

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)869/99-00號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

### 立法會交通事務委員會 會議紀要

日期：1999年11月26日(星期五)  
時間：上午10時45分  
地點：立法會會議廳

出席委員：劉健儀議員(主席)  
劉江華議員(副主席)  
何鍾泰議員  
李啟明議員  
陳榮燦議員  
陳鑑林議員  
鄭家富議員  
譚耀宗議員  
鄧兆棠議員

其他出席議員：吳亮星議員

缺席委員：何承天議員  
何俊仁議員  
李永達議員  
周梁淑怡議員  
黃宏發議員  
劉千石議員  
馮志堅議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

#### 運輸局

運輸局副局長(1)  
何鑄明先生

運輸局首席助理局長  
鄧忍光先生

總庫務會計師  
陳妙如女士

運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署副署長  
陳阮德徽女士

首席運輸主任  
陸汝均先生

**參與議程第V項的討論**

運輸局

運輸局副局長(1)  
何鑄明先生

運輸局副局長  
方舜文女士

運輸局首席助理局長  
張美珠女士

運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署副署長  
陳阮德徽女士

運輸署助理署長  
呂崇義先生

首席行政主任(牌照)  
馬羅道韞女士

**參與議程第VI項的討論**

運輸局

運輸局副局長(1)  
何鑄明先生

運輸局首席助理局長  
何宗基先生

運輸署

運輸署署長  
霍文先生

運輸署副署長  
陳阮德徽女士

運輸署助理署長  
李胡韋珞女士

**應邀出席人士：參與議程第IV項的討論**

大老山隧道有限公司

總經理  
利建文先生

財務經理  
文惠存先生

企業傳訊經理  
林月琮女士

MVA香港有限公司董事  
謝禮時先生

**列席秘書**：總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員**：高級主任(1)6  
文淑芬女士

---

經辦人／部門

**I. 通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)434/99-00號文件 —— 1999年8月30日  
會議的紀要)

立法會CB(1)435/99-00號文件 —— 1999年10月11  
日會議的紀要)

1999年8月30日及1999年10月11日會議的紀要  
獲確認通過。

## II. 自上次會議後發出的參考文件

- 立法會CB(1)223/99-00號文件 —— 的士車行車主協會有限公司就石油氣的士計劃提交的意見書
- 立法會CB(1)275/99-00號文件 —— 香港油蔴地小輪船有限公司的渡輪牌照轉讓給新世界第一渡輪服務有限公司
- 立法會CB(1)331/99-00號文件 —— 討論鐵路發展融資安排的1999年7月2日財務委員會會議紀要摘錄
- 立法會CB(1)436/99-00號文件 —— 東涌線和機場快線服務受阻事件)

2. 委員察悉自上次會議後發出了上述參考文件。關於立法會CB(1)331/99-00號文件，主席提醒委員，政府當局已在1999年7月2日財務委員會會議上，撤回有關馬鞍山鐵路的文件。委員同意，倘獲財務委員會批准，事務委員會將要求政府當局就如何運用該項工程計劃的款項提供定期進度報告。

3. 主席表示，鑒於1999年11月經常發生東涌線及機場快線服務受阻的情況，她已要求政府當局提供參考文件，就該等事件作出解釋。劉江華議員建議，當事務委員會收到地下鐵路公司(地鐵公司)現正擬備的調查報告後，應進一步討論此事。關於地鐵公司推行的自願離職計劃，李啟明議員對維持工作表現水平及進行鐵路維修兩方面所需的人力資源問題表示關注。主席表示，委員關注的事項將納入待議事項一覽表，以便日後進行討論。

### III. 1999年12月17日舉行的下次會議的討論事項

(立法會CB(1)419/99-00(01)號文件 —— 跟進行動一覽表  
立法會CB(1)419/99-00(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

4. 主席表示，由於政府當局要求在是次會議中討論大老山隧道有限公司申請增加隧道費一事，有關應付超速駕駛的措施的議程項目，將押後至1999年12月17日的下次會議中討論。委員並同意在下次會議中討論下列事項：

- (a) 泊車位供求及改善措施進度報告；及
- (b) 在快速公路提供出口編號。

### IV. 大老山隧道有限公司申請增加隧道費

(立法會CB(1)419/99-00(03)號文件 —— 政府當局提供的參考文件)

5. 應主席的邀請，運輸局副局長(1)表示，政府當局在收到大老山隧道有限公司(隧道公司)申請增加隧道費後，曾就加費後該公司的財政狀況、對交通流量的影響，以及其他有關問題進行評估，結果認為建議的加幅不能接受。然而，鑒於一旦完全否決其加費申請，該公司將繼續出現虧蝕及會有現金流量的問題，因此政府當局提出了降低加幅的反建議。政府當局的反建議載於參考文件第17段。該項反建議業已獲隧道公司接納。

#### 交通流量

6. 在提及參考文件的第9(b)段時，吳亮星議員察悉，使用大老山隧道的貨車數量，遠低於隧道公司原先的預測。在1998至99年度，使用大老山隧道的貨車每日平均約為14 368架次，原先的預測則為37 838架次。他詢問此項預測所依據的資料來源，以及政府當局曾否就其準確性進行評估。

7. 運輸局副局長(1)回應時表示，該項預測由隧道公司擬備，並曾由政府當局作出評估。但他請委員注意，在擬備該項預測時，有關機場搬遷及香港廠房遷往內地的詳細時間表仍未備妥，而這兩項因素對預測日後交通流量有着一定的影響。大老山隧道有限公司總經理及MVA香港有限公司董事並證實，自從1988年隧道公司獲批專營權以來，此等因素加上本港經濟下調，以致該隧道的使用量較預期為低，因而令該公司出現財政困難。

8. 吳亮星議員對政府當局提出的理據不表信服，因為搬遷機場並非一項突然的行動，隧道公司在作出預測時應已把該項因素納入考慮之列。鑒於獅子山隧道在1999年4月加費前的收費較低，他問及在1999年4月前，使用該隧道的貨車數量。吳議員並關注到有關方面曾否對使用者進行意見調查，以評估隧道公司增加收費後對獅子山隧道的影響。主席並要求當局闡明計算的理據及估計會改用獅子山隧道的3 500架次車輛(載於該份參考文件第18段)的類別為何。運輸署副署長解釋，每當隧道實施加費，政府當局均會監察車輛改用其他隧道的趨勢。獅子山隧道在1999年4月1日增加隧道收費33%，使用該隧道的車輛每天減少了6 000架次，其中約有2 000架次的車輛改用大老山隧道。隧道公司現時建議的收費加幅為25%，估計將有3 500架次的車輛改用獅子山隧道，其中大部分為私家車及輕型貨車。

9. 鄭家富議員詢問，在隧道公司增加收費後，當局就預計可能會改用獅子山隧道的車輛數目一事所採用的計算方法詳情。運輸局副局長(1)指出，增加隧道費將有助平衡隧道公司與使用者之間的利益，而在增加隧道費後，預計獅子山隧道的交通流量亦會達到可接受的水平。首席運輸主任解釋，獅子山隧道在1999年4月加費後，繁忙時間的車龍由2.7公里縮短至1.3公里。此一數字代表了使用該隧道的車輛減少了6 000架次，其中約2 000架次的車輛改用了大老山隧道。政府當局預計大老山隧道費的建議加費會導致約3 500架次的車輛改用獅子山隧道，其中2 500架次的車輛為私家車。政府當局認為，對獅子山隧道所造成的交通影響是可以接受的。應鄭家富議員的要求，政府當局答應提供進一步資料，說明在隧道公司增加收費後，當局如何計出會有3 500架次的車輛改用獅子山隧道。

政府當局

(會後補註：委員要求政府當局提供的資料已於1999年12月20日隨立法會CB(1)639/99-00號文件分發予各委員。)

10. 陳榮燦議員認為隧道費加幅太大，即使政府當局反建議的幅度亦不能接受。他擔心隧道公司加費只會導致更多車輛使用其他隧道，令道路使用者受到交通擠塞的困擾。因此，他代表香港工會聯合會的會員反對建議的加幅。

#### 大老山隧道有限公司的財政狀況

11. 劉江華議員對隧道公司的財政狀況表示關注。他指出，該公司正出現嚴重虧蝕，累積虧損額高達8.73

億元，超過了原先的股東股本6億元；該公司並向銀行貸款超過10億元。鑒於該公司的財政狀況，劉議員擔心增加隧道費會導致大量車輛改用其他隧道，使該公司的財政狀況進一步惡化。此外，由於影響使用隧道的車輛數目的多項因素(例如搬遷機場)屬永久性的安排，使用該隧道的貨車的每日平均數字幾乎不可能符合原先的預測數字。他關注到該公司在加費後未來3年內估計可得的利潤與所須繳付的利息數額，以及該公司會否在未來3年內第2次加價。

12. 大老山隧道有限公司總經理表示，實施加費每年可增加約5 000萬元的回報，而每年須償還貸款的金額超過2億元。因此，即使該公司實行加費，亦不可能償還所有債務。雖然該公司的財政重組計劃(償還貸款的建議亦包括在內)將在本年年底才能確定下來，他請委員注意全面否決加價建議會對該計劃有負面的影響。至於會否在未來3年內進行第2次加價，大老山隧道有限公司總經理表示，他無法在現階段就此置評。

13. 劉議員雖對隧道公司的財政欠佳狀況表示同情，但他指出，隧道公司實不宜透過增加隧道費，將其投資風險轉嫁至用者。鑒於該公司在加費後，仍將面對嚴重的虧損，他認為即使每年加費一次，亦不能解決該公司的財政問題。他詢問該公司有否考慮採用由其他公司出資的方案，以及向政府當局要求提供協助。運輸局副局長(1)認為，增加隧道費對隧道公司的財政重組計劃至為重要。政府當局提出的反建議力求平衡該公司與使用者之間的利益。預計該公司可藉推行財政重組計劃減少其財政負擔。當該公司的財政重組計劃備妥後，政府當局會就有關情況作進一步考慮。

14. 李啟明議員指出，是次提出增加隧道費是一項不智的建議。在提及該份參考文件的第9(b)及(d)段時，他指出獅子山隧道的收費較低，加上現時經濟下調，大老山隧道反而提出加費，此舉將削弱隧道公司的競爭力。他建議隧道公司考慮藉減收隧道費增加使用隧道的車輛吞吐量，以期盡量提高利潤。另一方面，政府當局應考慮延長隧道公司的專營期，貸款銀行或會因此為該公司提供較佳的還款條件，此一處理方法會有助該公司進行財政重組計劃。

15. 大老山隧道有限公司總經理回應時表示，隧道公司曾在1997年初推行非繁忙時間減費25%的措施，藉以吸引車輛使用該隧道。結果交通流量增加了4%，但收入則減少了22%。他補充，在繁忙時間採取此一措施是不可

行的，因為交通流量已達飽和。運輸局副局長(1)重申，加費的建議可有助解決隧道公司逼在眉睫的財政緊絀問題。由於該公司的專營權年期尚有18年，因而無須在現階段檢討延長其專營期的問題。

16. 李啟明議員認為，若減收隧道費的措施只在非繁忙時間實施，將不會顯著地改善該公司的財政狀況。鑒於東九龍的未來發展前景令人樂觀，大老山隧道的使用率可能會有所改善，因此政府當局實有必要藉提供更多有利的營運條件，協助該公司進行財政重組計劃。

17. 何鍾泰議員要求該公司提供數據，載列現時及預計日後大老山隧道在不同時段的車輛吞吐量。東九龍的未來發展前景雖令人樂觀，但他認為政府當局可藉准許隧道公司延期向政府繳交稅款，即時減輕該公司的財政負擔。他要求政府當局就該公司的貸款還款期及延期還款的可能性提供資料。主席亦同意，政府當局除支持隧道公司申請增加隧道費外，亦應考慮採取措施，協助紓緩該公司的財政負擔。

18. 運輸局副局長(1)表示，由於政府當局的財政預算亦出現赤字，因此延期繳交稅款此一建議應不予考慮。雖然如此，政府當局將嘗試採取有效措施協助該公司，例如提供更多巴士路線。但他補充，使用者應有權選擇使用哪一條隧道。他答應向委員提供他們在第17段要求索取的資料。

政府當局

(會後補註：委員要求政府當局提供的資料已於1999年12月20日隨立法會CB(1)639/99-00號文件分發予各委員。)

### 仲裁

19. 鄭家富議員認為，政府當局提出的反建議與隧道公司的建議並沒有太大的分別。就以輕型貨車的隧道費建議加幅為例，雖然有關加幅會對中小型企業有負面影響，但政府的建議加幅卻與隧道公司的建議加幅相同。由於使用大老山隧道的車輛改用獅子山隧道會導致後者出現交通擠塞的情況，他詢問因何政府當局仍與隧道公司妥協，而不把此事提交仲裁。

20. 運輸局首席助理局長解釋，《大老山隧道條例》為隧道公司提供了渠道，使其可與行政長官會同行政會議就增加隧道費的申請進行商議，以及在雙方無法達成協議時提交仲裁。他表示，隧道公司在1988年計劃投標時，是假設在30年專營期內會有13.02%的內部回報率。



該公司已提交預測數字，為目前的加費申請提出理據。預測顯示，該公司的內部回報率可達11.7%。不過，此一回報率仍然比隧道公司在投標時預期的內部回報率13.02%為低。如按照政府當局提出的反建議的隧道費加幅，所帶來的回報率更可能比原先預期的內部回報率低9%左右。他補充，在1996至97年度，營辦東區海底隧道的隧道公司無法與政府就申請增加隧道費一事達成協議，該公司把有關事宜提交仲裁。結果仲裁人決定就建造、營辦及移交隧道工程項目而言，15%至17%的隧道費加幅是合理的，政府當局遂告敗訴。因此，把有關事宜提交仲裁未必是保障公眾利益的最佳方法，因為最終加幅可能較政府當局與隧道公司所協議的加幅還要高。

### 議案

21. 劉江華議員建議動議一項反對大老山隧道有限公司增加隧道費的議案，其原因基於增加隧道費將：為其他隧道公司增加收費開創不良先例；減少該隧道公司的收入；令獅子山隧道交通擠塞；以及仍然無法解決該隧道公司的財政問題。主席提醒委員，政府當局應邀就加費建議向委員作出匯報，並向委員進行諮詢，委員亦可就此事自由發表意見。然而，由於事務委員會並無任何權力否決政府當局與隧道公司之間所達致的加費決定，事務委員會動議議案的重要性可能並不大。此外，事務委員會實不宜在事前未有作出預告的情況下動議一項議案，況且委員亦沒有充分時間就議案的字眼進行辯論。

22. 劉議員認為，在事務委員會就某項目進行討論後，即使事務委員會或無否決權，但亦可對政府當局的建議表示支持或反對。陳榮燦議員及鄭家富議員均對劉議員建議向政府當局表達事務委員會的意見一事表示支持；鄭議員並引述《議事規則》第77(13)條，該條文規定所有須由事務委員會決定的事宜，須以參與表決的委員贊成者及反對者的過半數決定。

23. 主席雖讚賞委員關注到應就此事向政府當局表達事務委員會的意見，但卻擔心在未經作出預告前動議一項議案，將剝奪了缺席委員參與此事的權利。經商議後，主席建議邀請出席的委員表明他們是否支持參考文件所載有關政府當局與隧道公司就申請增加隧道費所達致的協議，委員對此表示贊同。劉江華議員、陳榮燦議員、鄭家富議員、李啟明議員及鄧兆棠議員表示反對；譚耀宗議員則表示支持。何鍾泰議員表示，若政府當局

能為隧道公司的財政運作提供援助，他會支持該項協議。

24. 由於大多數委員反對政府當局與隧道公司達致的協議，主席要求政府當局摘記委員的意見，此外，除不時檢討其加費增幅外，並檢討可減輕隧道公司財政負擔的措施。

## V. 駕駛教師執照的政策

(立法會CB(1)419/99-00(04)號文件——政府當局提供的參考文件)

25. 主席憶述在1999年5月28日事務委員會會議上，委員與駕駛教師業內人士曾就有關駕駛訓練事宜提出了多項問題，政府當局曾答應檢討有關事宜，並在1999年11月向事務委員會作出匯報。政府當局最近完成了有關駕駛訓練政策的檢討，並發出了諮詢文件，在2000年3月前收集業內人士的意見。鑒於是次會議議程緊密，主席已拒絕業內人士在會議席上陳述意見的要求；但她請委員注意4份由業內人士提交的意見書，該等意見書在會議席上提交委員參閱。

(會後補註：該等意見書已在會後隨立法會CB(1)467/99-00號文件分發予各委員。)

26. 應主席的要求，運輸署署長向委員匯報當局推行的雙軌制形式的駕駛訓練政策。政府當局會透過設立駕駛學校，繼續鼓勵學習駕駛人士在非佔路面場地接受基本駕駛訓練，並會確保有足夠的私人駕駛教師，為市民提供在公用道路上的駕駛訓練。政府當局並會改善私人駕駛教師發牌制度，以及更有效管理在公用道路上進行的駕駛訓練活動。該份參考文件載列建議的主要措施。政府當局會在1999年12月與業內人士就諮詢文件的各項建議進行討論，並會在2000年3月前把他們的意見加以考慮。

27. 為了加強私人駕駛教師的靈活性，政府當局把7類私人駕駛教師執照併合為3組，陳榮燦議員對此表示讚賞。不過，由於把第1組執照的總數上限定為1 050個未必可以應付殷切的需求，他建議政府當局考慮按比例增加私人駕駛教師執照的配額，以應付市場的需求。此外，由於只有當第1組有效駕駛教師執照的數目比基數低10%時，政府才會發出新的執照，陳議員憂慮若該組的自然流失率偏低，申請人或須等候一段長時間，才可獲發執照。

28. 運輸署助理署長表示，現時持有第1組1 036個私人駕駛教師執照的持有人並未完全利用其教授時數。他們每日只有約6至8個小時是進行駕駛訓練的工作，而把執照數目減少10%將仍可應付市場的需求。陳榮燦議員強調，為應付市場需求，實有必要在簽發私人駕駛執照方面採取更靈活的政策。運輸署助理署長答應考慮該位委員的意見。

29. 陳榮燦議員認為，除了簽發私人駕駛教師執照外，政府當局應為私人駕駛教師提供更多有利的營運條件，協助他們發展業務，例如開放更多道路進行佔路面的駕駛訓練活動，消除市民認為駕駛訓練學校所提供的訓練較私人駕駛教師為佳的觀念。李啟明議員鼓勵業界在2000年3月1日前，向政府當局表達他們對擬議措施的意見。

30. 在提及私人駕駛教師3個不同組別的分布情況時，譚耀宗議員關注到不少執照是在多年前簽發的，若干持有人可能已經退休，因而不會把執照續期。運輸署助理署長澄清，私人駕駛教師執照的現行數目所計算的均為有效的執照，因此該等業已到期但在期滿的3年內可續期的執照並未包括在內。

31. 在提及該份參考文件附錄I第5段時，主席要求政府澄清會否為私人駕駛教師物色非佔路面駕駛訓練場地。運輸署助理署長解釋，政府當局不會主動物色此等場地。雖然如此，當局會就私人駕駛教師所物色的訓練場地是否適合作訓練用途提供意見。主席亦問及第2組及第3組的執照數目會否遠遠超過接受駕駛訓練的學生數目；此外，若該兩組別合併，是否可以提高駕駛訓練的靈活性。運輸署助理署長表示，就短期而言，第2組及第3組的執照數目已比目前所需的數目為多，但私人駕駛教師會因退休等原因而減少，該等組別的執照最終會達到適量的數目。他認為每個組別所需的技術各有其獨特之處，而建議的分組已能使私人駕駛教師教授多過1個組別的車種，同時亦增加了他們訓練駕駛學員的機會。

32. 陳榮燦議員詢問，若業界在短期內對政府當局的建議表示全力支持，政府當局會否在2000年3月前推行新措施。運輸署助理署長回答時表示，政府當局擬在諮詢期屆滿前收集各方面的意見，以便充分地進行考慮。政府當局一俟收到業內人士的意見及建議，便會展開籌備工作。當局會在2000年4月向委員匯報諮詢結果。

## VI 渡輪服務的近期發展

(立法會CB(1)419/99-00(05)號文件 —— 政府當局提供的參考文件，題為“檢討兩宗分別發生在1999年8月15日至16日及22日至23日與油蔴地小輪公司有關的事件”

立法會CB(1)275/99-00號文件 —— 政府當局提供的參考文件，題為“香港油蔴地小輪船有限公司的渡輪牌照轉讓給新世界第一渡輪有限公司”)

### 新世界第一渡輪有限公司接掌渡輪服務牌照

33. 應主席的邀請，運輸署署長向委員匯報政府當局對1999年8月發生的兩宗與油蔴地小輪有關的事件作出的檢討，以及在立法會CB(1)419/99-00(05)號文件列出各項防止類似事件再次發生的措施。至於有關新世界第一渡輪有限公司(下稱“新世界”)在2000年1月15日接管香港油蔴地小輪船有限公司(下稱“油蔴地小輪”)渡輪服務的文件(立法會CB(1)275/99-00號文件)，運輸署署長告知，該項轉移基本上是一項商業安排，政府當局的角色是保障市民的利益及確保離島的渡輪服務得以持續運作。新世界、油蔴地小輪及有關政府部門已為是次渡輪服務的移交成立了一個委員會。運輸署署長強調，新世界於2000年1月接手經營渡輪服務後，渡輪的服務及收費水平不會有任何改變，以確保服務能順利過渡。不過，在服務移交後，當局在考慮過乘客的喜好及在財務和收費方面的影響後，當局會重新檢討以上的各方面，以便為渡輪服務制定發展計劃。新世界已展開諮詢各地區組織的工作，並會對乘客意見調查的結果進行研究，以期作出改進。至於員工方面，預料兩家小輪公司將於本年底前確定有關員工的安排。新世界已向油蔴地小輪全體有關前線員工提供就業機會，而油蔴地小輪現職管理人員亦會在初期借調往新世界，期間新世界會建立本身的管理隊伍。運輸署署長向委員保證，政府當局會在渡輪服務移交的前後，繼續監察油蔴地小輪及新世界的服務表現，以確保渡輪服務繼續正常運作。

政府當局

### 因颱風“森姆”令渡輪服務受阻

34. 李啟明議員對1999年8月22日至23日發生的颱風“森姆”事件表示深切關注；在該次事件中，部分乘客拒絕離開原定開往長洲的渡輪。超過10名船長向他作出投訴，表示由於當時已懸掛8號颱風信號，而船員在乘客離船前是不能離開渡輪的，因此該次事件對乘客及船員

均構成危險。他認為，當局當日應在考慮有關船長的意見後採取適當的行動，以保障乘客及船員的安全。

35. 運輸署副署長表示，當日運輸署已和油蔴地小輪及香港天文台保持聯絡，並第一時間到達現場。政府當局並不鼓勵乘客留在船上，亦為乘客提供交通工具，接載他們前往附近的政府庇護站。當時大部分乘客接受此項安排，並安全抵達庇護站；但部分乘客卻堅持留在船上。各政府部門包括運輸署、香港天文台及勞工署日後會緊密合作，加強市民認識颱風襲港期間安全的重要性。

36. 鑒於立法會CB(1)419/99-00(05)號文件第32(b)段指出，除非颱風對船上乘客與船員構成即時危險，而情況已極為惡劣，否則警方無權把乘客逐離船隻，主席、李啟明議員、譚耀宗議員及劉江華議員要求政府當局澄清以下各點：

- (a) 由於事件涉及渡輪營辦商及多個政府部門，哪一方應就此事負責；
- (b) 警方以甚麼準則評估某一場合的危險程度，藉以決定是否採取執法行動，以及警方單憑香港天文台提供的資料，是否足以就安全問題作出判斷；
- (c) 即使渡輪的船長當時表示情況令人憂慮，警方在現場卻沒有採取任何行動，原因為何；
- (d) 倘情況危險，警方是否有權把乘客逐離船隻；及
- (e) 在警方決定是否採取行動時，船長的意見的重要性為何。

37. 運輸署署長表示，當局鑒於警方在法律上的權力，以及根據香港天文台、船長和渡輪營辦商當日提供的資料而考慮每宗個案的情況，認為把乘客撤離船隻的責任應由警方承擔。警方在不同的情況下，在考慮時可就各項因素給予不同的比重。船長是決定啟航是否安全的最佳人選，而警方則須決定當時的情況會否危害乘客的安全。此外，渡輪營辦商則須負責及有權在緊急情況下，初步要求乘客離船；不過，一旦他們的要求不獲接納，警方便可決定是否行使法律上容許的權力，以安全

政府當局

的理由，把他們逐離船隻。他補充，船長在判斷船隻及乘客安全的問題上，其意見肯定舉足輕重。儘管如此，他答應向警方反映委員關注的事項，以供他們考慮。

38. 譚耀宗議員表示，在兩宗分別發生在1999年8月15日至16日及8月22日至23日與油蔴地小輪有關的事件中，均顯示油蔴地小輪與乘客的關係欠佳，而且乘客對該公司並不信任。在專利渡輪服務轉變為持牌渡輪服務後，乘客可能對渡輪服務有較高的期望，但當發現新服務水平未如理想，他們便會大為失望。日後油蔴地小輪把渡輪服務移交予新世界，乘客可能同樣會期望有較佳的渡輪服務，政府當局須確保類似的事件不會再次發生。由於涉及多個政府部門，因此各部門在處理類似事件時須有默契，此點是十分重要的。

39. 運輸署署長表示，在油蔴地小輪把其渡輪服務牌照轉讓予新世界的安排中，政府當局會小心處理，不會讓市民對服務有不合理的過高期望。此外，政府當局已請新世界對該兩宗事件進行檢討，並商討類似的情況應如何處理；新世界亦曾與坪洲、長洲及梅窩的居民舉行會議。政府當局將進行乘客意見調查，以加深認識乘客對服務及票價水平的期望，並協助各方找出如何令營辦商在可接受的票價水平中對服務作出必須的改進。

40. 陳榮燦議員及陳鑑林議員同意，有關海上安全的問題，船長的意見應是最具權威的。船長在判斷船隻安全的問題上，應具有絕對的權力，因為他對該艘船隻具有全面的認識。陳榮燦議員亦獲悉有關船員的意見，他們均認為政府當局應尊重船長的意見，並和他緊密合作。為此之故，他促請政府當局採取適當措施，以防止類似事件再次發生，並在油蔴地小輪把渡輪服務牌照轉讓予新世界後，對服務作出必須的改進。運輸署副署長向委員保證，政府當局會與新世界緊密合作，以確保能提供良好的渡輪服務。

41. 陳鑑林議員指出，乘客失控的行為可能對渡輪服務營辦商構成嚴重的傷害，以致他們失去長期經營渡輪業務的興趣。除此之外，政府當局不應誤導市民，令他們以為採用類似的手法表達不滿是可以接受的，因為此種做法可能會在日後的危機事件中被當作先例，而此種情況可能不單出現在有關渡輪的事件中，還可能出現在與其他交通工具有關的事件中。他促請政府當局檢討此方面的法例條文是否清晰而足夠，警方的角色是否已獲清晰界定，以及所提供的渡輪服務是否與所收取的船費水平相符。

42. 運輸署署長表示，此類事件首先會由渡輪服務營辦商負責處理，而政府當局已建議營辦商應為有關員工制訂工作指引。如出現對人命財產構成威脅的緊急情況，警方在必要時會在法律容許的情況下予以協助。他希望從該兩次事件所汲取的教訓，對新世界在2000年1月接辦渡輪服務後會有參考作用。

43. 陳鑑林議員擔心渡輪服務營辦商在此類事件中可採取的行動實屬有限。他強調政府當局有必要向營辦商提供清晰的指引，並籲請市民不要採取過激的行動。由於乘客在事後無須承擔後果，因此政府當局可能已向他們發出一個錯誤的信息。運輸署署長強調，政府當局一方面沒有鼓勵乘客採取過激的行動，另一方面也不應在營辦商的責任範圍內多加干預。當局已要求營辦商向員工提供清晰的指引，使他們可以在類似的情況下執行他們責任範圍內的工作，而警方則會在公眾人士的安全受到影響時介入干預。

44. 陳鑑林議員指出，該等事件並不反映營辦商犯了錯誤，而營辦商亦很難控制該等情況。政府當局應檢討日後在處理乘客的不合理要求時，他們應擔當的角色為何。主席促請政府當局進一步研究此事，因為法例可能無法在現場即時解決有關緊急事件。運輸署署長表示，政府當局日後在處理有關事件時，主要會以疏導的手法化解問題，並會研究委員的意見。他重點指出，警方須就其判斷承擔責任，而當日在該階段不採取行動的決定是由警方作出的。不過，他會把委員關注的事項向警方反映，包括進一步研究各方提供的資料(特別是由小輪船長提供的資料)的建議。委員對警方在此等重大事故(尤其是颱風“森姆”事件)中不採取行動普遍表示失望。

## **VII. 其他事項**

45. 議事完畢，會議在下午12時55分結束。

立法會秘書處  
2000年1月24日