

東區區議員楊位醒

九龍灣宏通街2號寶康中心2樓13室

改善海上安全的建議措施意見書

去年十·一南丫島撞船海難發生後，海事處與運輸及房屋局亡羊補牢，決定分階段推行改善海上駕駛安全措施。首階段措施預料最快明年三月起陸續實施。

本人贊成規定所有載客超過一百人的船隻在黑夜時間及能見度較低時，駕駛台除船長外，須加派一名瞭望員當值，而高速船則在任何時間均須有一名瞭望員在駕駛台當值。這是汲取慘劇的最大教訓，但是航運業界目前是青黃不接，人手短缺，增加的瞭望員必須有海事經驗，經過一定培訓，不是隨便找個人就可以，事實上，海事處本身也嚴重缺乏人手，遇到招聘困難，要增加海上安全不能紙上談兵，若因此而施以刑罰，只會令業界吃不消。

當局又建議，在釐定渡輪或小輪的最低安全船員人數時，除應付一般緊急情況外，亦須考慮應付在其他特定緊急情況所需的人手；並將指定的特定緊急情況與人手編配水平要求具體列明，以便業界遵行。還有提高本地載客船隻的最低配員要求及規管船員工作時間模式等建議，本人認為，這些建議是防患良方，但是非常苦口，更是雞與雞蛋的問題，人手充裕作出種種安排，加強海上安全作業，業界嚴格遵從是責無旁貸，理所當然，可是在人手短絀下是無法安排，徒增業界的壓力，變得強人所難，欲速不達。

不過，本人歡迎加強船上救生衣指示，如規定每件救生衣印上船名，展示足夠標誌以標明救生衣位置，利用視像或圖文說明示範如何取得、穿着和使用救生衣；以及規定水密門須裝設警報器並連接至駕駛室，以顯示水密門的開關狀況和水密門處於開啟狀態時發出警報。此等關乎乘客海上安危之建議，都是很合情合理，但是，有些建議尤其是在駕駛室內裝設監控錄影、船舶自動識別系統等，都將會大大加重航運業界的經營成本，中小型的企業不易應付，本人認為當局要體恤業界的實際情況，和業界多作磋商，把一些規定暫緩執行，給業界一個過渡期，不要一刀切，必要時可從庫房撥出專項基金或低息貸款，協助業界更新關乎人命安全的設施，招聘人手，官商合作共同締造香港一個安全的海上環境，業界亦不能再因資金短絀或人手不足而逃避責任。

東區區議員
楊位醒
2013年9月16日