

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)2176/00-01號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱  
並經主席核正)

檔 號：CB1/PL/ES/1

### 立法會經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2001年6月18日(星期一)  
時 間：下午4時30分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員, JP (主席)  
丁午壽議員, JP  
李華明議員, JP  
周梁淑怡議員, JP  
張文光議員  
陳鑑林議員  
單仲偕議員  
黃宜弘議員  
劉千石議員, JP  
劉健儀議員, JP  
石禮謙議員, JP  
胡經昌議員, BBS  
余若薇議員, SC, JP

出席的非委員：  
的議員：李卓人議員  
陳國強議員  
陳偉業議員

缺席委員：呂明華議員, JP (副主席)  
李家祥議員, JP  
李國寶議員, JP  
許長青議員  
楊孝華議員, JP  
蔡素玉議員

## **出席公職人員： 議程項目IV**

### 經濟局

經濟局局長  
李淑儀女士, JP

經濟局首席助理局長  
陸仿真先生

### 民航處

民航處助理處長（機場標準）  
趙寶樹先生

高級航空安全事務主任（安全監察）  
秦傑先生

## **議程項目V**

### 經濟局

經濟局局長  
李淑儀女士, JP

旅遊事務專員  
黎高穎怡女士

經濟局首席助理局長  
陸仿真先生

## **議程項目VI**

### 經濟局

經濟局局長  
李淑儀女士, JP

經濟局副局長  
方志偉先生

## **應邀出席者： 議程項目V**

### 消費者委員會

署理總幹事  
李介明先生

高級法律顧問  
陳韞女士

## 議程項目VI

香港貨櫃車主聯會

代表  
蔣志偉先生

代表  
黃基先生

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)5  
歐詠琴女士

---

### 經辦人／部門

#### **I 確認通過會議紀要及通過經濟事務委員會向立法會提交的報告**

(立法會CB(1)1467/00-01號文件—— 2001年3月6日會議的紀要；及  
立法會CB(1)1503/00-01號文件—— 經濟事務委員會向立法會提交的報告擬稿)

2001年3月6日會議的紀要獲確認通過。

2. 委員察悉及通過經濟事務委員會向立法會提交的報告擬稿(立法會CB(1)1503/00-01號文件)。

#### **II 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)1417/00-01號文件—— 1999年5月至2001年4月主要石油產品進口及零售價格圖表；  
立法會CB(1)1519/00-01號文件—— 香港直升機航運業的發展；及  
立法會CB(1)1539/00-01號文件—— 中流作業收費)

3. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

### III 2001年7月17日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1542/00-01(01)號文件—— 待議事項；及  
立法會CB(1)1542/00-01(02)號文件—— 跟進行動一覽表)

4. 委員同意在定於2001年7月17日舉行的事務委員會會議討論下列事項：

- (a) 香港直升機航運業的發展；
- (b) 主要燃料價格的分析；及
- (c) 國際民用航空組織就香港航空安全監察系統進行的審計。

(會後補註：下次會議的議程其後經過修訂，以加入關於“機場在颱風尤特襲港期間及之後的運作情況”的緊急議項。上述的(b)及(c)議項的討論押後進行。)

5. 委員審悉事務委員會的待議事項。對於當局如何加強保障往內地旅遊的本港旅客，余若薇議員重申其關注，她特別關注到政府當局在監察營辦內地旅行團的旅行社方面所擔當的角色，例如在監察宣傳資料的真確程度方面，以及對於在內地遊覽期間遇上意外或其他緊急情況的本港旅客，當局會給予他們何種程度的援助。委員察悉政府當局的意見是，與此課題有關的事宜屬於多個政策局／政府部門的職權範圍。他們並同意，政府當局應提交資料文件，就委員表達的關注作出綜合回應。

(會後補註：政府當局就“旅客在內地旅遊期間遇到意外可獲的援助”提供的資料文件已隨立法會CB(1)1852/00-01號文件送交委員。)

### IV 《航空(危險品)規例》及《危險品(航空托運)(安全)規例》

(立法會CB(1)1542/00-01(03)號文件—— 政府當局提供的資料文件)

6. 經濟局首席助理局長向委員介紹政府當局有關此課題的文件(立法會CB(1)1542/00-01(03)號文件)。他向委員表示，為了確保航空安全，國際民用航空組織(下稱“國際民航組織”)會制定有關空運危險品的規定。詳細條文臚列於由國際民航組織每兩年定期更新公布的《危險品安全空運技術指令》(下稱“《技術指令》”)內。民航處在

2001年3月收到2001至02年版本的《技術指令》(下稱“《新技術指令》”)。《新技術指令》將於2001年7月1日生效。為使本港相關的法例與《新技術指令》一致，《航空(危險品)規例》及《危險品(航空托運)(安全)規例》須作出修訂，以實施有關空運危險品的最新國際標準。經濟局首席助理局長回應劉健儀議員的提問時表示，航空諮詢委員會曾就有關課題進行討論，該委員會對擬議修訂並無提出反對意見。

7. 主席關注到，業界在遵行《新技術指令》方面會否遇到困難。周梁淑怡議員亦有類似的關注，她要求政府當局保證，業界清楚知道《新技術指令》實施後所帶來的更改範圍和影響，以及不會在運作上構成嚴重的問題。

8. 高級航空安全事務主任(安全監察)(下稱“高級航空安全事務主任”)回應時解釋，修訂的目的是為更新相關的規定。事實上，業界已採用部分的新規定。為了作好準備，以配合有關的轉變，國際航空運輸協會亦已把有關的新條文納入該會的《危險品規例手冊》內。因此，政府當局預期業界在遵行《新技術指令》方面不會遇到困難。就此，周梁淑怡議員呼籲政府當局採取容忍的態度，以及向業界提供所需的協助。

9. 單仲偕議員支持有關的建議，認為建議可令香港的相關規定符合國際標準。他詢問，修訂規例是否屬須由立法會按如不廢除或不提出修訂即屬通過的程序通過的附屬法例。經濟局首席助理局長回覆，擬議的修訂規例屬附屬法例，須由立法會按如不廢除或不提出修訂即屬通過的程序通過。不過，為使香港得以盡早符合新的國際規定，修訂規則會於刊憲當日即時開始實施，而刊憲日報預期約為10月。

10. 丁午壽議員問及香港延遲遵行《新技術指令》的原因。他關注到，此情況或會有損香港作為一流國際城市的形象。高級航空安全事務主任回應時解釋，由於《新技術指令》在格式及編號方面都有重大改動，當局需要時間作出檢討。經濟局局長補充，雖然政府當局已全力加快有關的程序，但在翻譯及把有關改動反映於兩條規例方面，均涉及大量的工作。關於《新技術指令》與本港法例在生效日期上的時間差距，經濟局局長向委員保證，由於現行的《技術指令》仍然適用，本港在航空安全方面仍會保持高水平，有關情況可以接受。據她所知，很多國家亦有類似情況。

**V 規管在商品買賣過程中採用欺騙性、具誤導性及不公平的經營手法**

(立法會CB(1)1542/00-01(04)號文件——政府當局提供的資料文件；及

立法會CB(1)1559/00-01(01)號文件——消費者委員會提供的補充資料文件)

11. 李華明議員提及消費者委員會(下稱“消委會”)最近於2001年5月11日發表，題為“如何遏止消費交易上出現的欺騙、誤導及不公平手法？”的研究報告，他表示支持消委會的建議，即在短期內加強《商品說明條例》(第362章)、《簡易程序治罪條例》(第228章)及《不合情理合約條例》(第458章)的相關條文，以向本地消費者及遊客提供最佳的保障，使他們免受不擇手段的商人使用不良手法欺騙。長遠而言，他認為當局應實行消委會的建議，制定一條全面性的營商手法條例。

12. 李議員關注到，由於現行法例存在不足之處，某些欺騙性的營商手法，例如以餌誘式手法銷售，在市場上仍到處可見，不單影響本地消費者，亦影響來港購物的遊客。他強烈認為，當局不應再容忍此種不良情況，他呼籲專責保障消費者及推廣旅遊業的旅遊事務專員採取更多實際行動。

13. 經濟局局長回應時強調，政府會致力保障消費者的合法權益。由於消委會的建議涵蓋多項事宜，涉及多個政策局及部門，經濟局在收到消委會的報告後，已開始在政府內徵詢意見。然而，由於不同的政策局及部門均各自有須優先進行的工作，她不能就完成諮詢的日期提供確實的時間表。

14. 經濟局局長繼而表示，在研究該報告時，政府當局會審慎研究實施有關建議的可行性，以及其效用。此外，政府當局將需確定現行法例是否不足以遏止該等欺騙性的營商手法；若情況確是如此，便要確定所須進行立法修訂的程度，或是否需要進一步加強消委會的工作，使消委會擔當更重要的角色。她強調，由於立法實際會網羅全港所有商業經營，首要工作是確保當局在消費者及商人的利益之間保持平衡，以及確保任何擬議的法例修訂最終均可令消費者受惠。就此，她表示，考慮到香港的獨特環境，當局應按照本地的情況評估海外經驗的價值。她強調，任何擬議的立法修訂均不應輕率進行，而進行立法修訂，可能並非最合乎成本效益的解決方法。

15. 旅遊事務專員亦向委員保證，政府當局不會容忍採用欺騙性及不公平手法進行交易的情況。鑒於事關重大，政府當局在作出任何決定前，將需要徹底研究消委會的研究報告。若當局認為進行立法修訂是可取的做法，便會相應地向委員進行諮詢。然而，她強調，警方與消委會將繼續採取積極的行動，以遏止商人採用不當手法經營，以及提高消費者的警覺性。至於保障遊客方面，香港旅遊發展局推行了一項優質旅遊服務計劃，在零售業推廣及表揚優質服務。另一方面，當局會在短期內引進發牌制度，規管入境旅行社，以確保旅行社向旅客提供優質的服務。

16. 丁午壽議員表示，在公開不法商店的名稱及地點方面，消委會擔任一個有用的角色。然而，消委會仍須加強工作，鼓勵遭不當手法欺騙的遊客採取法律行動及索取賠償。旅遊事務專員回應時表示，根據現行的申訴索償機制，遊客提出的索償會在小額錢債審裁處迅速處理。政府亦會向就檢控個案返港作證的海外遊客退還旅費。

17. 在考慮日後的路向時，余若薇議員呼籲政府當局參考較先進司法管轄區的相關經驗，以及內地保障消費者的法例。旅遊事務專員答允考慮她的建議。

18. 周梁淑怡議員在強調保障消費者的重要性之餘表示，由於立法必然招致很大的社會代價，她認為必須慎重行事。倘若沒有適當的平衡，法例亦有可能淪為無用的武器。此外，當局應維持香港的自由貿易經濟體系，以確保誠實經營的商店不會受到負面的影響。她建議，雖然尚未有證據顯示有必要在本港制定單一法例規管營商手法，但當局可考慮修訂相關法例，以針對那些根據現行法例難以採取執法行動的極端個案，例如以餌誘式手法銷售。

19. 消費者委員會署理總幹事李介明先生(下稱“消委會署理總幹事”)表示，過去26年來，消委會一直透過調解處理有關不公平或欺騙性營商手法的投訴。然而，經驗顯示，消費者很多時只能向不良商戶索回極少的賠償。因此，消委會認為，當局需要加強制定法例，以遏止損害消費者利益的欺騙行為及不公平的經營手法。在營商手法的法例方面，與其他普通法國家如澳洲、英國及美國相比，香港的現行法例明顯地存在不足之處，以致未能就誤導或失實的廣告、誤導或失實的經營陳述、價格誤導、餌誘式銷售技巧，以及收取顧客款項但沒有打算提供產品或服務等不當的經營手法，為消費者提供足夠的保障。

20. 然而，劉健儀議員認為，調解或許並非正確的方法，尤其是當該等涉及不良經營手法的個案顯然可根據現行法例採取行動，舉例而言，對於收取顧客款項但沒有打算提供產品或服務的商人，可控以騙取財產的法定罪行。她認為，由於違法商人會視調解為輕易脫罪的辦法，當局須加強執法，以發揮更大的阻嚇作用。

21. 消委會署理總幹事回應時解釋，由於採取法律行動申索賠償所花費的時間及訴訟開支，往往與購物所蒙受的金錢損失不成正比，投訴人很多時會選擇以調解的方法解決他們的個案。此外，若要蒐集證據，亦須進行廣泛的偵查。為解決上述問題，消委會建議對相關的條例進行立法修訂，賦權執法機構更有效地採取行動，以及鼓勵受害消費者申索法律賠償。

22. 余若薇議員承認，透過警方的成功檢控可發揮若干程度的阻嚇作用，但她指出，由於刑事檢控涉及大量的舉證工作，該等行動需要花費大量的人力。考慮到有需要加快檢控程序，她認為，消委會提出訂立簡易程序罪行對付不法商人的建議或會有用。

23. 主席總結討論時建議，政府當局應分析消委會提出的各項建議，並且就有關建議，以及現行法例是否足以保障消費者免受不法商人的不良手法欺騙的事宜，向事務委員會匯報最新的進展情況。

政府當局

## VI 中流作業收費

(立法會CB(1)1539/00-01號文件——香港付貨人委員會就中流作業收費提供的資料)

24. 主席歡迎政府當局及香港貨櫃車主聯會有限公司(下稱“貨櫃車主聯會”)的代表出席會議。應劉健儀議員的要求，並經其他委員同意，主席准許運輸業多派3名代表出席是次會議。

25. 主席告知委員，事務委員會曾於3月26日舉行會議，討論有關中流作業收費的問題。自上次會議後，兩間中流作業碼頭營辦商在6月初開始實施中流代用券收費機制，並因而再次引發貨車司機採取抗議行動。貨櫃車主聯會其後要求事務委員會召開會議討論此事。就此，主席請委員參閱貨櫃車主聯會及香港中流作業商會(“中流作業商會”)在會議席上提交的意見書。另外，香港付貨



人委員會(“付貨人委員會”)就該事件提供的有關文件已隨立法會CB(1)1539/00-01號文件送交委員。

(會後補註：貨櫃車主聯會及中流作業商會的意見書其後隨立法會CB(1)1583/00-01號文件送交委員。)

### 運輸業的意見

26. 應主席要求，貨櫃車主聯會蔣志偉先生簡述運輸業對富大集運有限公司和香港成功碼頭有限公司兩間中流作業碼頭營辦商實施中流代用券收費一事所採取的立場。他表示，在事務委員會較早前討論有關中流貨櫃收費的問題時，經濟局局長重申，中流作業商會、香港定期班輪協會(“定期班輪協會”)及付貨人委員會於2001年2月13日達成共識，貨車司機應無須繳付中流貨櫃收費。然而，在這次的事件中，政府當局卻一再重申有關事件純屬商業糾紛。運輸業對政府當局的該等聲明深感失望，有關聲明似乎顯示政府默許兩間中流作業營辦商所採取的不合理行動。他重申，從貨車司機的角度來看，這次事件並非商業糾紛，因為貨車司機與中流作業營辦商之間並無任何合約關係。貨車司機被迫身處兩難局面，在別無選擇之下唯有進行慢駛抗議，以表達他們的強烈不滿。

27. 至於這兩間中流中業碼頭營辦商在其作業地點的實際運作，蔣先生匯報，貨車司機如無代用券，其貨櫃將須輪候很長時間才能交收妥當，而那些有代用券的司機卻可以不用輪候，即時獲得所需服務。此外，兩間中流中業營辦商曾多次拒絕處理在晚間送到的載貨貨櫃，對貨車司機造成很大的不便。蔣先生提出譴責，認為該種行動極不合理，並且違反有關各方在2001年2月13日所達成的共識，亦有違中流中業商會與中港運輸聯席會議2001年3月5日的聯合聲明的精神；他呼籲立法會及政府當局採取行動，以確保該種不合理情況不會繼續存在。倘若政府對該種不合理做法繼續視而不見，貨車司機或須採取更激烈的行動捍衛本身的權益。

28. 貨櫃車主聯會黃基先生亦提到該種不合理做法可能對香港港口聲譽所造成的損害。他擔憂，若須支付額外費用才可獲得較快的服務，貨櫃碼頭會很難維持有秩序的運作。日後甚或可能要徵收更高的收費。他指出，政府當局應有權力及責任，確保本港港口的暢順和有效運作，以及提供高質素的港口服務。

### 政府當局的立場

29. 經濟局局長在回應上述意見時表示，從政府當局的觀點，此事涉及兩個不同的問題。她扼要重述，在2001年2月13日，她曾向事務委員會匯報有關中流作業商會、定期班輪協會及付貨人委員會就收取中流貨櫃收費的新機制所達成的初步協議。該項初步協議最重要的內容，是有關各方已同意制訂一項安排，不會向貨車司機收取任何服務費用。其後，中流作業商會與中港運輸聯席會議於2001年3月5日發出一項聯合聲明。根據該份聲明，中流作業商會答應會促請其會員在實施代用券收費機制時，作出彈性安排，直至訂立一個可令有關各方均感滿意的新機制。中流作業商會、定期班輪協會及付貨人委員會並就中流貨櫃收費成立一個督導小組，討論徵收中流貨櫃收費機制的運作。雖然政府當局會繼續努力，拉攏3方面之間進行磋商，務求解決他們的分歧，但須理解的一點是，與所採取的收費機制有關的問題，將須由這些方面自行談判及達成協議。因此，政府當局既不能迫使有關各方作出決定，也不能為他們的討論訂定最後期限。

30. 有關貨車司機就兩間中流作業碼頭營辦商在實際推行中流代用券收費機制方面作出的投訴，經濟局局長表示，對於是否有中流作業碼頭營辦商向貨車司機要求收取中流貨櫃收費，她並無掌握資料。她認為，若任何人要求貨車司機付款，便是違反了有關各方在2001年2月13日達成的初步協議。據她所知，兩間中流作業碼頭營辦商採用快慢綫的收費制度處理貨櫃，因而引起貨車司機的投訴。就此，政府當局一直有採取行動，調查貨車司機提出的投訴。經濟局局長表明，督導小組的3方務須確保有關各方會履行他們在2001年2月13日達成的初步協議中所作的承諾，就是貨車司機將無須繳付中流貨櫃收費。

31. 經濟局局長亦表示，在過去數月，各政府部門，例如當區的民政事務處及警方，已就此事花費了大量的時間和精力。為擔當調停角色，經濟局和港口及航運局秘書處已竭盡所能，加強有關各方之間的溝通，以期解決此事。然而，政府當局亦有其他須優先處理的工作，在此事上花費的精力，不應影響政府的日常運作。

### 兩間中流作業碼頭營辦商實施的中流代用券收費

32. 陳偉業議員認為，政府當局既然為達成2001年2月13日的初步協議而付出了很大努力，便亦須確保該協議會在所有各方的遵守下繼續生效。他對兩間中流作業營辦

商採取不同的經營手法持強烈的保留態度，並擔心這種要求額外收費才提供較快服務的做法，不但影響貨車司機的運作，對本港一直按公平及良性競爭原則運作的經濟制度，亦會有負面和深遠的影響。由於這種新的收費模式會影響本港作為自由貿易經濟體系和全球最繁忙港口的聲譽，他對這種做法表示強烈反對之餘，亦提醒政府當局不應對此事掉以輕心。

33. 李卓人議員在表明其立場時亦提出類似意見，他認為兩間中流作業碼頭營辦商快慢綫的收費制度，違反了2001年2月13日的初步協議。另一方面，他對中流作業商會實施中流貨櫃收費的決定表示極之不滿，因為該項決定已在有關各方之間引起很多爭議，並對港口運作和市民大眾造成嚴重困擾。他建議事務委員會、經濟局和貨車司機應發出一項聯合聲明，表達他們對中流作業商會的強烈不滿。

34. 主席表示，雖然政府服務不應採取該種收費模式，但藉付出額外費用而優先取得某些服務的做法，在商界事實上很常見。陳偉業議員不贊同主席代表自由黨所提出的意見，他表示民主黨強烈反對在香港採取該種不公平的收費模式，因為這實際上是對於一些不能負擔額外費用人士的一種歧視。他亦認為主席在主持事務委員會的討論時應保持不偏不倚。主席回應時澄清，他的言論與自由黨的立場無關，只是反映商界中所存在的一個慣常做法。

35. 陳偉業議員及李卓人議員均要求經濟局就此項收費模式表明立場，並詢問兩間中流作業碼頭營辦商實施快慢綫的收費制度，有否違反有關各方達成的初步協議。經濟局局長答覆時澄清，經濟局對上述的收費模式並無意見。經濟局局長在重申政府當局的立場時認為，倘該項40元的中流貨櫃收費是向貨車司機收取，便違反了有關各方在2001年2月13日達成的初步協議。然而，李議員認為，若有代用券的司機獲提供較快的服務，這與向貨車司機要求收取費用，基本上並無分別。

36. 經濟局副局長提及中流作業商會與中港運輸聯席會議2001年3月5日的聯合聲明，並特別提及中流作業商會與貨車司機彼此就實施中流代用券收費制度作出的承諾，即“中港運輸聯席會議承諾，在新機制設立前，會採取合作態度處理代用券機制；而香港中流作業商會亦承諾約束屬下會員，實行貫徹執行‘彈性處理’代用券機制，確保交收順暢，維持服務承諾。”。他澄清，與2001年2月13日達成的初步協議不同，經濟局局長並無參與商討上述的聯合聲明。另外，政府當局上星期曾積極聯絡各

有關方面，希望拉攏中流作業商會、定期班輪協會及付貨人委員會召開會議。但由於部分代表不在本港，會議日期仍未確定。

37. 經濟局副局長建議採取以下的跟進行動，以解決有關的問題：

- (a) 貨車司機可根據他們與中流作業商會在2001年3月5日達成的協議條款，直接向中流作業商會提出他們的關注事項；
- (b) 就貨車司機因未能出示代用券而造成的延誤，政府當局會向兩間中流作業碼頭營辦商轉達委員所提出的關注；及
- (c) 政府當局會繼續拉攏中流作業商會、定期班輪協會及付貨人委員會召開會議，以便進一步討論它們根據2月13日協議的條款而制訂的收費機制。

38. 不過，李卓人議員擔憂，政府當局若選擇以這種方法詮釋聯合聲明，可能已是採取了偏幫中流作業碼頭營辦商的立場。因此，中流作業營辦商根本無意透過與其他有關方面進行有意義的討論，以解決此問題。經濟局副局長回應時澄清，政府當局在此事上並無採取任何立場。他補充，若政府當局已採取立場，經濟局便會更難擔任調停人的角色。

39. 關於兩間中流作業營辦商採用快慢綫的收費制度，藉以避免遵守有關各方就貨車司機不會被要求繳付中流貨櫃收費所達成的協議，主席認為，若輪候時間較長的貨車司機的輪候時間保持如平常一樣，他會認為快慢綫的做法可以接受。不過，若該制度令貨車司機須輪候不合理的過長時間，以致影響貨車司機的運作，就會是一個須關注的問題。

40. 丁午壽議員贊同主席的意見，他認為2001年3月5日的聯合聲明的主要目的，是“維護貨櫃交收運作暢順”。他亦指出，兩間中流作業碼頭營辦商所採取的做法，例如延長輪候時間及拒絕處理在晚間運到的載貨貨櫃，顯然不利於正常的運作。考慮到該項安排已違反聯合聲明，他表示政府當局應完全有理由與中流作業營辦商商討此問題。經濟局副局長回應時表示，兩間中流作業營辦商曾向他表示，實施中流代用券收費制度純粹基於商業決定，而他們並無違反中流作業商會較早時作出的任何協議。

41. 陳鑑林議員對中流貨櫃收費的事件仍未得到滿意解決表示遺憾。他察悉政府當局所做的工作時表示，這始終是涉及商業運作的事宜。就此，他認為若中流作業商會曾代表其成員作出協議，中流作業商會有責任確保其所有成員採用相同的做法。他希望政府當局會繼續努力加強有關各方之間的溝通，並密切監察個別碼頭營辦商所提供的服務。

42. 劉健儀議員認為貨車司機在兩個中流作業地點等候多個小時的做法不能接受，而她希望有關各方可盡早召開討論，以解決問題。不過，為避免在中流作業地點出現進一步的糾紛，她建議政府當局應首先要求中流作業碼頭營辦商作出保證，確保未有出示代用券的貨車司機無須為交收貨櫃而輪候不合理的長時間。然後，當局可採取其他措施解決中流貨櫃收費制度所涉及的問題。經濟局副局長答應向兩間中流作業營辦商轉達劉議員的建議，但他要求是次會議的紀要應盡快交予政府當局，以便政府當局與中流作業營辦商採取跟進工作。

43. 周梁淑怡議員特別提到司機所面對的困境時亦認為，政府當局應進行的首要工作，是要求中流作業商會保證，中流作業營辦商不會試圖向貨車司機收取40元的中流貨櫃收費。此外，並無代用券的貨車司機應無須在中流地點長時間輪候。周梁淑怡議員察悉付貨人希望繼續與其他有關方面商討，以探討可能的解決方法，她促請政府當局盡早為他們召開討論。由於委員已在會上提出清晰的要求，她促請政府當局迅速跟進此事，而無需等待有關的會議紀要。

44. 就此，蔣志偉先生告知委員，正常的輪候時間為1至個半小時，並無代用券的貨車司機現時須在該兩個中流作業地點輪候3至6個小時。他補充，根據2001年3月5日的聯合聲明，倘若付貨人有提供代用券，貨車司機會採取合作態度，把代用券交給中流作業營辦商。不過，他們的默契是所有貨車司機會在同一條隊伍輪候獲得服務，不管有否代用券也會獲得一視同仁的對待。貨車司機強烈反對兩間中流作業碼頭營辦商採用快慢綫的收費制度。

45. 經濟局副局長察悉與會各人在會議席上提出的意見和關注，並要求委員諒解一點，就是在解決實施中流貨櫃收費及其收費機制此兩項根本問題時，政府當局只能擔當調停人的角色，任何決定將須由有關的3方作出。他澄清，他要求取得會議紀要，是為幫助他向中流作業營

辦商轉達委員的意見。不論有否有關的會議紀要，他亦一直與有關各方跟進各項共同關注的問題。

46. 劉健儀議員就此表示，雖然貨車司機不願介入中流作業商會、定期班輪協會及付貨人委員會之間的談判，但他們所作的任何決定難免會直接影響貨車司機在中流作業地點的運作。因此，她促請政府當局研究有何方法，使貨車司機能適當地參與有關此課題的討論。

47. 鑒於付貨人委員會就實施中流貨櫃收費、代用券收費機制及擬議的電子付款制度所表達的意見，黃基先生關注到有關問題將需要一段時間才能得到解決。為避免可能出現的糾紛，在有關各方就新的中流貨櫃處理費進行進一步討論前，他建議政府當局應要求兩間中流作業營辦商暫停快慢綫的收費制度。經濟局局長回應時表示，她無權作出此項要求。不過，她會把這項意見轉達兩間中流作業營辦商考慮。

#### 政府當局採取的跟進行動

48. 關於蔣先生所引述的輪候時間，主席詢問政府當局是否知悉此問題的嚴重程度，以及有否資料，核實在中流作業地點收發貨櫃所需的輪候時間，在採用快慢綫的收費制度之前及之後有何分別。

49. 經濟局局長回應時表示，就貨車司機上周提出的投訴，政府當局已要求他們提供詳細資料，以便作出跟進。若沒有該等資料，政府當局很難要求有關的中流作業碼頭營辦商作出查證和解釋。蔣志偉先生答覆主席時證實，有關中流作業地點在6月13日至15日活動的詳細記錄已提交當區的民政事務處，以轉交經濟局。不過，他指出，為免有人對該等記錄的準確性提出質疑，有關資料應由政府當局收集。

50. 經濟局局長澄清，政府當局不會單以貨車司機提供的記錄作為依據，當區民政事務處的職員亦有另行收集資料。經濟局的職員亦曾進行獨立的實地視察，以證實有關情況。經濟局局長表明，政府當局已竭盡所能，在現有的人手和資源限制下嘗試應付由中流貨櫃收費引起的每宗事件，她認為指稱政府當局在此事上袖手旁觀的說法極不公平。因此，她希望各方清楚明白政府當局在整件事上扮演調停人角色方面所作出的努力。

51. 有關貨車司機就兩個中流作業地點所提供的不理想服務作出的投訴，經濟局副局長詳細介紹政府當局所採取的跟進行動。他強調，自從政府當局在2001年6月8日

首次知悉此事後，已一直從所有可能來源搜集資料。在他一接獲貨櫃車主聯會的投訴後，政府當局已隨即去信兩間中流作業碼頭營辦商，要求它們作出解釋及提供相關的資料。當局亦已安排貨車司機與中流作業營辦商舉行會議，鼓勵他們就貨車司機的關注事項進行對話。雙方在舉行會議後同意，他們將會繼續採用處理貨車司機對中流作業營辦商作出的投訴而於數月前設立的現行機制，即有關在該等中流地點輪候時間的資料會由當區的民政事務處職員收集，以便透過港口及航運局送交中流作業碼頭營辦商。貨車司機所提供的記錄隨後已根據該項安排送交兩間中流作業營辦商。此外，當區民政事務處和港口及航運局均已派出職員，觀察中流作業地點的運作情況，以確保向中流作業營辦商持平地反映該問題。

52. 經濟局副局長再表示，他曾於2001年6月15日親自致函兩間中流作業碼頭營辦商，要求他們就貨車司機報稱須在其地點輪候3小時的事件作出澄清。據他們所作的回覆，他獲得的資料是，兩間中流作業碼頭營辦商為收發貨櫃的貨車司機提供的服務採用了不同的安排。由於資源所限，並無代用券的貨車司機或須等候較長時間。不過，中流作業碼頭營辦商已承諾再研究有關情況，以確保任何時間不會有超過15輛貨車在輪候。另外，他亦已要求警方記錄輪候貨車可能造成的任何交通混亂。他向委員及貨車司機保證，政府當局會繼續與中流作業碼頭營辦商跟進此事。然而，他強調，政府當局無意決定任何一方在此事上的對錯。港口及航運局所關注的重點是要確保各港口服務提供者所提供的服務質素維持在合理的水平。

53. 經濟局副局長在答覆主席時表示，政府當局主要關注的事項是，自從營辦商採用快慢綫的收費制度後，能否維持正常運作，以及未能出示代用券的貨車司機一般須在兩個中流作業地點輪候多久，而非就個別事件要求兩個中流作業營辦商跟進。就此，經濟局局長補充，當局已要求兩間中流作業碼頭營辦商解釋，是否有任何特別理由導致貨車司機在該段日子內所需輪候的時間較正常為長。

54. 有關何謂合理的時間的問題，經濟局副局長表示，由於涉及商業運作，政府當局不宜在此事上有任何先入為主的意見。不過，考慮到維持香港港口有效運作的需要，政府當局會竭盡所能，說服中流作業碼頭營辦商表明貨車司機在其作業地點預計輪候的合理時間。

55. 陳偉業議員卻關注到經濟局副局長所採取的因循態度。他認為，若政府當局確有誠意致力跟進司機的投訴，其職員應在很早之前便收集有關資料，而無須等待兩個中流作業營辦商核實。根據該項資料，政府當局應能作出判斷，知悉有關方面有否違反2001年2月13日的初步協議或2001年3月5日的聯合聲明。他對政府當局在此事上選擇不採取立場或表示態度的做法，表示失望。

56. 經濟局副局長在回應時表示，政府當局已把貨車司機提供的資料轉交中流作業碼頭營辦商，以便在雙方同意的安排下作出跟進。此外，政府當局正密切監察每日出現的新發展。他補充，政府當局已就為何不採取立場作出充分解釋(由於這事屬商業糾紛及當局只扮演協助各方解決分歧的調停人角色)，委員有權提出個人意見，而他歡迎委員就有助解決有關各方之間分歧的方法提出具體建議。

57. 陳偉業議員並不信服政府當局的答覆，並詢問政府當局有否任何經核實的資料，可以證實在採用快慢綫的收費制度後，並無代用券的貨車司機須在兩個中流作業地點輪候的時間要長多少。經濟局局長答覆時答允，在取得經核實的資料時，會就此問題提供書面回應。

政府當局

#### 中流作業地點的批地條件

58. 陳偉業議員提及中流作業地點的批地條件，並詢問兩個中流作業碼頭營辦商所採用的收費做法，有否違反各自的批地文件所訂明的任何條文。經濟局局長答覆，她手頭上並無有關資料，她會與地政總署聯絡，並在會後向委員提供書面答覆。

政府當局

59. 單仲偕議員對於政府當局表示，由於此事純屬商業糾紛，政府當局不能對兩個中流作業碼頭營辦商採取任何行動的說法並不接受。他認為，由於此事已影響本港港口的運作及香港的聲譽，政府當局應正視其規管職能，並考慮向中流作業營辦商施加適當的批地條件，以便當局可在其運作對香港的聲譽造成任何損害時，收回有關土地。

60. 陳鑑林議員卻不贊同由政府作出干預的意見。他認為這個做法會影響香港的經濟，並損害香港作為自由貿易經濟體系的聲譽。他亦指出，面對激烈的競爭環境，中流作業營辦商和貨車司機應和衷共濟，從而提供更佳服務。否則，香港的中流業只會加快衰落，結果影響司機的生計。



61. 經濟局局長表示，政府並無計劃試圖透過批地條件或立法，規管中流作業的業務運作，她並指出，若“對香港的聲譽造成任何損害”這個條件沒有客觀的定義，單議員的建議會很難施行。政府當局亦需考慮此行動事實上是否可取，以及可以達到甚麼目的。

62. 單議員對政府當局的答覆並不信服，他認為這個其實是關乎原則的問題。他以政府對金融市場的規管為例，無論涉及甚麼困難，若當局認為實在有必要為維持香港的聲譽而對中流作業運作施加規管，政府當局也可以制定一套合適的規管制度。

### 未來路向

63. 在總結討論時，主席請政府當局注意委員對兩個中流作業地點的不理想情況的關注。就此，委員要求政府當局為有關的3方面安排召開一次會議，以解決有關問題。他亦促請政府當局核實由貨車司機提供關於在兩個中流作業地點輪候時間的記錄，並盡快擬備報告，最好在6月底／7月初或之前提交事務委員會審議。

64. 由於本年度會期即將完結，而事務委員會最後一次例會訂於2001年7月17日舉行，主席表示，政府當局所提供的資料一俟備妥，即會送交委員。視乎委員提出的意見，事務委員會會決定是否需要召開一次特別會議，進行進一步的討論。經濟局局長回應時表示，雖然政府當局會竭盡所能，盡早作出答覆，但一切仍須視乎兩個中流作業碼頭營辦商作出回覆的時間。

政府當局

## **VII 其他事項**

65. 議事完畢，會議於下午7時20分結束。

立法會秘書處

2001年10月8日