

21 NOV 2012

B10 經濟·航運 | 責任編輯：龍森娣

大公報

貨船界冀將軍澳建裝卸區 現時6裝卸區不足應付需求

海上業界聯席會議昨日在海員俱樂部舉辦海上安全論壇，「聯席會議」召集人、香港貨船業總商會理事長黃耀勤接受本報專訪時表示，政府應完善海事設施，同時認為現時的6個貨物裝卸區不足應付需求，建議政府能在將軍澳重新建設一個貨物裝卸區。

本報記者 林靜文

他說，港島方面，也僅有西環和筲箕灣兩個裝卸區，相距頗遠。而現時東九龍沒有貨物裝卸區，造成該區物資需通過陸面運輸。他建議貨物裝卸區應該按地區性來布局，才能更好的分流貨源。又冀特區政府能在將軍澳重新建設一個貨物裝卸區，紓緩東九龍區的路面運輸壓力。

是次論壇由香港貨船業總商會、港九電船拖輪商會、粵港船運商會等20家海上業界聯合會會員合辦，吸引近200名業界人士參與。英士國際律師行合夥人劉瑞儀和海事訓練學院經理楊沛強到場與業界分享海事保險和航行安全，立法會航運交通界議員易志明也有出席。黃耀勤表示，旨在希望這個論壇，讓業界集思廣益，防患未然，再次提升業界對海上安全的重視。

貨船商會會員極缺人才

黃耀勤表示，香港對歐美市場非常依賴，中流作業的貨量跌幅更顯著，有部分會員曾透露，下半年貨量跌幅達40%，加上躉船多數是中小企的營運者，影響非常大。他又稱，香港海事設施建設仍不足夠，本來香港有8個貨物裝卸區，但因應東九龍的發展，觀塘和茶果嶺兩個裝卸區相繼關閉，餘下的6個貨物裝卸區需靠業界「非常遷就」的計算，才能剛剛滿足需求。

提及人才短缺問題，他說，「躉船和其他客、貨

船不同，市場上沒有正統的教學，必須靠行內的師傅教導。」他指出，旗下會員公司約有690人，缺口達250人。

對於特區政府推動「起動九龍東」計劃，項目內的單軌列車系統需建造高21米的觀塘連接橋，預計百艘躉船屆時無法進入觀塘避風塘，發展局正考慮安排躉船使用其他避風塘。黃耀勤回應，希望單軌列車的走線不要橫跨觀塘避風塘的出入口，希望政府在發展中關注到業界的需求。他認為，在天氣惡劣的情況下作緊急用途，但現轉為做娛樂項目，是極力反對的。他又強調，喜靈洲避風塘對業界的作用並不大，沒有避風的作用。

另一方面，劉瑞儀昨日在會上就海上安全法例及指引、船東責任限制的國際公約和海上意外致人的身傷亡的法律責任及索償等進行演講。她強調，「海上安全是一個態度。」她提示業界：工作的時候，每一天、每一步都牽涉到法律問題，是不能被忽略的。

她多次強調，「業界必須充分認識有關法例、法規，不能空談海上安全。」她向業界介紹了衆多法例，包括商船（安全）條例、船舶及港口管制條例、商船（本地船隻）條例及海事處及水警的指引。

劉瑞儀指出，香港之所以能成為國際航運中心，主要是由於香港有健全的法律。她說，大部分地方只是航運中心，而非國際航運中心的原因，主要是因為



▲黃耀勤（左）籲政府在東九龍增裝卸區，右為易志明
本報攝

在法律上不如香港。

業界5點航道安全隱憂

至於楊沛強則就航道安全、危機評估及緊急事故應變等與會員分析。他提及，在意外發生後，業界普遍會有5點隱憂，一是船員的責任、壓力和工作量大增；二是面對更多公眾和乘客的投訴；三是對職業、行業和公司形象產生負面影響；四是或需要投放大量資源去改善及提升有問題的項目；五是保費有可能會增加。

他建議業界可通過重新界定船員的工作和職責，注意船員是否有過勞和患病徵兆，檢討作息規律，定期舉行緊急集合和演習，檢查和測試船上設施等一系列整頓措施，防範意外的發生。