

海上業界聯席會議與本地渡輪業界

致：香港立法會
經濟發展事務委員會
林健鋒主席及各委員

敬啟者：

有關：《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》跟進

首先，海上業界必須重申一直認同保障乘客安全是首要的，而且非常重要的及不容爭辯的。為此，業界更加希望就南丫海難後，政府向業界推出的措施，是成熟的、可行的、有效的，同時可達到多贏的局面。本聯席會議現就『經濟發展事務委員會』於22-7-2013商討《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》跟進工作的最新情況，表達海上業界的關注及所面對的困難：

第一階段實施的改善措施：

- (1) 有關增設一名瞭望員當值，理應是安全航行的好措施。無奈海事處沒有向業界作充分諮詢，只是倉卒地在17-7-2013『海事處』屬下的《本地船隻檢驗工作小組委員會》第19次會議上，派發文件通知及即場收集業界意見，使業界質疑處方只是作『假諮詢』。事實上，“瞭望的工作”是一項不容馬虎的事情。處方應先詳細公佈有關細節，例如：瞭望員的認可資歷、培訓及碰撞責任等等，以便與業界商討後，才能實施。
- (2) 有關釐定渡輪或小輪的最低安全船員人數事宜。當中有26條船的最低安全人數有所增加，涉及增聘船員共35人。事實上，業界長期有船員招聘不足的困擾。究其船員人手嚴重短缺的原因是缺乏新人入行，船員年紀老化，船員平均年齡已達55歲。可惜地，政府又欠缺明確的長遠船員培訓計劃。在基本條件未有改善下，要增添船員人手又談何容易，這絕不是金錢可解決的事情。現階段，業界認為培訓是首要的工作，否則有船沒有人駕駛，令公共渡輪服務的班次，大受影響。
- (3) 有關規定水密門須裝設警報器並連接至駕駛室：毫無疑問地，業界從南丫海難報告中完全明白水密門的重要性。然而，由於水密門在不同種類的船隻中設計各異，部份細小的船隻未必有足夠空間可安裝水密門的快速關閉器，必須詳細研究其可行性，以確保新增的裝置可發揮作用。

海上業界聯席會議與本地渡輪業界

中期及較長期措施：

- (1) 有關安裝船舶自動識別系統(AIS)：業界普遍認為 AIS 系統對減少碰撞危險的效用有限。由於本地港口交通頻繁，每天逾千船隻進出，在此情況下安裝 AIS，非但不能正常發揮其明確提示有船隻在附近出現而減少碰撞機會的作用，頻密的訊號及持續長鳴反會影響船長駕駛。同時，目前相關海事訓練學校亦缺乏教授此課程的專才。
- (2) 有關規管本地載客船員作息安排：如上所述，現時人力資源市場上完全缺乏有意投入本地渡輪業的“新血”，而培訓本地船員的課程更幾近於無，加上培訓船員亦非一朝一夕的事，成功培訓一名持牌船長更需要至少 5 年的時間。在這情況下『硬推』規管船員的作息安排，只會令提供渡輪服務的營辦商在無可選擇下削減航班，甚至在缺乏足夠人手下無法繼續經營，令需要依靠渡輪服務出入的市民受苦。多年來，船員認同現行的“工作一天，休息一天”可提供足夠作息及感滿意，實對改變此安排存疑。

海上業界在此希望各委員能夠明察秋毫，重新檢視在缺乏充足技術及配套的支援下推出這些改善措施可發揮的安全作用，尤其是針對人力資源市場缺乏人才及正統和專業的培訓這根源問題從速解決，才可以認真貫徹現屆政府的理念—『成熟一項，推出一項』，推行的措施能夠真正發揮利民為民的作用。現要求協助安排運輸及房屋局、海事處與議員一同出席與業界會面，共同理性務實去討論整件事件。盼覆！

海上業界聯席會議ⁱ與本地渡輪業界ⁱⁱ謹啟

2013 年 7 月 19 日

ⁱ香港貨船業總商會、港九電船拖輪商會、香港漁業聯盟、海上遊覽業聯會、港九小輪有限公司、新世界第一渡輪服務有限公司、天星小輪有限公司、香港鴨脷洲機器同業公會有限公司。

ⁱⁱ愉景灣航運服務有限公司、珀麗灣客運有限公司、翠華船務(香港)有限公司、富裕小輪有限公司、港洋船務有限公司、坪洲街渡、逍遙遊公司、珊瑚海船務有限公司、潤利海事控股有限公司、溢發小輪公司、聲威實業有限公司。