政治審查「一地兩檢」 違背民意損港利益

立法會「一地兩檢」條例草案委員會昨日完成審議，草案最快於下月6日提交立法會大會恢復二讀。「一地兩檢」安排合憲合法，促進兩地經濟社會交融，便民利港，但反對派始終以政治審查的態度對待「一地兩檢」，不是着眼於討論草案的完善，而是千方百計阻撓拖延，與公眾的期望和利益背道而馳。葉劉淑儀作為委員會主席，合理運用議事規則，果斷剪布，建制派理性務實、專注討論，均值得肯定，更應再接再厲，繼續謹守崗位，做好最後階段的審議工作，打破反對派的拉布狙擊的圖謀，確保「一地兩檢」法案順利通過，高鐵如期開通。

香港高鐵「一地兩檢」的安排，本來是一項便利通關的經濟民生事項，有助香港融入國家發展大局。全國人大常委會已就「一地兩檢」安排作出決定，令「一地兩檢」擁有堅實的法律基礎。「一地兩檢」草案委員會經過約3個月、逾40小時、共21次會議，以及18個小時的公聽會，全面充分討論了有關「一地兩檢」安排的各種問題。

但即使「一地兩檢」擁有充分法律基礎，經過全面深入討論，反對派仍反覆提出沒有事實基礎的質疑，不斷要求延長審議，甚至出現反對派議員擾亂會議被逐出會議廳的場面，草案最終需要委員會主席葉劉淑儀縮時劃線、出手剪布才能通過。根本的問題在於，反對派一開始就抱政治審查的心態對待「一地兩檢」，咬死「一地兩檢」違憲違法，聲言「一地兩檢」破壞「一國兩制」，並將其污名化為「割地兩檢」。

反對派審議的基點，並非實事求是地討論完善「一地兩檢」法案的具體問題，而是利用甚至刻意想像一些並不存在的技術性問題，煞有其事地重複質問官員，乃至為了表達對委員會主席葉劉淑儀限時發言的不滿，作出口頭上、肢體上的激烈抗爭，擾亂了會議的正常秩序。反對派的目的只有一個，就是盡可能拖延審議時間。這樣的審議毫無意義，花再多時間討論也不可能有共識，結果只能是阻礙「一地兩檢」的立法進度。

事實上，本港主流民意認同「一地兩檢」只是經濟民生項目的安排，不同的民意調查均顯示大多數市民支持落實「一地兩檢」，市民普遍希望，目前立法會應理性討論、就事論事，把「一地兩檢」安排的細節盡可能完善，市民可以享受高效便捷的通關和交通服務。反對派將「一地兩檢」政治化，以拉布拖延的手段對待審議，明顯違背主流民意，愧對市民的期望和託付，無盡到議員理性議政的職責。

「一地兩檢」草案審議是一場立法會攻防硬仗，葉劉淑儀擔任草案委員會主席一職，面對反對派議員變本加厲的拉布，既能保持盡責的態度，處理議員提出的問題，讓議員有充足時間發問、討論，同時跟足議事規則，阻止反對派議員拉布，必要時敢於將破壞秩序的議員逐出會議廳，有效維護了審議的進度，順利進入下一議程，值得肯定和支持。

高鐵計劃在9月開通，意味着「一地兩檢」法案必須在7月立法會本年度會期完結前通過。雖然草案委員會的審議已完成，將呈交大會審議及表決，但以現在的進度，時間並不充裕。「一地兩檢」法案審議進入直路，希望反對派議員看清民意所向，放下政治審查的態度，以主流民意和香港利益為依歸，理性討論，對香港負責；建制派在最後關頭，更要發揮中流砥柱的作用，為最終完成「一地兩檢」立法、高鐵如期通車保駕護航。

加強問責改善待遇 加設巴士服務「安全閥」

政府在今年2月大埔公路九巴車禍後，成立專營巴士服務獨立檢討委員會，檢討巴士營運及監管，委員會昨日舉行首次聽證會。為市民提供安全可靠的巴士服務，是政府的責任，社會希望當局應以更嚴格的監管制度，包括引入罰款機制，加強對巴士管理層的問責；司機的福利待遇與巴士的安全、服務息息相關，政府不可因為事涉巴士公司的營運自主而放鬆監管，應突破傳統監管思維，在維持巴士公司營運自主與加強監管、保障安全之間取得平衡。

大埔公路的大車禍，引起全港對巴士服務安全的高度關注。由高等法院上訴庭副庭長倫明亮出任主席的獨立檢討委員會，將於9個月內提交建議給行政長官。委員會向各專營巴士公司提出多項問題，涵蓋巴士服務、巴士設計、車長休息時間、工時、服務表現管理、薪酬、訓練與輔導等。委員會共收到62個團體或人士的書面意見，多間巴士公司亦提出改善巴士安全的建議，如引入防止睡意的安全裝置、座位安裝安全帶、應徵車長人士需提交刑事、疾病及交通定罪紀錄等，顯示檢討工作全面順利推進，得到各界的積極回應。

縱觀首日聽證會，委員會成員的質疑及從政府代表的回應顯示，目前巴士公司在安全監管、加強問責等方面，存在很大的改進空間。政府承認，從沒有向巴士公司就違反安全指引施加經濟罰則，承認巴士公司沒遵守指引也不構成法律責任。巴士公司有錯不用罰，更無法律責任，實在與香港作為國際化城市、重視現代管理制度的地位格格不入，可以說遠遠落後於時代。同樣是公共交通服務機構，港鐵早已實施事故罰款制度，對巴士公司的監管也應與時俱進，仿效港鐵引入類似的罰款制度，而且要與管理層的薪酬掛鈎，才能有效增強巴士公司的安全問責。

目前巴士公司的安全改進建議，多集中在硬件提升，但對於車長的工時、薪酬等「軟件」沒有着墨，這些「軟件」對巴士安全的影響同樣不可低估。運輸署最近修訂的車長工時指引，新增了工時達14小時的特別更，令到新巴及城巴將10%至15%更份轉為特別更。車長需工作14小時，有團體就批評運輸署欠缺承擔。

按照傳統思維，政府尊重巴士公司營運自主，不直接插手車長等巴士員工薪酬福利的釐定。本港每年發生2200宗巴士交通意外，近期更接連發生嚴重巴士車禍，保障市民安全，政府責無旁貸，對於保障車長薪酬福利等與巴士服務安全緊密相關的問題，政府不能完全袖手旁觀。專營巴士利潤不俗，政府倡導企業提升社會責任感，改善車長待遇，也應就車長的最高工時、最低薪酬等作出更貼近實際的指引，讓巴士公司遵從，為安全可靠的巴士服務加設「安全閥」。

九巴試裝偵測器 防車長瞌眼瞓

汲取大埔車禍教訓 研裝車身傾斜警告器

香港文匯報訊（記者 文森）今年2月大埔奪命車禍後，由香港特區行政長官林鄭月娥委任的專營巴士獨立檢討委員會，昨日舉行首場聽證會。委員會近日亦上載各巴士營辦商的陳述書，當中包括九巴就事故撰寫的內部調查報告。九巴的報告指出，已要求生產商於新訂購巴士的所有座位安裝安全帶，同時與供應商研究在巴士加裝電子穩定系統及裝設車身傾斜警告器，及防止巴士落斜時超速的液壓減速器，並會測試車長睡意辨識警報裝置，偵測車長有否瞌眼瞓。

委員會昨日舉行聽證會，先後聽取運輸及房屋局與運輸署的口述證供，主席倫明高於會前先為近期多宗巴士交通意外的死者默哀約1分鐘。由於運輸及房屋局局長陳帆同一時間需出席立法會《廣深港高鐵（一地兩檢）條例草案》委員會會議，故由該局常任秘書長黎以德代替出席。

已調整車長路線訓練政策

委員會在網上公開包括各專營巴士公司、其他團體或人士意見書及文件。九巴向委員會提交的車禍調查報告，由於涉事車長陳浩明被控危險駕駛引致他人死亡，司法程序尚未完成，涉及車禍意外詳細調查及肇事車長個人問題的兩大章節全被抽起，公開的4個章節主要披露九巴在意外後的改善計劃。

報告指出，九巴在意外後，已調整巴士車長路線訓練政策，包括取消俗稱「派紙仔」，即由受訓車長自行觀察新路線的熟習培訓，改為全部由導師跟車的實戰訓練。因應是項調整，九巴正向運輸署申請將駕駛導師數目由現時66人增至110人。至於兼職車長轉為全職車長，亦需接受為期兩日的駕駛技術測試。

新購巴士所有位裝安全帶

因應意外後公眾對巴士安全的關注，九巴亦正測試多項新安全設備，包括已要求生產商於新訂購巴士的所有座位安裝安全帶，現有車隊的巴士則會按路線需要分階段在上層座位加裝。為減低巴士翻側機會，九巴正與供應商研究在巴士加裝電子穩定系統及裝設車身傾斜警告器，同時亦研究加裝液壓減速器，以防巴士落斜時超速，並會測試車長睡意辨識警報裝置，偵測車長有否「瞌眼瞓」。

根據運輸署提交的文件指出，該署就大埔發生的車禍，於3月中成立一個包括5間專營巴士及廠商代表的工作小組，檢視在專營巴士安裝新安全措施是否技術上可行，保障乘客安全，料工作小組會於今年6月底或7月初就各項措施發表報告。

文件並指，專營巴士代表初步同意為所有新購入巴士的乘客座位安裝安全帶、全部安裝車身動態穩定系統、並將落斜時的車速限於時速70公里或以下；其中兩間專營巴士公司同意試用防止車長打瞌睡的面容監察系統，本月初起於4部巴士試行3個月。但對於仿傚小巴安裝車速顯示器，專營巴士公司則認為未必有助行車安全。

▲九巴僱員工會主席郭志誠（左）及九巴員工協會副理事長郭偉光出席聽證會。 香港文匯報記者 莫雪芝 攝

►專營巴士服務獨立檢討委員會昨日舉行聽證會。 香港文匯報記者 莫雪芝 攝

運房局：未到政府補貼薪酬地步

香港文匯報訊（記者 文森）專營巴士服務獨立檢討委員會首日公聽會上，運輸及房屋局常任秘書長黎以德表示，整個運輸業均面對人手短缺問題，政府有透過不同措施處理，包括鼓勵巴士公司提升薪酬待遇、聘請女性車長等。他回應律師提問會否由政府補貼車長工資時表示，要非常小心考慮，因為此舉會根本性改變政府公共運輸政策，目前未到要直接補貼薪酬的地步。

指從未因事故作經濟罰則

黎以德續說，過去5年涉及專營巴士交通意外率平穩，每年約有2,200宗，佔整體交通意外約10%，專營巴士數目上升3.3%。委員會代表大律師鄧樂勤問他如果不符合指引要求，根據條例，政府會否無法施加經濟罰則時，黎以德回答指，政府有能力向行會要求施加經濟罰則。 委員會主席倫明高則問，政府是否從來沒向巴士公司施加經濟罰則？黎以德表示，政府未試過因為安全事宜而這樣做，因此該條條文屬未經考驗。

鄧樂勤又問黎以德，為何有些和安全有關的項目沒有在專營文件提出，例如車長訓練要求。

黎以德表示，政府要考慮多個因素，包括改動的可行性、對營運者實際運作有沒有影響，例如請額外司機公司會如何應付、司機薪酬、營運者財務狀況等，有一系列問題要考慮。

針對有關巴士營運公司，可否有如港鐵行使附例規管不合作的乘客。黎以德明言，巴士與鐵路運作不同，後者是密封環境和有大量人員支援，但巴士只有一個司機，難預期司機去執法，故不妨礙交通運行下，大多由警務人員處理乘客不當的行為。

正研統一新舊車長培訓

下午作證的運輸署署長陳美寶表示，現時各巴士公司的兼職車長比率由3%至31%不等，但未發現兼職車長特別容易發生交通意外。她指出，部門正與巴士公司擬定培訓指引，以統一對新舊車長的培訓內容，但不會規定培訓頻率。

年逾70歲的大埔車禍受傷者古先生昨日坐輪椅到場出席聽證會。古太太表示，做裝修的丈夫意外後頭部及手部受傷，要定期到私家醫院做物理治療，家庭經濟支柱盡失，雖已獲得逾20萬元資助，但長遠醫療開支大，批評九巴卸膊。

■古先生坐輪椅出席。 香港文匯報記者 莫雪芝 攝

前員工圍插李澤昌 指九巴似「精神病院」

特稿

聽證會文件當中，單是行業工會及其他團體的書面意見及附件已長達315頁，有工會圖文並茂花了很長篇幅去講述巴士行業現時情況及員工所面對的問題。文件當中亦包含十多名九巴前管理層的意見書，他們全部均對九巴近年的管理感到不滿，不少人將矛頭直指九巴董事總經理李澤昌。其中一名原任職資產管理前員工Heywood Chu直言，因為不想繼續在「精神病院」工作而於2017年12月離職。

該信形容李澤昌脾氣暴躁，在開會時會不斷用粗口侮辱與會者，對他人造成巨大心理威脅。前員工批評李澤昌胡亂指示各管理層製造各種朝令夕改的政策，令所有同事疲於奔命，又質疑他用人唯親。

另一名安全及服務質量部前主管Gary Wong指出，前線持續缺乏資源而且培訓日益減少，是導致今次悲劇的關鍵問題，「證明李澤昌的商業策略完全錯誤。」他舉例指出，以往車長駕駛新路線前，需先由教練跟車評估，惟現時車長只需簽署一份聲明，證明自己熟悉新路線即可。

曾任採購管理助理經理的一名前員工Lelia Wong透露，公司原本有4部訓練車長用的路面駕駛模擬器，可用來訓練緊急煞車、遇到強風等情況，而該些訓練都不可能在真實訓練中進行，惟4部模擬器均於2015年因公司拒絕撥款維修及更新而報廢。該員工並指，李澤昌於2015年上任後，大部分高層都在一年內被迫離開，嚴重影響公司管理。

一名未有具名的現任員工指控九巴用盡方法趕走寫字樓的資深員工，務求令到沒有人可於九巴成功退休並享用退休福利，結果資深員工均人人自危，「九巴原本就像是一架穩妥而設備優良的巴士，現在一天一天被拆去螺絲和零件，終有一天拋錨在街上或車毀人亡。」

■香港文匯報記者 文森

法官掌檢委會 曾查南丫海難

話你知

今年2月大埔公路九巴車禍釀成19人死亡，令社會各界震驚。行政長官林鄭月娥於3月13日宣佈，成立香港專營巴士服務獨立檢討委員會，並委任倫明高法官為獨立檢討委員會的主席、歐陽伯權及羅康錦教授為委員，以全面檢視專營巴士營運和監管事宜，確保本港的公共巴士服務安全可靠，預計約9個月內向行政長官提交報告書。

獨立檢討委員會的職能範圍包括審視巴士專營權在現行法律、專營權及其他合約規定下的運作及管理模式；審視現行對專營巴士的監管及監察制度；及就上述事宜向行政長官提出與安全相關的建議，以維持香港的專營巴士服務安全可靠。

9個月內向特首提建議

現任高等法院上訴法庭副庭長倫明高，過去曾任高等法院原訟法庭法官，並於2012年10月至2013年4月出任調查委員會主席，就導致2012年10月1日兩艘船隻在南丫島附近相撞的情況進行調查。

倫明高獲委任後曾就委員會的工作計劃發表聲明，指委員會將於未來9個月內，由安全角度審視專營巴士的運作及管理模式及相關的監管與監察制度，從而向行政長官提出與安全相關的建議，以維持香港的專營巴士服務安全可靠。

他表示，委員會將審視在現行法律框架下，政府向專營巴士服務營運者批出專營權的條件、相關合約規定，及任何相關指引及/或實務守則。委員會其後會研究有關監管和監察制度的實際運作情況，以確定專營巴士服務營運者有否遵從相關規定。委員會將嘗試收集資料，了解海外司法管轄區在專營巴士服務的營運、監管和監察等方面的做法。

委員會會邀請有關人士、團體及公眾就上述事宜提交意見書，考慮專營巴士服務營運者須遵從的規定及該些規管的執行安排是否足以確保巴士服務安全可靠，最後會建議可採取的安全措施，以達到該目標，但關於該宗致命意外的成因及所涉人士的法律責任等事宜會由警方進行調查，該等事宜不屬委員會的職權範圍。他表示，會確保檢討工作的過程公開而徹底，並期望在指定的時間內向行政長官提交報告。

■香港文匯報記者 聶曉輝