

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)497/04-05號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2004年11月22日(星期一)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員, GBS, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
李華明議員, JP
呂明華議員, JP
陳鑑林議員, JP
單仲偕議員, JP
楊孝華議員, SBS, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
林健鋒議員, SBS, JP
梁君彥議員, SBS, JP
黃定光議員, BBS
湯家驊議員, SC
詹培忠議員
鄭志堅議員
譚香文議員

出席議員：周梁淑怡議員, GBS, JP
陳婉嫻議員, JP
李鳳英議員, BBS, JP
王國興議員, MH
李永達議員

缺席委員：李國寶議員, GBS, JP

出席公職人員：議程第IV項

經濟發展及勞工局局长
葉澍堃先生

經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)
李淑儀女士

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)²
馮永業先生

經濟發展及勞工局首席助理秘書長
(經濟發展)
李達志先生

議程第V項

經濟發展及勞工局局长
葉澍堃先生

經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)
李淑儀女士

經濟發展及勞工局副秘書長
(經濟發展)³
范偉明先生

議程第VI項

經濟發展及勞工局局长
葉澍堃先生

經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)
李淑儀女士

旅遊事務專員
鄭汝樺女士

旅遊事務助理專員
蘇貝茜小姐

旅行代理商註冊主任
何靈光先生

應邀出席人士：議程第IV項

香港機場管理局

行政總裁
彭定中博士

財務總監
黎永昌先生

機場管理總監
伍翹楚先生

議程第V項

GHK(香港)有限公司

董事總經理
白俊文博士

總經理
蘇祐田博士

議程第VI項

香港旅遊業議會

主席
何栢霆先生

總幹事
董耀中先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
游德珊女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

I 確認通過會議紀要及待議事項
(立法會CB(1)236/04-05號文件 —— 2004年10月25日
會議的紀要)

2004年10月25日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件
(立法會CB(1)126/04-05(01)-(06)號文件 —— 旅遊業成員有
關香港旅遊業
議會的事宜的
來往函件

立法會CB(1)150/04-05(01)號文件 —— 政府統計處就
2002年10月至
2004年9月主
要石油產品進
口及零售價格
提供的圖表

立法會CB(1)242/04-05(01)號文件 —— 政府當局就
“香港迪士尼
樂園的最新進
展”提供的資
料文件

立法會CB(1)285/04-05(01)號文件 —— 綜匯旅遊有限
公司就“香港
旅行代理商的
規管架構”提
交的意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

III 訂於2004年12月16日舉行的下次會議的討論事項
(立法會CB(1)230/04-05(01)號文件 —— 待議事項一
覽表

立法會CB(1)230/04-05(05)號文件 —— 跟進行動一
覽表)

3. 委員察悉，政府當局建議在訂於2004年12月16日下午4時30分舉行的下次例會上討論下列項目：

(a) 就大嶼山物流園邀請提交意向書；及

(b) 與《商船(本地船隻)條例》相關的附屬法例；
及

(c) 區內直升機場發展建議。

4. 李華明議員指出，每年12月，事務委員會均會在股票市場收市後召開一次會議，與兩間電力公司及政府當局就建議電費進行討論。劉健儀議員亦重申有需要與政府當局及油公司一起就油產品零售價進行研究。

5. 在進行商議後，委員同意於2004年12月7日下午2時30分至4時30分舉行一次特別會議，以討論政府當局本來建議在2004年12月16日會議上討論的3個項目。關於2004年12月16日下午4時30分舉行的會議，委員同意把會議時間延長至下午7時30分。該會議將分為兩節。每節為時約1.5小時。第一節將為與政府當局及油公司舉行的閉門會議，以就油產品零售價進行討論。個別油公司將獲邀輪流出席會議，與委員交換意見。第二節將為公開會議。兩間電力公司及政府當局將獲邀就2005年建議電費向委員作出簡介。

6. 考慮到公眾廣泛關注機場管理局(下稱“機管局”)私營化建議，副主席認為事務委員會有需要就該建議聽取利益相關人士的意見。李華明議員及單仲偕議員表示同意。顧及到公眾諮詢的時間表，委員同意於2005年1月舉行一次特別會議，以就機管局私營化建議聽取有關各方的意見。

IV 機場管理局私營化計劃

(立法會CB(1)230/04-05(03)號文——政府當局提供的資料文件

立法會CB(1)234/04-05號文件 —— 秘書處擬備的有關“機場管理局私營化計劃”的背景資料摘要

立法會CB(1)302/04-05(01)號文件 —— 有關“機場管理局部分私營化諮詢文件”的小冊子及單張)
(會議席上提交，其後於2004年11月23日送交委員)

7. 應主席邀請，經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2(下稱“副秘書長(經濟發展)2”)向委員簡介有關香港機場管理局(下稱“機管局”)私營化後的規管架構的初步建議。他扼要重述，政府當局已於2004年2月23日及3月2日的會議上就委員就同一議題提出的主要事項提供補充資料(隨立法會CB(1)1154/03-04(01)及CB(1)1749/03-04(01)號文件)。考慮到委員在上述兩次會議上提出的意見，政府當局已擬訂私營化後規管架構的建議概要。副秘書長(經濟發展)2進一步介紹在下列5個主要範疇下的21項初步建議：

- (a) 政府與部分私營化後的機管局之間的關係；
- (b) 機管局的業務狀況及估值；
- (c) 經濟規管；
- (d) 土地用途、競爭及業務範圍；及
- (e) 對機場內商戶和員工的影響。

他表示，該等建議載於諮詢文件內，其摘要亦載於一份單張，而諮詢期為時3個月，直至2005年2月28日止。委員察悉，在收到諮詢工作的結果後，政府當局會就有關私營化後規管架構的建議定稿，並在2005年年初再向事務委員會匯報，然後把有關私營化的條例草案提交立法會。

8. 由於時間所限及事務委員會將於2005年1月舉行一次特別會議，以聽取各相關人士的意見及繼續與政府當局進行討論，委員同意政府當局應就委員在會議上提出的問題作出書面回應。

勞工問題

9. 王國興議員反映有關職工會對機管局私營化建議有強烈保留。儘管機管局並無計劃，因私營化建議而裁減900多名員工當中任何員工或削減其福利，他質疑私營化後的機管局如何能夠確保為機場專營商及承包商工作的員工不會受到影響。他指出，為了取得機管局服務合約，投標者已需作出極具競爭力的標價，以供機管局考慮。為了保持盈利能力，中標者須實施節省成本的措施，從而犧牲員工的福祉。例如，一架747客機着陸後一般需要約8至10名員工提供服務。然而，在某些情況下，有關服務商只委派3至5名員工負責有關工作。就此，陳婉嫻議

員提出警告，機管局應在外判機場服務時解決公眾安全問題。

10. 李鳳英議員贊同王議員的意見，並指出諮詢文件仍欠缺具體措施，以協助保障在機場島上工作人員的福利及福祉。她要求政府當局及機管局提供實質措施，以釋除員方的憂慮。

私營化的理據

11. 石禮謙議員表示，諮詢文件所載的資料並不足以讓委員及公眾研究機管局私營化建議。他認為政府當局有需要清楚表明機管局私營化的理據，包括顧問的建議。由於興建香港國際機場(下稱“香港機場”)的目的旨在促進香港的經濟發展，機管局不應只集中於給予其股東最高回報，此舉不一定符合市民大眾和香港整體的最佳利益。政府當局原則上應考慮機管局的主要角色及職能。他亦要求政府當局就機場費用及機管局以往財務業績提供進一步資料。

12. 陳婉嫻議員贊同他的意見。她表示，政府當局應提供更多資料，包括財務顧問就機管局私營化建議的好處和壞處擬備的客觀分析。就此，單仲偕議員詢問，政府財務顧問擬備的報告可否送交事務委員會，以供參閱。陳鑑林議員認為，政府當局有需要就機管局私營化的理據提供進一步資料。

香港機場的財務狀況及機場費用

13. 委員察悉，根據諮詢文件第15段，香港機場現時的機場費用與新加坡所徵收的相若，比漢城、曼谷、台北及中國內地的更低。李華明議員質疑，有關資料為何與楊孝華議員所提供的互相矛盾，楊議員所提供的資料顯示香港機場的機場費用是亞洲區內最高。他要求政府當局就在現時的機場費用水平下香港機場的競爭力發表意見。鑒於機管局認為，機場費用增加一點，對香港機場競爭力的影響不大，李議員問及費用增加的水平及私營化後的機管局的目標回報率。

14. 楊孝華議員指出，鑒於機管局對現時的回報率不滿，政府當局應諮詢航空公司對機管局私營化建議的最新立場。他指出，航空公司認為，就機管局的情況而言，2%的投資回報率並非不合理，特別是與大阪機場相比，該機場的回報率只有1%。此外，政府建造的道路基本設施的目的並非賺取任何利潤。有些航空公司建議，機場應採用“單一帳目”方法，即在計算目標回報時，把航空

及商業活動兩者的收益同時計算在內，令新公司可以借助商業活動收益把機場費用的競爭力維持在較高的水平。此舉與英國機管局倫敦機場的經濟規管模式相類似。此外，政府對地鐵有限公司的一貫做法是將鐵路沿線的物業發展權授予該公司，以為香港的鐵路發展項目提供資金。所以，當局應考慮類似形式的交互補貼，以期調低機場費用。

15. 梁君彥議員贊同楊議員的意見，並表示關注到政府當局如何能夠在私營化後增加機管局的投資回報率與調低機場費用以增加香港機場的競爭力之間取得平衡。他亦詢問，機管局上市後預計的市盈率及能否達致目標。

16. 關於投資回報率，黃定光議員詢問，機管局及其他海外機場是否採用類似基礎進行計算，例如，是否包括跑道的投資及經營成本。至於機管局收入的分配，他問及機場費用及其他商業活動所佔的款額。

17. 關於機場費用，陳婉嫻議員提出警告，進一步增加該費用會令香港機場的競爭力下降，正如香港港口的競爭力因持續高企的貨櫃碼頭處理費而受到侵蝕的情況一樣。

18. 譚香文議員關注到機管局在上市時的估值，特別當機管局不能調高機場費用時，或會影響其可透過公開招股收取的金額。最終，市民大眾的寶貴資產或會以遠低於其實際價值的價格售出。

19. 為提高機管局的投資回報率，林健鋒議員詢問，機管局有何計劃增加香港機場人流和貨流，以及有何措施削減成本和改善效率。他又詢問，是否有需要檢討機管局員工的薪金結構，以期降低成本。

監管

20. 按照現時政策，機管局只可從事機場相關活動。就此，陳鑑林議員關注到，此項限制或會影響機管局的盈利能力，從而影響其在私營化後的投資回報。他亦詢問，政府如何在促進香港航空發展的政策措施與政府涉嫌偏袒及協助一間上市公司之間取得平衡。由於政府的政策取向會影響機管局日後的估值、其在私營化後的發展潛力和競爭力，政府有需要就其想法作出解釋。

21. 何鍾泰議員表達類似的關注，並特別指出股東與廣大公眾之間的利益衝突。他要求政府澄清，若私營化後的機管局因在內地機場上投資的計劃而造成財政損失，

當局會否向其提供所需的財務支持。他亦提出警告，機管局因資金短缺而導致服務水準下降對香港會有負面影響。

22. 呂明華議員同意，有需要公開更多資料，以提高整個私營化過程的透明度。就此方面，他要求政府當局提供有關在諮詢初期收集到的意見及建議規管架構的資料。當局亦有需要提供香港機場與其他海外機場之間的比較，以及機管局私營化對香港機場作為區內航空中心造成的影響。

23. 經濟發展及勞工局局長在回應時表示察悉委員的意見，並答允把有關法例提交立法會前提供進一步資料，供委員參閱。經濟發展及勞工局局長完全明白委員關注到有需要維持香港機場的競爭力、服務水準及安全，因為香港機場在香港經濟發展方面擔當重要角色。關於機場費用，當局有需要在平衡各種因素後制訂適當的機制。政府當局正考慮設立有關機構，若私營化後的機管局與航空公司之間未能達成協議，則會由有關機構就機場費用水平作出仲裁。他進一步強調，政府當局亦會將諮詢文件的副本送交主要相關人士，包括航空公司、航空服務營運商、勞工團體、學者等，以徵求他們的意見。

24. 香港機場管理局行政總裁彭定中博士多謝委員的意見。機管局明白到香港機場是香港寶貴和重要的資產，並會致力透過私營化進一步提高香港機場的競爭力，以及維持香港作為地區及國際航空中心的地位。

IV 香港港口規劃總綱2020

(立法會 CB(1)230/04-05(04)號 文件 —— 政府當局提供的資料文件

立法會 CB(1)230/04-05(05)號文 件 —— 政府當局就“香港港口規劃總綱2020的研究”提供的投影片簡介資料)

25. 應主席邀請，經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)3(下稱“副秘書長(經濟發展)3”)向委員簡述剛於最近完成的“香港港口規劃總綱2020”顧問研究(下稱“該研究”)的建議的特點。扼要而言，他表示，雖然華南進出口貨

物基地的增長前景良好，鄰近港口的競爭日漸加劇，香港貨物處理的市場佔有率陸續減少。選擇港口的重點已日漸轉移到盡量降低整體運輸的成本。為了確保香港港口的發展並使發展得以持續，該研究建議了一系列即時和長遠措施。委員察悉政府當局將會展開為期3個月的公眾諮詢，諮詢期至2005年2月底結束。

26. GHK(香港)有限公司(下稱“GHK”)董事總經理白俊文博士借助投影片設施，向委員簡介該研究的目的和結果，詳情載於立法會CB(1)230/04-05(05)號文件。

27. 劉健儀議員申報利益，表明她是港口發展局成員，亦是港口發展諮詢小組主席。

港口貨運量預測

28. 何鍾泰議員察悉，根據該項研究，到了2015年，港口貨運量預測將達至大約3 000萬個TEU(TEU指20呎標準貨櫃單位)，他質疑有關預測有否考慮到香港及澳門特別行政區與內地9個省份及自治區已簽訂《泛珠三角區域合作框架協定》，以及計劃興建的港珠澳大橋等新的策略性基建。

29. 經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)(下稱“常任秘書長(經濟發展)”)回應時表示，當局現正制訂一套新的港口貨運量預測模式。該模式以更全面的方法，兼顧華南一帶的港口設施在供求方面的最新發展和數據、香港港口的競爭力及對設施的可能需求，以及區內其他運輸基建計劃。

30. 何鍾泰議員又關注到，在制訂目前的港口貨運量預測方面，有關數據的可信程度。GHK白俊文博士提述現行港口貨運量預測模式所產生的不同情況。此等情況是根據就香港港口的競爭力與珠三角地區鄰近港口的比較作出的假設而擬定的。雖然可就貨源增長作出在某程度上肯定的推算，但白博士指出，就香港港口日後的競爭力作出的預測則顯得更不確定。他表示，在擬定不同的情況時，顧問與港口業內人士緊密合作，以搜集重要數據及有關市場趨勢的資料，以及制訂措施，以提高香港港口的競爭力。此外，顧問也就新基建設施的影響作出評估。

運輸成本及碼頭處理費

31. 委員察悉，經香港的道路拖運費較經深圳港口高53%，這是香港港口服務競爭力最弱的一環。其次則是香港的碼頭處理費較深圳港口高40%。

32. 雖然政府當局已嘗試與廣東省當局研究減低經香港港口的拖運費的方案，但政府當局或該研究卻對減低香港的碼頭處理費的措施隻字不提，李華明議員對此表示失望。副主席贊同李議員的意見，並深切關注到，碼頭處理費持續高企，令香港港口嚴重缺乏競爭力。

33. 林健鋒議員指出，貨源增長前景普遍被視為良好，而內河貨運碼頭的吞吐量亦錄得增長。為使香港港口的競爭力得以持續，政府當局有需要引入措施，以改善內陸交通聯繫及降低使用香港港口的內陸運輸成本，以期在區內爭取多些貨源。林議員表示，政府當局亦應研究吸引深圳東部貨源的措施，以確保香港港口成功。

34. 至於釐定碼頭處理費的機制，經濟發展及勞工局局長表示，有關機制以國際慣例為基礎，亦是付貨人與船公司之間的商業事宜，故政府不宜干預此等商業安排。政府的角色是透過定期對話以解決雙方意見分歧之處。事實上，政府當局最近曾與有關各方會面及聯絡，並進行討論，其中包括是否有需要提高釐定碼頭處理費的機制的透明度，以及在近日調整貨櫃處理費後可否減低碼頭處理費。

35. 李永達議員關注到，港口業內的競爭是否足夠。雖然九號貨櫃碼頭已經啟用，他質疑為何碼頭處理費的水平仍然偏高。他又指出，鑒於香港收費高昂，付貨人或會選擇使用深圳的碼頭設施，即使這些設施亦是由香港同一碼頭營辦商經營。

36. 常任秘書長(經濟發展)指出，內陸運輸成本是左右付貨人選擇香港港口抑或深圳的主要原因。珠三角與香港之間的跨境貨運費遠高於前往華南其他港口的費用，這是貨物轉往其他港口付運的主要原因。政府當局現正與本地貨運業協商，研究減低跨境貨運費的方法。當局認定內地一些規管措施為主要因素，包括“四上四落要求”¹及“一車一司機要求”，發牌安排及內陸清關服務(合稱“貨運成本問題”)。若能完全解決此等問題，當局估計，每個40呎長貨櫃的跨境貨運成本可以減少100至120美

¹ “四上四落要求”實施至今已有多多年，但其本來源自有需要控制貨櫃(一項商品)本身。“四上四落”指司機、貨櫃車頭、拖架及貨櫃同上同落。

元。白博士重申，貨運成本是影響香港港口競爭力的最重要因素，極為重要的是並無任何其他因素影響當局處理此項問題。必須提高效率及減低跨境貨運成本。短期而言，此問題至關重要，政府亦須就此擔當一定角色。

37. 鄭志堅議員表示，跨境貨車司機一般對擬議放寬“四上四落要求”及“一貨車一司機要求”表示支持。不過，他轉達貨車司機的要求，就是在內地經營跨境貨櫃車的牌照應批予個別司機而非僱用這些司機的貨運公司。就此，主席指出，有關公司未必同意有關要求。

38. 單仲偕議員促請政府當局加快與廣東省當局商討落實擬議放寬措施。他建議，如有需要，可透過由政務司司長領導的粵港合作聯席會議展開進一步磋商。

39. 常任秘書長(經濟發展)表示，政府當局已聯絡廣東省當局，以透過粵港合作聯席會議討論貨運成本問題。由於擬議措施涉及廣東省政府多個部門，故有關當局需要時間考慮有關的要求。她補充，政府當局理解跨境貨櫃車司機所表達的關注。政府當局會繼續與業內人士保持密切聯絡，並尋求措施以減低跨境貨運成本。

擴建港口

40. 石禮謙議員批評摘要擬稿不夠全面，並且欠缺若干重要範疇的關鍵資料。舉例而言，在擴建貨櫃碼頭方面，摘要擬稿並無提供有關參照最新造船技術擬興建的泊位的種類、數目及處理能力等資料。據他理解，深圳港口的泊位較香港的深得多。此外，摘要擬稿亦無提及有關重整葵涌貨櫃港，以及善用內河貨運碼頭及現有資源等事宜。

41. GHK白俊文博士回應時指出，摘要擬稿務須簡短，該研究已檢討十號貨櫃碼頭在造船技術的轉變和規劃參數等方面。不過，他強調推行建議的強化連繫措施的重要性。有關措施集中於降低香港港口與貨運基地之間的運輸成本。成功推行強化連繫措施會為興建十號貨櫃碼頭奠定基礎。此外，該研究又建議推行着眼於葵涌貨櫃港的港口提升計劃，以及重點在於確定可行的長遠措施，重整碼頭分佈的港口整合計劃，藉以進一步提高葵涌貨櫃港的生產力。此等措施的目的是盡量提高現有措施的效率，以及為擴建港口提供完善的基礎。有關強化連繫措施、港口提升計劃及港口整合計劃的詳情，載於立法會CB(1)230/04-05(04)號文件附件的摘要擬稿第4.2.1段。至於造船技術及泊位設計方面，偉信顧問集團有限公司董事湛麥森先生補充，指向性總綱計劃預計在

2015年前增設3個長400米的泊位，其後數年再增設3個。這些泊位和碼頭可靈活地容納預期中最長的船隻靠泊，也就是日後載貨量由目前最多約8 000個TEU增至最少12 000個TEU，長度達400米或稍長，水深要求最多達17米的大型船隻。

42. 在提及綜述香港港口服務與其直接競爭對手的相應優勢的列表時，黃定光議員提出警告，香港港口只在港口服務質素及規管環境兩方面較深圳港口優勝。鑒於深圳港口的服務質素日漸與香港看齊，而規管環境亦正迅速改善，他擔心香港在提供港口服務的領導地位很快便會被深圳取代。為使港口服務得以持續發展，黃議員特別提出與中央政府維持良好關係的重要性。他表示，如有需要，他可協助向內地有關當局反映香港的需要。常任秘書長(經濟發展)回應時表示，政府當局會嘗試確保當局可盡快順利落實即時及長遠措施。

VI 外遊旅客的保障

(立法會CB(1)230/04-05(06)號文——政府當局提供的資料文件及香港旅遊業議會提交的意見書)

43. 應主席邀請，旅遊事務專員向委員簡介政府當局在保障外遊旅客方面的政策及工作。至於有些人士認為政府應強制性規定旅行代理商必須購買專業責任保險，以加強對外遊旅客的保障，她表示這並不是保障外遊旅客的最佳方法。專業責任保險就第三者根據民事法向旅行代理商提出的某類索償為旅行代理商提供保障。當旅行代理商因錯誤、疏忽或遺漏而被可能被控告時，專業責任保險為旅行代理商提供財務上的保障，以便支付有關法律訴訟的費用及其可能就損害須繳付的賠償。一旦發生意外，有關的外遊旅客必須證明意外是因旅行代理商疏忽所致，才可獲得賠償。雖然政府不會強制性規定旅行代理商購買專業責任保險，但會提醒業界根據他們的營運風險及需要購買專業責任保險。據她所知，香港旅遊業議會(下稱“旅遊業議會”)現正擬定有關舉辦外遊團的旅行代理商最佳實務守則及外遊領隊的指引。她相信，此舉會有助旅遊業在向保險業購買專業責任保險時爭取較佳條件。

44. 旅遊事務專員進而表示，一旦發生意外，旅遊業賠償基金(下稱“基金”)即時為在外地受傷的旅行團旅客提供協助。在基金下，涉及意外的旅行團旅客會獲安排盡

快獲得特惠賠償。如旅客在獲得基金的特惠賠償後，成功就其在旅遊意外中的支出取得任何賠償或損害賠償(如其購買的保險的賠償)，他需退還予基金，相等於特惠賠償額或已向他支付的損害賠償或賠償的金額(兩項金額中以較低者為準)。至於個別外遊旅客購買的旅遊保險，旅遊事務專員指出，根據保險業聯會的估計，大約40至50%的人在離港旅遊會購買旅遊保險以保障自己。有鑒於此，政府當局會繼續教育公眾購買旅遊保險的重要性，而不會強制性規定他們須購買旅遊保險。

45. 旅遊業議會總幹事董耀中先生提供有關於2004年10月18日在台灣九份發生的意外的概要，作為補充資料，當中包括旅遊業議會所採取的行動、向受影響各方作出賠償及發放的慰問金，以及意外的初步調查結果。董先生亦表示，為減低營運風險及加強對外遊旅客的保障，旅遊業議會已發表兩份與安全有關的文件，供舉辦外遊團的會員旅行社參考。他特別提到“團隊安全質量監察表”，該表強調旅遊車及司機的狀況等交通安排，因旅行團意外大部分均與旅遊車有關。委員又察悉，根據旅遊業議會向其會員旅行社發出的“外遊團組團社對香港以外合作夥伴之要求”，香港組團旅行社必須要求香港以外合作夥伴作出書面保證，確保接待社及服務供應商已購買合乎當地法例要求的保險以保障旅客。

專業責任保險

46. 李華明議員認為有需要強制性規定旅行代理商購買專業責任保險，藉以為旅行團外遊旅客提供保障。雖然他理解個別旅行代理商購買專業責任保險的保費頗高，他建議旅遊業議會應設立基金，為其會員旅行社集體購買專業責任保險。

47. 湯家驊議員提出警告，對於由旅遊業議會集體購買專業責任保險，部分旅行代理商擔心有需要提高向基金供款的金額及有可能造成浪費。他認為，由個別外遊旅客自行購買旅遊保險，更為有效。

48. 旅遊業議會主席何栢霆先生告知委員，自2003年年中開始，旅遊業議會一直與保險業就專業責任保險一事進行討論。鑒於嚴重急性呼吸系統綜合症所造成的負面影響，專業責任保險的保費偏高，但保障範圍卻不夠全面。旅遊業議會現正研究其他可行方案，包括設立基本保險計劃以提供一般保障範圍，而個別會員旅行社可根據他們的營運風險及需要購買此類保險。何先生表示，旅遊業議會亦建議政府當局考慮，除基金現時的用途外，動用其中一部分應付對旅行代理商提出的申索。

49. 旅遊事務專員回應時表示，若引入適當風險管理措施以提高個別接待單位的安全意識及服務質素，購買專業責任保險的保費便可大幅減少。事實上，旅遊業現正朝着此方向制訂有關措施。旅遊業議會最近向其會員旅行社發表的兩份文件，可協助他們在向保險業購買專業責任保險時爭取較佳條件。至於旅遊業議會建議擴大基金的範圍，旅遊事務專員表示，雖然政府當局在接獲有關建議後會進行審慎研究，她指出，基金旨在為有關旅客提供即時經濟援助，而非作為旅行代理商的風險管理措施。

50. 李華明議員深切關注到，若旅遊當地並無強制性規定接待單位及服務供應商購買保險，對旅行團外遊旅客有何保障。在此等情況下，當局便須規定有關的香港旅行代理商購買專業責任保險。主席贊同他的意見。他指出，即使當地法例規定接待單位及服務供應商購買保險，所提供的經濟保障或許遠低於受影響各方在香港一般獲得的賠償水平。

51. 至於規定當地的接待單位及服務供應商購買保險，旅遊業議會董先生解釋，這實質上取決於當地的法例規定。若當地並無此類規定，有關的旅行代理商便難以要求香港以外的合作夥伴執行此項規定。另一方面，由有關的旅行代理商獨力承擔損害賠償亦甚為困難。

52. 經濟發展及勞工局局長指出，一如所有商業運作，旅行代理商應有責任採取有效的風險管理措施以保障自己，從而減低被索償的機會。正如澳洲及新加坡等地區內很多熱門旅遊地點一樣，香港無意強制性規定旅行代理商購買專業責任保險。儘管如此，政府當局會繼續提醒業界應根據他們的營運風險及需要購買此類保險。當局亦會就根據自己的需要購買旅遊保障的重要性繼續教育公眾。鑒於旅遊業議會現正與保險業商討由旅行代理商購買專業責任保險一事，經濟發展及勞工局局長答應稍後向事務委員會匯報有關討論的結果。

53. 楊孝華議員轉述，大部分旅行代理商均不支持有關強制性規定他們購買專業責任保險的建議。他察悉部分規模較小的旅行代理商在購買專業責任保險方面遇有困難，並詢問當局可否作出特別安排以協助他們。

54. 旅遊業議會何栢霆先生指出，概括而言，香港約有1 300間旅行代理商，它們承受着不同程度的營運風險。定期舉辦外遊團的旅行代理商所承受的風險最高，其次是舉辦渡假團或間中舉辦獎勵團的旅行代理商，它們所承受的風險較低。另一方面，規模較小的旅行代理商所

承受的風險最低因為他們銷售的旅行團的行程及其他安排是由批發旅行代理商所定。一旦發生意外，批發旅行代理商便會負起賠償責任。雖然很多旅行代理商均已按照服務指引以專業態度履行職務，旅遊業議會董先生關注到，每逢意外發生，旅行代理商仍然備受批評。他促請政府當局制訂一套全面的監察措施，藉以就個別旅行代理商的表現，尤其是發生事故時的表現，客觀地作出評估。

個別外遊旅客購買旅遊保險

55. 由於只有40至50%的香港人在前往原居地以外地方旅遊時會購買保險，故楊孝華議員促請當局採取措施，以期進一步提高該百分率。他建議，除非消費者表示反對，購買旅遊保險的保費可作為團費的一部分。

56. 旅遊業議會何栢靈先生回應時指出，旅行代理商的業務推廣人員在建議消費者購買個人保險方面受到限制。根據《保險公司條例》(第41章)，只有獲委任保險代理人才可向潛在的保單持有人就有關保單的事宜提供意見。為此，有關人員只可簡單介紹保單的內容。事實上，保險業監督最近已要求旅行代理商的前線業務推廣人員領取牌照，作為獲委任保險代理人。鑒於有關人員只須處理旅遊保險，何先生促請政府當局考慮放寬有關規定，讓有關人員只須精通有關旅遊保險，而非所有種類保險的事宜。就此，經濟發展及勞工局局長表示，其辦事處會嘗試協助業界研究可否就保險業監督的規定作出若干彈性安排。

57. 湯家驊議員指出，根據民事法的一般做法，在外遊旅行團意外中受影響的各方，可在意外發生當地或香港申索損害賠償。事實上，香港在處理有關損害賠償的法律申索方面比很多地方優勝，僅次於美國及英國。為保障消費者的權益，湯議員促請旅行代理商與旅行團顧客簽訂合約時，不要訂明他們只可在意外發生當地申索損害賠償的條件。湯議員察悉外遊旅行團的意外大部分均與交通意外有關，並進一步促請香港的旅行代理商在舉辦外遊團時，應與信譽悠久及安全紀錄良好的營辦商或服務供應商合作。

58. 旅遊業議會何栢靈先生向委員保證，根據旅遊業議會向會員旅行社發出的《外遊領隊服務指引》，領隊在旅程中必須監察接待單位所提供服務的質素，並遵守安全至上的原則。旅遊業議會亦會定期提醒領隊加倍留意旅遊車司機的表現及行為。

經辦人／部門

59. 主席總結時促請政府當局及旅遊業議會繼續致力為外遊旅客提供保障。

VII 其他事項

60. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年12月14日