

愉景灣航運服務有限公司

船員編排休息作業建議

就有關制定本地載客船隻船員的作息的建議，目前各持牌渡輪一般以 24 小時更份運作，每天完成 24 小時後至第二日早上便可休息 24 小時。而工作期間，基本上已經有連續 6 小時或以上的連續休息時間，而當中並未包含日間可安排的休息時間。

現處方在這安排上，未有清晰了解實際營運安排及與本地船員作溝通，反經常以受國際海事組織監管的港澳航線，新加坡及澳洲的渡輪為依歸作基礎。實際上，目前的船員編制模式已經執行多年並沒有問題，但在會議上處方從來沒有正確交代。事實上，現時港澳航線在一套標準下，個別公司也有因應各公司運作上的不同而作人手總編制，船員休息作業的編排上亦完全有不所不同；而就制定編排每日標準工作最多只有 13 小時上限時，處方只急於求成，在執行細節問題上避而不談，業界查詢如何制定出 13 小時的標準亦無法可提出答覆。

另一方面，就編排船員休息作業問題上，處方於與業界的會議上，不停列舉新加坡和澳洲等國家已經執行有關基制，但處方完全無視本地業界所提出的以下意見及給予回應：

- 對業界要求提升本地船員培育及供應的要求；
- 執行該建議時無可避免帶來額外的人手可如何解決；
- 環顧港澳航線、新加坡、澳洲等渡輪服務與本地渡輪票價收費上的嚴重差距；
- 在營運成本額外增加下，渡輪營辦商及乘客可承擔的能力；
- 業界要求處方認真地向局方提出協助業界解決困難的有效措施。

業界自第一次會議、直至近期的會議上一直要求局方及處方正視人手短缺，青黃不接的核心問題，並就人手培育和增加資源作培訓，以及建立正規的本地船員培訓課程及資歷認可等，可惜一直未被重視，避而不談。

綜觀目前與本地海員訓練有關的情況，海事學院一直針對遠洋輪船的培訓，對本地船員一直欠缺正規化的培訓；另一方面，政府一直忽略對本地水面業界的人員培育，若與海事處慣常引用的新加坡作比較，香港更是完全缺乏海事/港口/船隻 - 管理、規劃等等的文憑、學士及碩士課程。由於政府過去一直對香港水面業界的「零」支持，海事處過去數年需引入海外專材填補空缺，此正正反映本地海事人員培育不足的問題。

另以渡輪公司訓練出一個船長為例，由入職開始計算，由於需累積一定的航海及實際操作資歷後方向申請各級別的營業船牌照考試，假設學員所有考試都可以一次過合格，最快也需要 5 年時間方可取得基本資格，但尚需要接受實際的操作訓練及管理要求方可以正式擔任船長的工作。因此訓練出一個合資格擔任渡輪船長的員工需差不多接近 8 年的時間。如政府繼續忽略和拒絕即時投放資源補救及加大力度推動人力培訓，以供應足夠的船長擔當接班人填補實際所需，相信 2 至 3 年後，本地渡輪服務尤其是離島航線服務將出現面對人手缺乏而需大幅縮減班次或停運！

如上述提及，海事處已向外招攬人才，而在本地水面業界鬧人才荒的情況下，就算政府或各方同意，開綠燈令業界可以向世界各地招攬人才，由於目前法例並未對持有遠洋船牌照及任何地方牌照的船員予以豁免，因此有心者亦需再通過本地的相關考試，在考取本地營業船一級執照後，再經 2-3 年培訓後方有機會成為本地渡輪的船長，而當中渡輪業界以致乘客，均必須面對承擔此等船員額外帶來所增加的運營成本。