

義華大廈劊房戶遭「逼遷」 房屋局助申過渡屋

【大公報訊】記者肖泓宇報道：《簡樸房條例》將於3月1日實施，有逾百間劊房的長沙灣義華大廈去年被收購，新業主稱須配合新例整改，要求租戶3月前退租。有義華大廈住戶向大公報記者表示，暫未找到心儀居所，擔心3月前遷出時間「太逼」，希望政府可協助尋找區內合適的住所。

房屋局表示，非常關注事件，已「洗樓」接觸90戶，並協助60戶申請過渡性房屋。九龍樂善堂總幹事劉愛詩表示，樂善堂目前接獲8戶由房屋局轉介的過渡性房屋入住申請個案，並會作好適切跟進和安排。

1962年建成、位於深水埗元州街的義

華大廈共有三座，其中兩座於去年11月易手，兩間新業主公司稱計劃向二房東收回相關物業單位後改裝成「簡樸房」重新出租，惟部分住戶被要求於3月前遷出。

七旬居民：冀覓得同區住所

大公報記者昨日實地走訪義華大廈，在其中兩座大廈，見到有區域服務隊及非牟利機構張貼、協助居民尋找過渡性房屋的告示，亦早前居民舉行申訴會的通告。記者現場所見，大廈大部分單位都有劊房。

義華大廈居民、70歲的藍婆婆向大公報記者表示，現時居於一間「一開七」的劊房單位，面積約60平方呎、月租約

2000元，需共用廁所。她說，現已與區域服務隊接觸三次，獲推薦搬至元朗的過渡性房屋，但她居於深水埗逾30年，擔心無法適應新環境。藍婆婆認同《簡樸房條例》，認為規範房屋標準能改善居所環境。她說，義華大廈居民多為長者，大部分都希望日後能繼續住在附近，希望政府可協助尋找區內合適的住所。

房屋局回覆傳媒查詢表示，非常關注事件，已要求6隊分間單位區域服務隊協助義華大廈租客，包括「洗樓」解釋保障，並助申請過渡屋。新業主聲稱計劃向二房東收回單位後改裝簡樸房，並提供額外3至12個月讓租戶遷出。截至1月15日，服務隊已接觸90戶，當中60戶需助

申請過渡屋，其中19戶已申請，其餘30戶正考慮或已安排其他住處。局方估計，收樓範圍內有約100戶分間單位已空置，佔總數約一半，會努力造訪餘下的租戶。

九龍樂善堂總幹事劉愛詩昨日表示，早於簡樸房條例生效前，房屋局已與各過渡性房屋營運機構緊密合作，並設預類申請予以支援。事件發生後，房屋局有專責隊伍跟進，樂善堂目前接獲8戶由房屋局轉介的個案，並會作好適切跟進和安排。對於有關注未必有足夠過渡性房屋作出安置，劉愛詩認為，條例生效後有足夠寬限期，加上不同區的過渡性房屋仍有名額，相信在局方協調下，有足夠房屋予以供應。



▲義華大廈居民藍婆婆指已與區域服務隊接觸，獲推薦搬至元朗的過渡性房屋，但擔心無法適應新環境。大公報記者肖泓宇攝

落實專家建議 處長：意外一宗都嫌多

海事處電子驗船系統 提升海上安全

香港海上交通繁忙，每年有約100萬船次在主要水域活動。海事處表示，南丫海難後已全面落實由調查委員會及專家報告提出的切實可行建議，近年致力透過內部革新及推動業界增強安全意識及安全管理文化，提升海上安全，包括推出電子驗船系統，提升效率及安全；加強對特許驗船機構及驗船師的監管，取消五名跟不上要求的特許驗船師資格。



大公報記者 曾敏捷

「香港水域的航行安全係數是很高的，去年的意外率只有0.000006，但意外那怕有一宗都嫌多。」海事處處長王世發日前接受《大公報》訪問時表示，香港海上交通繁忙，每日約13萬人使用海上交通工具，主要水域航道每日約有2700艘船出入，每年約100萬船次在主要水域活動，但意外率仍能保持極低水平，以2025年為例，渡輪與小輪的碰撞事故有6宗，意外率為0.000006，亦未有造成人員死亡。

不過，王世發強調，導致有人傷亡的意外一宗都嫌多，重大事故更是不能接受，他形容2012年的南丫撞船事故是沉痛的教訓。經過多年改革，海事處已經全面落實所有由調查委員會及專家報告提出而切實可行的建議。

按「SAFE」四大方針推出措施

王世發提到，國際及香港的數據均顯示，近九成海事意外是因人為因素而發生，例如是無遵循避免碰撞的規則、忽視天氣影響、貨物管理不當等。海事處過去十多年分三階段提升海上安全，從完善工作守則、立法強化安全要求，到近年及將來重點提升人員素質，目的都是為建立更全面的保障航行安全制度，避免再有重大海事事故發生。

本地船舶安全組高級驗船主任林港稀提到，海事處近以「SAFE」策略方針，在安全（Safety）、責任承擔（Accountability）、培育人才（Fostering）、效率提升（Efficiency）四大範疇，推出一系列措施（詳見表），提升海上安全，同時提升行業管理與服務效能。

他提到，針對人為因素引發的海上意外，海事處先後推出「快速客船批註」和「本地船舶安全管理系統」，前者要求客船操作人完成專項課程及每四年複修，至今已有300人完成課程獲批註；後者推動船公司建



▲海事處處長王世發（左）和本地船舶安全組高級驗船主任林港稀介紹海事處一系列提升安全措施。

立安全管理體系，在2024年推出，鼓勵船公司自願參與，至今已擁有18間本地大型船公司參與，涉及126艘船，佔香港大型客船七成。為應對船員老化問題，海事處2025年引入船員體檢要求，至今已逾3300名船員順利通過體檢，從人員素質上守住安全底線。

在責任落實上，海事處構建多方共守的責任機制，在2025年推出船東、船廠、海事處三方責任共守機制，要求高風險船隻建造前三方確認規範、簽訂協議，增設船東和船廠前置檢查環節。此外，海事處內部建立互相審核機制，通過同事間互相抽樣複檢，避免工作疏漏，打破以往「各自為政」的問題；同時強化第三方機構監管，對特許驗船師的檢驗過程全流程核查，例如在內地檢驗的船隻，會要求特許驗船師拍攝檢驗視頻，若發現問題，最嚴重會被吊銷資格。

五驗船師不符要求被撤資格

林港稀透露，過去幾年有五名特許驗船師被吊銷資格，佔海事處的特許驗船師25%，主要原因是有人跟不上現時的檢驗要求，「近年我們對船隻的規範要求大幅提升，比如船體機構、救生衣配備等，有些特許驗船師因為自身進修不足，跟不上我們的技術和專業要求，達不到現在的標準。」他強調，被取消資格的驗船師不涉及偽造文書、檢驗造假等違規行為，若發現涉及刑事的違規行為，會報警處理。



▲船隻落水後每年要年檢，海事處人員會檢查駕駛室的航行及通訊設備，亦會要求船長做一些演示，確保機件運作正常。大公報記者麥潤田攝

提升海上安全措施（部分）

- 引入電子化驗船系統及檢驗流程標準化
- 快速客船的船長及輪機長需完成指定課程，並每4年複修1次
- 加強船隻營運公司對船隻的管理和船隻操作人對船隻操作的要求
- 船員首次申領牌照及65歲後續牌須通過體檢，操作高風險船隻的船長及輪機長須每5年體檢1次
- 明確釐訂船東、船廠和海事處的職責和需負責檢驗項目
- 在海事處本地船維組內訂立互相審查機制
- 加強對獲授權者管理，例如在內地檢驗船隻需拍攝檢驗視頻
- 加強內部培訓，提升驗船人員能力

資料來源：海事處

資料電子化 驗船查檔由數小時減至幾分鐘

善用科技

海事處的驗船工作是香港海上安全的重要防線，海事處在2023年引入電子化驗船系統，將檢驗流程標準化，至今已全港2萬多艘本地註冊船隻的資料電子化，驗船查檔時間可從數小時縮短至數分鐘，還能記錄船隻「非緊急問題」，在次年驗船時自動彈出提醒，杜絕疏漏。

本地船舶安全組高級驗船主任林港稀表示，船隻落水後每年都要年檢，海事處的驗船流程已全面標準化，現時同事只要一部平板電腦在手，就可以根據清單進行檢驗。船隻

年檢一般會檢查船隻外觀、駕駛室、燈枱、客艙、機房、外圍等不同位置，每個地方都有檢查清單，以駕駛室為例，檢查人員會檢查航行及通訊設備，亦會要求船長做一些演示，確保機件運作正常；至於在客艙範圍，救生衣數目是必檢項，近年海事處引入新技術，用掃描槍掃一掃，就可以知道裝有RFID標籤的救生衣數目，大大提升了檢驗效率。

記錄問題 驗船自動提醒

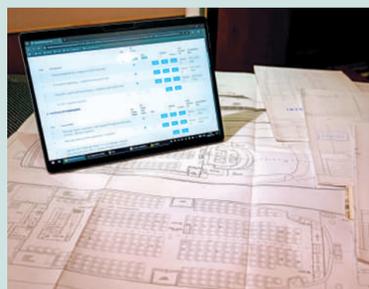
海事處全年為各類船隻檢驗約4500次，包括新船落水前的「初次檢

測」，以及落水後每年都要進行的「周年檢測」等，其中約1500次是海事處人員負責，其餘是由海事處認可的第三方協助完成。載客船、運危險品貨船等高風險船隻，僅由海事處及6間國際認可的船級社檢驗；遊艇、小型漁船等低風險船隻，由海事處授權的特許驗船師檢驗；2300艘漁船則主要由內地10間合作機構完成檢驗。

林港稀提到，電子化是驗船工作的核心升級方向，海事處除引入電子化驗船系統外，還推出本地船舶電子證書，船隻若順利通過檢查，即日便可以拿到證書。



▲海事處引入新技術，用掃描槍掃一掃，就完成點算裝有RFID標籤的救生衣數目。大公報記者麥潤田攝



▲全港二萬多艘本地註冊船隻的資料已經電子化，只要有一部平板電腦，就可以根據清單進行檢驗。大公報記者麥潤田攝

本港近年渡輪與小輪碰撞事故數目

2020年	12宗
2021年	9宗
2022年	7宗
2023年	7宗
2024年	6宗
2025年	6宗

資料來源：海事處

加強版「招標妥」將查公司負責人背景

【大公報訊】記者易曉彤報道：政府日前宣布市建局「招標妥」平台日後將制定更嚴謹的「預審名單」。發展局局長甯漢豪昨日表示，加強版「招標妥」擬下半年推出，市建局會從嚴從緊處理，調查公司負責人背景，避免有被懲處的負責人「換殼」以新公司經營，亦會審視公司表現，包括各個政府部門是否曾發出警告信、市民投訴有無合理基礎等，即使個案正在調查未被檢控，也會考慮是否將其放入預審名單。

政府加強「招標妥」後，認可人士、註冊檢驗人員或承建商申請加入「預審名單」須經過廉政公署及警方的背景審查。甯漢豪昨日在一個電台節目表示，除審查公司背景外，未來更會檢視公司主要負責人的背景，防止有人透過成立新公司「借殼翻生」。當局將與執法部門溝通，主動查核犯罪紀錄，即使正在調查、未檢控的情報都會考慮，不會僅依賴公司自行申報。除考慮過往工程經驗外，亦會參考各政府部門對公

司的監管紀錄、警告信及投訴，新制度亦會判斷居民的投訴是否合理。至於會否連相關公司股東的背景也一併審查，須與市建局再商討。

防有公司「借殼翻生」

被問到有意見擔心業界會抬高價錢，甯漢豪表示，政府每年分析市場成本走勢數據，即使業界抬價亦有所參考，未必需要接受高價；市建局亦會為業主擔任「守門」角色，若見到數份標

書價錢過於接近，又與市場參考指數升跌不同，可以取消投標程序重來。

甯漢豪表示，未來數月會敲定執行細節，諮詢業主組織和業界，期望下半年透過行政方式推出新制度。政府必定全力協助市建局，例如提供人手和資金，以及考慮以法例保護市建局免受挑戰。她又說，現時有過千間承建商向屋宇署註冊，但樓宇更新大行動計劃中的預審名單中，僅有約100間承建商，會鼓勵更多好的承建商參與名單。

對於制度全面推行前的過渡期，甯漢豪表示當局正研究具體安排，初步方向是不影響已動工的工程，而對於已接獲屋宇署驗樓令、維修令但尚未開展聘請顧問或承建商程序的業主，屋宇署可延後遵辦期限，讓業主受惠於加強版「招標妥」。

甯漢豪又表示，期望下半年修訂《建築物條例》規管工程質素，列有欠妥物料名單的作業備考，日後會具備法律地位，如有違規情況不需到法庭，例如簡單定額罰款便可處理。