

# 查撞船意外竟需3年半 海事處被批調查進度緩慢

南丫海難令人關注海事處的海上安全管理與事故調查能力，審計署昨日公布最新的衡工量值報告指出，海事處調查海上事故進度緩慢，85%個案調查平均需時一年半，遠多於處方訂立30周完成工作的目標，有個案更用了長達三年半的時間才完成報告。關於南丫島撞船事故調查工作，海事處稱已組成七人小組展開深入調查，爭取在明年4月初完成報告。

本報記者 汪澄澄

審計署的報告顯示，在2008年1月至今年5月期間，本港發生的48宗海上意外中，海事處只完成34宗的調查報告，當中85%的調查平均需時69周才完成，最慢的甚至拖了164周，即大約三年半。審計署認為，調查進度緩慢是因為調查人員工作繁重，個案複雜，且相關人士和機構需要時間作出回應。

## 免再生意外 報告應早完成

審計署強調，調查海上意外旨在改善海上安全和防範同類意外再次發生，故應及早完成報告。報告中又提出，截至今年5月31日，海事處上載到官方網站的報告中，有25份只有英文版本，影響報告的實

用性，建議處方同時發布中文版本。

海事處回應時承認，現時訂立的30周完成調查報告的目標時限，的確未考慮到有關人士或機構回應的所需時間，以至個案的複雜程度。另外，新個案發生令調查人員無法專注原有工作，以及調查期間出現新證據需再作檢討。處方稱已於去年建立資料庫，監察調查人員工作量和進度，比較調查工作實際所需時間和處方的承諾時限，從而確定工作是否符合時間表。處方又表示會留意用中文草擬涉及本地、內河船隻事故的調查報告。

對於審計署希望海事處盡快完成10月1日造成多人傷亡的南丫島重大海難，處方回應說，已組成七人小組，就事故展開多方面調查，會盡快完成有關工作，爭取在六個月內完成報告，不過就未能透露具體工作進展。

審計報告並指出，海事處未迅速跟進船隻牌照過期情況，截至今年5月，本港有14,517艘本地船隻牌照已過期，當中3,310艘逾期未檢驗，若繼續行駛可能威脅海上安全。審計署建議處方檢討驗船工作程序和規定，如進行海港巡邏時要翻查記錄，向牌照過期或逾期未檢驗的船隻採取措施，並訂立監察程序。

審計報告又指海事處管理公眾貨物裝卸區不善，空置停泊位重新招標透明度不夠，有中標者先退還高價投得的停泊位，再經關連公司以較低投標價重新競投同一泊位，裝卸區車輛進出控制系統管理有待改善，審批船隻圖則的時間未能達到承諾的時限目標等。管理私人繫泊設備時，當擁有人已取消船隻牌照，未要求擁有人移除其繫泊設備，以騰出繫泊位重新編配。審計署希望處方盡快檢討和改善。

◀在2008年1月至今年5月期間，本港發生了48宗海上意外，海事處只完成34宗的調查報告，當中85%的調查平均需時69周 資料圖片

## 近年海上意外調查報告

年期	2008年1月至2012年5月
事故數目	48
完成報告數目	34
30周內完成報告數目	5
超過30周完成報告數目	29
仍調查中的報告數目	14
調查中已超30周的報告數目	7

資料來源：審計報告



# 慈善團體助海難家屬

【本報訊】記者汪澄澄報導：南丫島海難造成39人死亡和多人受傷，經民建聯立法會議員梁美芬昨日在立法會會議上，建議當局成立常設的「緊急災難應變基金」。勞工及福利局局長張建宗稱，現已有多個慈善基金為緊急或非緊急事故的受害者提供經濟援助，可研究是否放寬「緊急救援基金」的救助範圍。

梁美芬詢問，政府有否向傷者及死者家屬發放緊急經濟援助，及制訂其他較長期的措施，協助有經濟困難的意外受害者。她又問及，有關人士是否合資格申請社會福利署轄下的「緊急救援基金」，並建議當局汲取花園街攤檔大火的善後經驗，考慮成立常設的「緊急災難應變基金」。

張建宗回應指，由於是次南丫島事故不屬於天然災害，故社會福利署轄下的「緊急救援基金」並不適用，但當局及多個慈善機構已即時向事故的受災人士及其家屬提供經濟援助，現時也有不少慈善基金，在非緊急或緊急的情況下，向受影響人士提供援助。至於當局會否放寬「緊急救援基金」的救助範圍，張建宗說，可再作研究，但要檢視會否扭曲基金設立的原意。

另外，港燈於事發後發起的公眾捐款行動，也不斷得到社會各界和市民大眾支持，相信累積善款將超過500萬元。一名善心人士也響應行動，捐出個人珍藏——國學大師饒宗頤去年親手書寫的墨寶「積善餘慶」，拍賣將於本月27日在會展中心舉行。

措施，包括將指引性的措施立法施行，加強海上交通管制；參考陸上交通意外傷亡者援助基金，考慮設立海上交通安全援助計劃。海事處發言人昨日稱，有關改善措施仍在討論中，需要一定時間才能實行。

▼張建宗指社署「緊急救援基金」並不適用南丫島海難，但當局及多個慈善機構已向傷者及家屬提供經濟援助 資料圖片



# 空氣質素25年來不達標

【本報訊】記者曾敏捷報導：本港多項空氣指標「肥佬」，審計署批評環境保護署改善空氣質素不力！審計署昨日公布的報告指出，環保署制定空氣污染指數低於100的目標，五年來從未達標，甚至越做越差，超標日數年年上升，整體空氣質素指標也是25年來從未完全達標。審計報告指政府取代柴油車不力，建議盡快推行巴士路線重整。

大部分是世衛的中期指標，未能足夠保障公眾健康，政府需制定空氣質素管理策略，長遠達至更高的世衛標準，另加強公眾匯報機制，包括公布空氣質素的目標和達標程度。

## 資助換車 重整巴士線

政府雖自2000年起，多次推出資助計劃更換高污染柴油車輛，但審計報告指，2007年及現正推行的資助更換歐盟II期或以前的柴油車輛計劃，成效不大，參與率分別只有29%及11%。12萬輛在街道上行駛的柴油商業車輛中，仍有44%即大約五萬多輛高污染車輛，審計報告認為，環保署需制定更佳策略，減少高污染車輛數目。

審計報告亦指巴士重整路線進度緩慢，由於專營巴士廢氣排放量佔總排放量40%，建議盡快重整路線。根據環保署顧問估計，減少10%巴士班次，已有助減少156公噸路邊氮氧化物排放量，成本效益很高，但在2009至2011年期間，銅鑼灣、中環及旺角等三個繁忙地點的巴士班次只減少1.1%，進度緩慢，為達至2014年落實的空氣質素，運輸署和環保署須積極推動計劃，減少專營巴士班次。

另外，審計署認為香港規管船隻排放的標準落後，規管船隻使用污染較少的超低硫柴油和管制船隻排放黑煙的進度緩慢，需要適時檢討及盡早立法規管；針對發電廠排放的氮氧化物排放限額遠高於環保顧問的建議，審計署建議檢討本地的發電燃料組合。

## 空氣污染指數超標情況

年份	2007	2008	2009	2010	2011
超標日數*	74	94	109	142	175

\*空氣污染指數錄得超過100的日子

資料來源：審計署



◀環保署在2006年度制定全年空氣污染指數低於100，以保障市民健康。不過，目標制定五年來從未達標



工聯：重整路線需尋共識

【本報訊】審計報告批評巴士路線重整計劃進度緩慢，未能有效改善路邊空氣質素，多名立法會議員支持重組巴士路線。運輸署回應指，會持續進行巴士路線重組，並加強部門合作。有環保團體就促政府實行跨部門合作，共同制定改善空氣污染的目標。

審計報告指過去三年，巴士班次只是減少了1.1%，遠較建議的10%低，巴士重整路線進度緩慢。立法會議員葉國謙表示，支持巴士重組，但認為不能只提單一路線，需要有全盤計劃，巴士公司需提供轉乘優惠。工聯會王國興說，重組路線最重要尋求每區與居民之間的共識，滿足居民需要及減少污染，巴士公司不可用未能重組就加價的方式，威逼市民接受。

立法會交通事務委員會副主席范國威認為，運輸署及規劃署應配合尋找地方，設立巴士轉乘站，減少巴士路線在繁忙時段及地區重疊，運輸署應協調區議會與巴士公司。西貢區區議員方國珊就擔心將軍澳的交通服務被港鐵壟斷，要求政府在重組巴士路線時，維持區內過海巴士的競爭力。

運輸署表示，重整巴士路線會持續進行，在諮詢專營巴士公司和相關區議會後，會推行審計署的建議，與環保署商討減少專營巴士班次的策略。環保署則「四招」改善路邊空氣質素，包括加快更換嚴重污染的車輛、在繁忙的走廊推出低排放區試點、優惠措施鼓勵遠洋船隻在香港泊岸時，使用清潔船用柴油，以及加強管制新入口非路面流動機械的排放。

香港地球之友批評政府未盡力改善空氣污染，促請政府司長做好統籌角色，要求環境局與運輸局、海事處、工務局等部門，聯合制定改善空氣質素的共同目標，共同負責。思匯政策研究所運輸及可持續發展共同主席吳家穎認為，淘汰老舊和高污染的柴油商業車輛是減少路邊空氣污染的重要措施，長遠而言，應立法規管船舶的排放污染，政府應藉改革空氣污染指數系統，加強與市民的溝通。

## 120萬個口罩存9年未用

【本報訊】記者盧明報：審計署調查發現，政府物流服務署為其他部門採購物料時，曾經七次人為地「拆細」採購項目，將採購價值降至143萬元以下，從而繞過公開招標程序，可用報價形式採購，總值超過930萬元的合約，結果由同一個供應商取得。另外，物流署早年購入的120萬個口罩，存放多年，直至過期仍未使用。

政府物流服務署負責為各政策局與部門採購物料和服務，根據政府《物料供應及採購規例》，若採購價值過143萬元，便需透過公開招標程序採購，凡有意競投的供應商均可投標；143萬元以下的採購就可報價方式進行，只有獲邀請的供應商才可出價競逐，而每次須邀請最少五名供應商報價。

審計報告指出，政府物流服務署在2008至2011年期間，每年平均招標270次，涉及批出合約總值53.6億元，同期每年平均處理120宗報價採購個案，涉及物料總值8,500萬元。審計署抽查28宗報價採購發現，在2009年2月至2010年10月期間，物流署為公務員事務局分七次採購了總共6,217個金章，每次採購金額均少於143萬元，但若以年度劃分，09年的三次採購涉及總額360萬元，10年的四次採購涉及總額570萬元。

審計署指，這兩年的採購總額均超過143萬元，理應以公開招標方式購買，而不是分七次重複採購。而且調查發現，物流署就這七次採購，全部均選擇了同一供應商。物流署直至2010年9月29日，即在接獲公務員事務局最後一批採購要求後，才告知該局，須採用招標程序才可大批購入金章。審計署認為，物流署身為政府的中央採購代理，應確保符合最佳經濟效益，保持公開公平競爭，不應藉分期採購來規避招標程序。

物流署回應稱會定期提醒各局與部門，不可人為方式把採購項目分拆。公務員事務局局長回應解釋，當時採購程序是臨時安排，由於金價波動，供應商不願提供有效期超過一個月的出價，故採用報價方式購買金章。

審計署又發現，物流署在2003年沙士爆發期間，為教育局購買了120萬個手術用口罩，存放在營運中心至今九年，從未使用，現已過了使用期限。物流署回應稱會加強核實物料貯存期限，協助教育局處置不適宜使用的手術用口罩。



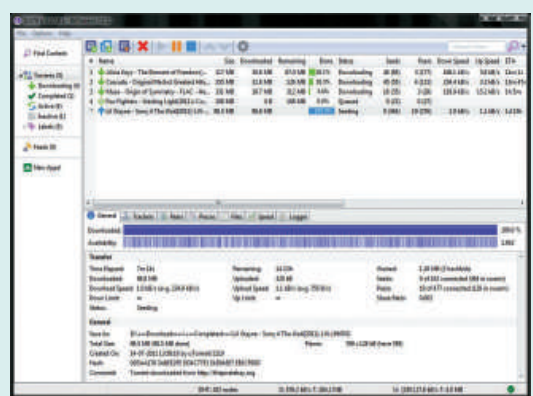
◀物流署在2003年沙士爆發期間購買了120萬個手術用口罩，存放九年從未使用 資料圖片

## 過半侵權案5年未埋尾

【本報訊】記者李盛芝報導：審計報告指出，海關轄下負責侵犯知識產權執法工作的版權及商標調查科，其個案紀錄庫應最少每兩個月更新。但截至今年4月，審計署發現，在1.2萬宗仍在處理的個案中，11%的個案在7.7個月內一直未有更新，過半數的個案調查逾五年仍未結束。

同時，審計署審查版權及商標調查科70宗尚未完結的個案，發現41%個案在調查後沒有擬備進度報告，其餘則兩年或以上未有跟進調查。在打擊網上盜版活動方面，審計署提及，海關在2007年4月開發網上監察系統，只能監察BT（檔案分享軟件）對點網上侵權，卻未能監察其他檔案分享軟件或技術。

針對以上問題，審計署建議，海關應採取措施，確保版權及商標調查科人員妥善管理案件處理系統資料庫，包括制訂監控措施。此外，海關亦有需要提升電腦系統，以便打擊利用最新軟件或技術，進行懷疑網上侵權的活動。海關同意審計署的建議，並指已提醒有關部門定時更新資料，以及將在明年推出新的案件處理系統內設置附加工具，以更有效地監察情況。



▲審計署指海關在2007年4月開發網上監察系統，只能監察BT(上圖)對點網上檔案分享軟件侵權，卻未能監察其他檔案分享軟件或技術 互聯網圖片