

立法會

Legislative Council

立法會ESC17/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/3/2

立法會財務委員會轄下的人事編制小組委員會 第3次會議紀要

日期：1999年11月10日(星期三)
時間：上午10時45分
地點：立法會會議廳

出席委員：黃宜弘議員(主席)
吳亮星議員(副主席)
何敏嘉議員
何鍾泰議員
吳靄儀議員
周梁淑怡議員
馬逢國議員
張文光議員
陳國強議員
陳智思議員
陳榮燦議員
曾鈺成議員
楊孝華議員
楊耀忠議員
蔡素玉議員

缺席委員：李國寶議員
梁智鴻議員
黃宏發議員
劉慧卿議員
司徒華議員

出席公職人員：林鄭月娥女士 庫務局副局長
林健強先生 庫務局首席行政主任(一般事務)
栢志高先生 公務員事務局副局長
徐志強先生 司法機構政務長
朱傳金女士 司法機構秘書
羅應祺先生 經濟局首席助理局長
林光宇先生 民航處處長
梁煥然先生 民航處助理處長
劉道全先生 民航處航空交通總經理

何淑兒女士 財經事務局副局長
黃志光先生 保險業監理專員
伍潤強先生 助理保險業監理專員

列席秘書 : 楊少紅小姐 總主任(1)3

列席職員 : 吳文華女士 助理秘書長1
袁家寧女士 高級主任(1)4

經辦人／部門

EC(1999-2000)21 建議在司法機構開設一個小額錢債審裁處審裁官常額職位(司法人員薪級第10點),以應付小額錢債審裁處在所審理錢債的限額由15,000元提高至50,000元後日益增加的工作量。

司法機構政務長回應吳靄儀議員的詢問時確認,與當局較早時就《小額錢債審裁處條例》的擬議修訂向司法及法律事務委員會簡報的建議比較,現時的文件並無提出額外的要求。吳靄儀議員表示原則上支持開設一個小額錢債審裁處(下稱“審裁處”)審裁官常額職位,但對於當局指審裁處所審理錢債的限額獲提高後,部分案件將由區域法院轉往審裁處審理,從而令審裁處審理案件的數目增加此一估計,她卻對其是否切合實際表示懷疑,因為該等轉移不會自動進行,亦需視乎案件的性質而定。司法機構政務長回應時解釋,當局是根據區域法院過往所處理涉及金額由15,001元至50,000元的可轉移申索案件數目作出推算,其中包括拖欠債項、私人貸款、租金、按金等個案。

2. 鑒於經濟出現復甦的跡象,吳靄儀議員質疑,倘經濟逆轉是導致審裁處於1998年審理的案件數目上升的原因,1999年會否出現同樣的情況。司法機構政務長回應時匯報,當局並未察覺任何跡象顯示案件數目的增長已趨穩定。自審裁處審理錢債的限額於1999年10月19日獲提高後,司法機構已察悉審裁處案件的數目出現約20%的增幅。此外,雖然審裁處於1999年審理的案件數目預計會增加28%,但現行建議僅就人事編制方面提出約16%的增幅。

3. 陳榮燦議員表示原則上支持此項建議,但他對審裁處審理的案件數目隨經濟改善而減少時人手安排會有甚麼影響表示關注。司法機構政務長向委員保證,

倘出現該種情況，審裁處的資源將會有效地重行調配予司法機構其他各級法院。然而他指出，審裁處審理案件數目的多寡受到多項因素的影響，經濟轉變只是其中之一。

4. 關於把區域法院的司法資源重行調配予審裁處的做法是否可行，司法機構政務長請委員注意，近期提交立法會省覽的《1999年區域法院(修訂)條例草案》建議擴大區域法院的民事司法管轄權，將區域法院審理案件所涉及的金額上限提高至原來的5倍，即由120,000元提高至600,000元，並將高等法院的案件轉往區域法院審理。因此，即使區域法院部分案件將轉往審裁處審理，預料區域法院須處理的案件數目仍會增加。司法機構政務長又解釋，雖然高等法院部分案件日後將轉往區域法院審理，但由於預期高等法院處理的上訴案件數目亦將會增加，因此當局並沒有計劃將高等法院的法官重行調配予區域法院。

5. 吳亮星議員詢問，考慮到必須遵守案件於提交後60日內進行聆訊的法定規定，一名全職審裁官最多可處理多少宗案件。司法機構政務長答覆時強調，司法機構的工作量不能僅以案件的數目來衡量。他亦告知委員，平均而言，案件可於提交後40日內進行聆訊。

6. 吳亮星議員再詢問，當局有否計劃檢討審裁處的人手編制，以便應付審裁處所審理錢債的限額獲提高後可能大幅增加的案件數目。司法機構政務長表示，司法機構目前沒有就檢討工作訂下時間表，但他向委員保證，司法機構會就所審理案件的數目及人手情況，定期向司法及法律事務委員會提交報告，供各委員參閱。

7. 吳靄儀議員提到，曾有人聲稱由於司法人員人手不足，向審裁處提出申索的申索人往往受到壓力要與被告人庭外和解。她詢問，現行建議會否有助減輕私下和解的壓力。司法機構政務長回應時指出，調解以協助雙方達致相互和解是審裁處程序的主要部分。調停工作由曾經接受特別訓練的調查主任進行，他們經驗豐富，亦熟悉法律。他察悉吳靄儀議員的關注，並同意加強負責進行調停的審裁處職員的訓練。吳靄儀議員建議，為免令人感到審裁處偏袒某一方，當局吳靄儀議員建議應聘用外界的專業調停員擔當此項工作。司法機構政務長察悉她的建議，並會予以考慮。

8. 關於擬設的審裁官職位的所需履歷，司法機構政務長表示，求職者必須為法律執業者，並最少具有5年執業經驗。

9. 周梁淑怡議員十分支持此項建議，但她促請司法機構加快處理遊客提出的申索，因為他們在香港逗留的時間甚短。司法機構政務長回應時強調，審裁官已根據司法機構所發出的專業指引，循特快途徑審理遊客的申索。除非被告人提出爭議，否則該等申索通常會在提出後翌日審理。然而，不論情況如何，審訊均會在5天內進行。他向委員保證，司法機構會竭盡所能，務求盡快處理涉及遊客的案件。

10. 此項目在席上付諸表決並獲得通過。

EC(1999-2000)22 建議在民航處開設兩個常額職位，包括一個總電子工程師職位(首長級薪級第1點)和一個總航空交通管制主任職位(首長級薪級第1點)，由2000年1月1日起生效，出任這兩個職位的人員分別掌管技術及策劃部轄下新設的電子工程(工程策劃)組和航空交通管理部轄下新設的計劃及發展組。

11. 楊孝華議員表示支持此項建議，但他關注到，隨之增加的員工開支，會導致當局提高向航空公司收取的費用，繼而令飛機票價上升。他認為，除了就衛星通訊、導航及監察／航空交通管理系統計劃提供技術及運作支援外，該兩個擬設職位亦須嚴格控制成本，務求以節省所得的款項抵銷額外的員工開支。民航處處長回應時向委員保證，民航處一直以來均能審慎控制成本，確保各項計劃按預算推行。以此項衛星通訊、導航及監察／航空交通管理系統計劃為例，民航處只曾就其研究及試行工作要求撥款，並會在取得系統設計、所需設備及與鄰近機場共用設施的可能性等有關資料後，才會就計劃的推行階段再要求撥款。

12. 關於過境導航服務整體費用出現的0.2%增幅，民航處處長確認，提高收費是由於需收回此份文件建議為發展衛星通訊、導航及監察／航空交通管理系統而增設的職位的成本所致。他亦確認，該系統的成本總額將由過境及降落的航機按照20：80的比例分擔，因為降落的航機所需的航空交通管制服務較多。

13. 何敏嘉議員詢問，在衛星通訊、導航及監察／航空交通管理系統啟用後，兩個擬設職位的工作量會否顯著減少。民航處處長答覆時指出，該處仍未就此方面作出檢討。然而，根據經驗所得，此類新任務涉及的工作通常不會因任務完成而告一段落，因此航空交通管制系統需要定期更新，以配合航空交通管制／航空科技的發展。鑒於未能確定日後的工作量，何敏嘉議員質疑需否為此項任務開設常額職位而非編外職位。民航處處長回應時表示，由於衛星通訊、導航及監察／航空交通管理系統計劃需時10年才完成，因此必須聘用常額人員。

14. 陳榮燦議員察悉，技術及策劃部現有的總電子工程師的職務亦包括為確保獲得可靠的電力供應制訂措施，並因此而詢問機場最近發生的電力故障有否影響航空交通管制系統。民航處助理處長答覆時匯報，航空交通管制系統亦受到影響，但由於該系統獲得後備發電機及不間斷的電力供應裝置的妥善支援，其服務並沒有受到影響。他亦匯報，機場管理局及中華電力公司已成立工作小組，負責協調及制訂各項電力故障應變計劃，確保機場獲得可靠的電力供應。民航處處長補充，為符合成本效益，當局會因應各個設備項目的重要性，提供不同的後備裝置。雷達及通訊系統等重要設備會獲得各項後備裝置，包括不間斷的電力供應裝置的支援，因為維持不間斷的雷達及通訊服務對飛行安全至為重要。其他可經受停止運作數秒的設備項目會獲提供後備發電機，但非必要的設施則沒有任何後備電力供應。

15. 關於需否增設一名總電子工程師，以應付現時總電子工程師日益增加的工作量，特別是在後備航空交通管制中心及指揮塔的儀器設施啟用後的工作量，民航處助理處長表示，該中心的後備系統能暢順運作十分重要，否則當局就無法在有需要時提供即時的後備服務，確保飛行安全。有鑒於此，該中心逾20項不同的儀器設施啟用後，現時的總電子工程師的工作量難免有所增加，因而必須由另一名總電子工程師分擔。

16. 至於提出現行建議是否由於缺乏監督飛行安全的人員所致，民航處處長向委員保證，飛行安全並無問題，增設該兩個擬議職位的作用是發展衛星通訊、導航及監察／航空交通管理系統，以及作出所需的重新分配職務安排。他引述討論文件時表示，除必需增設一名總電子工程師應付後備航空交通管制中心及指揮塔的運作外，亦需增設一名總航空交通管制主任制訂一套更完善的新交通管制計劃、領導其組員對新的飛行及航空交通管制程序進行設計、評估及審核等工作，以及與鄰近地

區的民航主管當局作出協調。因此就此方面，擬議增設的職位亦有助提高運作效率及安全水平。

17. 吳亮星議員認為，擬設的總電子工程師的主要職務，應該是確保承辦商履行技術服務協議所定有關民航處工程策劃的需求，他質疑該名總電子工程師為何亦須與承辦商共同處理人手、財務及政策事宜。民航處助理處長回應時解釋，為確保飛行安全及效率，民航處會要求承辦商達到高水平的設定標準。然而，由於在競投合約時提出的合約價格往往會壓至最低，因此部分承辦商可能會受到財政及人手的限制而降低工程的質素。為此，總電子工程師與承辦商共同研究其人手、財務及政策事宜是一項重要的工作，裨能鑒定可予調整的地方，藉此協助承辦商以最低的成本提供更符合標準的服務。

18. 然而，吳亮星議員仍認為，有關方面應在事前就合約的內容進行更詳盡的磋商，確保所有要求均已清楚列明並經雙方同意。民航處處長回應時解釋，由於衛星通訊、導航及監察／航空交通管理系統之下的合約頗為複雜，因此必需對承辦商作出十分準確的指示及密切的監察，並需與其保持非常緊密的聯絡，以確保合約條款獲正確詮釋，工程又可於期限前完成並符合所規定的高標準。民航處亦需派員實地監督設備的生產／安裝工程。就此方面，庫務局副局長指出，技術服務協議並非一般的服務合約，而是向使用部門提供所需服務的協議。根據政府帳目委員會的建議，當局需就所要求及獲提供的服務水平在管理方面作出更密切的監察。

19. 蔡素玉議員關注飛機跑道的容量能否應付計劃中的混合運作模式而不會有損飛行安全。民航處處長回應時指出，現行的航空交通管制安排只供兩條跑道以分流模式運作。換言之，其中一條跑道指定供離港航機升空，另一條則供抵港航機降落。然而，此種運作模式會對跑道的使用量構成限制，令每小時升降的航機只有大約50班。長遠而言，為增加跑道的使用量，必須採用混合運作模式，以便兩條跑道均可供離港及抵港的航機使用。他亦強調，由於該兩條跑道均設有儀表著陸系統，因此離港及抵港的航機均可在兩條跑道安全升降。兩者唯一的分別只是，其中一條跑道屬第III類別的跑道，有關的航空交通管制系統可容許航機從距離地面較近的位置著陸，而另外一條則只屬第II類別的跑道。

20. 此項目在席上付諸表決並獲得通過。

EC(1999-2000)23

建議在政府總部財經事務局轄下的保險業監理處開設一個助理保險業監理專員常額職位(首長級薪級第2點)，由2000年1月10日起生效；並刪除一個助理保險業監理專員職位(首長級薪級第2點)，以作抵銷。出任人員在職業退休計劃註冊處的職能移交強制性公積金計劃管理局後掌管新設的政策及發展部。

21. 吳亮星議員雖然原則上支持擬設的助理保險業監理專員職位，但他詢問，履行制訂並實施推廣香港為區內保險業中心此項的策略所涉及的職務，估計工作量又有多大。保險業監理專員回應時表示，有關的活動涉及前往海外進行推廣訪問，以及參加國際會議及巡迴展覽。此範圍的工作現時由他本人負責，但實有需要增加擬設的職位以分擔其工作量。他亦解釋，在進行該等推廣工作後，已曾有國際財經雜誌報道香港極有潛力成為區內保險業中心。日後的推廣工作將會以吸引更多再保險人及專屬自保保險人到香港經營業務為重點。委員察悉，財經事務局會與工業署和香港政府駐海外經濟貿易辦事處緊密合作，以便朝此方向制訂一個更積極及更有系統的宣傳計劃。

22. 關於香港在發展再保險及專屬自保保險服務的潛力，保險業監理專員匯報，由於近期當局給予專業專屬自保保險公司稅項寬減及規管上的特別寬免，已有一間該類公司在香港成立。現時新加坡及馬來西亞是香港在鄰近地區的主要競爭對手，但隨着多間國際性公司在華南地區經營此類業務，香港應該能夠在此方面與其他對手競爭。至於再保險業方面，保險業監理專員告知委員，過去3年內至少已有5間再保險公司在香港成立，使該類公司在香港的數目增至約24間。考慮到香港具備穩健的經濟基礎，以及在內地經營業務需要再保險以分散相關的風險，因此再保險業進一步發展的潛力頗高。

23. 關於內地市場方面，保險業監理專員確認，考慮到內地的經濟增長達7%至8%、各大城市正進行多項大規模基建工程及保險業發展迅速，當局在發展香港為區內保險業中心時，亦會視內地為最重要的目標市場之一。保險業監理專員並表示，由於外國保險公司可能難以取得在內地經營直接業務的牌照，但在內地經營再保險業務有較大的靈活性，因此香港的目標是透過提供承保及處理賠償申索等服務，從而發展為內地的離岸再保

險業中心。此外，泰國、菲律賓、台灣及越南等其他鄰近地區在此方面亦是香港的潛在市場。

24. 至於需否加強推廣香港的工作，保險業監理專員提及1996至97財政年度財政預算案演詞，指出當時的財政司曾提及推廣香港服務業的計劃。考慮到香港的金融服務業明顯佔有優勢，政府當局已認定保險、證券及銀行服務業為推廣目標，並自此採取更積極的工作方針。委員察悉，香港是順應國際趨勢而採取該工作方針，因為紐約、新加坡、百慕達及都柏林等主要城市均在推廣本身作為地區或國際保險業中心，以配合經濟全球化的發展。

25. 馬逢國議員詢問，在制訂推廣香港的政策方面，助理保險業監理專員的權力範圍為何。保險業監理專員回應時強調，此範疇的工作須與其他各部門／決策局合作，而他的監管權力亦受到有關法例規管。助理保險業監理專員主要是代表保險業監理專員，參與此等跨部門小組的工作。然而，保險業監理專員亦指出，推廣活動只佔擬設的助理保險業監理專員的職務約十分之一，因此不應僅以推廣工作來衡量他所發揮的作用。

26. 此項目在席上付諸表決並獲得通過。

27. 小組委員會會議於上午11時50分結束。

立法會秘書處

1999年11月14日