

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1916/09-10號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EDEV/1

經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期：2010年4月26日(星期一)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：林健鋒議員, SBS, JP (主席)
謝偉俊議員(副主席)
何俊仁議員
李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
李華明議員, SBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
方剛議員, SBS, JP
黃定光議員, BBS, JP
湯家驊議員, SC
詹培忠議員
李慧琼議員
陳茂波議員, MH, JP
梁家驩議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP
譚偉豪議員, JP

缺席委員：劉健儀議員, GBS, JP
劉慧卿議員, JP
梁君彥議員, SBS, JP

出席公職人員： 議程第IV項

商務及經濟發展局副局長
蘇錦樑先生, JP

旅遊事務專員
容偉雄先生, JP

旅遊事務助理專員
蔡亮女士

保安局首席助理秘書長
羅應祺先生

議程第V項

署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)
黃國玲小姐

運輸及房屋局總助理秘書長(運輸)
陳銘光先生

署理海事處處長
廖漢波先生, JP

署理海事處助理處長／船舶事務
戚敬輝先生

應邀出席者： 議程第IV項

香港旅遊業議會

主席
胡兆英先生

總幹事
董耀中先生

出外旅遊委員會委員
蘇子楊先生

出外旅遊委員會委員
馬世文先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
游德珊女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
石逸琪女士

議會事務助理(1)9
粘靜萍女士

經辦人／部門

I 確認會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1668/09 —— 2010年3月29日會議
-10號文件 紀要)

2010年3月29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)1536/09 —— 政府統計處就2008年
-10(01)號文件 3月至2010年2月主要
石油產品進口及零售
價格提供的圖表)

2. 委員察悉，自上次例會後秘書處已發出上述
資料文件。

III 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1658/09 —— 待議事項一覽表
-10(01)號文件)

立法會CB(1)1658/09 —— 跟進行動一覽表)
-10(02)號文件)

3. 事務委員會察悉並同意在2010年5月24日舉
行的下次會議中討論政府當局提出的下列項目：

- (a) 檢討香港旅遊業議會的運作；及
- (b) 加強消費者保障法例打擊不公平營商手法：檢討的大方向。

4. 何俊仁議員表示，由於過去曾接獲多宗有關層壓式推銷的投訴，因此他詢問加強消費者保障法例的議題會否包括規管此種推銷方式。主席表示會要求政府當局在是次會議的討論文件中涵蓋有關資料。

5. 湯家驊議員從報章的報道中得悉，由於本地油公司只出售較昂貴辛烷值98的汽油，駕駛人士因而須多付油費，但其實他們的車輛並不須要採用如此高辛烷值的汽油。他建議事務委員會邀請油公司討論此事，包括汽油質素及價格。黃定光議員表示，據他觀察所得，本港大部分車輛只須使用辛烷值95的汽油，便已能發揮最佳效能，而辛烷值95的汽油價格較辛烷值98的汽油便宜得多。他表示，在國內，辛烷值98的汽油和辛烷值97的汽油的價格差別為每公升0.7元。鑒於二者在環境方面的表現並沒有重大差別，他認為無須使用辛烷值98的汽油。

6. 主席表示，事務委員會以往亦曾討論相關事項，油公司解釋要在同一加油站中供應不同辛烷值的汽油，在技術上有困難，而且在儲存方面亦有問題。儘管如此，他同意安排油公司及政府當局與事務委員會進行討論，以檢討最新的情況。湯家驊議員認為，就油公司表示會遇到的技術性問題，應有解決的方法。鑒於本港的車輛數目有限，其中只有少部分須使用辛烷值98的汽油，因此，他建議只在特選的加油站供應辛烷值98的汽油。事務委員會亦可就此與政府當局討論加油站用地的批租條件。

7. 主席表示，由於政府當局提出在下次例會討論的兩項議題均需較多時間以作詳細的討論，他建議暫訂在2010年6月的例會中才討論油公司引進較低辛烷值汽油的議題。委員表示贊成。

IV. 香港旅遊業議會對旅行團前往外遊警示生效的地方所採取的政策

(立法會 CB(1)1658/09 ——— 政府當局就香港旅遊業議會對旅行團前往外遊警示生效的地方所採取的政策提交的文件
-10(03)號文件

- 立法會 CB(1)1658/09 ——— 香港旅遊業議會就其
-10(04)號文件 對旅行團前往外遊警
示生效的地方所採取
的政策提交的文件
(只備中文本)
- 立法會 CB(1)1513/09 ——— 謝偉俊議員在2010年
-10(01)號文件 3月25日就香港旅遊
業議會有關前往曼谷
旅行團的決定致商務
及經濟發展局局長的
函件(只備中文本)
- 立法會 CB(1)1658/09 ——— 立法會秘書處擬備有
-10(05)號文件 關旅行團前往外遊警
示生效的地方所採取
的政策的文件(背景
資料簡介))

政府當局的簡介

8. 應主席的邀請，商務及經濟發展局副局長向委員簡介在香港旅遊業議會(下稱"旅遊業議會")對旅行團前往外遊警示生效的地方所作安排上，政府所擔當的角色。他強調，政府發出外遊警示時，主要的考慮是旅客的人身安全，而且在制訂於2009年10月實施的外遊警示制度前，已與旅遊業界及相關行業交換意見。政府在2010年3月10日把泰國(曼谷)的外遊警示級別提升至紅色時，旅遊業議會已按照既定機制，與受影響的旅行社商討如何處理前往曼谷的旅行團，而旅遊事務署的代表在商討過程中出席了所有有關會議。政府當局認為該機制大致運作順暢，同時已要求旅遊業議會檢討各項安排，在適當時作出改善。

香港旅遊業議會作出簡介

9. 旅遊業議會總幹事董耀中先生根據該會的文件(立法會CB(1)1658／09-10(04)號文件)綜述該會處理受外遊警示和其他突發情況影響的旅行團的機制；該機制已在2009年1月獲旅遊業議會理事會轄下的出外旅遊委員會通過。根據該既定機制，旅遊業議會在2010年3月10日政府當局發出泰國(曼谷)的紅色外遊警示後，邀請所有已在該會登記經營曼谷旅

行團的旅行社商討如何處理前往受影響地區的旅行團。各旅行社達成共識，取消所有在2010年3月11日至17日前往曼谷的旅行團。其後，各旅行社因應曼谷的最新情況，把取消旅行團的安排延長至2010年3月23日。這些旅行社在2010年3月23日再度會面商討，因應旅行團團員的要求，決定由2010年3月24日開始，前往曼谷的旅行團將如期出團，但團員可自行決定是否隨團出發。旅遊業議會又勸諭旅行社修訂行程，避免前往曼谷中受示威影響的地區，以確保團員安全。董先生表示，旅遊業議會已統籌各旅行社向受影響的團員發放資訊的工作，而此等安排亦獲旅遊業議會理事會的支持。

10. 旅遊業議會出外旅遊委員會委員馬世文先生表示，其公司是經營曼谷旅行團業務的旅遊業議會會員旅行社。在紅色外遊警示仍然生效時，各相關旅行社決定由2010年3月24日起，恢復讓前往曼谷的旅行團出團。在作出決定後，各有關旅行社便詢問旅行團團員是否打算如期隨團出發、轉至其他目的地的旅行團、取回退款或是保留團費以便參加日後的旅行團。旅行社並按旅遊業議會的指示，調整旅行團的行程，避免前往曼谷有危險地區，同時留意來自泰國旅遊當局及當地業界業務伙伴的最新消息。

討論

11. 主席申報他是一家旅行社的股東及非執行董事。謝偉俊先生亦申報他本人是一家旅行社的股東，而該旅行社是旅遊業議會的會員及該會八個屬會的會員。他又擔任旅遊業議會四個屬會會員的顧問。葉劉淑儀女士申報她本人為旅遊業議會上訴委員會2009-2010年度的獨立成員。陳鑑林先生表示，他是旅遊業賠償基金管理委員會的成員。

旅遊業議會處理受突發情況影響的旅行團所採用的機制

12. 李華明議員表示，雖然旅遊業議會有權規管旅行社，而旅遊業議會的會籍是申領旅行社牌照或續牌的法定要求，然而近期該會與旅行社在相關會議上就取消或恢復前往曼谷的旅行團所作的決議，

卻只是"共識"，對旅行社並無約束效力，他對此表示不滿。他又質疑，2010年3月10日及23日同樣是紅色外遊警示生效，為何兩次決定前後矛盾。由於保安局已勸諭市民如非必要，避免前赴紅色外遊警示生效的地方，他質疑因何前往曼谷的旅行團會由2010年3月24日起恢復出團。謝偉俊議員亦認為，旅遊業議會應取消所有前往紅色外遊警示生效地方的旅行團，以免旅行團團員感到混亂。

13. 旅遊業議會主席胡兆英先生強調，決定旅行團恢復出團，是考慮到團員要求與個人遊旅客獲得同樣待遇，因為購買了該時段的酒店連機票套票的個人遊旅客可以如期前往旅遊。此外，旅行社亦察悉示威活動並未影響曼谷國際機場的運作，有關航空公司可以繼續提供前往曼谷的航班服務。因此，旅遊業議會與旅行社在2010年3月23日晚上達成共識，前往曼谷的旅行團由2010年3月24日起將會如期出團。胡先生指出，旅行社的角色是提供與旅遊有關的服務，而他們無法規定受影響的團員必須如期隨團出發。

14. 旅遊業議會出外旅遊委員會委員蘇子揚先生表示，當紅色外遊警示在2010年3月10日首度發出，與警示相關的人身安全威脅程度並未明確，因此，旅行社採取了較為保守的做法，取消前往曼谷的旅行團。相關的旅行社在參考了泰國旅遊當局的最新消息後，並因應旅行團團員的要求，同意在團員可自行選擇隨團出發與否的情況下，讓旅行團恢復出團。蘇先生表示，泰國政府宣佈曼谷及其週邊地區進入緊急狀態時，旅行社在該區的外遊警示在翌日升級至黑色前，便已主動取消前往泰國的旅行團。此舉顯示，旅行社以團員的安全為優先考慮，而非只着眼於業務利益。

15. 就李華明議員和謝偉俊議員查詢政府在作出決定的過程中所擔當的角色及提供的意見，以及政府如何監察旅行社在會議上達成的安排方面，商務及經濟發展局副局長在回覆時表示，旅遊事務署代表在過程中出席了所有有關會議，並且明確要求各有關旅行社特別注意旅客和員工的安全。保安局也出席了部分會議，提供有關的外遊警示資料，同時解釋主導的原則是關注人身安全。政府當局一直

密切注視曼谷的形勢，尤其是在前往當地的旅行團恢復出團的時候。政府當局認為旅遊業議會處理受突發情況影響的旅行團的既定機制運作良好。

16. 就李華明議員進一步詢問旅遊業議會出外旅遊委員會在作出該等決定時所擔當的角色為何，旅遊業議會胡兆英先生回答時指出，出外旅遊委員會在其2009年1月的會議上，曾討論旅行團受突發情況影響時，旅遊業議會所應採取的機制，當時的決定是旅遊業議會在處理這些情況時，將邀請所有已在旅遊業議會登記經營前往受影響地區旅行團業務的旅行社，出席一個由出外旅遊委員會召集人或副召集人主持的會議。

17. 謝偉俊議員指出，據他所知，現任旅遊業議會出外旅遊委員會召集人與某家航空公司有聯繫，該航空公司提供往來香港和泰國的定期航班服務。謝議員認為，由這位召集人主持會議，或會有利益衝突。旅遊業議會胡兆英先生澄清，出外旅遊委員會召集人雖有主持會議，卻沒有投票權。胡先生進一步表示，在傳媒報道可能有利益衝突後，由第三次會議開始，主席一職便已改由其本人或其他旅遊業議會危機管理小組的成員擔任。

18. 謝偉俊議員指出，旅遊業議會一方面向身為其會員的旅行社發出關於取消旅行團的指引，另一方面卻"要求"旅行社給予團員自由選擇是否隨團出發，以保障團員的權益，他質疑指引內的安排似乎對旅行社並無約束力。謝議員認為，旅遊業議會和旅行社應該採取一致的做法，取消所有前往紅色外遊警示生效的地方的旅行團，無需考慮團員的要求，因為取消了旅行團，團員仍可自行籌組旅程如期出發。旅遊業議會應該以這種方式監察旅行社，以維護業界的專業操守。由於有關旅行社的決定由旅遊業議會宣佈，謝議員認為，公眾可能誤以為此等決定是由旅遊業議會理事會所作出，而旅遊業議會理事會內包括旅遊事務署代表及獨立理事。他又質疑，旅遊業議會理事會成員在沒有參與有關事項的決策過程下，如何能督導旅遊業議會。由此看來，旅遊業議會似乎逃避了其監察旅行社及保障僱員及消費者安全的責任。

19. 旅遊業議會胡兆英先生表示，在有關會議的決定公佈前，旅遊業議會理事會成員獲邀對該等決定提供意見。旅遊業議會董耀中先生補充，出外旅遊委員會在2009年1月採納處理旅行團受突發情況影響的機制後，旅遊業議會理事會已獲告知該機制。出外旅遊委員會認為，邀請受影響的旅行社商討有關安排，能更有效進行統籌工作，以配合各旅行社及其業務伙伴的需要。根據紅色外遊警示的主要訊息，香港居民應該調整前往有關地方的行程；如非必要，避免前往。旅遊業議會為了顧及團員因應此訊息有權選擇是否如期隨團出發，不能指令所有相關旅行社取消受影響的旅行團。儘管如此，旅遊業議會將會根據委員的建議，檢討該機制。

20. 旅遊事務專員表示，旅遊事務署代表在有關會議上，已明確要求相關的旅行社特別注意旅客和旅行社員工的安全、向旅客和員工清楚解釋當時形勢，並且妥為安排退款或改期。他指出，對前往曼谷的旅行團所作的安排，符合旅遊業議會的機制及"因迫不得已理由而取消旅行團"的第143號指引，並已向旅遊業議會理事會報告。儘管如此，政府已促請旅遊業議會從今次事件汲取經驗，以期日後作出改善，例如訂立方法，確保旅遊業議會理事會成員能更適時地收到有關會議中所作決定的資訊。

21. 謝偉俊議員表示，有關最近就紅色外遊警示如何處理前往曼谷的旅行團所作出的決定，旅遊業議會理事會僅於會議後獲得"知會"，而沒有參與作出決定的過程，他對這些決定到底是相關旅行社集體作出的決定，還是旅遊業議會的決定，至今仍然感到混淆。他希望旅遊業議會就該機制的未來路向進行檢討。

對旅行團前往外遊警示生效的地方所作的安排

22. 陳鑑林議員表示，他明白旅遊業基於2008年年底曼谷國際機場停止運作所引起的事故，已致力配合政府實施外遊警示制度，加強對旅遊人士的問責程度。不過，儘管旅行團團員可以自行決定是否前往紅色外遊警示生效的地區，他仍促請有關的旅行社向團員清楚解釋涉及的風險及責任，因為有關地方的情況可迅速惡化。舉例來說，示威地區以

外的景點可能由安全變為危險，而有需要時乘搭包機回港，亦會涉及有關費用的問題。

23. 旅遊業議會馬世文先生表示，相關的旅行社已勸諭團員購買保險，以及注意保單對紅色外遊警示生效的地方的保障範圍。旅遊業議會胡兆英先生補充，旅遊業議會亦規定旅行社向團員清楚解釋他們面對的危險和所須承擔的責任，而旅行引致的損失或損毀可獲什麼賠償，視乎保單的保障範圍。

24. 陳鑑林議員建議，旅遊業議會應該考慮要求團員書面確認他們明白，到紅色外遊警示生效的地方旅遊所涉及的風險和責任。他又認為，政府當局應該確保旅行社按照團員的利益來處事。

25. 葉劉淑儀議員表示，據她觀察所得，實施外遊警示制度，以及旅遊業議會處理受突發情況影響的旅行團所採取的機制，均沒有任何問題。不過，紅色外遊警示生效的地方，其政治動盪情況或會急劇升級，政府應該清楚指出這點，並勸諭旅遊人士保持高度警覺。她同意，要求旅行社決定是否讓旅行團出團到紅色外遊警示生效的地方(尤其是當團員不願取消已安排妥當的假期時)的確會有困難。與此同時，她認為受影響地區的旅遊當局及業務伙伴評估相關風險時，或會避重就輕，以保障他們的業務利益。對於有議員建議要求團員書面確認他們明白前往紅色外遊警示生效的地方旅遊的風險，她表示贊同，並認為有關風險應該包括未必可以安排包機，讓他們立即撤離當地。

26. 商務及經濟發展局副局長表示，政府當局向來十分重視旅客安全，以及他們對旅遊風險和責任的知情權。旅遊業議會胡兆英先生也贊成旅行團旅客簽署正式確認文件，他認為此舉可以加強對消費者和旅行社的保障，旅遊業議會稍後會跟進此項建議。

27. 湯家驊議員指出，由於旅遊業在決定應該取消前往紅色外遊警示生效地區的旅行團或如期出團時會有利益衝突，他認為政府應該發揮更大影響力，每天以特別重點公告的形式，發放受影響地區最新發展情況的第一手資訊，同時並發出旅遊忠

告，讓旅客在了解情況後作出決定。主席認為，在公佈旅遊忠告方面尚有改善的空間，旅遊業議會和政府應該設法向市民傳達一致、清楚和簡單的訊息。

28. 保安局首席助理秘書長指出，在發出旅遊警示方面，外遊警示制度的用意在於發佈警示訊息，以協助市民更明白外遊時人身安全的風險。在2010年3月10日就泰國(曼谷)發出紅色警示後，保安局一直與旅遊業議會保持緊密聯繫，並且每天發出新聞公報，提供當時形勢的最新資訊。此外，旅遊警示及其訊息也透過外遊警示網頁、傳媒、傳單和電台廣播發佈，而邊境管制站則展示了海報，使旅客更留意外遊警示制度。香港居民在海外如須協助，可以致電入境事務處熱線((852)-1868)。無論如何，政府當局會因應委員的建議，考慮各種可以擴大宣傳範圍的方法。商務及經濟發展局副局長和旅遊事務專員表示，旅遊事務署在最近作出的安排中，一直與保安局和旅遊業議會緊密聯絡，並向議會提供有關資訊和意見。

29. 何俊仁議員表示，外遊警示制度的好處是令旅行社和旅客更易明白前往外遊警示生效地區對人身安全的威脅。不過，他詢問在不同的警示生效的情況下取消旅行團時，其退款安排為何。他又對此等安排是否對旅行社具約束力表示關注。旅遊業議會胡兆英先生強調，所有在旅遊業議會登記經營前往曼谷旅行團業務的旅行社，均已出席有關會議及同意有關安排，它們處理退款時，必須遵照旅遊業議會第143號指引的規定。受影響的曼谷旅行團旅客可以選擇保留團費6個月，或在扣減不超過指定數額的服務費後取回團費，五天或以下的旅行團，指定的服務費為150元。已支付的簽證費則不會退回。

30. 謝偉俊議員表示，據他所知，部分旅行社在取消旅行團時收取800元服務費，而非150元。旅遊業議會胡兆英先生解釋，收取額外的費用，是旅行社預先向航空公司支付的服務費，以便在復活節假期的旺季提供加班服務，而這些服務費是不能退回的。旅遊業界稍後將會與航空公司檢討旺季的有關安排。謝議員察悉有關解釋，並敦促旅遊業議會在第143號指引內清楚說明此事。

31. 黃定光議員強調，政府發出旅遊忠告，以協助旅遊人士更了解身處受政治動盪或天災影響的地區，對人身安全的風險或威脅，這是很重要的。由於這次是外遊警示制度實施後首次發出紅色警示，就他觀察所得，當中尚有可以改善的空間，尤其是旅遊業議會及其會員旅行社應該檢討在旅遊目的地的紅色警示升級為黑色時，它們與航空公司、酒店、保險公司及其他業務伙伴作出安排時的協調。

32. 旅遊業議會董耀中先生贊同旅遊業議會應在有需要時，與旅遊業界及其業務伙伴檢討有關安排，以期作出改善。他希望委員明白，旅行社在旅行團取消後與服務提供者商議退款時所涉及的困難，而結果會有部分旅行社蒙受損失。儘管如此，旅行社會竭盡所能，與它們的業務伙伴同心協力，為受影響的旅行團旅客作出最佳安排。黃定光議員指出，他明白旅行社在與它們的海外業務伙伴商議應變安排時會遇上困難的處境，但他認為旅行社應該改善機制，提供更佳服務，維護消費者的權益。

33. 何俊仁議員查詢，最近因取消前往曼谷的旅行團而提出的投訴共有多少宗，又有否個案仍未解決。旅遊業議會董耀中先生表示，旅遊業議會至今並沒有接獲任何旅行團旅客的投訴。據他們了解，所有與取消旅行團及退款有關的事宜已妥善解決。謝偉俊議員指出，他接獲若干消費者對旅行社經營手法的投訴，並促請旅遊業議會及早處理。旅遊業議會胡兆英先生回應時表示，他知道這些投訴只涉及個人遊的酒店連機票套票。謝議員表示理解旅遊業界在這次事件上受到影響，儘管如此，他仍促請旅遊業議會考慮為酒店連機票套票旅客提供相同安排。

34. 葉偉明議員詢問，旅行團旅客選擇隨團如期出發，可否在到達機場、臨近出發前才改變主意。旅遊業議會胡兆英先生指出，前往紅色警示生效地區的旅行團，如在出團前獲知警示升級為黑色，旅遊業議會會與旅行社協調，在可行的情況下盡快取消此等旅行團。以最近的事件為例，旅遊業議會在約20分鐘內，便完成通知旅行社取消相關旅行團。不過，他認為同一紅色警示仍然生效時，難以准許

旅行團旅客臨時退出，因為航班費用已予支付，而機票亦已發出。

保險

35. 湯家驊議員表示，旅行社應該鼓勵旅行團旅客購買旅遊保險，包括前往紅色警示生效地區的旅行團。由於部分旅遊保險計劃的保障不一定涵蓋特殊情況(如戰爭或政治動亂)所引致的損失，旅行社應該確保它們向旅行團旅客推薦的旅遊保險計劃可以提供足夠保障。假如旅行團旅客自行購買保險，則旅行社應該提醒他們，他們購買的旅遊保險必須能夠提供足夠的保障。

36. 旅遊業議會胡兆英先生表示，旅遊業界一向有勸告旅行團團員應為其旅遊計劃，經旅行社或市面上其他途徑購買旅遊保險。事實上，有些經常旅遊的人士已購備全年的旅遊保險，以配合其旅遊需要。不管怎樣，旅行社建議旅遊人士存放一份保險證副本於旅行社，以便在旅遊目的地出現事故時可以採取所需行動。

37. 旅遊業議會蘇子楊先生表示，有關旅行社在出團前，已確定為旅行團旅客及員工所安排的保險計劃在紅色警示生效的地區仍然有效。蘇先生觀察到，約85%旅客有經旅行社或其他途徑購買保險，而不購買旅遊保險的旅客人數正日益下降。因此，他認為把旅遊保險列為法定要求，目前已時機成熟。謝偉俊議員表示他贊成應朝着強制購買旅遊保險的方向發展，但他認為必須平衡消費者權益及旅行社的運作，因此，有關事宜實應詳細研究。

38. 葉偉明議員關注到，旅行團在出團後，如果途中紅色警示升級為黑色，已購的保險計劃是否仍然有效。旅遊業議會董耀中先生表示，據他了解，在紅色警示生效時就有關目的地購買的旅遊保險計劃，即使後來在途中警示升級至黑色，有關保險仍然有效。旅遊業議會及相關旅行社將會就此事向其保險公司作進一步的澄清。

39. 旅遊業議會胡兆英先生回答主席提問時指出，保單沒有規定在政府為某旅遊目的地發出黑色外遊警示後，旅行團旅客須在什麼時間內回港，因

為保險計劃的保障，是會涵蓋旅行團編訂旅程內的日期。儘管如此，如果發出黑色外遊警示後，旅行團旅客希望立即回港，旅行社將與航空公司聯絡，安排回程航班。如遇無法控制的情況而延誤回港旅程，例如最近冰島火山爆發導致航線受阻，在目的地額外停留的期間是否及如何受保障，便須視乎個別保單的保險政策。

旅行團領隊及導遊

40. 何俊仁議員詢問，旅行團領隊及導遊可否拒絕帶領旅行團前往外遊警示生效的地區。葉偉明議員對此亦表示關注，並詢問旅遊業議會或旅行社有否為此諮詢勞工處。旅遊業議會胡兆英先生表示，一般來說，旅行社會與相關的旅行團領隊及導遊商討，看看他們是否願意帶領原先分配、前往旅遊警示生效地區的旅行團，而旅行社會為僱員安排適當的賠償保險。員工如拒絕帶領原先獲分配的旅行團，將不會受罰，但他們不會獲得有關旅行團的佣金。儘管如此，胡先生向委員保證，旅行團領隊及導遊維持高水準的服務，大部分領隊及導遊會帶團出發。

總結

41. 主席總結時表示，委員認同有需要實施外遊警示制度，但他們對於旅遊業議會處理受外遊警示影響的旅行團所採取的機制、前往外遊警示生效地區的旅行團的保險，以及如何協調旅行社及其業務伙伴所作出的有關安排，表示關注。委員希望政府當局、旅遊業議會及旅行社可以及時以簡單而清楚的訊息公佈一致的旅遊忠告。主席亦呼籲市民在計劃前往紅色外遊警示生效的地區時應保持警覺，注意人身安全。商務及經濟發展局副局長表示，雖然外遊警示制度及旅遊業議會採取的相關機制大致運作暢順，政府當局已要求旅遊業議會參考過往數週的經驗，以及委員提出的建議，改善有關機制。

V 航海訓練獎勵計劃

(立法會 CB(1)1658/09 — 政府當局就航海訓練獎勵計劃提交的文件
-10(06)號文件

立法會 CB(1)1658/09 — 立法會秘書處擬備有
-10(07)號文件 關航海訓練獎勵計劃
的文件(背景資料簡
介)

立法會 CB(1)1733/09 — 香港商船高級船員協
-10(01)號文件 會的意見書(只備中文
(在會上提交，其後 本))
在2010年4月26日以
電郵方式發出)

政府當局作出簡介

42. 應主席的邀請，署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)向委員簡介航海訓練獎勵計劃(下稱"計劃")的背景，並請委員支持建議，把計劃的核准撥款增加1,920萬元，使計劃得以延長運作至2013-2014年度。詳情載於政府當局的文件(立法會CB(1)1658/09-10(06)號文件)。她特別指出，近十年香港航運業具有航海背景的航海專才嚴重短缺，若不正視問題，此情況會削弱本港作為國際航運中心及區域樞紐港的優勢。為有助抑制及扭轉本地航海專才不斷減少的趨勢，在香港航運發展局(下稱"航發局")支持下，本計劃在2004年推出，以提供資助，吸引青年人投身航海工作。署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)進一步概述航運界與政府合力推廣航運業及宣傳航運業從業員的發展機會，並綜述計劃推出後可見已改善之處，包括海事訓練學院的收生人數增加。她表示，當局估計在2010-2011年度參加計劃的實習生人數為38人，在2013-2014年度為79人。在計劃擬議延長運作期間，政府當局會諮詢業界並檢討情況，以制訂可持續解決航運專才短缺的長遠策略。

討論

計劃的運作及業界的參與

43. 李華明議員表示，鑒於計劃旨在解決本地航運業人手短缺的問題，業界亦應資助該計劃。李議員察悉，自計劃推出以來，只有約半數畢業生選擇投身航海業。他關注到，倘若計劃參與者完成培訓後不加入航海業，則當局向他們發還三級合格證書的考試費

便是浪費公共資源。他建議當局應要求實習生承諾在航運業服務至少一段時間，從而符合獲發還考試費的資格。

44. 關於業界對計劃的支持，署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)表示，航運業的獨特之處在於可在全球各地招聘員工，而船上沒有實習生仍可運作。儘管如此，香港船東會已向實習生提供船上訓練安排，而船東亦同意支薪聘用他們。自計劃運作至今，每年平均約有20個實習生訓練名額。署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)澄清，畢業生選擇投身航海業的平均百分率為46.7%，這是指修畢海事訓練學院課程的畢業生。海事訓練學院及其他院校畢業生參加計劃的人數合共123人，當中有70.7% (即87名實習生)已完成航海訓練，其餘畢業生仍在受訓。在完成訓練的畢業生中，有53名已考取三級合格證書或二級合格證書，可見計劃參加者不但投身航海業，也成功考取理想的專業資格。她補充，這些實習生須通過有關的考試後才獲發還考試費，作為制衡的措施。

45. 葉偉明議員支持該建議，並對本地航海專才不斷減少表示關注。他轉達香港海員工會的關注，他們呼籲當局加強鼓勵培訓的措施及其他計劃，以吸引更多年青人加入航海業。他詢問，除根據計劃為實習生提供船上工作訓練安排外，業界有否其他措施，為實習生提供更多培訓機會。

46. 署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)在回應時表示，除根據計劃提供船上訓練，業界亦與政府合力推廣計劃，並投放額外資源透過其他計劃培訓本地專才。

47. 陳茂波議員表示，他並不認同此建議會有助鞏固本港作為主要航運中心的優勢，因為計劃只涉及甲板實習生或輪機員實習生的訓練。然而，他支持計劃，因為計劃只涉及小額撥款，而又不失為一個可吸引更多年青人加入航海業的方法。湯家驊議員亦轉達一些業內人士的關注意見；他們認為政府建議為延長計劃增撥約1,900萬元的款額並不足夠。

48. 署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)表示，雖然香港作為區域樞紐港的地位繫於很多因素，但本港

航運業得以成功，有賴業內人才眾多，當中不少更具備航海經驗。因此，當局認為有必要在計劃下提供適當誘因，並進行其他方面的推廣工作，以吸引更多年青人投身航海業，從而保持香港的國際航海中心地位。

49. 陳茂波議員詢問政府當局會否跟進有關實習生在完成計劃的培訓後有否繼續從事航海業的情況。他促請政府當局監察計劃的成效，以確保善用公共資源。他察悉，由於香港實習生薪酬較其他地區為高，本港的航運公司普遍不會主動培訓香港實習生。他對實習生培訓後的競爭力表示關注。

50. 署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)表示，計劃於2004年實施後，政府當局每半年對計劃作定期檢討，包括實習生培訓後的發展，並向香港航運發展局人力資源專責小組匯報檢討結果。有關實習生的競爭力方面，航海經驗及相關的訓練會使他們能掌握實際的知識和技能，足以勝任在商船上的工作，並可加強他們長遠的競爭力。她向委員保證，計劃推出至今一直獲業界正面的回應和支持。

計劃的推廣工作

51. 陳鑑林議員表示支持此建議。他提述他本人以往的航海經驗，並認為航海業是一門具吸引力的事業，因為航海工作有助培養年輕人獨立自主的能力，並可擴闊他們的視野。然而，時下青年對航海工作不感興趣，主要原因是他們不想長期離家，而海上生活似乎較單調。他們的家長亦可能會對航海訓練涉及的風險感到憂慮。為免市民對航海業有誤解，他認為政府應積極向市民宣傳航海工作有前途、航海訓練的水平與大專院校的其他專業訓練水平相若，以及船上的生活多姿多采，以期吸引更多年輕人加入航海業。葉偉明議員亦有同感，並促請政府當局擴大計劃的宣傳範圍。

52. 黃定光議員支持此建議，並認為與上個世紀相比，現時本地居民加入航海業的數目已明顯下降。雖然計劃的對象是修畢航海課程的年輕畢業生，但他認為政府當局亦應把計劃開放予其他人士參與，讓他們可考慮轉行投身航海業。

53. 署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)表示，政府認同推廣計劃及航海業的重要性。當局有進行宣傳活動，增加市民對航海業的事業發展的認識：實習生在獲得航海經驗後，除可晉升為船長，亦有機會上岸出任中至高層的管理級航運職位。為此，海事處及香港船東會已向有興趣投身航海業的年青人提供職業輔導服務。除了根據計劃提供實習生的訓練，業界亦與政府合力向市民大眾(特別是青年人)宣傳航運業以及從業員的發展機會。相關活動包括參與周年職業博覽、在中學舉辦推廣講座等。她進一步表示，香港航運發展局人力資源專責小組亦定期會晤，討論吸引本地人投身航海業的措施。

其他航海訓練及課程

54. 湯家驊議員提述他在2010年4月21日立法會會議上提出有關"為海員提供的訓練課程"的質詢，並轉達一些業界人士的關注意見：當海員的執業牌照或證書的有效期屆滿前，他們須在香港完成特定的課程，以取得所需的執業資格；當該等課程開班不足，海員便會因無法取得所需的資格而被迫失業。亦有業界人士表示，現時本港一些行內的小型牌照(例如雷達牌照)的課程也開班不足。儘管政府聲稱當局並無減少航海訓練課程，湯議員認為政府當局應制訂措施，提供更多相關課程，以助現職海員取得所需的相關執業資格，而非把工作僅集中在鼓勵年青人加入航海業。

55. 署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)表示，政府同樣重視培訓在職海員及在岸上工作的航海專才。為滿足業界的需要，由海事處及業界代表組成的海事服務業訓練委員會曾就擬辦課程的種類和數目等事宜作出討論。她進一步解釋，海員在投身航海業前可修讀大部分所須課程，而當局亦不時開辦複修課程供在職航海人員修讀，以助他們與時並進，追上最新的技術發展。不過，據她觀察所得，當局可進一步加強宣傳工作，以加強向可能修讀課程的人士傳遞開辦課程的訊息。作為海事服務業訓練委員會的成員，海事處會在委員會下次會議上提出討論此事。

56. 謝偉俊議員表示，鑒於航運專才短缺涉及本港航運界須提供一系列的航運基要服務(例如領航、

規管船隻交通、船隻檢驗、船隻管理及船隻維修等)的人手問題，當局應實施鼓勵培訓措施及調配資源，以期增加在這些服務領域的人力供應，而非僅提供基本的實習生訓練計劃。就此，他詢問航海訓練是否投身上述各種航運工作的先決條件。主席促請政府當局確保訓練課程能追上技術和船舶方面的最新發展。

57. 署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)強調，須曾接受航海訓練及具備航海經驗，作為某些岸上的海事工作的要求，並非由政府釐訂，而是反映了航海業的實際需要。根據一項就不同海事行業的工作要求向業界進行的調查顯示，從事某些岸上的海事工作必須具有航海背景，或具有航海背景會對從事這些工作有利，尤其是提供重要服務的海事行業，例如領航、港口管理及船隻加油工作。

58. 鑒於願意加入航海業的本地人不多，謝偉俊議員詢問政府當局會否考慮放寬輸入航海專才的政策，以解決業內人手短缺的問題。

59. 署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)表示，本港現時共有688名在職航海專才，當中有200多名為外國公民及內地居民，他們擔任海事監督或經理。她強調，由於面對着主要港口在聘請航海專才方面的激烈競爭而導致輸入的航海專才有較大流動性的情況，為保持香港作為主要航運中心的地位，本港確實有需要培訓本地航海專才及保持航運從業人員的人數穩定。主席認同政府當局應在訓練本地專才及輸入外地勞工之間取得平衡，以確保人力供應足以應付航運業發展的需求。

60. 葉偉明議員認為政府當局應研究為何逾半數修畢海事訓練學院海事課程的畢業生沒有投身航海業。陳茂波議員亦詢問沒有投身航運業的畢業生轉而投身了哪些行業。

61. 關於畢業生沒有投身航海業的原因，署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)表示，政府當局已與有關機構討論此事。據有關方面觀察所得，年青人普遍不想長期離家，而甲板實習生或輪機員實習生的薪酬似乎未能吸引他們投身航海工作。她承諾會向有關機構瞭解它們有否進行某種形式的畢業調查；若該等機構

經辦人／部門

政府當局 能提供有關資料，當局將可就這方面提供更多資料，供委員參考。署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)進一步表示，作為海事服務業訓練委員會的委員，海事處將於日後的會議與其他委員就此事和相關的措施進行討論。

(會後備註：政府當局提供的資料已於2010年5月13日隨立法會CB(1)1881/09-10(01)號文件送交委員。)

結論

62. 主席總結時表示，委員支持增加計劃的核准承擔額的建議，並關注到計劃的運作及推廣工作、業界的支援，以及計劃及其他航海訓練課程的成功率。他要求政府當局備悉委員的關注事項，以便日後作出改善。

VI 其他事項

63. 議事完畢，會議於下午12時50分結束。

立法會秘書處

議會事務部1

2010年5月20日