

Ocean Fame Logistics Limited

Room 1104, 11/F, Oriental Centre, 61-71 Chatham Road South, Tsim Sha Tsui,
Kowloon.

Tel: 94738770

Fax: 30206754

致：立法會經濟發展事務委員會

林健鋒主席及各委員

敬啟者：

有關：提升海上安全及載客船隻安全的措施

我，吳家維先生，是代表『海譽物流有限公司』發言。海事處現擬引入安全管理系統(Safety Management System)。該系統一向設立於遠洋大船，系統涉及大量的文書、表格，甚至要派專人去監察、管理等繁複工作。而香港載客船業以中、小企主導，甚至只有一、兩艘船的船東，要做到該系統，合理嗎？有需要嗎？試問一間家庭式的手作工廠，怎能把系統化的流程引入應用呢？簡直是天荒夜談。

今次撞船意外後，政府聘用兩位海事安全專家分別就驗船制度及安全方向研究，當中涉及 73 項排山倒海的安全建議。審視這些安全措施，大部份基於他們在大船的工作經驗去編製，部份要求更超出國際海事組織 IMO 標準。要做到這些烏托邦景地的“最高標準”，理論是好。但應用在香港港口內、應用於中、小企為主的載客船業，其適用性實在存疑。再者，他們的建議措施，例如：上述的安全管理系統，環視很多外國港口仍未能實行；又或把國際高速船對固定座椅的要求，強加於本地載客船。以我們人力、物力資源有限情況，實在不勝負荷。因此，海事處當前要做的是重新審視這 73 項的建議，是否適用於香港，而不是一籃子把措施，加諸於我們身上。

有關海上交通安全的規管，本港現時一直沿用『1972年國際海上避碰規則』，此規則適用於公海上與公海相通可供海洋船舶航行之水域內之一切船舶。除卻南丫島撞船意外，亦沒有重大的意外事故發生。因此，我們業界均認為，只要我們加強提醒船員，嚴格遵守現有航行規則，便可將意外發生機會減低。

如前文所述，載客船營運者不少是中、小企，利潤不高，加上現有的安全設備經已符合一定要求，若堅持增加額外的安全設備及系統，只會使營商環境加劇惡化，令原本有經營困難的業界雪上加霜，多謝各位。

吳家維

2013年9月17日