施工單位在工地範圍內設置繫泊設備，讓大型工程船留在工地範圍內的水域安全避風，從而減輕工程對鄰近避風塘產生的壓力。這安排亦可減少在颱風襲港前工地鄰近水域的海上交通，有助提升海上安全。在交椅洲人工島填海工程的海上交通影響評估中，海事處已要求申請人提交進行填海工程的工程船在颱風襲港期間在工地範圍內避風的可行性。若這項避風安排可行，有關安排會推展至其他大型海上工程。

15. 除了在躍動港島南計劃下將會擴建香港仔避風塘外，有委員詢問政府當局會否考慮擴建其他颱風襲港時使用率較高的避風塘。政府當局告知，根據過去 5 年的紀錄，颱風襲港時使用率較高的屯門、藍巴勒海峽、新油麻地及土瓜灣的避風塘因受地理環境所限，難以擴建。海事處會繼續留意避風塘的整體供應和使用情況。在開展下一輪的避風塘面積需求評估時，如預計避風泊位面積未能滿足日後本地船隻停泊避風的需求，海事處會探討擴建現有避風塘或興建新避風塘的可行性。

避風塘的泊位規劃

16. 有建議認為，政府當局應考慮於避風塘內採用魚骨形碼頭繫泊方式泊位（“魚骨形泊位”）或浮橋式泊位，令船隻有序排列，同時便利滅火輪可暢通無阻進入避風塘火警現場。政府當局回應表示，在該評估中，海事處亦委託理大就魚骨形泊位的可行性進行研究。理大模擬在香港仔南及香港仔西避風塘採用魚骨形泊位。研究結果顯示，魚骨形泊位需佔用更大的水域面積，才可容納相同船隻數量，否則在避風塘內停泊的船隻數量將減少一半。同時，魚骨形泊位設施須依其停泊的船隻的大小預先規劃和設計，故使用彈性比較低，並不適合供類別不同及大小不一的本地船隻在避風塘內以先到先得的方式共同使用。

17. 就有意見指避風塘內的航道窄，未能讓消防船迅速到達一事，政府當局告知，為加強在避風塘應對火警事故的能力及確保消防船能夠在緊急情況下執行職務，海事處與消防處在 2022 年檢視了全港 14 個避風塘的布局，並建議調整及擴展包括香港仔南、觀塘、筲箕灣、屯門和喜靈洲的避風塘內的通航區，以便消防處在避風塘內能夠部署最合適的滅火輪，進行滅火和救援工作。有關建議在 2022 年 12 月獲得本地船隻諮詢委員會的通過。觀塘、筲箕灣、屯門和喜靈洲 4 個避風塘通航區

的調整於 2023 年 1 月 31 日實施，香港仔南避風塘通航區的調整亦已於 2023 年 6 月 5 日實施。

18. 小組委員會察悉，現時全港 14 個避風塘均對可進入的船隻總長度設有限制，其中 7 個避風塘的長度限制為 30.4 米，6 個為 50 米，其餘 1 個為 75 米，而超過 75 米的船隻在沒有許可證的情況下不能進入避風塘。有委員促請政府當局放寬對超過 75 米的船隻進入避風塘的限制，並建議政府當局在規劃興建新的避風塘時，容許該等大型船隻進入，以及適時將此政策通知業界，利便業界作好準備。另外有意見指出，舷外機開啟式舢舨（“舢舨”）亦被禁止進入避風塘，導致船員在登船、取水、取冰上存在諸多不便。

19. 政府當局表示，一般情況下，大型船隻在颱風襲港期間會選擇在遠離海岸的安全水域避風。海事處亦會按特殊情況簽發許可證予超長船隻進入避風塘。如在現時的避風塘給予超過 75 米的船隻使用，避風塘可容納的船隻數量會大大減少。在規劃及設計避風塘時，政府當局需要對擬建避風塘的水域位置、面積、可停泊及航行的船隻大小、通航區寬度等因素作出考慮。每個避風塘建成後會按不同情況對船隻可進入及停留作出總長度的限制。在回應委員詢問船隻長度的數據時政府當局表示，截至 2022 年年底，香港各類別本地領牌船隻數目為 20 752 艘，總長度不超過 30.4 米為 19 391 艘；超過 30.4 米但不超過 50 米為 1 219 艘；超過 50 米但不超過 75 米為 127 艘；超過 75 米為 15 艘。總長度超過 75 米的船隻數目由 2013 年 20 艘減少至 2022 年 15 艘。

20. 就舢舨的規管問題，政府當局指出，舢舨的原意只限於在魚類養殖區內魚排間作輔助船隻使用，其發牌條件為推動馬力不超過 15 匹、運載人數（包括船員）不超過 4 人，以及不得進入避風塘（長洲和船灣避風塘除外）。此外，由於舢舨活動的水域環境相對平靜，對舢舨操作人員的綜合技能要求不高，故舢舨操作人員所持有的“本地船長合格證書”限制在指明的遮蔽水域才可操作。海事處曾與業界就舢舨的規管政策進行了 3 次檢討。經考慮多方面因素，包括海上意外事故和交通管理、本身的結構穩定性、其發牌原意，以及其他港口使用者的意見等，政府仍然決定維持舢舨運作的發牌條件，以保障海上及船隻航行安全。

避風塘的防風抗浪能力

21. 小組委員會關注避風塘的防風抗浪能力並察悉，土拓署已完成檢視避風塘的抗浪能力，檢視結果顯示大部分的避風塘都位於相對較遮蔽的位置，現有防波堤大致可有效地在極端天氣的情況下消減波浪的影響。其中，喜靈洲、香港仔南及香港仔西的避風塘相對其他避風塘較為當風。因此，土拓署已於 2021 年至 2022 年年中分階段完成在香港仔南避風塘及香港仔西避風塘現有防波堤加建約 1 米高的防浪牆，以加強避風塘的抗浪能力。另外，土拓署已經在喜靈洲避風塘內加建總長約 700 米的混凝土浮式防波堤作為試點項目，以緩減避風塘內的波浪。有關改善工程已於 2023 年 3 月完成。在回應委員詢問試點項目的成效時，政府當局表示，從 2023 年颱風“泰利”和超強颱風“蘇拉”襲港的經驗分析，浮式防波堤能發揮消減波浪功能。小組委員會要求政府當局繼續檢視改善措施的成效，並考慮在其他避風塘安裝合適的防風抗浪措施。

22. 有建議認為，政府當局應考慮於避風塘引入“鉸剪壘”設計，或對其他防風設計進行可行性研究，以強化該避風塘的防風能力。政府當局回應表示，相關部門曾就香港仔西避風塘的情況進行分析，認為該避風塘以西海面位置有許多岸上和海底設施，若在該水域增設防波堤，除技術上會遇到很多限制外，亦要顧及周邊土地用途和需要就工程對岸上及海上環境的影響進行評估，當中亦可能涉及徵收私人土地。

避風塘的管理

船隻的違法行為

23. 小組委員會察悉，因應業界訴求，海事處在 2018 年以行政安排在觀塘避風塘推行非遊樂船隻停泊區先導計劃（“先導計劃”），安排非遊樂船隻於觀塘避風塘南面停泊，而北面則供所有類別的船隻停泊。借鑒觀塘避風塘分區停泊的經驗，並經過多次與香港仔避風塘持份者討論後，海事處在香港仔西避風塘於 2023 年 6 月 30 日開始就分區停泊進行為期 1 年的試行，然後再作檢討。

24. 有委員指出，雖然避風塘的使用者普遍支持作業船隻及遊樂船隻獲安排於不同區域停泊，惟分區停泊僅屬行政安排，現時的法例未有就船隻不跟從該等安排訂下罰則。由於政

府當局對不遵守分區停泊安排的船隻只能作出勸諭，避風塘內仍然出現船隻胡亂停泊的情況，尤其颱風襲港期間情況更為惡劣，增加遲回航的船隻尋找合適停泊位的難度。為有效地進行分區管理，有委員建議政府當局參考規管陸上交通的做法，研究修例賦權海事處處長於避風塘內劃定水域，指定供某類別船隻停泊，並訂立違規罰則。亦有意見認為，政府當局亦可考慮以出租方式而非現行的先到先得形式，分配避風塘停泊位。

25. 政府當局表示，雖然海事處處長在現行的法例下有權指令船隻停泊於指定位置，惟運用該權力需要非常謹慎。無論以那種方式劃分停泊區，均須與持份者緊密磋商，按照每個避風塘的不同特色，以及避風塘在不同時期的不同需要，靈活處理泊位安排，善用避風塘可提供的停泊位。現時分區停泊的行政安排仍在試行中，當局已加強巡邏並會適時檢討，亦會探討於其他避風塘推行先導計劃的可行性。如先導計劃試行後發現行政安排未能有效處理問題，政府亦不排除修改法例賦予海事處處長更大權力。

26. 小組委員會關注，由於近年遊樂船隻數量急增，而且大部分該等船隻的船東把船隻停泊在市區附近的避風塘，令這些避風塘的停泊位嚴重不足。有持份者反映，有人於這些避風塘內霸佔停泊位，從而向船東索取泊位報酬。委員認為此等利用公共資源謀取私利的行為不可接受，政府當局應加大執法力度並加強罰則，並在有需要時修改法例，從而有效地打擊該等行為。委員亦關注有人使用遊樂船隻作賓館等非遊樂用途，以及於避風塘內非法接駁水電的違法行為。

27. 政府當局表示，為確保避風塘內的通航區暢通及打擊本地船隻違規行為，海事處除不時在避風塘巡邏外，亦會不定期與警務處和消防處在各避風塘進行特別行動及防火演習。為加強執法，海事處會與機電工程署、水務署、食環署和電力公司定期在避風塘進行聯合行動。海事處在日常巡邏或聯合行動中，如發現有船隻涉嫌違反《電力條例》、《水務設施條例》或《食物業規例》的情況，會轉交予相關政府部門跟進。另外，海事處近年已購入小型無人機作支援調查執法之用，並會持續檢視市場有否合適智慧科技方案作有關用途。根據紀錄，過去五年海事處就不同避風塘共作出約 49 000 次巡查，當中海事處就船隻違規情況作出 2 038 宗檢控。違規情況包括沒有批准的情況下出租以收取租金或報酬及遊樂船隻用作非遊樂用途

等。截至 2023 年 12 月 31 日，共 1 843 宗案件已被定罪，195 宗案件仍在處理中。

28. 小組委員會察悉，土瓜灣避風塘內有數艘多年來未獲處理的沉船，該等沉船對附近出入的船隻構成危險。為保障出入的船隻的安全，委員促請政府當局加快處理沉船問題。政府當局表示，根據紀錄，有四艘沉船位於土瓜灣避風塘內，其中兩艘在 2022 年年底沉沒，其餘兩艘分別在 2018 年和 2021 年沉沒。較早前，海事處得悉在該避風塘內疑似有其他沉船，隨即在 2023 年 7 月 11 日與業界人士實地視察，並安排承辦商於 2023 年 7 月 24 日進行潛水檢查，再發現有七個疑似有沉船的地點。海事處已就其中八艘沉船在 2023 年 9 月 22 日刊憲發出扣押船隻公告。而就處理餘下沉船的方案，處方正諮詢法律意見，以便盡快按既定程序處理。為加強航行安全，海事處已在沉船位置放置沉船標誌浮標，供船隻駕駛人士識別沉船障礙物位置。考慮到打撈沉船為船東的責任而有關船東可能未必會積極處理沉船問題，有委員建議政府當局考慮修例，容許在有需要時向船東徵收打撈沉船的費用，或從船東繳交的保險及牌照費用中預留一定比例的金額，以應付需替船東打撈沉船的開支。政府當局表示，海事處可根據現行條例及執法程序處理避風塘內沉船事宜，無須預留金額應付此項開支。

避風塘的配套設施

29. 小組委員會促請政府當局檢視全港公眾登岸設施的使用及安全情況，並加設多個登岸設施，以方便使用者及保障他們的安全。政府當局告知，為回應屯門區漁民社群的要求，屯門避風塘外加建的登岸設施已於 2021 年 11 月開放予公眾使用。就業界要求在香港仔避風塘興建登岸設施供小型船隻使用的建議，前運輸及房屋局聯同躍動港島南辦事處、海事處和土拓署與相關持份者曾進行實地視察及就設計方案進行諮詢，並同意增建三組登岸設施：一組位於香港仔西避風塘近鴨脷洲大橋，已於 2023 年 8 月 8 日開放予公眾使用；其餘兩組位於香港仔南避風塘近鴨脷洲海旁道，其建造工程公告於 2023 年 1 月 6 日刊憲，政府已按既定程序完成處理諮詢期間收到的意見，預計工程於 2024 年第三季施工。現時香港仔避風塘內鴨脷洲北岸已設有五個公眾登岸梯台，供船隻上落乘客。根據運輸署早前就有關登岸梯台進行的使用量調查，該處的登岸梯台仍有剩餘容量可供更多船隻使用。此外，運輸及物流局聯同海事處和土拓署於 2022 年 11 月與長洲漁民團體代表會面，討論重建

位於長洲避風塘內的長洲渡輪碼頭對漁民登岸的影響。其後，土拓署和運輸署於 2023 年 9 月就長洲渡輪碼頭重建工程規劃諮詢長洲漁民團體代表。為便利漁民登岸，土拓署和各部門正研究在長洲避風塘加建登岸設施的方案和技術可行性，並會適時諮詢持份者。

30. 就避風塘的食水供應問題，政府當局表示，為滿足船舶的用水需求，水務署設有 7 個公眾食水售賣站。此外，水務署亦接受在碼頭或船隻停泊位置的供水申請，以便為船舶提供用水。現時，相關供水帳戶超過 90 個，分布於避風塘、碼頭及其他船舶靠泊位置。水務署於 2022 年年中展開《供船舶用途的用水需求檢討》，全面檢討香港整體及各分區船舶的相關食水需求及供應，並已於 2022 年 9 月完成。檢討結果顯示，2017 年至 2021 年期間全港的船隻數量及整體船隻用水量大致平穩。雖然如此，水務署亦留意到部分區域及避風塘的用水需求較大，船隻可能需要航行一段距離跨區到水務署的售賣站或倚賴水艇購買食水。有見及此，水務署計劃於香港仔、西貢、南大嶼、大埔、九龍東及大澳增設食水售賣設施，以方便該區域的船隻購買食水。為進一步優化現有服務，水務署正於屯門食水售賣站試行安裝船舶食水售賣機，以提供 24 小時服務，並已邀請漁農業界代表參與有關的測試。如業界反應正面及運作理想，水務署計劃將有關食水售賣機推展至其他食水售賣站。

31. 就收集海上大型垃圾一事，政府當局表示，海事處知悉漁民作業時可能會撈獲海上垃圾，故設立 24 小時熱線電話，供漁民致電處方以安排垃圾接收船隻前往有關漁船所在避風塘，收集撈獲的垃圾。除了熱線電話外，海事處亦已增加其他通報渠道，讓漁民或其他海上使用者可透過電郵或傳真方式提供聯絡資料，以便安排收集垃圾服務。

32. 由於包括漁船在內的各類機動船隻在運作及保養作業時會產生廢油，有委員關注現時收集本地船隻廢油的安排。政府當局解釋，這些廢油通常混合了不同油品，被視為第三類危險品。在收集、運輸及儲存廢油時須符合相關處理危險品的安全守則和安全標準。負責處理的人員須接受相關培訓，而承辦商亦要取得環保署的廢油收集商資格。現時，環保署為遠洋船提供廢油收集服務的是領有本地牌照的石油運輸船，而在避風塘內清理及收集海上漂浮垃圾的船隻和人員，並不具備相關安全標準或培訓，因此不適合收集廢油。此外，設在岸上的海

上垃圾收集站設施的原先設計並沒有考慮收集或儲存船隻廢油，故此未符合相關安全要求。因此，若須建立收集廢油的網絡，政府和服務營辦商需要時間安排符合相關安全要求的資源，包括硬體建設及人員培訓等。在建立收集廢油的網絡之前，漁船可在船廠作定期保養維修時一同將其廢油交予船廠收集及送交環保署處理。海事處也會與環保署一起探討，在下一份海上清潔服務合約內加入收集本地船隻廢油服務或其他方案的可行性。

33. 小組委員會詢問政府當局如何處理避風塘水質及氣味欠佳的問題。政府當局回應表示多年來已投放了龐大的資源處理及跟進相關水質污染及臭味問題，包括糾正污水渠錯駁、改善污水收集及處理系統，以及在維港沿岸地帶一些有氣味問題的雨水渠出口及附近範圍恆常使用氣味控制水凝膠等工作，使避風塘的水質及氣味逐步得到改善。香港所有避風塘的整體水質在過去十年已不斷改善，當中一些位於人口稠密地區附近的避風塘，例如觀塘避風塘、新油麻地避風塘和銅鑼灣避風塘，其水中溶解氧含量均呈現長期上升趨勢。政府當局會繼續在各避風塘進行水質及氣味監察，評估上述各項措施的成效，根據個別地區的不同環境及情況，推行務實及合乎成本效益的措施，確保包括各避風塘的維港沿岸水質氣味問題能持續改善。

發展避風塘經濟

34. 由於國家近年大力推動海洋經濟高質量發展及新能源船舶發展，委員關注香港是否有足夠的船隻停泊位配合未來的發展，尤其是休閒遊樂船行業的發展。有委員詢問香港發展藍色旅遊和遊艇自由行的規劃詳情，並建議政府當局提供更多遊艇停泊設施及遊艇會用地。有委員建議政府當局考慮以共享海洋的原則，要求遊艇會騰出部分空間開放予公眾使用，並發展休閒漁業。有委員促請政府當局考慮於合適地點(包括將軍澳跨灣連接路內灣、油塘灣及馬灣水域等)增設遊艇停泊區和其他海上設施。

35. 政府當局告知，在《2020年施政報告》中提出的躍動港島南計劃的主要目的是將港島南區打造成一個充滿活力，適合工作、居住、創意及消閒玩樂的地區，其中一個重點項目是擴建香港仔避風塘，擬擴建範圍約為 24 公頃(包括通航區)，以支援南區的旅遊、休閒和康樂發展，並應對該區對避風泊位的殷切需求(特別是遊樂船隻的需求)。土拓署已於 2022 年 4 月

就擴建香港仔避風塘展開勘查、設計及建造顧問研究。地盤勘測工程已完成，稍後將會進行詳細影響評估、刊憲和詳細設計等工作。建造工程暫定於 2025 年展開。躍動港島南辦事處亦制訂了優化香港仔避風塘兩岸海濱的建議，當中包括改善香港仔海濱公園毗鄰香港仔魚類批發市場的休憩設施，擬提供更靈活的空間舉辦不同活動。

36. 政府當局並告知，躍動港島南辦事處正與環境及生態局、漁護署、魚類統營處和其他相關政府部門協力推展活化香港仔魚類批發市場計劃，項目包括零售、餐飲元素及觀景台，以促進本地漁產品在零售層面的銷售，並增加當區的消閒及旅遊元素；以及工作坊及展覽區，以推廣本地漁民文化及支持漁業持續發展。政府當局已就計劃的設計概念諮詢持份者，並爭取於 2024 年內完成技術可行性研究。

37. 小組委員會察悉，除了躍動港島南計劃外，觀塘避風塘和毗鄰的啟德明渠進口道亦展望可容納各式各樣的水上運動或康樂活動。自起動九龍東辦事處及海事處於 2017 年發布《共享觀塘避風塘指引》以推廣船隻及水上康樂活動於非颱風日子安全共享觀塘避風塘以來，多個團體已經開始在該水域舉辦水上活動及訓練課程供市民參與，而現時觀塘避風塘已經有龍舟賽事進駐，2024 年內還會舉行第十五屆亞洲龍舟錦標賽等盛事。

38. 為加快發展休閒遊樂船行業，小組委員會建議政府當局放寬外地遊樂船隻在香港水域航行的限制，並提供更多遊艇停泊設施。政府當局表示，已於 2016 年 12 月實施新措施，讓訪港遊樂船隻在預先向海事處提供其在港的泊位詳情及符合其他規定後，可向海事處申請允許在香港水域航行。由 2017 年至 2023 年 10 月期間，海事處向訪港遊樂船隻發出的香港水域內航行允許的數目為 1 690 艘。此外，香港機場管理局正發展“航天海灣”，其中包括加建一個碼頭及船隻繫泊設施。就有意見建議於油塘灣提供船艇停泊區，政府當局表示油塘灣一帶的海濱大部分位於私人地段內，日後土地業權人進行發展時須根據相關分區計劃大綱圖闢設公眾海濱長廊。大綱圖亦將作修訂，容許在指定地段的土地業權人透過規劃申請設立遊艇停泊區相關的陸上設施。政府當局解釋，任何在海上增設船隻停泊設施的建議均須考慮多方面因素，如該海域是否有天然屏障保護以阻擋強風，以及水深、水流、設施對附近交通的影響及海

上安全等。政府各部門會與相關持份者保持聯繫，平衡避風塘用作本地船隻避風停泊和公眾參與水上活動的功能。

39. 小組委員會認為，香港有優良的海岸線、廣闊的水域及具特色的漁港文化。本港的避風塘具經濟發展潛力，適合發展文娛康樂、旅遊景點及魚市場等用途。政府當局應加強向旅客推廣本地漁村文化及避風塘主題的特色旅遊路線及項目。有意見認為，政府現時就推動避風塘經濟活動的工作主要以宣傳現有的項目為主，而對於提供政策支持及修改法例“拆牆鬆綁”去打造新旅遊產品的態度過於保守。為了打造更多避風塘主題的旅遊產品，政府當局除了需主動接觸持份者或地區人士，了解他們的創新建議外，亦應牽頭與業界定下推進避風塘經濟發展的策略及方向，並在符合公平及透明的大原則下，可考慮以試行方式與機構合作推出商業項目，積極推動避風塘經濟及相關產業的持續發展。

40. 政府當局表示，不同政策局有不同的分工，而各部門之間就避風塘的規劃及管理有清晰的分工。就個別地點能否發展成為旅遊景點，它們必須本身有吸引旅客的特色、活動及足夠的配套設施。香港旅遊發展局有在其網站以及透過“小紅書”等社交平台，向旅客宣傳及建議行程路線，特別是近年較流行的“深度遊”。同時，旅遊事務署亦藉“本地特色旅遊鼓勵計劃”鼓勵業界開發更多特色主題旅遊產品。此外，發展休閒漁業是政府當局於 2023 年發布的“漁農業可持續發展藍圖”中其中一個重點。漁護署透過“漁業持續發展基金”，在南區資助了“漁家嚮導”休閒漁業計劃。政府當局會繼續透過該基金，舉辦特色旅遊活動，亦會在長遠探討可否一船兩用，在顧及航行安全和海上安全的情況下，能夠令漁船同時做到休閒用途，以及設立漁業保護區及漁人碼頭設施等。

41. 有委員認為，為發展避風塘經濟，政府應容許停泊避風塘內的船隻有更多彈性作多元化用途，而非以墨守成規的方式規管船隻內的經濟活動。以香港仔避風塘為例，有委員建議躍動港島南辦事處多與持份者溝通，在符合食物安全的原則下，與政府各部門作出協調，容許船隻加入餐飲元素(例如製作簡單的小食或飲品)。

42. 政府當局表示，對於在停泊避風塘的船隻內進行經濟活動持開放態度，惟根據《食物業規例》(第 132X 章)，任何人如經營食物業涉及出售膳食或非瓶裝的不含酒精飲品，供人

在其處所內進食或飲用，必須向食環署申領食肆牌照。如在船隻上經營食肆，則須申領水上食肆牌照。此外，任何領有本地船牌照的船隻須按其牌照條款及限制運作。如欲改變其用途，船東須向海事處再申請適當的船隻牌照。政府當局並表示，如果個別團體對發展香港仔避風塘有特別的構思，可以向躍動港島南辦事處提出建議。該辦事處會作協調及促進的角色。

建議

43. 小組委員會建議政府：

整體工作方向

- (1) 成立專責部門，主責制訂避風塘及避風碇泊處的政策，以及協調、統籌和處理涉及多個政策局/部門在此方面的工作。在制訂相關政策時，專責部門須：
 - (i) 以配合國家海洋經濟高質量發展為基礎，全面及宏觀地檢視發展避風塘及避風碇泊處的策略，並制訂長遠目標和推動措施，以應對新的經濟形勢；
 - (ii) 全面檢視不同行業對避風塘及避風碇泊處的需求，以開放創新的思維積極推進相關行業的持續發展，並研究如何在法例上作出相應修訂配合；
 - (iii) 加強公眾參與的力度，主動吸納持份者的專業意見和不同背景人士的多元化觀點，確保制訂出有效和廣泛認同的政策；

避風泊位需求及避風塘的防風抗浪能力

- (2) 繼續檢視及強化各避風塘及避風碇泊處的防風抗浪能力，以防範天災風險，並盡快加建合適的防風抗浪措施，應對未來極端天氣越趨頻繁的趨勢；

- (3) 提升極端天氣期間海事處與各部門的海上應急能力，及早向船隻發出預警信息並強化溝通協調，確保所有船隻在任何情況下，均可安全地尋找到就近合適的水域避風；
- (4) 在進行新一輪的避風塘面積需求評估時，除應充分考慮及回應各持份者的意見和訴求外(包括不同類型船隻使用避風塘的習慣，以及颱風期間的實際情況等)，亦應考慮就靠近市區和偏遠地區的避風泊位需求分別作出評估，以獲得更切合實際需求的結論；
- (5) 研究一切可增加船隻停泊位及紓緩避風塘停泊位需求的措施，以應對未來的需求。除在颱風期間安排大型工作躉船於安全的工地範圍內避風外，亦應積極研究擴建或優化現有避風塘及避風碇泊處和增建新避風塘的可行性；
- (6) 研究利便船隻使用偏遠地區的避風塘及避風碇泊處的措施，例如提升相關的配套設施和支援服務；
- (7) 於指定區域預留足夠避風停泊位予颱風期間因工作關係或其他原因未能提早回航駛入避風塘的所有作業船隻使用；

避風塘的管理

- (8) 研究以現代化的管理模式解決避風塘的管理問題，加大執法力度和加強罰則，以及引入智慧科技，透過巡查、檢控及宣傳教育，打擊各類的違法行為(包括霸佔停泊位以謀取私利、把遊樂船隻用作其他用途，以及非法接駁水電等)以維持避風塘內的秩序；
- (9) 檢討現時避風塘停泊位所採用的“先到先得”及“隨意停泊”的運作模式，以及用行政安排將作業船隻與遊樂船隻於避風塘內分區停泊的成效。為加強管理，應考慮修訂法例，賦權海事處處長可劃定水域分配船隻停泊位，並訂立違規罰則；

- (10) 檢視和調整全港避風塘航道的布局，確保各消防船隻能夠在緊急情況下迅速地執行職務，以加強在避風塘內應對火警事故的能力；
- (11) 加快處理避風塘內的沉船問題，並在沉船位置放置清晰的標誌浮標，供船隻駕駛人士識別沉船位置，以保障船隻的航行安全；
- (12) 改善及強化避風塘內的各項配套設施，包括增加或加強公眾登岸設施、食水供應站、海上大型垃圾及船隻廢油的收集服務等；
- (13) 持續監察及改善避風塘的水質和污染問題，尤其一些位於人口稠密地區附近的避風塘；
- (14) 在規劃興建新的避風塘時，研究放寬對長度超過75米的船隻進入的限制，以及如何為舢舨推行便利措施，並適時知會業界；

發展避風塘及其鄰近用地的經濟

- (15) 檢視各避風塘及避風碇泊處的經濟發展潛力，積極推動相關產業的發展，並牽頭與業界訂定發展策略及方向；
- (16) 加強推廣本地漁村文化及避風塘主題區等特色旅遊路線及項目，並主動接觸持份者及透過舉辦公眾參與活動，收集創新意念以引入更多新項目。在符合公平公正及具透明度的大原則下，可考慮以合作方式與私人機構共同推出創意特色項目；
- (17) 容許避風塘內的船隻有更多彈性作多元化商業用途，並提供相關的便利措施及作出協調安排，讓船東可取得相關的經營牌照；及
- (18) 積極推動藍色旅遊和遊艇自由行，考慮於合適地點增設遊艇停泊位和其他海上遊樂設施。

未來路向

44. 小組委員會已完成工作。謹請議員察悉上文有關小組委員會商議工作及建議的內容。

立法會秘書處
議會事務部 4
2024 年 5 月 23 日

研究避風塘及避風碇泊處相關事宜小組委員會

職權範圍

檢視全港避風塘的泊位、上落設施、規劃及防風能力的情況，就改善全港避風塘的政策、管理、規劃及法例提出建議。

研究避風塘及避風碇泊處相關事宜小組委員會

委員名單*

主席 何俊賢議員, BBS, JP

委員 謝偉俊議員, JP
易志明議員, GBS, JP
陳家珮議員, MH, JP
陳學鋒議員, MH, JP
陸瀚民議員

(合共 : 6 位委員)

秘書 陳向紅女士

法律顧問 胡卓彥先生

* 委員名單的變更載於**附錄 2A**。

研究避風塘及避風碇泊處相關事宜小組委員會

委員名單的變更

議員	相關日期
林健鋒議員, GBS, JP	至 2023 年 6 月 18 日

研究避風塘及避風碇泊處相關事宜小組委員會

曾向小組委員會表達意見的團體/個別人士名單

1. 創建香港
2. 香港漁民青年會
3. 新邦行有限公司
4. 香港貨船業總商會
5. 黃俊榮先生
6. 香港漁業聯盟
7. 太白海鮮舫有限公司
8. 梁志仁先生
9. 海上遊覽業聯會
10. 黃恩洪先生
11. 亞洲遊艇公司
12. 香港遊艇業總會
13. 香港漁民團體聯會
14. 港九電船拖輪商會
15. 翠華船務(香港)有限公司
16. 珊瑚海船務有限公司
17. 屯門漁民近岸作業協會
18. 香港有機養殖業協會
19. 榕樹凹養魚業協會
- * 20. 海上業界聯席會議
- * 21. 香港仔小輪有限公司
- * 22. 梁賢龍
- * 23. 香港仔海濱水產同業聯盟
- * 24. 香港釣網養殖漁民聯會
- * 25. 港九小輪控股有限公司
- * 26. 長洲近岸漁民協會
- * 27. 陳文諾
- * 28. 自由黨
- * 29. 新界貨運商會有限公司
- * 30. 港九漁民聯誼會
- * 31. 馬灣漁業權益協會有限公司
- * 32. 新界大埔漁民合作社有限責任聯合總社
- * 33. 中國夢智庫
- * 34. 觀塘區議員鄧咏駿先生

- * 35. 楊子熙先生
 - * 36. 油尖旺區議員鍾澤暉先生、陸子峯先生、關煒曦先生及
鄧銘心女士
 - * 37. 徐明德先生
- * 只提交意見書