

《2013年商船(海員)(修訂)條例草案》委員會

就鄧家彪議員二零一三年六月五日的信件
及團體代表於二零一三年六月十七日會議上所提出的意見
當局的回應及補充資料

(一) 鄧家彪議員提出的意見

因應鄧議員於2013年6月5日致《2013年商船(海員)(修訂)條例草案》(《條例草案》)委員會主席黃國健議員的信中就《條例草案》提出的意見，我們現就信中不同部分的回覆如下：

(1) 船上醫療

2. 《2006年國際海事勞工公約》(《公約》)標準A4.1.4(b)及(c)條規定船舶醫療保健的最低要求如下：

- (b) 載員100人或以上，通常從事3天以上國際航行的船舶應配備一名醫生負責提供醫療。...
- (c) 應要求不配備醫生的船舶，要麼在船上至少有一名海員，其一部分正式職責是負責醫療和管理藥品，要麼船上至少有一名海員勝任提供醫療急救；不是專職醫生但負責船上醫療的人員應該滿意地完成了符合經修正的《1978年海員培訓、發證和值班標準國際公約》(《STCW公約》)要求的培訓；被指定提供醫療急救的海員應滿意地完成了符合《STCW公約》要求的醫療急救培訓。...

3. 標準A4.1.4(b)條中「載員100人或以上」涉及的人員包括船上所有人士。事實上，現行《商船(海員)(駐船醫生)規例》(第478H章)第2條亦已要求每艘從事國際航行和載員100人或以上的香港船舶均須載有一名醫生，但沒有訂明出海航行的日數。

4. 雖然如此，由於現時通訊發達，醫療支援充足，「從事三天以上國際航行的船舶應配備一名醫生」的要求為國際勞工組織及業內人士所接納。因此，在通過《條例草案》後，我們計劃根據《公約》，於《商船(海員)條例》(第478章)(《條例》)下制訂的新規例(《新規例》)中加入該要求，而第478H章的現行要求將予以刪除。

(2) 體檢證書

5. 現行體檢和體檢證書的要求已載於《商船(海員)(體格檢驗)規例》(第 4780 章)中。我們會根據《公約》，參考《1978 年海員培訓、發證和值班標準國際公約》修訂該規例有關體檢和體檢證書的要求。有關要求與現行要求相若，而且有助確保海員的健康情況適合在船上工作。

(3) 工作和休息時間

6. 根據《公約》標準 A2.3 條就工作時間和休息時間的要求，海員的正常工時標準應以每天 8 小時、每周休息 1 天和公共節假日休息為依據。

7. 考慮到船上操作安排和到達港口起卸貨物的工作較不定時，不時需超時工作，在諮詢勞方、資方和政府代表三方的工作小組及海員諮詢委員會後，我們計劃根據「最短休息時間」立法，標準如下—

- (i) 在任何 24 小時時段內不得少於 10 小時；及
- (ii) 在任何 7 天時間內不得少於 77 小時。休息時間最多可分為兩段，其中一段至少要有 6 小時，且相連的兩段休息時間的間隔不得超過 14 小時。

根據以上要求，將來超出 8 小時的工作時間即為「加班」。以上標準已獲勞資雙方同意。

(4) 海員資格

8. 特區政府鼓勵勞工和專業人士加入海事行業，因此將透過《條例草案》廢除海員註冊的最高年齡限制。

9. 至於容許來港居住未滿七年的非永久性居民註冊成為海員的建議，不涉及《公約》的要求，但須顧及入境及相關的政策和法例的考慮，並須諮詢業界，以及相關政策局和部門，才能作出決定。當局會作出跟進。

10. 至於曾干犯某類刑事罪行的人士，若他們所干犯的罪行並不屬《條例》第 21，28 和 29 條所提及的罪行，他們仍合資格成

為註冊海員。此外，海事處處長亦可在諮詢海員諮詢委員會後決定是否批准干犯《條例》第 21，28 和 29 條所提及的罪行的申請人註冊成為海員。

(5) 海員就業協議

11. 根據現行《條例》第 91 條，若海員的就業協議因不同情況而被提早終止，包括船隻遇事毀壞或船員紀律問題以外的其他原因，而僱主未能安排薪金及等級不下於現況的其他工作予該海員，該海員可享最多相當於兩個月工資的失業賠償。

12. 現行《條例》沒有就終止船員協議的最短通知期限訂定要求。在諮詢勞方、資方和政府代表三方的工作小組及海員諮詢委員會後，我們將來在新的附屬法例，會根據《公約》要求雙方終止就業協議的預先通知期須不少於 7 天，而該要求並不影響有關失業賠償的現行條文。

(6) 船上投訴程序

13. 根據《公約》，海員有權向船長投訴，或直接向主管當局（在香港的情況下則為海事處）投訴。海事處在收到投訴後，會調查投訴是否涉及違法情況，並因應結果按相關法例執法。若有關投訴不涉及違法情況，海事處在了解事件後，亦會促進船東與船員的溝通，從而解決有關問題。由於海事處一貫向所有香港註冊船舶提供船上投訴程序，而當局亦將於《新規例》中加入《公約》對船上投訴程序的要求，所以無須再就有關要求另外設立一條附屬法例。

(7) 港澳船隻及內河航行船隻情況

14. 由於從事國際航行的船隻一般需連續航行多日，而且國際航行期間海員須在船上生活，相比跨境客船和本地船隻，從事國際航行船隻上海員的工作及生活環境十分不同，而船隻的規模、設施和運作安排亦大有分別。因此，《公約》只針對從事國際航行船隻的獨特情況訂立有關要求。

15. 此外，在擬定實行《公約》所需的本地立法時，由政府、海員和船東代表組成的三方工作小組已就《公約》的適用範圍達成共識，認同《公約》的要求不適用於從事國際航行船隻以外的

船隻。有關海員代表和船東代表亦已包括跨境客船的代表。

16. 事實上，現行法例已就跨境客船和本地船隻海員的工作條件制訂要求，而跨境客船的營運許可亦設有相關要求，保障海員得到合理的工作安排。

(8) 娛樂船情況

17. 鄧議員在信中提及的大型娛樂船隻，相信並非香港註冊船隻。根據《公約》，在船上以任何職務受僱或從業或工作的人士均被視為海員。由於上述娛樂船隻從事國際航行，在這些船上工作的海員應符合《公約》中「海員」的定義。海事處將來在新法例生效後，會按《公約》要求檢查有關船隻。

(二) 團體代表提出的意見

18. 對於 2013 年 6 月 17 日《條例草案》委員會會議中與會團體代表就不同議題提出的意見，我們就不同議題的回覆如下：

(1) 要求就海員的集體談判權立法

19. 《公約》第三條只要求各成員國尊重集體談判的權利，但沒有要求對此權利立法。政府一直以來尊重集體談判的權利，並致力推動本港的僱主或僱主組織與工人組織發展自願協商的機制。海事處亦接受以集體談判形式訂立的海員協議。由於有關建議並非《公約》指明須透過立法實施的要求，而有關建議在社會中亦未有明確的共識，我們認為不適宜將集體談判權納入《條例草案》。

(2) 要求為海員（包括見習生）訂立最低工資

20. 現時香港海員（包括見習生）的工資水平的訂定已參考勞資雙方定期根據集體談判訂立的工資表。政府現時亦為海員見習生設有港幣五千元的資助，以鼓勵更多人士投身航運業。

21. 由於《條例草案》旨在落實《公約》，而設立確定海員最低工資的程序並非《公約》指明須透過立法實施的要求，當局不會考慮將有關要求納入《條例草案》。如業界代表有需要研究有關事

宜，可透過其他現有平台討論，例如海員諮詢委員會。

(3) 就海員患病提供保障

22. 根據《公約》標準 A4.2.3 條的要求，患病船員若仍留在船上或者在根據《公約》得到遣返以前，船東有責任向船員支付全額工資。此外，在得到遣返以後直至康復期間（從患病之日起計不少於 16 週），船東應有責任向船員支付五分之四的全額工資。

(4) 就海員在船上或工作期間因病死亡提供保障

23. 根據《公約》標準 A4.2.1(b)條的要求，船東應提供財務擔保，保證對海員因工傷、疾病或危害而死亡或長期殘疾的情況提供海員就業協議所指明的賠償。

24. 此外，如果海員受僱期間在船上或岸上死亡，船東有責任支付喪葬費用；船東亦應採取措施保護患病、受傷或死亡海員留在船上的財物並將其歸還給海員的最近親屬。

(5) 澄清終止船員協議的預先通知期

25. 有關議題已於鄧家彪議員的信件中第 5 項提及，我們就有關議題的回應亦已載於上文。

(6) 容許非永久性居民註冊為海員

26. 有關議題已於鄧家彪議員的信件中第 4 項提及，我們就有關議題的回應亦已載於上文。

(7) 增加海員諮詢委員會的開會頻率

27. 由於海員諮詢委員會的開會頻率屬行政安排，實不適宜以立法形式規定。如委員有意討論海員相關議題，海事處樂意召開會議。

運輸及房屋局

海事處

二零一三年六月