

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1055/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

立法會經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2000年1月24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(主席)
李華明議員(副主席)
朱幼麟議員
李永達議員
李家祥議員
李國寶議員
馬逢國議員
張文光議員
陸恭蕙議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
楊孝華議員
劉健儀議員
馮志堅議員

缺席委員：丁午壽議員
呂明華議員
許長青議員
黃宜弘議員
黃容根議員
劉千石議員

出席公職人員：議程項目IV

經濟局

署理經濟局局長
關錫寧女士

經濟局首席助理局長(經濟事務)
李達志先生

經濟局首席助理局長(財務監察)
李國楚先生

規劃地政局

規劃地政局首席助理局長
楊耀聲先生

地政總署

地政總署副署長
郭理高先生

機電工程署

助理署長／氣體及一般法例
黃肇元先生

總工程師／氣體生產及供應
傅大品先生

總工程師／氣體應用
霍玉衡先生

議程項目 V

經濟局

署理經濟局局長
關錫寧女士

經濟局副局長(2)
何健華先生

經濟局首席助理局長(新機場)
陸仿真先生

民航處

民航處處長
林光宇先生

民航處助理處長(航班事務)
區國基先生

民航處總民航事務主任(航班事務)
郭桂源先生

應邀出席人士：議程項目IV

消費者委員會

總幹事
陳黃穗女士

商營手法事務部首席主任
金馬倫先生

香港加德士有限公司

零售業務總經理
郭佩明先生

石油氣 —— 香港／南中國區經理
黃仲和先生

香港蜆殼有限公司

董事
楊民儉先生

公共事務經理
陳文端女士

埃索石油香港有限公司

香港工業及代理部經理
黎瑞鈞先生

公共事務主任
黃丕雅小姐

美孚石油有限公司

廣告及公共事務經理
黃祖蘄先生

華潤石化(集團)有限公司

董事副總經理
包燕飛先生

華潤石油氣高級經理
王月明女士

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)4
袁家寧女士

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項

立法會CB(1)845/99-00號文件 —— 1999年10月8日
會議的紀要

立法會CB(1)826/99-00號文件 —— 1999年11月30
日會議的紀要

1999年10月8日及11月30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)710/99-00號文件 —— 事務委員會最新
委員名單

立法會CB(1)719/99-00號文件 —— 政府當局提交的
資料文件(題目
為“旅遊區改善
計劃 —— 中西
區試驗計劃”)

立法會CB(1)744/99-00號文件 —— “旅遊區改善計
劃 —— 中西區
試驗計劃”的彩
色地盤平面圖

立法會CB(1)781/99-00號文件 —— 政府當局提交的
資料文件(題目
為“建議開設香
港天文台助理台
長常額職位”)

立法會CB(1)819/99-00號文件 —— 政府當局提交的
資料文件(題目為
“屯門西部港口發
展可行性研究”)

2. 委員察悉上述自上次會議後發出的資料文件。主席亦請委員注意有關“屯門西部港口發展可行性研究”的財務建議。該項建議即將提交工務小組委員會研究。

3. 楊孝華議員詢問，分配無線電頻譜的事宜是否屬經濟事務委員會的職權範圍，以及可否要求政府當局就此方面提交資料文件。主席回應時表示，由資訊科技及廣播事務委員會處理有關此課題的事宜會更為適當。單仲偕議員亦表示，當局較早時已把一份有關此事的資料文件送交資訊科技及廣播事務委員會審閱。主席補充，委員如希望索取經濟局職權範圍內某課題的資料，可把有關要求告知秘書，以便跟進處理。

III 2000年2月28日下次會議的討論事項

立法會CB(1)835/99-00(01)號文件 —— 待議事項
一覽表

立法會CB(1)835/99-00(02)號文件 —— 跟進行動
一覽表

4. 委員商定在2000年2月28日的會議席上討論以下項目 ——

- (a) 香港迪士尼樂園；
- (b) 電力供應行業的聯網與競爭；及
- (c) 貨櫃碼頭處理費。

5. 單仲偕議員建議，為方便監察，應要求政府當局特別說明香港迪士尼樂園計劃的進度指標或主要發展，並因應該項計劃的進度指標定期提交進度報告。

海外訪問

6. 主席提醒委員，立法會每年均會預留款項，供各委員會進行海外訪問之用。他繼而邀請委員表明有否計劃安排事務委員會在本屆立法會會期餘下的數個月內(即現時至2000年6月30日期間)進行海外訪問。劉健儀議員回應時建議，委員可考慮在下一屆會期前往考察外地的物流中心及港口，包括為該等設施提供的運輸服務。另一方面，朱幼麟議員建議，委員可考慮前往內地訪問，研究中國加入世界貿易組織所帶來的影響。

IV 香港汽油、柴油及石油氣市場

立法會CB(1)835/ 99-00(03)號文件	——	消費者委員會香港汽油、 柴油及石油氣市場研究 報告的結果及建議摘要
立法會CB(1)835/ 99-00(04)號文件	——	政府當局提交的資料文件
立法會CB(1)878/ 99-00(01)號文件	——	消費者委員會進一步提 交的意見書(只限委員參 閱)
立法會CB(1)878/ 99-00(02)號文件	——	香港蜆殼有限公司的意 見書

與消費者委員會會商

7. 消費者委員會(下稱“消委會”)的陳黃穗女士應主席的邀請，向委員簡介消委會發表的“為能源市場注入動力”研究報告的結果及建議。該項研究把標題所述的市場描述為具有寡頭市場的特徵，並發現石油產品市場高度集中，且主要是縱向結合(即進口、批發及零售業務均由同一家公司統辦)，三家油公司在管道及批發瓶裝石油氣市場、柴油市場及汽油市場的佔有率分別為超過70%、80%及90%。消委會研究的產品的市場特徵是，消費者對有關產品的總需求不大、市場增長有限，而且在加入市場方面存有一定障礙，例如有需要在儲存及零售方面符合經濟效益。

8. 陳黃穗女士告知委員，研究報告指出，就所研究的石油產品而言，香港是全球零售價格最高的城市之一。至於市民關注油站售價劃一的事宜，以及這情況是否由業界合謀操縱市場所致，鑒於可蒐集的數據及資料有限，研究並未發現有任何證據直接證明香港油公司明顯串謀(即達成卡特爾)，藉以操縱價格。然而，即使沒有卡特爾，寡頭市場仍可導致有關公司作出有默契的合作行為。如市場上只有數家公司，而該等公司知道有需要互相依靠才能維持共存，並明白持續割價至邊際成本的水平，對大家均無好處，則市場便可能出現有默契的合作行為。寡頭市場的一個典型特徵，可以是價格劃一及高於有競爭時的水平。就香港而言，據她觀察所得，油公司會推出優惠計劃，為長期顧客提供折扣。然而，這並不保證此類型的競爭會激烈或持續。

9. 陳黃穗女士表示，消委會在報告內提出建議，希望藉以改變市場的結構及市場參與者的操守。該等建議以3個目標為中心：

- (a) 透過改善零售油站與批發儲存設備層面的運作，鼓勵新經營者加入市場；
- (b) 透過向消費者提供更多資料，以及改變零售方面的環境，從而促進價格競爭；及
- (c) 透過更集中制訂長遠策略，並令監管及政策方面的工作取得更佳的協調，從而改善政府的監察。

10. 陳黃穗女士概括介紹報告所載的11項建議。主席亦請委員參閱研究報告，以瞭解建議的詳細內容。

11. 楊孝華議員詢問，消委會有否研究過香港汽油的辛烷值是否高於實際所需，以致汽油產品的價格偏高。他亦特別指出，香港的汽油並無辛烷值顯示。陳黃穗女士回應時匯報，消委會並沒有就香港車輛對辛烷值的實際需求與汽油的辛烷值之間的關係進行任何研究。然而，該會曾進行研究，以確定不同汽油產品聲稱達到的辛烷值是否準確，以及該等產品是否含有任何致癌物質。

12. 副主席表示，現時競投油站的制度對規模大的油公司有利。陳黃穗女士回應時指出，如當局成立能源管理局，情況便會有所改善。她亦強調價格顯示板對促進競爭的重要性。

與油公司會商

汽油及柴油的定價

13. 香港蠅殼有限公司(下稱“蠅殼公司”)的楊民儉先生表示，蠅殼公司曾在較早時發出新聞稿，申明該公司對消委會報告及當中所載的11項具體建議的立場。因此，他不會在席上複述該公司的立場。然而，他表示，與其他海外國家相比，香港石油產品的零售價格並不算高。他指出，該項研究以1998年的數據為依據，並不能反映最新情況。此外，採用油站售價而非折扣價作為比較的依據亦不適當。由於油站經營商競爭激烈，因此各油站均以不同方式吸引顧客，包括價格折扣、促銷推廣、不同產品及其他特別優惠。最後，燃油稅、土地成本、設備及營運成本亦合共佔燃料零售價格總額的比重相當大。蠅殼公司雖然向來支持自由市場經濟原則及競爭，

但對消委會提出的部分建議卻有所保留，特別是監察油站擁有權的建議。他又強調，考慮到燃料進口價格在1999年大幅飆升，蜆殼公司的油站售價已極具競爭力。因此，該公司從停止“免費”送贈紙巾及樽裝水所節省的開支，並不能令油站售價降低。他反而促請政府逐步減低政府稅項，讓油公司得以調低零售價格，從而收窄香港與廣東省的價格差距。

14. 劉健儀議員從消委會的報告察悉，油價的實質折扣遠較表面看來為高，而單位成本中似乎亦有相當大的部分會用於促銷推廣。她因而促請油公司調低價格，使消費者直接受惠，而非提供隨時可以停止的折扣優惠。香港加德士有限公司(下稱“加德士公司”)的郭佩明先生回應時強調，加德士公司的價格已極具競爭力，難以進一步下調。其實，雖然原油價格在過去14個月已增至原來的3倍，但加德士公司並無相應提高油站售價。另一方面，華潤石化(集團)有限公司(下稱“華潤公司”)的包燕飛先生強調，華潤公司一直為消費者提供具競爭力的價格，一旦成本降低，便會立即調低燃料售價。蜆殼公司的楊民儉先生指出，推行送贈禮品計劃以求提高競爭力的促銷成本其實是油公司因推行這項計劃而損失的利潤，因此並不能按照劉議員的建議，藉省卻這部分的開支，把價格進一步調低。

透明度

15. 至於蜆殼公司指消委會未能真實反映無鉛汽油及柴油零售價格的各個組成部分，副主席認為此等言論對消委會並不公平，因為消委會無法取得所需的所有資料，以致未能全面評估石油產品的定價。就此，李永達議員認為，當局應修訂法例，賦權消委會及經濟局審查油公司的帳目，以確定油公司的價格是否合理。蜆殼公司的楊民儉先生強調，蜆殼公司去年從未拒絕應經濟局的要求提供所需資料。然而，該公司曾要求經濟局不要向第三者透露任何商業敏感資料。加德士公司的郭佩明先生亦證實，加德士公司樂於在此方面與當局合作。美孚石油有限公司(下稱“美孚公司”)的黃祖蘄先生表示美孚公司立場亦相同。但他強調，當局不應向公眾透露該公司所提供的機密商業資料。

16. 對於消委會建議在油站設置價格顯示板，讓消費者一目瞭然及作出比較一事，劉健儀議員要求油公司就此項建議作出回應。加德士公司的郭佩明先生指出，現時加油機已清楚顯示油價，但他答允積極考慮劉議員提出的建議。

其他關注事項

17. 楊孝華議員詢問香港是否需要使用辛烷值高的汽油。蜆殼公司的楊民儉先生回覆時解釋，市場實際上是因應消費者的需求而推出不同辛烷值的汽油產品，而香港的駕車人士偏好辛烷值較高的汽油，這情況早在1991年蜆殼公司推出無鉛汽油時已清楚反映。委員察悉，蜆殼公司在1991年4月首次推出95辛烷值無鉛汽油時，初期的市場滲透率只屬一般。然而，該公司在1991年8月推出98辛烷值無鉛汽油後，市場滲透率旋即增至超過60%。楊民儉先生又指出，在98辛烷值無鉛汽油推出後的數星期內，市面仍有出售95辛烷值無鉛汽油。直至這方面的需求萎縮，營運難以符合經濟效益，該公司才終止供應該種無鉛汽油。因此，消費者可隨意選擇不同辛烷值的汽油產品，而油公司亦會因應市場的需求採取相應的行動。

石油氣

18. 副主席指出，當局並沒有就石油氣徵收任何稅項，他並因而詢問為何本港的石油氣零售價格仍然高於其他地方。加德士公司的黃仲和先生回應時解釋，向最終用戶供應石油氣的費用非常高昂，因為石油氣業務是勞工密集及以安全為本的業務，特別是因為香港的安全標準高於其他地方。此外，除油公司的成本外，亦有需要考慮其他經營成本，例如獨立代理商(或分銷商)在供應過程中所支付的租金。

與政府當局會商

19. 署理經濟局局長向委員簡介政府對研究結果及建議的立場。她表示，政府當局歡迎消委會發表的研究報告，並會聯同有關各方(包括油公司)，跟進報告所載的各項建議。

改善政府的監察

20. 陳鑑林議員對消委會進行的研究表示讚賞。他表示，考慮到現時的市場結構，政府當局實在有需要在規管汽油價格方面擔當更積極的角色，務求保障消費者的權益。他亦表示，政府當局建議能源諮詢委員會設立的公平競爭小組委員會，由於並無所需的權力，因此無法有效推行各項保障競爭的工作。政府當局反而應認真考慮消委會的建議，成立能源管理局，負責進行有關的工作。

21. 署理經濟局局長回應時指出，要提供適當的場合，以便更集中討論能源業內與競爭有關的事宜，成立擬議的小組委員會將會是最快捷的方法。當局會邀請有關的政府政策局和部門及消委會的代表出任該小組委員會的成員。在有需要時，當局亦會邀請油公司出席小組委員會的會議。關於成立能源管理局的建議，她表示，根據外地的經驗，能源管理局並非單純負責各項保障競爭的工作，還會承擔更大的責任，例如會研究能源市場在安全及可靠程度方面的事宜。因此，政府當局在進一步處理“香港電力供應行業聯網與競爭研究”所得的結果時，會考慮是否需要改變市場的運作及採取其他規管措施。

22. 陳鑑林議員不滿意政府當局的回覆。他代表香港民主建港聯盟強調，在現時的市場結構下，由油公司自我規管的做法實未能有效降低汽油價格。因此，政府應成立法定的能源管理局，把汽油及其他各類能源的價格維持在合理的水平，務求保障消費者的權益。署理經濟局局長回應時強調，政府已致力促進燃油市場的競爭及提高市場的透明度。舉例而言，政府已就石油氣及其他主要燃油進行成本及價格分析，並於去年發表報告。事實上，由於當局作出種種努力，部分油公司已設立本身的價格檢討機制，並提高在價格調整方面的透明度。她又向委員保證，政府當局會與油公司作出跟進，並向油公司索取更多資料，以評估該等公司的盈利能力及提高其在運作方面的透明度。

23. 張文光議員強調有需要設立法定機制，例如成立公平競爭委員會，使經濟局局長無需不時直接參與維持汽油價格在合理水平的工作。署理經濟局局長回應時指出，工商局以往曾解釋政府對設立公平競爭委員會的立場，她不會在席上重複該等論據。然而，她向委員保證，政府當局會積極跟進消委會報告所載的建議，並會繼續與消委會緊密合作，促請油公司就其運作、成本及盈利透露更多資料，藉以提高透明度。她又澄清，雖然政府當局經常與油公司對話，卻不能說是當局進行干預。

24. 張文光議員及李永達議員質疑擬議小組委員會的成效，並詢問該小組委員會是否有法定權力進行聆訊、要求油公司提供所需的所有資料(包括機密的財務數據)，以決定油公司的價格是否合理，並確定油公司之間沒有串謀操縱價格。署理經濟局局長回覆時表示，油公司一直很合作，向政府當局提供有關成本及定價的資料，但當局正與油公司跟進有關資產回報率及投資回報率的資料。她亦向委員保證，雖然政府當局仍未決定這基本上

屬於諮詢委員會的擬議小組委員會的職權範圍，但擬議小組委員會必定會討論如何跟進處理消委會的報告。

25. 主席詢問政府當局為何沒有計劃邀請油公司的代表加入擬議的小組委員會。署理經濟局局長回覆時表示，小組委員會不單會討論與汽油市場有關的競爭事宜，還會討論與整體能源市場有關的競爭事宜。因此，小組委員會只會在有需要時才邀請油公司的代表出席會議。

提高透明度

26. 單仲偕議員詢問，為何經濟局局長及油公司對有否降低油價的餘地這問題會有不同結論。署理經濟局局長回應時表示，政府當局仍與油公司跟進他們的利潤率。單議員詢問，政府當局在缺乏如此重要數據的情況下作出上述結論，會否過於倉猝。署理經濟局局長回應時表示，油公司在過往提供的資料，已使政府當局能夠就他們的營運情況進行成本分析，有關結果且已在去年4月公布。

27. 李永達議員建議訂立法例，賦權消委會及經濟局向油公司索取所需資料，以便消委會及經濟局評估石油產品的價格是否合理。署理經濟局局長就此項建議表示，如有需要，政府當局會研究所有可行的方案，務求提高油公司在定價政策方面的透明度，而當局正與油公司跟進處理此事。署理經濟局局長回覆主席時亦證實，除消委會不需要的有關個別油公司的機密商業資料外，經濟局已以綜合資料的形式，把油公司提供的所有資料送交消委會參閱，方便該會工作。

28. 李永達議員不滿意政府當局的答覆。他認為，儘管經濟局已向油公司取得財務數據，卻沒有如消委會一般，進行深入全面的研究。有鑒於此，當局有需要修訂法例，賦權消委會向油公司索取所有必需的資料(包括機密資料)，以方便該會工作。署理經濟局局長回應時強調，經濟局一直詳細分析所獲得的一切資料。該局其實已於1999年4月向事務委員會匯報有關結果，並向公眾公開所得結果。事實上，消委會在進行研究時，也是以該等結果為依據。關於李議員的建議，主席表示委員可能對該項建議有不同看法。

鼓勵新營辦商加入市場

29. 鑒於研究結果顯示，3家油公司在管道和批發瓶裝石油氣市場、柴油市場及汽油市場的佔有率分別為超過70%、80%及90%，主席邀請政府當局就此等結果置評，

並闡釋如何鼓勵新營辦商加入市場，從而改善情況。署理經濟局局長回應時指出，她所屬的政策局認為，在批出油站用地方面應更具靈活性，以便利新營辦商加入市場，有關的政府政策局亦正研究此事。

30. 副主席認為，根據現有的招標制度，出價最高的一方會獲得油站的發展權。在此方面，大規模的油公司會更有機會壟斷位於市區有利地點的用地的發展權，繼而會影響油公司之間的競爭。署理經濟局局長回應時表示，政府當局正研究有關建議，以批出更多用地供興建油站之用。規劃地政局首席助理局長闡釋，政府當局正積極研究消委會的建議，即免除油站用地投標者的入口牌照及供應合約限制。此外，除競投政府用地外，土地業權人如能符合有關規定(例如經城市規劃委員會批准、符合消防及交通方面的規定等)，亦可申請更改土地契約，把他們的土地改為油站用地。應主席的要求，他同意在會後提供資料，說明在過去6個月，申請獲得批准的個案所佔比率為何。

31. 部分委員表示，有建議認為，營辦商如能提供具競爭力的零售油價，便可獲優先批地，他們詢問政府當局對此項建議所持立場如何。主席亦表示，政府當局可考慮採用其他方法，方便新的營辦商加入市場，一如石油氣方面的情況，即當局會以零地價向能提出最佳計劃的投標者批出用地，供設置石油氣設施之用。規劃地政局首席助理局長表示，鑒於該項建議會對市場帶來廣泛的影響，研究該項建議時務須謹慎。此外，該項建議亦會對政府收入及其他政策範疇造成影響。該局應聯同有關的政策局，徹底研究該項建議。署理經濟局局長贊同他的見解，並表示政府當局會在擬議的小組委員會內仔細研究委員提出的建議是否可行。

V 為香港民用飛機投購保險的規定

立法會CB(1)835/ —— 政府當局提交的資料文件
99-00(05)號文件

32. 民航處處長向委員簡介政府當局的文件。該份文件載述當局就在香港運作的民用飛機及其他飛行器或飛行工具所需投購的保險作出的建議。

33. 主席問及政府當局聲稱的情況，即在本港目前載有第三者保險規定的法例當中，並無“第三者”一詞的定義。民航處總民航事務主任(航班事務)(下稱“民航處總民航事務主任”)回應時表示，律政司已表示難以界定“第三

者”一詞的定義，而有關國際航空運輸的兩份國際協議(即華沙體系及《蒙特利爾公約》)均沒有就第三者保險訂定具體規定。然而，按照在航空保險方面的現行做法，“飛機第三者”一詞可包括亦可不包括機上的乘客或財物。為免詞義含糊不清，並為乘客提供更大保障，政府當局已決定把乘客列為“規定項目”，並規定飛機必須就該等項目引起的責任購買合一限額保險。

34. 陳鑑林議員察悉，私人輕型飛機機主曾對保額要求甚高的規定表示關注，並詢問政府當局在落實現有建議前曾否諮詢該等機主。民航處處長表示，當局已透過香港飛行總會諮詢有關各方，他們認為該項建議可以接受。關於私人輕型飛機機主在購買合一限額保險時，可否選擇不為部分非主要項目投保，以期降低保險費，民航處處長就此表示，由於每年在這方面繳付的保險費不會很高，因此政府當局認為並無需要採納此項建議。

35. 劉健儀議員詢問當局為何不按照《蒙特利爾公約》，規定承運人必須為延誤造成損失所引起的責任投購航空保險。民航處處長回覆時提出以下原因：首先，該公約仍有待各締約國批准。第二，考慮到因延誤而向乘客作出賠償所需的費用有限，航空公司現已把該等費用納入營運成本的一部分。第三，如要把延誤所引起的責任納入合一限額保險內，有關的保險費可能會大幅增加。第四，承運人在這方面承受的風險應該不大，而據政府當局所知，世界各地的航空主管當局均沒有規定承運人必須為該項目投保。然而，他向委員保證，當局會密切留意各國批准《蒙特利爾公約》的進展，並會在稍後檢討是否需要加入延誤造成損失所引起的責任。

36. 劉健儀議員要求當局提供《蒙特利爾公約》的詳情。民航處總民航事務主任就此闡釋，航空公司在國際航空運輸方面的責任，目前由一組稱為“華沙體系”的國際協議所規管，該等協議包括於1929年簽訂的《華沙公約》及於1955年簽訂的《海牙議定書》。由於上述協議均在多年前簽訂，當中所訂的賠償額遠遠不足以應付現時的需求，因此《統一國際航空運輸某些規則的公約》(一般稱為《蒙特利爾公約》)這條新的國際公約於1999年5月簽訂。該公約旨在更新華沙體系，大幅增加乘客獲得的賠償。然而，在53個締約國中，迄今所知仍未有國家批准該公約。由於該公約必須獲得最少30個國家批准才可生效，因此該公約至今仍未生效。至於締約國可否選擇只遵從該公約的部分條文，民航處總民航事務主任表示，締約國不得作出此項安排，但作非商業運輸用途的

國家飛機或作軍方運輸用途的飛機則不受公約條文的規管。

37. 副主席提及題為“航空保險投保金額的規定”的列表，並要求當局澄清為何香港在航空保險方面所需約共10億美元的投保金額，遠較其他地方的保額為高。民航處總民航事務主任回覆時表示，香港以外4個地方的保額只指第三者責任(在加拿大則為公共責任)及乘客責任保險所需的投保總額，而香港的數字則包括貨物、郵件及行李等投保項目所需的金額。此外，當局於1996年釐定該款額時，在航空安全方面有較大風險的啟德機場仍在使用。考慮到香港機場已遷往赤鱘角，而新機場相對較為安全，副主席促請政府當局檢討該金額。民航處處長回覆時表示，當局在釐定該金額時亦曾參照空難所涉及的賠償總額。該等資料顯示有需要把保額定於如此高的水平，以支付賠償所需的費用。

38. 主席關注到，承運人可能透過增加票價，把投購保額如此高昂的保險所需的費用轉嫁至乘客。為消除主席的疑慮，經濟局副局長解釋，為了確保為須承擔的責任投購足夠的保險，一般而言，航空公司本身所購買的航空保險保額會較個別國家所規定的最低保額為高。此外，保險範圍通常亦會適用於全球，因此預期往來香港的乘客無須就此方面承擔額外費用。

39. 主席在總結討論時表示，事務委員會支持有關購買航空保險的擬議規定。

VI 其他事項

40. 議事完畢，會議於下午12時35分結束。

立法會秘書處
2000年2月25日