

# 海事處提供的本地海事服務

## 摘要

1. 海事處負責五項服務綱領的運作，即基本設施、港口服務、本地海事服務、船舶服務，以及政府船隊。在本地海事服務綱領下，海事處負責的工作包括管理公眾貨物裝卸區(裝卸區)、管理避風塘、管理私人繫泊設備、提供發牌服務，以及執行《商船(本地船隻)條例》(第548章)。在船舶服務綱領下，海事處對在香港水域內發生的海事意外進行調查。截至二零一二年三月，海事處負責提供這些本地海事服務的員工約有310人。審計署最近對海事處提供的本地海事服務和海事意外調查進行審查。

### 公眾貨物裝卸區的管理

2. 裝卸區是政府撥出的指定海濱地方，作為供躉船與貨車之間裝卸貨物的通用設施。目前，本港有六個裝卸區，合共提供129個停泊位。2011-12年度，海事處收取的停泊費為6,200萬元，佔海事處營運裝卸區所得的收入總金額50%。由一九九八年開始，海事處通過招標方式編配裝卸區的停泊位。整體而言，這制度方便營商，但審計署發現有些地方可作出改善，以加強整體表現、提升遵守許可證／特許協議條件的程度，以及提高安全性和營運效率。

3. **為空置停泊位重新招標** 政府承諾以公開、公平及經濟上可行的方式，編配裝卸區的停泊位。海事處不時進行重新招標，以處置空置停泊位。審計署的審查發現，海事處須探討方法，提高空置停泊位重新招標的透明度。審計署亦注意到有一宗個案，中標者(於投標結束時得悉其他中標價)先退還以高價投得的停泊位，然後經另一有關連的公司以較低投標價重新競投所退還的同一個停泊位。該次重新招標，是在財經事務及庫務局提醒海事處應檢討招標條款以減低這類風險後才進行。海事處須檢討招標條款，以防止事件再次發生。

4. **車輛進出自動控制系統** 所有六個裝卸區均有提供候車及泊車位供裝卸貨物之用。駕車司機使用裝卸區裝上或卸下貨物、在裝卸區內等候或停泊，須繳付車輛通行票證費用。2011-12年度，這項服務取得4,900萬元收入，佔海事處裝卸區營運總收入的40%。二零零零及二零零一年，海事處在四個裝卸區安裝車輛進出自動控制系統，以節省員工開支及改善營運效益。然而，審計署

## 摘要

---

發現車輛進出控制系統的管理有可改善之處。新界兩個裝卸區的自動系統，已分別由二零零九年六月和二零一一年九月起停止使用。此外，香港島兩個裝卸區(2010–11 年度共錄得 838 萬元營運赤字)沒有裝置自動系統。如能夠在所有裝卸區安裝及妥為保養自動系統，可改善裝卸區的監控、成本效益及財務表現。

5. 審計署亦注意到若干涉及安全的執行管制事項，包括繫泊船隻超逾其停泊位的許可闊度，以及堆疊貨櫃所構成的潛在危險。

### 船隻的檢驗及發牌

6. 法例規定，所有本地船隻(獲特別豁免的船隻除外)須先通過檢驗，以確保符合有關安全和環保的法例規定。在發出牌照前的檢驗工作可由海事處或海事處特許的合資格驗船師(負責低風險船隻)進行。2011–12 年度，海事處收取了 3,680 萬元牌照費及 1,680 萬元驗船及圖則審閱費。

7. **提供圖則審閱及驗船服務** 海事處在二零一一年發出約 2 700 張驗船證明書。雖然由特許驗船師檢驗的船隻數目已由二零零七年的 627 艘增至二零一一年的 1 552 艘，但由於海事處須同時擔當驗船服務的提供者及規管者，所以依然面對着不少挑戰。例如在 2010–11 和 2011–12 年度，海事處均未能完全達到就審批新建及改裝本地船隻圖則所承諾的時限目標。在二零零九至二零一一年間，海事處就特許驗船師工作進行的複驗比率亦未達規定水平。審計署注意到，海事處的驗船工作，大部分涉及低風險類別船隻。海事處似乎有空間將更多低風險類別驗船工作交予特許驗船師，以便較專注於規管工作。

8. **沒領有效牌照的船隻** 根據法例，船東如未有為其船隻領取牌照，即屬違法。海事處負責巡邏海港，當發現沒領有效牌照的船隻時，會對船東作出檢控。截至二零一二年五月，已領有效牌照的本地船隻共有 15 672 艘，另有 14 517 艘本地船隻的牌照已過期。此外，部分船東的地址未有得到更新。在牌照已過期的個案中，有 3 310 艘船隻(23%)同時亦逾期未進行檢驗。這些船隻如繼續在香港水域使用，可能對安全構成威脅。海事處除了在海港巡邏外，亦可利用其記錄監察一些沒領有效牌照但可能仍然繼續運作的船隻，然而海事處在一些個案中未有針對有關船隻採取迅速跟進行動。

## 摘要

---

### 私人繫泊設備的管理

9. 根據法例，除獲海事處處長給予的批准所指明的地方外，任何人不得在香港水域內任何地方敷設私人繫泊設備。2011-12 年度，海事處藉出租私人繫泊位獲得 1,610 萬元收入。審計署發現，有些個案中私人繫泊設備擁有人已取消其指定船隻的牌照。然而，海事處沒有採取任何行動，要求擁有人移除其繫泊設備，以便騰出繫泊位供海事處重新編配予輪候名單上的申請人。海事處亦須更主動公布空置繫泊位。根據《船舶及港口管制規例》(第 313A 章) 的條文，如取得私人繫泊設備擁有人的同意，有關的繫泊設備可供非指定船隻使用。因此，在有繫泊位輪候名單的繫泊區，有可能出現分租繫泊位的風險。有關私人之間互相轉讓私人繫泊設備的條文和行政措施需要檢討。

### 海事意外的調查

10. 海事處的海事意外調查，旨在確定事發經過和肇事原因，以期改善海上人身安全，避免日後再次發生同類事故，但無意將過失或責任歸咎於任何人士或組織。海事處按嚴重程度分類海事意外，然後進行調查以確定肇事原因及所需的額外措施，以改善海上安全，防範再次發生同類事故。審計署注意到由於調查人員工作繁重，個案較為複雜，以及在調查過程中，有關人士／機構需時作出回應，導致部分個案延遲完成調查工作。海事處在二零零八年一月至二零一二年五月期間完成的 34 份意外調查報告，當中 85% 實際需時 33 至 164 周(平均 69 周) 才完成。二零一二年十月一日，南丫島附近發生了一宗非常嚴重的撞船事故，造成多人傷亡。海事處表示，會致力盡快完成調查工作。

### 審計署的建議

11. 審計署的建議載於本報告的相關章節，本摘要只列出主要的建議。審計署建議海事處處長應：

#### 公眾貨物裝卸區的管理

- (a) 檢討招標條款，以盡量減低營運商於退還高價投得停泊位後以較低投標價重新競投所退還停泊位的風險；

## 摘要

---

- (b) 加快更換新界兩個裝卸區已不能使用的車輛進出控制系統；
- (c) 考慮在香港島兩個裝卸區安裝合適的車輛進出自動控制系統；

### *船隻的檢驗及發牌*

- (d) 檢討海事處的驗船工作安排和規定，以提高該處同時擔當驗船服務提供者和規管者的效率和成效；
- (e) 針對牌照已過期及逾期仍未檢驗的船隻，採取更適切的措施；
- (f) 訂立監察程序，確保會迅速及有效跟進沒領有效驗船證明書和運作牌照但可能仍然運作的船隻的資料；

### *私人繫泊設備的管理*

- (g) 要求有關的船東移除閒置的私人繫泊設備，以騰出繫泊位供海事處重新編配予輪候名單上的申請人；
- (h) 進行調查以確定分租私人繫泊設備問題的嚴重程度，並就所發現的分租個案徵詢法律意見，以便研究可採取的執法行動；及

### *海事意外的調查*

- (i) 為改善海上安全及防範意外再次發生，盡快完成非常嚴重的意外的調查工作，以汲取教訓。

## 當局的回應

12. 當局同意審計署的建議。