

政府部門須根除「尸位素餐」現象

申訴專員公署昨發表報告，批評海事處沒有跟進事故調查報告所提出建議的機制，而且有些記錄混亂，對海事安全構成風險。該報告所揭露的事實，令人瞠目結舌，顯示個別對公眾安全負有重大責任的政府部門，缺乏足夠的防止事故、確保安全的機制，有關部門的主管，更缺乏足夠的責任心來及時完善機制，以防止事故重演。個別政府部門公務員存在的「尸位素餐」現象，嚴重影響政府在市民心目中的形象，損害市民對政府的信任，對特區政府的有效管治帶來不可彌補的損害，必須予以根除。社會希望所有政府部門和有關主管都應該引以為戒，積極有為，對部門管理作出全面檢討，對涉及公共安全和重大民生事項的制度和機制進行系統檢查，一旦發現有管理漏洞或不合時宜的機制，就及時進行調整及彌補，以全面提升政府施政效能。

確保海上安全，是關係到港人生命財產的大事，不應有一絲一毫的疏忽，更不能有機制上的漏洞，否則必然會導致各種問題乃至事故。2012年10月初發生的南丫島嚴重海難事件，造成39人死亡和100多人受傷，就是慘痛的教訓。申訴專員公署所發表的報告，揭露了海事處在監察和跟進機制方面存在的一系列問題，最為突出的是，海事處在完成海上安全事件的調查，把有關改進建議通知相關機構和人士之後，就再也不聞不問，根本沒有任何機制去監察這些建議是否得到落實、導致事故發生的漏洞

有否彌補，甚至有些個案在調查之後毫無跟進行動。

事實上，每一次海上事故的發生，都會暴露出這樣或那樣的漏洞和缺陷。從中吸取經驗教訓，及時採取應對改善措施、堵塞漏洞，對避免同類事故的發生有着重要意義。如果這些用生命財產「換」來的改進建議沒有得到真正落實，海上安全就無從談起。但海事處竟然沒有這個必不可少的跟進機制，甚至有些個案在完成調查七八年之後，還沒有任何的跟進行動。這樣，如果再出現同類事故，有關官員很可能就會把責任推向機制問題，沒有任何人需要負上任何責任。顯然，官僚主義、得過且過、「尸位素餐」現象，在這些部門已經到了相當嚴重的地步！

這些機制上的嚴重缺失和官僚主義盛行的問題，嚴重影響了政府在廣大市民心目中的形象，對有效管治造成巨大的負面影響，必須立即予以整改。不僅是負責海上公共安全的海事處要馬上採取措施，建立相應機制和堵塞漏洞，其他政府部門也要從這件事情中敲響警鐘、吸取經驗，全面檢查各項機制和規章制度，尤其是涉及公眾安全和重大民生的相關部門，更要及時行動起來，認真檢查運作管理機制上是否有重大漏洞，是否存在官僚主義和不作為的現象，一旦發現問題，就需要盡快予以解決，以實際行動維護市民對政府管治的信心和信任。

教育回歸專業 改良TSA反應正面

小三全港性系統評估(TSA)一連兩日舉行筆試，由教育局邀請或自願參加的小學，以改版考卷考核學生中、英、數三科的學習進度。有應考的學生表示，試卷比想像中容易。TSA是評估學生基本能力的重要工具，改良版的TSA試卷得到學生、教師的接受，並無增加學生的壓力，說明TSA完全可以做到教學評估與快樂學習兼顧。希望社會不要再將TSA政治化，讓教育回歸專業理性，讓學生專注學習，遠離政治漩渦。

TSA一度備受爭議，有人指責TSA導致「操練風」熾熱，令學生、教師、家長苦不堪言，要求取消TSA。教育局因應社會對TSA的不滿和訴求，根據負責檢討的委員會建議，推出修訂版的小三TSA試卷，檢驗學生的學習進度，而且允許學校自願參加，希望與持份者合力總結經驗，優化TSA安排和專業支援措施，通過協作建立互信，共同推動優質教育，讓學生能有效而愉快地學習。改良版的TSA首日中文卷考試結束後，師生的反應正面，普遍認為試題降低了難度，深淺度貼近小三，學生應對輕鬆，沒有感到壓力，反映改良版的TSA收到預期效果。

TSA並非香港獨創，在美加、歐洲以及亞洲的韓國、日本和新加坡等國家或地區，都有引用類似的系統評估，讓學校及教師了解學生的基本能力和差異，以便對症下藥優化教學方案，幫助學生進步，協助政府為學校提供適切支援。如今經改良的TSA，正是驗證改善試卷和題目設計建議能否使TSA維持可靠有效，能否對準小三基本能力的要求，符合課程精神和配合學生的需要，讓學校、教育局更準確地了解學生的水平，為如何改善教學質量提供參考。

TSA具有重要的教學評估指標作用，事實證明，教育局全面深入了解學校、學生、家長的意見和心聲，採納具建設性的建議，按照大多數持份者的要求，對TSA作出合情合理的調整，可以釋除各方對TSA的疑慮，令TSA既發揮出衡量教學水平的功能，又不會對學生構成壓力。希望以往強烈要求取消TSA的人士，看到TSA的新變化，和學校、學生對改良版TSA的積極反應，不要再作盲目反對，避免再激化教育局和學校、學生、家長的矛盾，尊重教育、尊重科學，讓學校重回教育育人的常態。

零跟進拖8年 海處極差劣

申訴署：4事故多年無下文 1個案逾9年後始補建議

香港文匯報訊(記者翁麗娜)申訴專員公署早前質疑香港海事處未有落實海上事故調查報告的建議，遂主動調查該處在2005年至2013年中段期間的資料，發現在114宗海上事故中，有4宗事故完成調查多年來並無作出任何跟進建議，其中一宗個案更延誤長達8年7個月之久。調查又發現，有11宗個案至少遺漏一項建議，最嚴重一宗在9年3個月後始補回建議。申訴專員劉燕卿狠批海事處跟進工作極度差劣，角色猶如「信差」，只將調查建議通知船公司，無跟進究竟有否落實。



南丫海難後，有報道揭發海上事故調查報告早於2000年已有船隻因同類情況沉沒，令申訴專員展開主動調查。

劉燕卿批評海事處角色猶如「信差」。



莫雪芝攝

| 4宗延誤跟進海上事故 | | | | |
|------------|------------|------------|-----------|-------|
| 事發日期 | 所涉船隻 | 調查完成日期 | 建議跟進日期 | 延誤時間 |
| 4/6/2005 | 本地貨船 | 3/1/2006 | 7/8/2014 | 8年7個月 |
| 18/8/2005 | 本地風帆 | 26/10/2006 | 7/8/2014 | 7年9個月 |
| 21/12/2005 | 中國貨船/本地汽艇 | 28/7/2006 | 24/7/2014 | 8年 |
| 19/6/2006 | 香港高速客輪/中國船 | 2/3/2007 | 24/7/2014 | 7年4個月 |

*4宗個案俱在申訴專員公署展開調查後才跟進

資料來源：申訴專員公署

整理：翁麗娜

申訴專員公署高級調查主任鄭佩雯昨日表示，2012年南丫島發生撞船事故，由於其中一艘肇事船隻沒有設置水密門，令該船隻遭碰撞後入水並迅速沉沒，其後有報道揭發海上事故調查報告早於2000年針對有政府船隻因同類情況而沉沒，建議海事處檢查同類船隻，令申訴專員決定向海事處展開主動調查。

報告無人理 無機制確保落實

根據機制，若船隻在香港水域發生嚴重意外時，海事處轄下海事意外調查及船舶保安政策部需撰寫調查報告，確定事發經過及肇事原因。

不過，公署今次調查卻發現海事處於2013年6月以前，在跟進事故報告建議方面採取自由放任模式，倚賴該處轄下相關科別職員及船隻負責人自行去糾正不足之處；亦沒有特定機制去跟進及監察報告的建議有否落實。

專員促整頓記錄 設監察程序

在114宗海上事故中，15宗作出建議後，海事處多年來都沒有全面落實。其中一宗延誤時間最長是2005年2月，一艘雙體客輪與內地貨船相撞，海事處於同年5月作出7項建議，但有四項在2014年才跟進，結果拖了9年3個月。

另有4宗事故更多年沒有任何跟進，當中延誤最長是2005年6月涉及本地貨船涉及航行安全問題，海事處於翌年1月完成

調查後，竟到2014年8月才作出跟進，拖足8年7個月。

鄭佩雯批評15宗個案的跟進日期悉數為公署展開調查後才開始處理，亦發現海事處記錄保存相當混亂，無設立建議資料庫及監察建議落實的資訊管理系統，以致在要取得相關資料時需以人手整理及翻查分散於轄下不同科別的舊個案，資料有欠齊全及混亂。

劉燕卿建議海事處主動核實事故報告建議是否已獲全面落實，而非只依賴相關機構或人士的匯報，並將此程序加入為跟進建議的常規步驟；適當跟進非香港註冊船舶及非本地登記船隻落實建議的情況；定時檢討「新機制」下跟進事故報告所作建議的情況，確保達到預期的效果等。

處方接納建議 修例改革制度

海事處回覆本報查詢時表示，接納公署建議，認同海事意外調查後的跟進工作應作改善，會全面落实有關建議，而過去3年亦不斷提升及落實多項海上安全的改善措施，包括改善救生衣的配備、加強船長培訓及考試、提高本地船隻第三者風險保險的最低保額等。

另外，海事處亦已着手修訂法例以實施其他措施，如安裝船舶自動識別系統，甚高頻無線電通訊設備和雷達等。

海事處表示，會繼續進行制度改革，令部門更有效及確切地履行各項海事管理職能和責任。

樹管辦如「無牙虎」 促立法設發牌制

香港文匯報訊(記者文森)香港人口密集，樹木若折枝或倒塌，可能對周遭的人或財物造成損害。申訴專員公署完成政府的樹木管理制度及工作調查，發現當中流弊處處。

申訴專員劉燕卿表示，若沒有法律依從，樹木管理辦事處只會是「無牙老虎」，促請發展局為樹木管理立法，包括為樹藝師引入專業發牌制度，樹木辦重新定位為覆檢個案的機關等，並期望政府能表明立法意向。

上堂兩日當樹藝員 專業成疑

申訴專員公署調查報告指出，政府體系內並無專責管理樹木的職系，有關職系的人員經常被調往不大相關的崗位，造成經驗流失，不利於需要專門知識和技術的樹木管理工作。

同時，本港私人土地上的樹木，只有部分地契載有樹木保育條款，現時無法例規定私人土地業主，須負責檢查及護養土地範圍內的樹木。

公署又指，本港樹藝師未有註冊制度，市民投訴無門；樹藝人員入職亦無特定資歷要求，政府聘請巡查人員及覆檢人員時，對工作經驗和專業知識只有基本要求，而樹木辦舉辦的相關訓練課程，為期更只有兩天，令人懷疑這些人員能否勝任樹木檢查工作。

調查又發現3宗個案顯示，地政總署及相關承辦商均嚴重延誤處理市民舉報，其中一個發生於2013年的個案，新界某鄉村有居民向地政總署舉報，村內政府土地一棵古樹有倒塌危險，地政處於6月初向承辦商發出施工令，要求移除樹木，最終承辦商延至11月26日，即接獲舉報後的7個多月後才將該樹木移除。

公署認為，樹木辦對部門監督有待加強，風險評估的準則亦未夠完備。

公署建議發展局或樹木辦為樹木管理立法，考慮為樹藝師的資歷設立註冊或認證制度，檢討樹木管理人員調派及培訓；樹木辦可設立機制加強

監察各部門處理公眾投訴及舉報工作，並可重新定位為覆檢個案的機關，同時提升樹木辦專家小組的透明度及問責性。

對於發展局及樹木辦並無表示接納報告建議，只是表示「不反對」，劉燕卿期望該局有更正面回應。

發展局歡迎並落實部分建議

發展局回覆本報查詢時表示，指歡迎申訴公署的意見，部分建議正落實進行中，如最近與教育局及資歷架構秘書處探討為樹藝及園藝行業推展資歷架構。

同時，發展局成立仲裁機制，遇到部門間就樹木護養權責有爭議時，會作出仲裁，以盡早處理個案。

該局亦在今年4月推出私人物業《樹木管理手冊》，為業主提供樹木管理指引及作業備考，協助私人業主做好樹木護養的工作。

塌樹意外頻生，造成人命傷亡，政府多次聲稱會積極研究立法，多年來只是「只開樓梯響」。

詹志勇又說，樹木辦成立後，有樹木法立法方面沒有成果，本港樹木管理人員缺乏資歷認證，導致水準參差，市民委聘樹藝服務近乎「問道於盲」。詹志勇認為樹木辦可作為公證人角色，督導有關部門作出改善，但會大幅增加工作量，沒有樹木法賦予權力下，只會淪為行政手段。

路署碎石牆樹 做法無問題

香港文匯報訊(實習記者李愷茵)去年西環般咸道石牆樹被移除一事引起公眾關注。申訴專員公署主動調查後於昨日公佈，路政署基於石牆樹短期內出現多條裂痕，加上天氣不穩，為顧及公眾安全，因此採取謹慎態度決定斬樹，形容是「無可厚非」。不過，公署高級調查主任黃樂怡指出，發展局當時收到路政署斬樹決定，卻未通知專家小組，做法或會與專家及公眾期望有落差。

去年7月般咸道一幅石牆有一棵細葉榕倒塌，路政署同日移除旁邊一棵細葉榕，去年8月以安全為由再移除4棵細葉榕。黃樂怡表示，經過調查及諮詢工程師相關工程學問題，認為沒有實質證據顯示路政署移除4棵細葉榕是草率或不合理決定。她指當時天氣持續不穩，人命攸關，署方採取謹慎態度無可厚非，風險評估有理據。

另外，早前有不少公眾批評路政署特別以電話通知數名中西區議員為厚此薄彼，質疑路政署做法失當。

黃樂怡表示，有關做法合情合理，因這能確保相關區議員盡早接獲消息，向受影響居民解釋情況。她建議民政總署應總結是次事件積累經驗，日後訂立明確的準則用以選擇向哪些人士特別以電話通知移除樹木的決定，避免再惹來猜疑。

倡砍樹前納專家意見增透明度

公署表示，從行政角度及常理而言，路政署的做法並非不合理及失當，但與公眾期望存在落差。

黃樂怡指出，路政署沒在斬樹前通知專家小組是沒有善用專家的專業知識，故認為應提高專家小組的參與及盼專家意見能更獲尊重。公署亦建議發展局日後有任何重要移除樹木決定，可盡早讓專家小組知道並提供意見，並有明確記錄、資料能更透明，可讓公眾參閱，從而提高其透明度及問責性。

發展局回應本報查詢時表示，綠化、園境及樹木管理組在般咸道石牆樹移除個案後，已即時提升了移除樹木通報機制的要求。在非緊急情況下，樹木管理部門在移除古樹、石牆樹和受公眾關注的樹木時，部門必須將個案通報樹木管理辦事處，在樹木辦認同有關移除建議後，會安排諮詢樹木管理專家小組的意見。

專家冀早授權統籌樹管

香港文匯報訊(記者文森)樹木辦專家小組成員、港大地理系講座教授詹志勇表示，申訴專員公署批評樹木辦為「無牙老虎」是恰當形容，因樹木法一日未立法，樹木辦缺乏權力處理跨部門樹木管理工作。他促政府盡快立法樹木法，但認為政府立法意願不大。

詹志勇指出，本港管理樹木的部門眾多，樹木辦只從屬於發展局，無權進行跨部門指揮，必須成立樹木法，才有法理基礎賦予樹木辦權力協調樹木管理工作。詹志勇憶述，他早在十幾年前已經提出樹木法立法，但政府一直未有表示，到了近年