

# 《審計署署長第四十二號報告書》—第 6 章

## 消防和救援車輛的管理及維修

### 撮要

1. 在二零零三年十月，消防處共有 819 部車輛，包括由該處轄下的工程及運輸組負責內部維修的 353 部消防和救援車輛，以及由機電工程署根據兩份服務水平協議所負責維修的 466 部救護車和其他支援車輛。

#### 由工程及運輸組提供的維修服務

2. **工程部的工作量和服務指標** 工程及運輸組營辦三個工程部，負責維修消防和救援車輛。審計署注意到，工程部的紀律部隊人員無須記錄可用於維修工作的時間，以及實際用於各維修工作的時間。審計署亦注意到，消防處只是就所有消防和救援車輛定下了可用率的指標。審計署建議消防處處長應存備工程及運輸組紀律部隊人員的維修工作時間記錄，並就工程部負責維修的所有消防和救援車輛，定下完成維修工作時間的指標。

3. **紀律部隊維修人員** 消防處的工程部有別於機電工程署的服務站，自一九四七年以來，一直是由屬於紀律部隊的維修人員擔任有關維修的工作。據消防處解釋，工程部維修人員須前往第三級及以上的火警現場，即場修理前線消防車輛。然而，實際上，只有維修技工和電工須前往第三級及以上的火警現場。審計署建議消防處處長應審慎評估僱用文職人員來代替工程部現有紀律部隊人員(維修技工和電工除外)是否可行，以及這樣做的成本和效益。

4. **認可本地代理人可提供維修服務** 據工程及運輸組主管表示，現時由消防處工程部負責維修的所有消防和救援車輛的車

身底盤及車上一些固定和手提消防裝備，或可由製造商的認可本地代理人提供維修服務。由於本地代理人可提供維修服務，令消防處可趁此良機，檢討現時由內部維修消防和救援車輛的做法是否合適和合乎成本效益。審計署建議消防處處長應探討，就長遠而言，把消防和救援車輛的車身底盤以及固定和手提消防裝備的維修服務外判是否可行。

#### 由機電工程署提供的維修服務

5. **未有檢討機電工程署維修服務的成本效益** 由一九九九年八月起，各政府部門可逐漸停止使用機電工程署的服務。根據《財務通告第 6/2001 號》所載，管制人員如信納機電工程營運基金完全有能力以合乎成本效益的方式，提供特定的服務，則可選擇與該營運基金訂立服務水平協議，而不採用競投方式。審計署注意到，消防處與機電工程營運基金在訂立兩份服務水平協議前，並未有檢討機電工程署提供維修服務的成本效益。審計署建議消防處處長應檢討由機電工程署提供車輛維修服務的成本效益。

6. **外判車輛維修服務** 在二零零三年十月，由機電工程署負責維修的 466 部車輛當中，有 448 部是由 11 個有本地代理人的製造商供應，而有關的本地代理人亦為政府其他部門提供車輛維修服務。審計署注意到在二零零二年，有三個政府部門通過競投，把三份車輛維修服務合約批予私營服務機構。審計署建議消防處處長應考慮通過競投，分階段把 448 部救護車和其他支援車輛的維修服務外判。

#### 消防和救援車輛的零件存貨

7. **缺少共通的存貨資料庫** 消防處在三個貨倉分別裝設了電腦化存貨控制系統，以控制消防和救援車輛的零件存貨，並計算有關的帳目。由於系統上的限制，各貨倉的電腦系統內所儲存的資料未有連結起來，構成一個共通的存貨資料庫。審計署建議消防處處長應在中央存貨控制系統下，發展一個共通的存貨資料庫。

8. **存貨用罄的情況** 消防處就每個存貨項目定下補充存量和最低存貨量，以免出現存貨用罄的情況。然而，該處在決定補充存貨項目時，並非嚴格依循補充存量和最低存貨量。截至二零零三年八月三十一日，5 898 個總值 360 萬元的存貨項目的結餘低於補充存量，另有 5 592 個存貨項目的結餘少於最低存貨量。在二零零二年，由於缺乏零件，消防處有 46 項維修工作受到阻延，平均每項工作受阻達 26 日。審計署建議消防處處長應定期檢討並修訂補充存量和最低存貨量，以確保最適量地儲存零件的存貨。

9. **存貨結餘出現差異和有存貨閑置** 審計署注意到存貨記錄並未妥善備存，而且消防處抽查存貨相距的時間亦較《物料供應及採購規例》所訂明的三個月為長。截至二零零三年八月三十一日，共有 4 261 個總值 363 萬元的存貨項目儲存在貨倉已超過十年，期間沒有存貨往來。在這些閑置的存貨項目中，消防處發現有 237 個總值 115,240 元的項目屬過時物品，已經無用。審計署建議消防處處長應調查存貨記錄結餘與實際存貨結餘的差異，檢討存貨的盤點和借用記錄程序，以及公布程序，以確保貨倉管理人員會細閱閑置存貨項目的管理資料，並會採取跟進行動。

## 涉及消防和救援車輛的交通意外

10. **交通意外調查委員會** 在二零零零至零二年間，有關方面曾成立六個交通意外調查委員會，以調查涉及消防和救援車輛的六宗交通意外。在其中一宗個案中，負責的交通意外調查委員會認為有關的消防處駕駛員有犯錯，所以應向他徵收補償罰款。然而，調查委員會的結論是不應對有關駕駛員採取紀律處分，原因是缺乏實質證據證明該駕駛員曾超速駕駛。審計署發現，每個交通意外調查委員會的其中兩名委員(除駕駛教官和工程部主任外)都是選自涉及交通意外的駕駛員所屬分區，甚至是其所屬消防局的高級人員。審計署建議消防處處長應向交通意外調查委員會發出指引，說明在何種情況下應邀請專家就技術事宜作證和提供意見，並只從消防處其他分區的高級人員中選出交通意外調查委員會的委員(駕駛教官和工程部主任除外)。

11. **向涉及交通意外的駕駛員徵收補償罰款** 根據《消防處常務訓令》，如人員導致任何部門車輛或財物損毀，消防處可以向有關人員徵收補償罰款，而過失的輕重是決定徵收補償罰款的最主要因素。審計署發現，在二零零零至零二年間，消防處曾向涉及交通意外的 277 名消防處駕駛員徵收補償罰款，當中只有 54 名被列為須負上過失責任。此外，消防處沒有向 12 名被裁定不小心駕駛罪名成立的駕駛員徵收補償罰款。審計署建議消防處處長應發出清晰的指引，以決定涉及交通意外的消防處駕駛員的過失責任，以及是否向其徵收補償罰款。

12. **矯正駕駛訓練** 在二零零零至零二年間，有 18 名涉及超過一宗交通意外的消防處駕駛員被列為須負上過失責任。然而，只有一名駕駛員須接受矯正駕駛訓練。審計署建議消防處處長應規定須就交通意外負責的消防處駕駛員接受矯正駕駛訓練，以改善他們的駕駛技術。

#### **當局的回應**

13. 當局同意審計署的所有建議。

二零零四年四月