

海難報告狠批「有法不依」 處長拒道歉 政府決整頓

問責改革海事處

海難報告

香港文匯報訊（記者 郭兆東）導致39人罹難的南丫島

撞船事故發生距今7個月終有定案，港府昨日公布海難調查委員會報告，點名狠批海事處人員多年來「有法不依」，不但監管存有嚴重漏洞，整個部門及制度亦有作出重大改革的必要，惟海事處處長廖漢波雖表示心有歉意，卻一直堅拒道歉。運輸及房屋局局長張炳良指出，將成立並親自領導「海事處制度改革督導委員會」，督導部門制定徹底改革方案及落實時間表，並於下月中調派1名首長級乙級政務官出任海事處副處長，及延聘國際海事專家顧問加強改革力度。他強調改革過程中若發現任何失職，定必秉公辦理並按照既定程序跟進。

■張炳良稱，將秉公處理失職人員。海事處處長廖漢波（右）拒絕道歉。 莫雪芝攝



■2012年10月1日晚，南丫島發生撞船事故，導致39人罹難。

南丫島撞船事故報告點名批評，研訊期間有證人點出海事處曾選擇不執行為兒童配備5%救生衣的法例，過去多次的驗船報告內容亦令人費解，同時執行重大政策時沒有明文規定的做法，亦「完全不能接受」。張炳良昨日就報告會見傳媒時表示，運房局在事故發生後，已聯同海事處執行改善措施，去年與業界共同商討的10項補救措施亦已取得一定進展。

派政務官任副處長 落實改革

他稱，調查委員會主要針對撞船成因、下沉迅速沉沒及「南丫4號」乘客罹難人數眾多進行研訊，委員會批評海事處過去在批圖及驗船等各方面均存有漏洞，特別是程序及記錄上的缺

陷更有必要作制度上改變。

張炳良承認，港府為恢復港人對航行的信心責無旁貸；作為局長自己有責任監管海事處整體運作，故除督促海事處作全面檢查外，亦會成立「海事處制度改革督導委員會」，其間不但親自領軍，更會與富管理經驗的退休公務員及私人機構管理人員各1名，督導處方檢查部門運作，及制定全面而徹底的改革方案與落實時間表。

同時，他指當局下月中會調派1名首長級的乙級政務官，出任海事處副處長，以領導高層小組輔助處長進行改革。張炳良強調，當局亦會延聘國際海事專家顧問加強改革力度，並定期向行會及立會匯報進展。

廖漢波表示，處方已委託海外專家勞氏船級社審視現有序程序，另委任海事顧問公司為海外港口與本地載客船隻安全要求作比較，料兩份報告下月內完成，屆時將「適當地」公布結果。

張炳良：不容「自己人查自己人」

就事件中責任誰屬，張炳良指「在任何情況下一個生命的損失亦嫌多」，但由於涉案的2名船長已進入刑事檢控程序，故現階段不方便評論，希望公眾見諒，重申作為市民對事件深感難過，對於報告中多次提及海事處做法「令人費解」不但「感到不安」，亦「不能容忍」任何「自己人查自己人」的情況出現，並指出未來進行的內部調查中，若發現有任何人為失誤或失職，不論是否涉及刑事責任都會秉公處理，及進行紀律處分。

被問及是否需就海事處失職負上全責的廖漢波，雖然表示「心有歉意」，但拒絕回應會否引咎下台，只表示有需要時會傳召已退休的海事處人員接受調查。此外，廖漢波亦拒絕作任何口頭上的道歉。



■遇難者家屬在意外後向大海拋撒紙錢、鮮花，祭拜海難亡靈。

梁振英：今年國慶停煙花



■梁振英表示，要徹底改善海事安全，恢復公眾信心。

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）特區政府昨日公布南丫島海難調查報告。行政長官梁振英表示，報告指出長期以來海事處對本地載客船隻監管有嚴重問題，特區政府定必嚴肅處理及糾正，汲取教訓徹底改善革新，確保海事安全，以恢復公眾信心，接獲報告後已經指令運輸及房屋局長及海事處處長，對海事安全、船隻結構和安全設備監管，繼續全面深入檢查，並須採納和全速跟進委員會的建議，確保全面及徹底執行改善工作，若涉及行政失當或人為失誤，政府必定秉公嚴肅處理。他又宣布，今年10月1日的國慶煙花匯演將會暫停一年。相信這是自回歸以來，特區政府首次主動

宣布停放國慶煙花。

改善海事安全 恢復公眾信心

梁振英昨日下午在會見傳媒時表示，去年10月1日南丫島附近發生的撞船事故，導致嚴重傷亡，他及政府團隊以至廣大市民均感到難過痛心，由於事件嚴重，他在事發後翌日提出成立獨立調查委員會調查事件，經過歷時6個月的調查工作，委員會已於今年4月19日向 him 提交報告。他續說，經過深入及全面的調查及聆訊，報告陳述了委員會對撞船事故成因的看法，分析導致船隻快速下沉和造成嚴重傷亡的原因，提出建議以防止慘劇重演，而報告亦指出，海事處長期以來對本地載客船隻的監管存在嚴重問題，政府定必嚴肅處理和糾正，汲取教訓徹底改善及革新，確保海事安全，以恢復公眾信心。

倘涉行政失當 秉公嚴肅處理

梁振英強調，在事故發生後，運輸及房屋局已聯同海事處即時部署並陸續執行改善及補救措施，以確保乘客及船隻安全，而接獲報告後

他已經指令運輸及房屋局長及海事處處長因應報告提出的問題及建議，全面及深入檢查現行海事安全、船隻結構和安全設備監管外，更要採納及全速跟進委員會的建議，確保全面和徹底執行改善工作，倘其中涉及行政失當或人為失誤，特區政府必定會秉公嚴肅處理，包括進行紀律聆訊。

梁振英說，涉事的兩名船長已被落案控告誤殺罪，由於涉及刑事司法程序，政府不應影響兩人接受公平審訊的權利，在尋求法律意見後，決定在刑事司法程序結束前，暫不公開報告中有關兩名船長責任問題的部分，而報告內有關兩名船長責任問題的部分現已被剔除。

最後，梁振英感謝調查委員會主席兼委員倫明高法官及委員鄧國斌的努力，以及多位專家證人提出的各項意見和建議，「事故中的多名乘客懷着傷痛協助調查，出席聆訊作證，我亦向他們表示感謝。我亦想借此機會，表揚事發當日盡心盡力、英勇果敢參與救援的所有人士，包括救援部隊、船員和乘客，我向他們表示崇高敬意」。他又宣布，國慶日煙花匯演將暫停一年。

防事故重演13項建議 (摘要)

- 凡在2007年1月1日前初次獲發證書可運載超過100名乘客的船隻，海事處應檢查核實其水密分艙的標準
- 同一安全規定應適用於載客超過100人的渡輪及小輪
- 應規定所有獲准載客超過12人的渡輪或小輪安裝甚高頻無線電，並在駕駛室配備火箭式降落傘照明彈；獲准載客超過100人的船隻，則須安裝船舶自動識別系統、避碰雷達和甚高頻無線電，並在駕駛室配備火箭式降落傘照明彈
- 凡獲准載客超過100人船隻，其船長應至少每5年進行一次基本體格檢驗和視力測試，而所有負責瞭望的海員，亦應至少每5年進行一次視力測試
- 凡獲准載客超過100人的船隻：
 - 在黑夜時間和能見度較低時，駕駛台除船長外，應加派一名瞭望員當值，而高速船則在任何時候都須有一名瞭望員在駕駛台當值
 - 應備存應變部署表，讓每名船員知悉發生緊急事故時其須執行的職務
- 各類別船隻應備存足夠的兒童救生衣，並應考慮提供嬰兒救生衣
- 海事處應：
 - 修訂驗船證明書的格式，只訂明法定最低要求，並以填上訂明數目取代使用「※」號的做法
 - 規定船東為船上每件救生衣印上船名
 - 修訂檢查救生衣的方法，以確保救生衣妥為存放在容易取用位置，以及船上確有放置救生衣
 - 規定船東展示足夠標誌，標明救生衣存放位置
 - 規定必須示範如何穿著救生衣（由船員示範或藉圖文說明）；如果可能，應設置視像設施作安全簡介和示範之用；以及
 - 規定船東和經營者在所有用作上落乘客的碼頭播放短片或張貼海報，示範如何穿著救生衣
- 2007年前建成的高速船應配備操作手冊、航線操作手冊和培訓手冊，其船長須修讀高速雷達模擬器課程
- 應修訂《工作守則》，訂明用以衡量甲板座椅固定裝置是否穩妥的實際數值或標準，而該數值或標準除應考慮正常航程的負荷外，亦應計及發生海上事故時船尾異常傾斜的情況
- 海事處應規定其驗船主任和驗船督察以書面記錄更改船隻發牌條件的詳細理由，並以書面通知他們的上司和相關船東/經營者，從而確保有關程序可防治舞弊行為，並藉以加強管理監察
- 海事處應就轄下人員批核圖則和檢驗船隻訂明分工安排。驗船證明書／檢查證明書應附有由驗船主任簽署的聲明，證明船隻已根據核准圖則而建造
- 海事處應規定水密門須裝置警報器，並連接駕駛室，以顯示水密門的開關狀況。水密門亦應以適當標記標明
- 委員會同意並接納國際海事組織的原則，即海事意外調查及船舶保安政策應獨立於海事處。不過，認為就本港海事活動規模而言，另設完全獨立的意外調查委員會未必完全適合，因此建議委任一名獨立合資格專業人士，擔任海事處海事意外調查及船舶保安政策部主管，專門負責調查海事意外，並直接向海事處處長匯報。此安排可讓海事意外調查及船舶保安政策部借助海事處的支援和專業知識之餘，同時保持不偏不倚

■資料來源：南丫島撞船事故調查委員會報告

■製表：香港文匯報記者 姚寶