

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2437/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱，並經主席核正)

檔 號：CB1/PL/ES/1

經濟事務委員會 特別會議紀要

日 期：2003年7月18日(星期五)
時 間：上午11時45分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：田北俊議員，GBS, JP (主席)
呂明華議員，JP (副主席)
周梁淑怡議員，GBS, JP
許長青議員，JP
陳鑑林議員，JP
單仲偕議員
曾鈺成議員，GBS, JP
劉健儀議員，JP
蔡素玉議員
石禮謙議員，JP
胡經昌議員，BBS, JP

缺席委員：丁午壽議員，JP
李家祥議員，GBS, JP
李國寶議員，GBS, JP
李華明議員，JP
張文光議員
黃宜弘議員，GBS
楊孝華議員，SBS, JP
劉千石議員，JP
梁富華議員，MH, JP

出席公職人員： 議程項目I

經濟發展及勞工局

署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)
趙崇幗女士

經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)3
范偉明先生

海事處

海事處處長
崔崇堯先生

海事處助理署長(航運政策)
秦炳輝先生

議程項目II

經濟發展及勞工局

署理經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)
趙崇幗女士

經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2
馮永業先生

署理經濟發展及勞工局首席助理秘書長(經濟發展)
廖廣翔先生

機場管理局

機場管理局機場管理總監
伍翹楚先生

機場管理局客運業務總經理
黃偉麟先生

機場管理局地產業務總經理
楊嘉倫先生

列席秘書： 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員：高級主任(1)1
游德珊女士

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 建議的《2003年商船(限制船東責任)(修訂)條例草案》

(立法會CB(1)2201/02-03(01)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

政府當局進行簡介

海事處處長應主席邀請，向委員簡介擬議的《2003年商船(限制船東責任)(修訂)條例草案》(下稱“條例草案”)。條例草案所包含的修訂和兩條國際公約有關，即《1976年海事索賠責任限制公約》(下稱“《海事責任公約》”)及《1974年海上運輸旅客及其行李雅典公約》(下稱“《雅典公約》”)。

2. 海事處處長表示，國際海事組織在1996年5月通過《1996年議定書》，以提高《海事責任公約》內就人身傷亡及財產索賠訂明的責任限額。為加強對旅客和貨主的保障，以及使本地的法例符合《1996年議定書》所頒布的國際要求，政府當局擬制定條例草案，在有足夠數目的會員國批准此議定書生效時，實施《1996年議定書》。

3. 關於《雅典公約》，海事處處長解釋，《雅典公約》就旅客在遠洋船隻的運送所蒙受的損害確立有限度的責任制度。自香港和澳門分別於1997年及1999年回歸中國後，此公約便不再適用於香港／澳門及香港／內地港口之間的運輸，因為這些運輸不再屬於《雅典公約》內所指的國際運輸。條例草案建議把《雅典公約》所確立的有限度責任制度延申至適用於香港／澳門及香港／內地港口之間的運輸。

《1996年議定書》

4. 主席察悉，截至2003年5月31日為止，只有8個會員國已批准《1996年議定書》。他問及《海事責任公約》締約國的總數，以及在《1996年議定書》適用於香港前，船東在海事索賠方面所承擔的責任限額。

5. 海事處處長答稱，《海事責任公約》現時有40個締約國。他澄清，《商船(限制船東責任)條例》(第434章)(下

稱“該條例”)就船東在海事索賠責任方面的現行限額是根據《海事責任公約》訂定。

6. 陳鑑林議員、石禮謙議員及主席關注到，由於《1996年議定書》所訂明的責任限額有所增加，保費可能會因此而調高的問題。鑒於截至2003年5月31日為止，只有8個會員國已批准《1996年議定書》，他們問及政府在現階段是否有需要制定本地法例，以實施《1996年議定書》，並問及有關的時間安排。他們擔憂，由於本港的競爭對手如新加坡、日本及美國等均未有表明何時會批准《1996年議定書》，政府率先採取的此項行動，或會導致船東的經營成本增加，繼而會影響本港在吸引外資擁有船隻加入香港船舶註冊方面的競爭力。

7. 海事處處長解釋，政府當局已就實施《1996年議定書》的擬議修訂諮詢船舶諮詢委員會及港口行動事務委員會，並獲得該兩個委員會的支持。事實上，此項建議旨在加強對旅客和貨主的保障，以及使本地的法例符合《1996年議定書》所頒布的國際要求。儘管政府當局已建議修訂法例，以預備在本港實施《1996年議定書》，以及使《雅典公約》所確立的有限度責任制度亦適用於香港／澳門及香港／內地港口之間的運輸，但《1996年議定書》的實際施行仍會受若干情況限制。首先，議定書只會在獲得10個會員國批准之後90日生效。其次，即使當局已通過條例草案以實施《1996年議定書》，該法例相關部分的生效日期會由經濟發展及勞工局局長藉刊登憲報訂定，並須由立法會以先訂立後審議的程序制定。

8. 至於委員關注到保費可能會因為實施《1996年議定書》而提高的問題，海事處處長澄清，保費的金額與船東在人身傷亡及財產方面的索賠責任限額並無直接關係。他表示，根據保障及彌償組織所述，《1996年議定書》所訂定的新責任限度，不會即時提高保費或供款。事實上，就某艘船釐定的保費或供款，是根據過往數年的賠償額(如有的話)及船隻的質素釐定。關於所需的保額，船東可自行決定。《1996年議定書》只是提高了《海事責任公約》就船東在海事意外索賠方面所訂明的責任限額。就海事索賠支付的實際賠償款額會由法院決定，或由受影響各方互相協定。

9. 委員對政府當局的答覆未感信服。他們指出，當船東的責任限額按《1996年議定書》提高後，船東便須額外投購保險，以盡量減低其承受的風險。在此等情況下，委員不能明白為何保障及彌償組織不會因此而調整保費，反而會承擔所有由此引致的額外風險。主席要求海

事處處長進一步解釋，闡明實施《1996年議定書》對本港的船東須繳付的保費款額會有何影響。

10. 海事處處長解釋，保障及彌償組織提供的保額，實際上來自船東以會費形式繳交的款項。供款額會按船隻的大小釐定。此類保險制度在航運業行之已久。他重申，保費款額與船東在索賠方面的責任限額並無直接關係。

《雅典公約》

11. 劉健儀議員關注到，根據該條例，《雅典公約》的條文會否涵蓋本地擁有及內地的內河船。若然，當局有否諮詢有關的業界組織。她亦要求當局提供進一步的詳細資料，說明當局就擴大該條例涵蓋範圍的建議諮詢廣東海事局和澳門港務局的情況。

12. 海事處處長及海事處助理處長(航運政策)指出，《雅典公約》就旅客在遠洋船隻的運送所蒙受的損害確立有限度的責任制度。該公約適用於以下的國際運輸——

- (a) 有關船舶是懸掛《雅典公約》締約國的國旗，或在該締約國註冊的；
- (b) 有關運輸合約是在《雅典公約》締約國內訂立的；或
- (c) 按照有關運輸合約，其出發地或目的地是在《雅典公約》締約國境內。

由於中國是《雅典公約》的其中一個締約國，內地的旅客承運人的責任限度將會和《雅典公約》內訂明的限度一樣。海事處處長並證實，當局已就在該條例下擴大《雅典公約》涵蓋範圍的建議，諮詢代表所有來往香港／澳門及香港／內地港口之間的載客船的香港船東會及香港海事法律協會。

13. 主席總結討論時要求政府當局察悉委員在會議席上提出的意見。他表示，在條例草案提交立法會時，議員會再考慮需否成立法案委員會，以詳細審議條例草案。他促請政府當局在提交條例草案時向立法會提供進一步的資料，以釋除委員的疑慮。

II 來往香港國際機場與珠江三角洲的跨境客運渡輪服務

(立法會CB(1)2201/02-03(02)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

14. 經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2應主席邀請，向委員簡介機場管理局(下稱“機管局”)為過境旅客提供來往香港國際機場至珠江三角洲(下稱“珠三角”)主要港口的跨境渡輪服務的計劃。機管局與有關政府部門包括入境事務處、香港海關、香港警務處及民航處等已就渡輪服務的運作模式及保安措施達成共識，並正制訂詳細指引，確保乘坐渡輪的過境旅客在過境期間一直逗留在機場限制區內，並接受與機場過境旅客一樣的保安檢查，例如旅客及行李在登機前的保安檢查。此外，機管局亦分別與航空公司及碼頭營運公司達成協議，為渡輪服務的運作提供適當配套措施，確保航綫的運作能符合有關的保安要求。機場渡輪碼頭的改裝工程及連接碼頭與機場客運大樓的封閉道路工程已大致完成。機管局預計香港國際機場的渡輪碼頭可於本年第四季(即2003年10月1日)投入服務。

15. 機場管理局客運業務總經理(下稱“機管局客運業務總經理”)利用投影片設施，概述此項服務的目的、渡輪來往香港國際機場與珠三角港口之間預計所需的時間，以及為海空／空海聯運過境旅客作出的安排。

16. 機管局客運業務總經理回應主席有關渡輪班次的詢問時表示，當局是參照航機班次制訂渡輪的時間表。在渡輪投入服務初期，每天會有4至5班渡輪往來赤鱗角與珠三角個別港口之間。班次可在乘客量的需求增加時相應提高。他預計，如旅客擬使用渡輪服務，便需在航班預定的起飛時間前3至4小時啟程。

17. 雖然石禮謙議員承認，擬議的渡輪服務可提升香港國際機場的競爭力及可行性，但他關注到機管局與私人機構爭利的問題。他認為，提供有效率的跨境渡輪服務或會使順道訪港的旅客減少，繼而便會影響整體經濟，特別是酒店服務、零售及飲食業。此外，他亦擔心，若當局把來往香港國際機場與珠三角之間的新跨境渡輪服務的經營權批予現時經營往來香港／澳門及香港／珠三角渡輪服務的同一營辦商，現有的渡輪服務便會受到影響。

18. 經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2表示，跨境渡輪服務的主要服務對象，是為在香港國際機場過境的內地旅客提供快捷的接駁服務。跨境客運航綫投入服務初期，機管局預計會為機場每月帶來新增客量超過23 000人次，而有關數字預計會增加至每年50萬人次。此項新服務亦會在香港國際機場提供約200個行李處理、飲食及零售服務的就業機會。

19. 機場管理局地產業務總經理告知委員，此項渡輪服務不會由機管局營運，但會由該局的業務夥伴營運。為此，機管局已進行一次公開招標的工作，並把渡輪服務的經營權批予珠江船務企業(集團)有限公司及信德中旅船務投資有限公司的合營公司。

20. 陳鑑林議員擔心，當深港西部通道及港珠澳大橋分別於2005及2007年落成後，由於道路基礎設施24小時開放運作，加上當局為旅客實施的一地兩檢通關安排亦會盡量減少對旅客造成的不便，屆時跨境渡輪服務的吸引力便會隨即減少。呂明華議員贊同陳議員的意見。他並表示，跨境渡輪服務的市場佔有率或會因而大幅下跌。他要求當局提供資料，說明現時來往香港國際機場與珠三角之間的巴士旅客人數，以及就跨境巴士服務與渡輪服務的成本作一比較。

21. 經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2表示，香港國際機場跨境渡輪服務的其中一項競爭優勢，在於使用渡輪服務的旅客無須在香港國際機場再通過另一輪的海關、出入境及檢疫程序；而在其他邊境管制站，循陸路及海上交通抵港的旅客均須通過海關、出入境及檢疫程序，他們經香港國際機場離境時須再通過另一輪相同程序。

22. 機場管理局機場管理總監補充，在過往多年，經由香港國際機場前往珠三角的過境旅客大幅上升。當局預計，到2006年，每年的需求量會由170萬名旅客增至超過300萬名旅客。新的跨境渡輪服務預計每年可吸納約140萬名旅客。在票價方面，他相信渡輪營辦商會釐定具競爭力的收費，以確保服務在財政上可行。

23. 胡經昌議員亦質疑來往香港國際機場至珠三角港口的跨境渡輪服務是否具有吸引力，特別是有鑑於現時往來香港及深圳機場的渡輪服務的營運經驗。為提高前者的可行性，他建議把服務擴展至涵蓋訪港的入境旅客。

24. 經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)2表示，跨境渡輪服務的需求最終會由市場力量決定。在現階段，政府及機管局均對渡輪服務其他階段的發展持開放的態度。就議員認為服務應涵蓋入境旅客的建議，機管局肯定會加以考慮。政府當局會於稍後向事務委員會簡介第二期的發展計劃。他並答允向議員提供現時來往珠三角與香港之間的渡輪服務的旅客數字。他進一步解釋，深圳機場的情況與香港國際機場的情況並不相同。深圳機場是內陸機場，並無連接國際的航綫。由香港國際機場前往內地城市的直航服務只要在價格方面保持競爭力，

便會對渡輪航空聯運服務的需求構成阻力。

(會後補註：政府當局就來往珠三角現有主要口岸與本港的渡輪服務的客運量提供的資料，已於2003年8月12日隨立法會CB(1)2356/02-03(01)號文件送交委員。)

25. 由於新的跨境渡輪服務會為旅客提供額外的選擇，劉健儀議員表示支持有關服務。她表示，除非在未來5至10年內有新的發展，例如台灣與內地達成直航服務的協議，或香港國際機場與珠三角之間發展收費相宜的直升機服務，否則新的渡輪服務對過境旅客應具吸引力。

26. 主席總結時表示，事務委員會支持有關的新服務。然而，他要求政府當局注意，珠三角港口的支援設施有作出改善的需要。

III 其他事項

27. 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
2003年9月9日