

港九電船拖輪商會有限公司

Hong Kong & Kowloon Motor Boats & Tug Boats Association Ltd.

Tel: 2384 1435 Fax: 2780 8156 46 & 48, Man Cheong Bldg., 3/F, Ferry Point, Kowloon
http://www.mbta.org.hk E-mail: info@mbta.org.hk 九龍渡船角文昌樓 46 及 48 號 3 字樓

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
人力事務委員會
研究標準工時相關事宜小組委員會

梁智鴻醫生：

回應『標準工時立法諮詢報告』 支持合約工時屬務實起步點

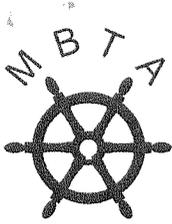
『港九電船拖輪商會』就『標準工時立法諮詢報告』有以下意見：

- (1) 支持合約工時是一個穩妥、務實的起步點而非終點，認為未來仍然有空間檢視相關政策安排，並呼籲勞工界『求大同存小異』，先接受有關方案。
- (2) 本商會極力反對以『一刀切』立法方式訂立標準工時去規管航運業的經營者。

商會為本地載客小輪、渡輪及拖輪的船東組成的同業組織，迄今創會已超過 60 年。現時，本會客船會員接載船員及其他港口使用者到遠洋船；亦有參與街渡及本地、離島輪渡服務。部份會員經營觀光船及遊樂用途。還有，拖輪會員從事拖帶躉船及海事建造工程。

船員（船長、水手及輪機員）在船上逗留時間比較長，但實際工時未必太多，工作環境有別於陸上的員工。近年，本地航運業一直存在人手嚴重短缺及老化的問題，而市場亦缺乏新人加入。若標準工時劃一通過，會令原本欠缺人手的本地航運業雪上加霜。此外，劃一標準工時的安排，最終不止於影響僱主，也會對乘客造成影響。在最低工資及標準工時雙重夾擊之下，營運成本上升，最終乘客無可避免地承受通漲之苦，亦令通漲加劇，民生大受影響。

基於此，本會提出以下具體要求，希望各委員採納以下建議：



港九電船拖輪商會有限公司

Hong Kong & Kowloon Motor Boats & Tug Boats Association Ltd.

Tel: 2384 1435 Fax: 2780 8156

46 & 48, Man Cheong Bldg., 3/F, Ferry Point, Kowloon

<http://www.mbta.org.hk>

E-mail: info@mbta.org.hk

九龍渡船角文昌樓 46 及 48 號 3 字樓

(1) 訂立循序漸進模式

本會除支持就個別的行业情況下採納較大政策彈性外，訂立有關政策包括標準工時限制、超時工作薪酬等議案應循序漸進，避免太多規管方式同一時間出臺，嚴重影響僱主及僱員。

(2) 設定寬限期

由於現時本地人手十分緊絀，加上本港及外圍經濟環境不明朗，為避免本地渡輪業瞬間被扼殺，本會建議訂立務實而合理的寬限期，給予業界足夠的時間及空間去培訓人材、改變營運模式及檢討班次及票價等，以免導致業界『倒瀉籬蟹』，直接影響服務。

本會希望主席及各委員能明白香港過往經濟發展迅速，實有賴香港人的人力資源。香港人不論是現在或過去，都以靈活性高、適應力強見稱。香港的工時議題一向由僱主及僱員協商而定，各行各業的工時和加班費問題都按市場走勢自動調節，而僱員已有香港的勞工條例和政府部門都有適當的保障和監管。因此，標準工時的推出不宜過於急進，需與實際情況接軌。

總體而言，本會同意大方向要照顧整體就業市場以及不同行業/職業的需要，盡量平衡規管工時對各方面（包括僱員、僱主、整體社會及經濟、以及香港的競爭力等）可能帶來的影響。所以，政策應要顧及商界承擔力等方面作出平衡，如不踏出第一步，工時政策就會停滯不前，對各界均沒有好處。本會認為方案最終獲得支持，始終有約 60 萬名打工仔受惠，並能改變現時本港工時文化。政府亦應在工時政策實施後兩年作出檢討。

溫子傑 理事長

日期：2017 年 6 月 20 日

副本抄送：立法會議員易志明（航運交通界）