

立法局會議過程正式紀錄

一九八七年六月十七日星期三  
下午二時三十分開始會議

出席者：

總督衛奕信爵士，K.C.M.G.（主席）  
布政司霍德議員，L.V.O.,O.B.E.,J.P.  
署理財政司林定國議員，J.P.  
律政司唐明治議員，C.M.G.,Q.C.  
鄧蓮如議員，C.B.E.,J.P.  
王澤長議員，C.B.E.,J.P.  
何錦輝議員，O.B.E.,J.P.  
李鵬飛議員，O.B.E.,J.P.  
胡法光議員，O.B.E.,J.P.  
黃保欣議員，C.B.E.,J.P.  
政務司廖本懷議員，C.B.E.,J.P.  
陳鑑泉議員，O.B.E.,J.P.  
張鑑泉議員，O.B.E.,J.P.  
張人龍議員，O.B.E.,J.P.  
周梁淑怡議員，O.B.E.,J.P.  
譚惠珠議員，O.B.E.,J.P.  
葉文慶議員，O.B.E.,J.P.  
陳英麟議員，J.P.  
范徐麗泰議員，J.P.  
伍周美蓮議員，J.P.  
潘永祥議員，M.B.E.,J.P.  
楊寶坤議員，C.P.M.,J.P.  
湛佑森議員，J.P.  
衛生福利司湛保庶議員，O.B.E.,J.P.  
陳濟強議員  
鄭漢鈞議員  
張有興議員，C.B.E.,J.P.  
招顯洸議員  
鍾沛林議員

格士德議員  
何世柱議員，M.B.E.,J.P.  
許賢發議員  
雷聲隆議員  
林鉅成議員  
李汝大議員  
廖烈科議員，J.P.  
倪少傑議員，O.B.E.,J.P.  
彭震海議員，M.B.E.  
潘志輝議員  
潘宗光議員  
蘇海文議員  
司徒華議員  
戴展華議員  
譚王芻鳴議員  
譚耀宗議員  
謝志偉議員，O.B.E.,J.P.  
黃宏發議員  
劉皇發議員，M.B.E.,J.P.  
地政工務司班禮士議員，J.P.  
保安司謝法新議員，C.B.E.,J.P.  
運輸司梁文建議員，J.P.  
工商司麥高樂議員，J.P.  
署理教育統籌司柏景年議員，J.P.

**缺席者：**

陳壽霖議員，C.B.E.,J.P.  
施偉賢議員，C.B.E.,Q.C.,J.P.  
李柱銘議員，Q.C.,J.P.  
李國寶議員，J.P.

**列席者：**

立法局執行秘書羅錦生先生

**宣誓**

林定國先生作效忠宣誓及公務宣誓。

**文件**

下列文件乃根據會議常規第 14 條第 (2) 段的規定而呈交局方省覽：

項目	法例公告 編號
附屬法例：	
領港條例	
1987 年領港 (修訂) 規例	162 / 87
領港條例	
1987 年領港 (修訂第一附表) 令	163 / 87
海港管理 (貨物裝卸區) 條例	
1987 年海港管理 (公眾貨物裝卸區) 令	164 / 87
地方法院條例	
1987 年地方法院 (婚姻訴訟定額訟費) 規則	165 / 87
公司條例	
1987 年公司 (投資利息) (第 3 號) 公告	166 / 87
1987 年藥劑及毒藥 (修訂) (第 2 號) 規例	
1987 年藥劑及毒藥 (修訂) (第 2 號) 規例 1987 年 (開始生效) 公告	167 / 87
1987 年毒藥名單 (修訂) 規例	
1987 年毒藥名單 (修訂) 規例 1987 年 (開始生效) 公告	168 / 87

**各項問題的口頭答覆****交通意外及賠償的問題**

一、張人龍議員問：政府可否告知本局，過去五年來在私家路和私人停車場發生而引致有人受傷的交通意外的數字，以及這些車禍的受害者是否已獲肇事司機給予足夠的金錢賠償（根據交通意外傷忙援助計劃而發給的賠償除外），須知多數第三者保險的投保範圍並不包括私家路和私人停車場內發生的意外？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，政府只保存完整和分類的公共道路交通意外記錄。要找出過去五年來在私家路和私人停車場發生的交通意外，須從警方的紀錄尋找，但要費很長的時間和龐大的人力。目前並無跡象顯示這類意外大量發生，因此進行這樣的翻查，很可能是不化算的。

任何人如因司機的疏忽而致受傷，可控訴該名司機要求賠償。不論在什麼地方發生意外，都可運用這項權利。不過，假如在私家路或私人停車場內發生意外，而司機投購保險的範圍並不包括傷者在內，則傷者獲取賠償的唯一途徑，是向司機討取法庭所判給的賠償。

張人龍議員問：政府會否考慮施行某種強制措施，以確保上述地方發生交通意外的受害人，得到合理的補償，例如要求私家路及私家停車場的管理當局設立賠償基金？

運輸司答（譯文）：主席先生，政府已計劃將私家街道及私家停車場納入道路交通條例的管制範圍，並於一九八四年成立一個工作小組，研究這個十分複雜的問題。我很高興向各位報告，工作小組會在今年年底前完成工作。這項工作的目的，是研究在私家街道及私家停車場實施道路交通條例的道路交通和安全條文。有關條例草案的初稿，會於下月擬備，希望可在今年年底前通過。這方面的問題解決後，當局便可採用同一方式，確保公共及私家街道和停車場交通意外的受害人，都受第三者保險的保障。

## 急症室

二、 葉文慶議員問題的譯文：醫務發展諮詢委員會和兩局議員衛生事務小組曾於本年初提出一項有關醫療服務策劃目標的建議，就是所有醫院及診療所的急症室應經常由一名高級醫生負責監督，該名醫生須最少具有五年在醫院行醫的經驗，如曾在急症室工作則更佳；政府可否告知本局有關實施上述建議的進展情況？

衛生福利司答覆的譯文：

主席先生，葉議員所提到有關醫療服務策劃目標的建議，雖然只不過在本年一月才予以採納，但已在所有日間急症室實行，至於夜間急症室則因人手短缺關係，未能全面實施。然而，這情況對急症室的服務水準，應不會有嚴重影響，因為如有需要，高級醫務人員可隨時到場應診。我們現正致力全面實施這項建議；一俟當局有更多高級醫生人手，這項建議便可一併在夜間急症室實行。

葉文慶議員問（譯文）：主席先生，在急症室當值夜班的醫生中，具有最少五年在醫院行醫經驗的較高級醫生，所佔的百分比是多少？

衛生福利司答（譯文）：主席先生，我現時未能提供一個百分比的數字。但我可以透露，目前只有一間醫院的急症室，其日夜班當值醫生均達到足額人數，就是觀塘聯合醫院。在瑪麗醫院及鄧肇堅醫院的急症室，多數夜班都有足夠醫生當值，但其他醫院還未可以這樣做。不過，希望在今後十二個月內，我們應可以做到極為接近這個目標，使急症室的醫生人數，達到足額。

葉文慶議員問（譯文）：主席先生，然則這是否表示目前情況對於夜間送往急症室就醫的病人，較為不利？

衛生福利司答（譯文）：主席先生，夜間就醫的病人在某種程度上，的確是處於不利地位，不過，正如我在主要答覆中指出，在任何情況下，如果需要高級醫生協助，急症室人員可以隨時與候召出勤的高級醫生聯絡。他們很快便可以到達急症室，以其專業知識為病人服務。

戴展華議員問（譯文）：主席先生，衛生福利司可否告知本局，政府在招募高級醫生方面有否遇到困難？如果有的話，政府又會怎樣解決有關問題？

衛生福利司答（譯文）：主席先生，問題並非在於如何招募高級醫生，而是在於如何挽留那些資歷較深的醫生。當局現正考慮採取一些措施來改善醫生的服務條件。希望這些措施推行後，會有更多高級醫生繼續留在政府服務。

葉文慶議員問（譯文）：主席先生，我自然明白，經驗較淺的醫生在醫院急症室當值夜班時，如要向院內較高級的醫生求教，自是非常容易。但對於位處偏遠地區而設有急症室的診所來說，情形又如何呢？經驗較淺的醫生要待多久，才可以獲得較富經驗的醫生協助呢？

衛生福利司答（譯文）：主席先生，一般來說，只有設有急症室的大型醫院，才會提供二十四小時的急症室服務。在較偏遠地區的診所，大多只在一般的工作時間，即上午九時至下午五時，提供急症室服務。其中有些診所的急症室服務，則延長至晚上九時或十時。不過，位於港島、九龍及新界的大型醫院都有二十四小時急症室服務，而且其中大部分的醫院經常都有一名顧問醫生或高級醫生當值，或可以傳喚醫院內的高級醫生到來應診。

張有興議員問（譯文）：主席先生，請問有沒有就終止現時這個情況而訂下一個目標期間？又目前高級醫生的短缺的情況，是否嚴重到會在一兩年內引起問題？

衛生福利司答（譯文）：主席先生，醫務衛生署署長認為現時可以維持足夠的服務。當然，我們希望每個急症室隨時均有具備五年以上行醫經驗的醫生應診。我們會盡快實現這個目標。但暫時來說，我們所提供的服務是足夠的。

林鉅成議員問：主席先生，衛生福利司在答案裏是提過人手短缺的問題，政府可否告知本局，在職政府醫生之中，有五年或者超過五年醫院工作經驗的醫生是佔總政府醫生人數的百分之幾？而在過往一年之中，這些五年或五年工作經驗以上的醫生的離職率是多少？

衛生福利司答（譯文）：主席先生，我手頭上並無這些統計數字。不過，我會蒐集有關資料，然後以書面答覆林議員。（見附錄一）

### 中型及重型貨車的交通意外

三、何錦輝議員問題的譯文：政府可否告知本局，過去三年來每年所發生涉及貨車（連貨櫃車在內）的交通意外事件的數目和肇事原因？現正採取什麼措施以減少此等交通意外？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，根據道路交通條例，貨車及貨櫃車是按中型貨車及重型貨車領牌。一九八四年至一九八六年的三年內，每年涉及中型及重型貨車的交通意外事件數目，分別為 811、790 及 725 宗。由於大部份交通意外都是由多項因素導致，而每宗意外的主要肇事原因又各有不同，故此我恐怕我們不能歸納出貨車及貨櫃車發生交通意外的原因。不過，交通意外統計數字顯示，在各類汽車中，無論以行駛路程或每輛汽車的出事數字計算，中型及重型貨車發生意外的比率都是最低的。

雖然這些汽車的安全紀錄尚算不錯，政府並沒有感到自滿，反而採取各種步驟，務求進一步改善這些車輛的安全情況。這些步驟主要分為管制和教育兩方面。

在管制與執法方面，警方經常針對不安全載貨及超載情形而採取執法行動。當局現正考慮在道路網各要點設置地秤，加強管制超載。目前，在一九七八年前出廠的貨車，每年都須驗車一次，以確定是否適宜在道路上行駛。當局計劃在九龍灣驗車中心啓用後，最遲在一九九〇年強制規定所有貨車每年須接受檢驗。為確保貨櫃車行駛安全，有關法例已於一九八四年制定，規定所有掛接式車輛的司機，都須持有適合駕駛這類車輛的執照。為了將交通意外造成損傷的機會減至最低，有關方面現正考慮規定更多重型貨車在車身兩旁及車尾加設保護罩，以防行人及小型車輛在發生交通意外時，被捲入車底。

在教育及宣傳方面，在本月稍後公佈的「道路使用者守則」，會載有一段文字，指示貨車司機駕駛、載貨及操作方面的安全措施。當局與貨車經營人磋商後，已編制一份「臨時載貨守則」，並在上月發表，以徵詢更多人士的意見。該守則解釋及用插圖介紹起卸貨物及貨車載客的安全措施。當局擬於徵詢意見完畢後，在明年初公佈該守則。

何錦輝議員問（譯文）：主席先生，答案最後一段提到的守則，並無法律地位，我對它的有效程度頗感懷疑。請問當局是否有意制訂法例，管制車輛載貨？

運輸司答（譯文）：主席先生，正如我在答案中所說，這套守則的作用在於教育與宣傳。它的編寫形式，是作為一份提示文件，但警方在檢控觸犯道路交通規例的案件時，例如載貨不穩違反道路交通規例，可以用作參考。正如我剛才所說，這套守則是以說明及解釋的文體編寫，不宜作為法律條文。因此我們必須依賴道路交通規例所訂的罪項執法，這套守則只宜在適當時用作參考。

張有興議員問（譯文）：主席先生，我想請運輸司澄清一點，他在答案中曾這樣說：「有關方面正考慮規定更多重型貨車在車身兩旁及車尾加設保護罩，以減低意外的傷亡」。這是否表示當局正考慮分期（例如每年）逐步規定更多重型貨車加設這些保護罩，還是考慮在可行情況下，規定所有重型貨車加設保護罩？

運輸司答（譯文）：主席先生，這是一個概念，我們正原則上加以考慮。運輸署現正諮詢該行業，希望在擬訂的法例中把這項規定的適用範圍擴大。目前，很多貨車經營者已主動在車輛裝上保護罩，這是值得鼓勵的。如果安全上有此需要，我會稍後規定所有貨車都這樣做。

何錦輝議員問（譯文）：主席先生，運輸司可否告知本局，如何確保貨車跟車工人的安全，因為他們在貨車上通常都沒有適當的座位？

運輸司答（譯文）：主席先生，根據現行道路交通規例，貨車載客而對乘客或其他人士構成危險的行為已屬違例。不過，為使貨車乘客更加安全，道路交通（交通管制）規例第 53 條規定所有貨車乘客，均須坐於正確構造，與車身緊連的座位。這條規例是在一九八四年八月制訂，但由於業內人士感到難於立刻遵行，所以當局訂下一個過渡期，至一九八九年九月止。目前我們正與業內人士進行磋商，以確保他們屆時能遵守這項規定。

林鉅成議員問（譯文）：主席先生，政府可否告知本局，警方目前設有多少個路旁地秤？過去一年，有多少司機被控超載？

運輸司答（譯文）：主席先生，我手上並無這些數字。不過，待我查悉這些數字後，我會用書面答覆林議員。（見附錄二）

蘇海文議員問（譯文）：主席先生，我知道有些司機仍未領有一九八四年法例所規定的執照。運輸司可否告知本局目前這方面的情況？

運輸司答（譯文）：主席先生，所有貨車司機都須持有適當執照的規定，會在一九八八年實施。這表示司機已獲得實際上超過三年的寬限期。同時，該行業在安排司機考牌方面，其實也略有困難。運輸署現正與業內人士聯絡，保證給予充份時間，以便他們能符合有關的要求。我們希望在未來幾個月內能清理積存的工作。

李汝大議員問（譯文）：主席先生，關於運輸司的答案第一段，即中型及重型貨車發生意外比率低方面，請問這些車輛所造成的意外，以死傷數字來衡量，是否嚴重？

運輸司答（譯文）：主席先生，暫時我沒有這方面的詳細數字，我查詢後會告知李議員。（見附錄三）

潘志輝議員問：主席先生，政府可否告知本局，現時領取貨櫃車或貨車執照的考試，除了針對技術方面之外，有沒有包括對於安全載貨及超載的認識？

運輸司答（譯文）：主席先生，我料想安全認識對所有司機都十分重要，不論是否駕駛貨車亦然。我肯定運輸署署長已規定所有司機在駕駛考驗時都符合這項要求。

格士德議員問（譯文）：主席先生，請問運輸司，現時在路面行走的貨車，有百份之幾是在一九七八年前出廠的？第一，檢驗後證明不宜在路面行走的貨車約佔百份之幾？

運輸司答（譯文）：主席先生，我要查詢這方面的資料，然後以書面告知格士德議員。（見附錄四）

### 學校安裝隔聲及冷氣設備的問題

四、謝志偉議員問：關於學校在暑假期間安裝隔聲及冷氣設備以解決飛機噪音問題，而當局近日決定要求學校負擔百分之二十的費用，政府可否告知本局：

- (a) 決定該項分擔費用所根據的原則是什麼；及
- (b) 倘若受影響學校無法負擔該項費用，政府將如何處理？

財政司答覆的譯文：

主席先生，為學校進行的噪音消滅計劃，第一階段將包括位於第 30 條飛機噪音預計度等量線內的學校。列入這一階段的學校共有 38 間。由於涉及的學校不少，改善工程將分四年進行，包括安裝雙層玻璃及空氣調節系統。

第一期工程包括 9 間資助學校和 1 間官立學校，定於即將來臨的暑假進行。9 間資助學校的改善工程所引致的財政承擔額為 1,640 萬元，已於一九八六年十二月八日獲得本局財務委員會批准。這個承擔額是用作支付改善工程所需費用的 80%，其餘的 20% 建設成本，將由當局要求有關的辦學者支付。這個 80 比 20 的攤分率，正符合長久以來與資助學校校舍和改善工程所需建設成本有關的撥款政策。

不過，提交財務委員會的文件已清楚說明，如果有任何辦學者無法如數支付本身所須負責的款項，有關方面可能會進一步要求財務委員會增加當局的承擔額，以填補欠數。

我從教育署署長得悉，在該 9 間學校中，有兩間無能力支付噪音消滅工程的建設成本中他們所須負責的費用，至於其餘 7 間，亦只能負擔一小部份費用，數額合共為 27 萬元。因此，政府必須增加其承擔額，以應付約 380 萬元的不敷之數。政府內部現正急切研究此事，並會盡快向本局的財務委員會提交有關文件。

謝志偉議員問：主席先生，我相信這 9 間資助學校一定非常高興知道這個消息。我想再請問一下，如果這些學校需要改善其他基本設施，而改善的要求又是來自政府，政府會否按照同樣的原則去處理？

財政司答（譯文）：主席先生，據我所知，這項原則，是處理這些資助學校各項改善及增建工程的常用原則。

楊寶坤議員問（譯文）：主席先生，為使能按照計劃，在七月十五日開始的暑假期間實施第一期工程，政府會否從經濟及時間觀點，考慮負起招標承辦噪音消滅計劃各項改善工程的責任？

財政司答（譯文）：主席先生，一貫的做法，而在資助學校基本建設工程方面亦一樣，是學校自行聘請建築師及承建商進行工程，事實上，怎樣可使工程更快完成。

楊寶坤議員問（譯文）：主席先生，署理財政司可否解釋一下石硤尾兩間學校的情況。該兩間學校彼此祇是一牆之隔，同時間受到同樣程度的飛機噪音影響，為何祇有一間列入第一期工程範圍，而另一間則沒有呢？

財政司答（譯文）：主席先生，我相信這問題需要教育統籌司的協助才能回答。（見附錄五）各項問題的書面答覆

### 保護議員免受恐嚇及襲擊的措施

五、 潘志輝議員問題的譯文：政府可否告知本局，遇有議員（包括區議會、市政局、區域市政局及立法局的議員）因處理公共事務而被恐嚇或襲擊，當局會採取什麼行動？同時會採取什麼措施防止此類事件發生？

保安司答覆的譯文：

主席先生，任何議員因處理其職務而被恐嚇或襲擊，應立即向警方報告。警方便會積極展開調查，以期把罪犯提控於法庭。

至於防止這類恐嚇或襲擊事件方面，幸好牽涉立法局、區域市政局及區議會議員的事件為數甚少。而且，亦無證據顯示，過去兩年間受到市民關注的三宗有關案件，確實是因議員履行公職而引起。不過，如果我們將來找到證據，證明這些案件是因議員履行公職而引起的話，那麼我們就要研究可以採用甚麼其他方法，來保護各議員。

### 勒索案件的統計數字

六、 范徐麗泰議員問題的譯文：政府可否就下述事項分別提供資料：

- (a) 過去三年向警方舉報涉及黑社會份子的勒索案件數字；
- (b) 警方就以上(a)項所述個案提出檢控的數字；及
- (c) 定罪的數字及所判處的刑罰？

保安司答覆的譯文：

- (a) 主席先生，我們只能從已偵破的勒索案件中，才可確實知道是否有黑社會背景。倘若已舉報的勒索案件還未偵破，我們便很難說該案件是否涉及黑社會份子。基於這個情況，警方在過去三年內有關勒索案件的數字如下：

	勒索案件		
	舉報數字	偵破數字	已偵破並證實與黑社會有關的數字（佔所有偵破數字的百分率）
1984年	921	600	131（21.8%）
1985年	789	549	130（23.7%）
1986年	687	486	121（24.9%）
1987年1月至5月	233	166	34（20.5%）



- (b) 關於檢控的案件數字，事實上警方就所有偵破的案件都會提出檢控。此外，尚有其他勒索案件未有列入統計數字內，因為這些案件都涉及其他較嚴重控罪，例如傷人或毆打等。遇有這類有超逾一項控罪的案件，統計數字只反映該項較嚴重的控罪。
- (c) 至於定罪的數字以及所判處的刑罰，有關的詳細統計數字，只可追溯至 1986 年 7 月，當局開始推行新制定的「標準法律治安資料統計系統」為止。司法部自那時起所記錄的統計數字如下：

(i) 1986 年 7 月至 1987 年 3 月期間以勒索為主要控罪的定罪數字

起訴的總人數	383
獲判無罪或遭撤回起訴的人數	168
裁定有罪的人數	215
	(見附註)
(定罪率)	56.1%

(ii) 1986 年 7 月至 1987 年 3 月期間以勒索為主要控罪所判處的刑罰

刑罰	犯案人數
監禁期	
1 至 3 個月	2
3 至 6 個月	4
6 至 12 個月	19
12 至 18 個月	12
18 個月至 2 年	11
2 至 3 年	16
3 至 5 年	7
5 至 6 年	1
勞役中心	17
教導所	11
戒毒所	7
感化院	1
男／女童院	1
守行為	38
緩刑	24
簽保	4
罰款	12
總數	187
	(見附註)

附註 裁定有罪的人數為 215 名，而判處刑罰的人數則為 187 名，這數字上的差別，很可能是由於主要被控勒索並裁定有罪的人士之中，有部分事實上反因其次要控罪（如傷人）而被判較長的刑期。因此，部分勒索罪所判處的刑罰，便沒有出現在統計表內。

### 地界訂正條例草案

七、 鄭漢鈞議員問題的譯文：地政工務司於一九八六年一月二十二日在本局表示，可在本屆會期內提出地界訂正條例草案。政府可否告知本局，上述條例草案及土地測量條例草案的草擬工作，至今有何進展？

地政工務司答覆的譯文：

主席先生，我在本屆會期提出地界訂正條例草案的希望，恐怕是過於樂觀。或許我應清楚說明，那只是我當時的希望而已。

地界訂正工作小組是在一九八六年三月成立，由楊少初先生擔任主席，成員包括鄉議局、屋宇地政署及政務總署代表。工作小組在去年六月提交的報告，經獲原則上通過，草擬法例指示現正在擬備中。至於土地測量條例草案的草擬指示亦同樣在擬備中。

現時很難準確估計這兩項條例草案何時可以提交本局；但我可以保證，儘管有其他更迫切的法例須要制訂，我們仍會確保盡可能及早完成這兩條條例草案的草擬工作。此外，雖則每一宗地界訂正工作均需數月始能完成，我認為目前的情況是尚可容忍的。

## 政府事務

### 條例草案首讀

#### 1987年商品交易（修訂）條例草案

#### 1987年香港科技大學條例草案

#### 1987年破產欠薪保障（修訂）條例草案

條例草案經過首讀，並經按照會議常規第41條第（3）段的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

### 條例草案二讀

#### 1987年商品交易（修訂）條例草案

財政司動議二讀：「一項修訂商品交易條例的草案」。

以下是財政司致辭的譯文：

主席先生，本人謹動議二讀1987年商品交易（修訂）條例草案。

本條例草案的主要目的，是修訂商品交易條例第11條，使當局可以委任商品期貨商出任商品交易事務監察委員會成員。

商品交易事務監察委員會是根據商品交易條例第3條第（1）款的規定而成立的法定機構，主要職責是就商品期貨合約交易事宜提供意見，執行商品交易條例各項規定，以及監察香港期貨交易所有限公司的活動。

鑑於商品期貨業屬專門行業，業務日趨複雜，委任一些積極參與期貨交易的人士出任委員會成員，對委員會將有裨益，亦有助於期貨業的正確發展。不過，根據現有條例第12條第（1）款的規定，任何被委任或受僱執行該條例的人士，均不得直接或間接進行任何商品期貨合約交易，或參與任何與商品期貨合約交易有關的行動或業務。該條款所指的人士，除一些其他人外，亦包括商品交易事務監察委員會成員，因此導致當局難以物色適當人選出任該委員會成員。

當局認為第12條第（1）款所定的嚴格限制是不必要的。基於商品市場的性質及根據委員會的經驗，委員會的成員不會因為擔任公職的緣故而暗中利用易於引起價格波動的資料；同樣理由亦適用於根據商品交易條例成立的其他委員會的成員，及由商品交易監理專員委任，負責審核商品交易商帳目的核數師，這些人士亦包括在第12條第（1）款範圍內。各位議員可能知道，證券條例並無這類限制證券事務監察委員會的條文。

對第 12 條所作的建議修訂，會撤除對監察委員會及根據條例成立的委員會成員及獲委任核數師的限制。這樣，專業商品期貨商將可受委為監察委員會成員。不過，受僱執行商品交易條例的公職人員，則仍然禁止進行商品期貨合約交易。

為預防有不正當利用消息的情況發生，我亦建議修訂條例第 11 條第 (1) 款，規定任何人士不得為個人利益或避免個人損失，或為他人利益，或為避免他人損失，而利用他在執行條例所規定責任或職務時所獲得的資料。

我已就上述建議修訂徵詢商品交易事務監察委員會的意見。該委員會對有關修訂完全贊成。

主席先生，本人動議押後辯論此項議案。

動議：上述條例草案二讀辯論應予押後。

此項動議付諸表決並獲通過。

### 1987 年香港科技大學條例草案

教育統籌司動議二讀：「一項為香港科技大學的成立及有關事宜而制定的草案」。

以下是教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，本人謹動議二讀 1987 年香港科技大學條例草案。

本局今天討論的條例草案，規定本港第三間大學香港科技大學的設立和註冊成為法團。這項深受前任主席尤德爵士重視的計劃，進行迅速，值得表揚。一九八五年十月，尤德爵士在本局該年度的首次會議席上宣佈會成立第三間大學，我們都感到振奮。這項對香港前途充滿信心的聲明，對我們各人是一個鼓舞。

翌年三月，當局已經確定新大學的規模及性質，並且訂定確實日期，最遲於一九九四年至一九九七年三年度，招收首批新生。去年九月，香港科技大學籌備委員會成立，在鍾士元爵士的英明領導下，一如過去的典型特色，決定提前招生，首批學生將於一九九一年在大學的永久校址上課。

目前，籌備工作已達到要把這間新大學註冊成為法人團體的階段，以便大學在有需要時，有正確的法定權力採取行動。

主席先生，本條例草案是根據香港科技大學籌備委員會的中肯意見而制訂。該委員會認為，這條法例應為這間由公帑成立的現代化科技大學提供完善平衡的架構，使其可以有效操作，使大學本身獲得自主權，並使教學及研究人員享有學術自由。要取得這幾方面的平衡，必須設立一個校務委員會，作為中央管理機構，專責制定策略方案，以確立學術決議並設教務委員會，負責調整學科內容及水準；此外，亦須設校長一職，除作為學術領導人外，亦充任大學的行政首長。

我們今天討論的條例草案，完全反映這些需要。草案列明大學的宗旨，是為提供教育及從事研究，特別是在科學、技術、工程、管理及商科方面。對於設立大學校董會、校務委員會、教務委員會、學院和專科學院及評議會，本條例草案亦有規定。

根據原意，新大學會在科技研究方面擔當重要角色，因此條例草案載有明確條文，使該大學可以提供諮詢、顧問、研究和其他有關的服務，並與其他機構合作及聯營。當局希望這些權力可使該大學與本港工業界合作，進行更多合約式研究，以及作為一個把先進技術帶給本港工業的有效渠道。

主席先生，及早制定本條例，不獨是成立香港科技大學過程中的重要一步，而且是我們履行

承諾，迎合本港經濟的需要，使年青一代有更多和更佳機會接受高等教育的明證。

主席先生，本人謹此陳辭，並動議押後辯論此項議案。

動議：上述條例草案二讀辯論應予押後。

此項動議付諸表決並獲通過。

### 1987年破產欠薪保障（修訂）條例草案

教育統籌司動議二讀：「一項修訂破產欠薪保障條例的草案」。

以下是教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，本人謹動議二讀 1987 年破產欠薪保障（修訂）條例草案。

一九八五年，破產欠薪保障條例草案獲本局通過，成為法例。該條有遠見的法例，使工人毋須透過法律途徑，尋求解決辦法以爭取破產僱主所拖欠的工資。此後，僱員只須向破產欠薪保障基金求助，便可收取僱主拖欠他們的工資，而基金委員會則另行向僱主追討墊付的款項。委員會如果未能討回墊款，損失將由基金承擔，而非由僱員承擔，因為對僱員來說，這項損失可能甚為嚴重。

根據現行的安排，如果僱員因為僱主破產而未能收取應得的薪酬，可向基金領取最多相當於四個月薪酬的款額或者 8,000 元，以數目較少者為準。當局制定這些規限，是要配合破產條例及公司條例的規定，使上述數額或以下的欠薪可獲優先處理。因為如果僱主破產，這些欠薪可以比其他債權人的聲請債款優先獲得賠償。

在第一年，基金共支付 1,350 萬元給 5 890 名僱員，在截至一九八七年三月止的第二年，則共發出 1,500 萬元給 5 813 名僱員。

基金的款項，來自每年對商業登記徵收的 100 元稅款。基金款項總額，亦即可用作協助遭遇上述不幸情況的工作的金額，已由基金實施第一年年終的 3,950 萬元，增至一九八七年三月三十一日止的 6,810 萬元。假如建議的修訂在今年八月一日實施，基金款額到今個年度終結時，估計會增至 8,310 萬元。

由於基金的財政狀況有所改善，工人受惠的範圍亦相繼擴大。現於本局提出的條例草案，是修訂破產欠薪保障條例，以便擴大該條例所提供的保障，把最高不超過相當於七天工資的代替通知金或 2,000 元（以較少的數目為準）的規定，編入法例之內。本條例草案亦規定立法局可通過決議，改變基金發給申請人代替通知金的最高數額。

當局同時亦藉此機會在該條例實施兩年後，對其他方面作出檢討。條例草案中有兩項修訂，便是檢討後提出的。首先是撤除現時由規例指定各種表格的規定，授權勞工署署長批准需用的表格。其次是修訂破產條例和公司條例，刪除該等條例與破產欠薪保障條例的不協調之處，這情況是由於申請清盤或破產需時所致。這兩項修訂可使破產欠薪保障基金更能順利運作。

主席先生，我知道有人希望草案擬保障的代替解僱通知金的數額，能夠增加至一個月的工資或 2,000 元，亦有人希望其他工人福利，例如遣散費和假期薪金，也可以列入基金的保障範圍。主席先生，所有這些目標，都是有意義的。不過，香港今日的成就，有賴港人積極進取和處事審慎所致，即是能認清目標，但在追求目標時，不過於冒進，以致削弱自己的力量。雖然基金的款額一直在增加，但我們必須記得，基金只推行了兩年，不能保證這個趨勢定會持續下去。主席先生，雖然在基金成立後第二年，本港的經濟表現確比第一年佳，因破產事件而付出的款項亦實際有所增加。當本港經濟走下坡，導致破產事件增多或公司註冊數字較預算少時，基金的資源定會受嚴重影響。因此，在經濟好景時為基金積存一筆健全的儲備，以備在逆境時保障工人的利益，是很重要的。

主席先生，政府及勞工顧問委員會經深思熟慮後，認為現時應擴大工人福利保障範圍，以包括相等於一星期工資的代替通知金或 2,000 元，兩者以數目較少者為準。這項措施，決不是政府在



保障本港破產公司僱員方面的工作，最後一次努力。當局會經常檢討基金的財政狀況，及這項措施對基金的影響；在情況許可時，更會進一步擴大基金的保障範圍，以應付本港勞動人口的需要及合法要求。

主席先生，本人動議押後辯論此項議案。

動議：上述條例草案二讀辯論應予押後。

此項動議付 諸表決並獲通過。

下午三時零九分

## 休會

律政司提出動議：本局現在休會。

主席致辭的譯文：

本局 6 位議員曾作通知，表示有意發言。本人擬根據會議常規的規定，運用本人的決定權，讓各議員有足夠時間讀畢演辭，並讓官守議員亦有足夠時間答覆這些演辭，然後才將休會問題付諸表決。

## 救護車服務

葉文慶議員致辭的譯文：

主席先生，小組為預備是次休會辯論曾召開 5 次會議，其中包括分別與政府當局代表、救護員會及救護官員會舉行一次會議。我們又曾致函醫療界和輔助醫療界專業人士及有關團體，徵詢他們對本港救護車服務的意見。小組共發出 136 封信，並接獲 57 封回信，其中 47 封載有關於救護車服務的意見和評論。由於小組獲得基層工作人員提出了很多寶貴意見，這對於分析英國健康研究組顧問報告書的建議，大有幫助。該顧問公司是由政府委任，負責研究救護車服務的運作管理事宜。小組達成了 19 項一致的意見（10 項是有關英國健康研究組報告書所提出的建議，其餘 9 項則是小組本身提出的意見），認為政府應採取行動，以改善本港的救護車服務。

休會辯論安排。主席先生，在是次辯論中，我們會盡量避免重覆。我們認為，救護車負責在緊急情況下出動，立即處理傷病者，它在拯救性命方面所扮演的角色，至為重要。對於本港救護車在服務方面所達到的質素，我們甚為讚賞，但仍希望可以改善未臻理想的地方。小組每名成員還會代表小組就其所關注的一項或多項主要課題發言：譚耀宗議員將就員工士氣發言；張人龍議員就新界區救護車服務的行車指標時間發言；招顯洸議員就救護車人員的訓練發言；潘宗光議員就救護車與醫院之間的通訊系統發言；陳鑑泉議員將會就防止濫用救護車服務發言，而我則會談論本港救護人員所需具備的專業資格。首先，我想將小組所達成的一致意見摘錄如下。

有關英國健康研究組報告書的意見。小組大致贊同英國健康研究組報告書所提出，有關改善救護車服務的運作管理事宜及整體效率的建議。這些建議包括：

- (a) 救護車必須在 10 分鐘的行車時間內，到場處理市區及新市鎮所發出的 95% 緊急召喚；
- (b) 增加員工及車輛、救護站及臨時候命救護車的數目，以達到上述目標；
- (c) 增加救護主任人數，以加強管理結構；
- (d) 使資訊傳遞與控制指揮工作能更靈活地互相配合；
- (e) 救護車控制台應由救護人員，而非特設的控制組人員負責操作；
- (f) 使例行運送服務能更有效地互相協調；及

(g) 分開處理緊急及例行服務等。



然而，我們不能接受一點，就是報告書並無積極將新界區現時所訂定的 34 分鐘行車指標時間縮短。英國健康研究組報告書似乎沒有訂定目標，以改善新界區的救護車服務。我們曾深入討論這問題，並認為消防處的救護車應致力達到在 20 分鐘的行車指標時間內到場處理新界區的 95% 救護召喚。

該報告書又建議，應將駐醫院救護車聯絡員職位提升為主任級職位。我們支持這項建議，但促請當局注意一點，就是上述措施會否打擊較資深救護員的士氣。我們認為，工作能力較高的救護員應獲得所需的訓練，而最重要的是在新制度下，他們應能夠獲得真正機會，直接升為主任級人員。

改善現行措施的建議。由於英國健康研究組的職權範圍有限，小組的注意力並不局限於該研究組所編撰的報告書。我們也曾研究現行救護車服務的運作情況，並收集了基層工作人員所提供的一些資料。

首先談談救護電單車的問題。一九八四年七月，我在本局會議席上提出救護電單車問題，詢問政府當局何時會設立這類服務。這項服務實際上是於該年開辦。救護電單車即使在途中遇到交通擠塞，仍能迅速抵達偏遠地區的意外現場，救治傷病者，這點足可證明其成效。我們知道當局將於一年後檢討救護電單車服務，但鑑於公眾對這項服務有良好的反應及信心，現時我們就促請政府當局研究可否增設救護電單車。

關於安裝冷氣方面，在我們徵集的意見中，很多亦有提及促請當局為救護車安裝冷氣，我們欣悉這已成為政府的既定政策，希望當局能夠加速進行。

主席先生，關於訓練員工方面，在一九七九年，因財政緊縮及人手受到限制，救護員的訓練由 14 星期縮短至 8 星期。14 星期的訓練原已不足，而水準不穩定更是令人難以忍受。我們欣悉負責監察英國健康研究組撰寫報告書的救護車服務策劃小組建議，將救護員的訓練期延長至 24 星期，並將救護員所接受的最低訓練水準提高至「救護學精修課程第一部份程度」。專業醫療人員曾多次向我們強調為救護員提供較完善訓練的重要性，因此，政府當局應立即實行這項建議，須知救護車服務主要是依靠救護人員的專業水準維繫。

現轉談輔助醫療救護車服務。本港目前仍未有輔助醫療救護車服務。我們欣悉政府當局在今年保送兩名救護主任前往英國接受輔助醫療訓練。他們將學習如何放置氣管插管、裝置靜脈滴注儀器及施行一般救護員無法勝任的較先進的復甦法。我們認為這是當局所採取的一個積極步驟，目的在於探求於特殊情況下在本港設立輔助醫療小組是否可行。例如可以設立輔助醫療小組為新界偏遠地區服務，因為新界地方廣闊，路途遙遠，來往需時，醫療人員往往須在現場立即救治傷病者，才能挽回性命。正如香港深切治療藥物學會主席，明愛醫院勒特醫生 (Dr. LETT) 在寫給我的信中所說：「對危殆病人施予的深切治療是連續不斷的，入院前護理應與院內護理合而為一。」

關於流動醫療中心，小組認為應增設流動醫療中心，由 1 輛增至 3 輛，使香港、九龍及新界 3 區各護調配 1 輛。

現在我要談談多項從未與當局討論過的建議新措施。首先談談救護車與醫院急症室之間建立的直接聯繫。我在一九八六年曾請求當局為救護車與醫院急症室設立雙方面通訊的直接聯絡系統，並曾就這問題與保安司謝法新先生進行長時間的書信來往。他的答覆是，這系統是可行的，但當時尚未設立。直至今日為止，當局仍未設立這個系統。救護車與醫院之間的通訊現時只是間接經由控制中心操作員轉達，而他們並非救護員。此外，可供他們聯絡之用的線路數目亦有所限制。小組確信這項直接聯絡系統在緊急事件發生時是很重要的，而醫務衛生署亦表示贊同。在前往醫院途中，救護人員應能先行向醫院的聯絡人員提供資料、請對方作好準備或預先提出警告。提供有關送院病人的情況和數目等有用資料，可方便院方作出所需的準備，或調配人員，以應付緊急的情況。

關於救護車的服務範圍和濫用情況方面，我們曾聆聽當局及消防處救護員會對救護車服務遭

濫用的程度而提出的相反意見。我們的結論是，當局和救護員會意見分歧是因為他們對怎樣才算濫

用持有不同的見解。小組認為，由於現行法例對救護車服務的責任範圍界定得不夠嚴謹，以致發生公然濫用的情況。小組建議當局應按常理研究所發生的濫用情況，並應檢討有關法例，以收窄救護車服務的範圍。

專業資格。香港救護人員的培訓是由政府負責，而政府本身亦是評定和核准培訓水準的機關。當局承認，培訓水準受着財政緊縮及人手限制的影響而時升時降。因此，現在正是考慮對本港救護人員的能力進行獨立評估的時候了。

英國救護學會為不同職級的救護人員舉辦各種考試，以便他們考取專業文憑、各類會員及院士等資格。英國救護學會在香港設有分會，每年均透過香港考試局舉辦這類會員資格考試。這些資格獲消防處承認，作為晉升救護隊目的必要條件。政府可以考慮規定考取專業文憑為救護員通過試用關限的基本條件。據消防處救護員會稱，由於本港未有開辦為這類考試而設的課程，救護人員須依靠自修及函授課程以應付考試。政府及英國救護學會香港分會應該協助開辦分級課程，以便救護人員考取各類專業資格。

最後我想指出，今日我們所討論的救護車服務只是緊急服務中一個相當小的部份，原因是救護車服務只屬於入院前緊急護理的一部份而已。更重要的是，當局應認真研究我較早前曾提出過有關在醫院和診療所急症室內進行範圍較廣的急症服務的問題，以期為全港市民提供更有效、合理的緊急服務。因此，本人促請當局早日推行專業醫療人士所提出的建議，就是無論在任何時間，甚至在夜間，在醫院急症室當值的最高級醫生，最少須具有五年在醫院行醫的經驗，如曾在急症室工作則更佳。

主席先生，當局於一九八六年共接獲 365 574 個緊急救護召喚，在我們富經驗及勤奮的救護人員救助下，不少性命得以挽回。毫無疑問，救護服務是非常重要的，因此當局必須盡一切努力確保傷者或病人不會因為得不到迅速治理而喪生。本小組希望政府盡快着手實行小組所提出（以及英國健康研究組報告書）的建議。

陳鑑泉議員致辭的譯文：

主席先生，本人原則上支持專案小組成員所一致通過的各項意見，但亦希望提出下列幾點一般意見：

消防處及其轄下的救護車服務對保障本港居民的生命和財產，貢獻良多。在員工士氣方面，有三點是我們必須特別注意的。

- (1) 每個機構均希望物色學歷較佳的人員擔任主管級職位。雖然長遠而言，這對有關機構會有好處，但不論在公營及私營機構，若所有主管級職位均留給具備適當學歷的新招聘人員擔任，將會打擊員工的士氣。一些私營公司的失敗之處，就是曾受西方訓練的年青主管看不起較年長而忠於公司的僱員，以致種下業務失敗的禍根。至於救護人員的主管級職位，若由（a）符合學歷資格但缺乏經驗的年青人，及（b）學歷不足但具經驗及領導才能的人員，以各佔其半的比例出任這些職位，可以提高員工的士氣及維持令人滿意的均勢。
- (2) 政府當局及職方應制訂若干準則，以防止市民濫用救護車服務。對公然濫用這些服務的人，應加重收費，以收殺一儆百之效。
- (3) 駕駛人通常都會讓路給警車及滅火車，但對救護車卻不一定讓路。當局應檢控違例者，如需提供證據，可在救護車上安裝自動攝影機，拍攝違例汽車的車牌號碼。

聖約翰救傷隊。從字義來說，救護車就是負責運載病人或傷者的車輛或隨軍的流動醫院。目前世界上最古老的武士團勳銜一源自耶路撒冷的聖約翰醫院最高勳銜，早於 11 世紀便已設立，以頒授予「堅守信仰」及「為人類服務」的人士。上述勳銜既有如此崇高的目標，難怪女皇陛下是該項勳銜的最高頒授人了。

本港的聖約翰救傷隊除了為年青人提供有關急救技巧的訓練外，亦使他們學習到只有軍事輔助組織才具備的紀律及組織能力。將年青人的剩餘精力導於正途，使其從事有益社會的服務，而非具有破壞力的活動，實在至為重要。

聖約翰救傷隊亦是有志加入專業救護服務者的主要訓練場所。本年六月六日往太古大廈行政立法兩局議員辦事處與本人會面的3位消防處救護人員，有兩位曾接受聖約翰救傷隊的訓練。有鑑於此，聖約翰救傷隊以往的週年會操均由總督親自參與檢閱儀式，實在是順理成章的事。我希望將來可以恢復此項能提高該隊士氣的傳統。

我亦希望聖約翰救傷隊能獲得足夠資源為更多人提供訓練，以期每個家庭及工作地點的成員均具備急救的一般常識，這並非因為香港在一九九七年以後會成為中國海岸的前哨，而是因為即使家庭亦未必是絕對安全的地方，例如，我們可能會從樓梯摔下、給地氈絆倒、滑倒及撞向家具的尖角、燒傷及中風等。如果在病人獲得專業人士醫治之前，家中有人可以即時施行急救，為病人止血或予以適當的處理，可能會救回一命。

若以全民皆兵的瑞士作為我們訓練急救人員的目標，未免是理想過高，但假如所有為人父母者及工人均接受急救訓練，我相信因未及搶救而死亡的人數將可大大減少。

我們觀看電視新聞時，可以比較下述兩種情況的分別，其一就是一大批未受訓練的人在災難現場吵鬧亂轉，而在另一個類似的場合，數目較少但曾受訓練的人在有效率地默默工作，並將傷者迅速送院。我們若擁有訓練有素的人員、不怕交通擠塞的急救電單車、及駐於適當地點、設備齊全而又全部均有電訊設備及由控制中心指揮的救護車，便可克服距離、時間及交通阻塞等障礙。鑑於發言時間只限三分鐘，我唯有在此借用一句簡短的中國用語「分秒必爭」，恰當地結束我的講辭。

張人龍議員致辭：主席先生，本人只想就救護車在新界及郊區內到達現場的行車時間指標發表意見。

本人同意英國健康研究組的報告，將百分之九十五的緊急召喚所需的行車時間指標訂為10分鐘的建議。這一項高水平的標準可以使到市民在患上急症或發生意外時，救護車可以迅速到達現場，替病人或傷者進行急救並轉送醫院。

在一九八五年七月，保安司謝法新在答覆本人的詢問事項時，說明百分之九十的緊急召喚經已符合了市區10分鐘和郊區20分鐘的標準，如今報告書更加提升五個百分點，不論從重視市民生命或提高救護服務效率的角度來看，我都覺得是一項進步，可以使香港的救護服務躋身先進國家的水平，是值得支持的。

但是，關於研究組認為目前在30分鐘內到場處理百分之九十五的郊區召喚已是不錯，期望改善是不切實際的說法，我則完全不能同意。

我認為「人命關天」，要穩定病情，維持生命，時間應該要分秒必爭，刻不容緩的。不論他身在市區或郊區，都理應得到最迅速的救護服務。雖然基於地理環境，新界及郊區的面積較為廣闊，人口較為分散，救護服務水平與市區有多少差別是可以理解的，但30分鐘的指標就似乎差別太大了！既然早在八五年已能達到20分鐘的標準，如果現在滿足於30分鐘的水平，豈不是一個倒退？況且，現時新界道路系統效率已有明顯改善，大大縮短了地區間行車時間，故此，我支持本局救護車服務專責小組的建議，將郊區召喚救護車的行車指標時間訂為20分鐘。

改善救護車服務的最終目標是為拯救生命，減輕痛苦和增加市民安全感，政府是有責任積極調配資源，增添救護車，廣設救護車站，增聘專業人員，加強監察和檢討救護車的使用狀況，以冀早日達到突破20分鐘的指標。

另外一點較具爭論性的，就是救護車服務是否有被濫用或誤用的問題。本人覺得，基本上是很難替「濫用」和「誤用」作出一個明確定義的。救護車是社會服務之一，我們應該容許及鼓

勵市民在

需要時好好地充份利用，而且是不應該收費的。於緊急情況下利用救護車盡速解決因受傷或急症引起的痛苦和危險，是納稅人應該免費得到的政府服務。固然亦有不少「非緊急性」的情況下利用救護車的例子。本人從救護車員工方面得悉，現時他們負責的一些非緊急性服務，出動次數高達救護車出動總次數的百分之三十。其中包括接送老人到醫院接受例行康復治療，替一些非患病老人從一間安老院搬遷到另一間安老院等。本人甚至知道有些例子，就是一些正在醫院內接受康復治療的老人家，獲得了分配入住公共屋邨老人宿舍的雙人單位，救護車就被召喚去接送他們到該老人宿舍與其他獲分配相同單位的老人進行所謂「相睇」，以決定出院後是否可以與對方相處。救護車執行以上的任務雖然未必稱得上被「濫用」，但似乎經已超出了救護的範圍，甚至可能妨礙了當時真正需要緊急救援的市民及時得到救護服務。

市民未必能充份利用緊急服務，而非緊急服務又不能算是濫用，似乎問題的癥結在於現行法例把救護車的服務範圍訂定得過於廣泛，而教育市民如何使用救護車服務的宣傳工作又做得不足夠。我建議政府接納英國健康研究組的提議，把救護車服務分為緊急及例行兩個等級，同時從速加強宣傳工作，使市民明瞭如何正確使用救護車服務，從而自我抑制，表明出深具公民意識的行為，這樣，救護車服務才可達至物盡其用。

最後，我想藉此機會表揚一下聖約翰救傷隊對救護車服務所作出的貢獻。該隊現時有救傷車 6 輛，24 小時在港九新界提供免費的服務，並於賽馬日、公益金百萬行、龍舟競賽及其它大型公眾活動場所不計薪酬義務當值。我相信大家都同意聖約翰救傷隊在本港的救護車服務是扮演了一個非常有用的角色，該隊的工作應該得到我們的讚揚和支持。

招顯洸議員致辭的譯文：

主席先生，大家都知道本港的救護車服務效率極高，職員的工作態度和表現極佳。負責這項服務的人員實在值得我們衷心讚賞。本港今日所使用的救護車，設備亦極為完善，已達到國際水準。難怪當局認為委託英國健康研究組檢討香港的救護車服務，目的並非因為本港的救護車服務水準過低或工作效率差，而是為了確保能夠妥善運用資源和進一步提高服務水準。

相信各位議員都知道，整個緊急服務的過程主要包括六方面，即接獲緊急召喚、派出救護人員、在現場搶救、載送往醫院、以至最後抵達急症室救治。由此可見，救護車服務只是緊急服務的一部份。如果我們的目標是提高緊急服務的水準，則無須局限於救護車服務這個環節，因為緊急服務仍有很多方面亟待改善。

我們明白，由於經費方面的掣肘，委聘獨立的顧問公司就個別公共服務進行檢討及提交建議殊不容易。不過，令人費解的是一為何有了這個難得的機會，卻不去全盤檢討本港的緊急服務？入院前的護理，與救護車服務一樣，也是緊急服務的重要部份，不應從緊急服務中抽離。

救護車服務小組的召集人葉文慶議員已在演辭中講及小組的意見。因此在下面的幾分鐘時間內，我將會集中談論以下三個題目，就是：地方醫院的功能、救護人員的訓練和如何充份利用現有的資源。

地方醫院的功能。英國顧問建議將市區救護車的行車時間指標由 15 分鐘縮短為 10 分鐘，這建議目前仍然可以接受，日後如有足夠的資源時應再加以改善。當局認為將現時新界郊區緊急召喚的 30 至 35 分鐘行車時間縮短是不切實際的做法，我對此感到十分失望。其實需要用到緊急服務的都是生死攸關的事件。如果情況危急，分秒之差都會可能導致人命的損失。在意外發生的最初半小時內，任何時間上的差池，都會大大地減少傷病者的生存機會，特別是嚴重意外及緊急事件，爭取時間尤為重要。

縮短救護車的行車時間並非提高服務效率的唯一辦法。政府應該考慮其他更有效的辦法，以便病人能由救護車迅速接載到醫院，接受適當的治療。情況嚴重的病人應送往就近的醫院而不應載往分區醫院，在鄉村和郊外地區更應如此。現時，鄉村地區的醫院很多時候只能提供轉送服務，因為其急症室的設備不足，未能達到救治急症的要求，轉送費時，因此延遲了挽救生命的重要任



務。本局部份議員或許記得，在一九七八年發生了一宗產後流血致死的事件，到了一九八五年又有另一宗產後死亡，此外，還有元洲街有 34 名幼稚園學童遭砍傷的事件。這 3 宗事件的病者或傷者，都需要由設備稍遜的地方醫院轉送往設備較佳的分區醫院接受救治。這些事實說明地方醫院的急症室，尤其以鄉村地區為然，在醫療設備和人手方面都必須加強。

主席先生，急救中心的復甦法對垂危的病人非常重要。心臟停止跳動的病人，必須在 4 分鐘內施行心肺復甦法，以及在 8 分鐘內給予先進的心臟維生器，才能有生還的機會或不致造成無可挽回的腦部缺氧的情況。

一般來說，緊急復甦法應在病人抵達醫院後立刻在急症室進行，而並非在病房進行。同時也切勿為等候抬床、輪椅或升降機而浪費時間，醫院升降機的速度很慢，可能比立法局大樓的升降機還要慢。

先進的醫院通常都設有「復甦小組」，在接獲緊急召喚時立即趕往病人所在處進行急救，這是另一項重要的課題，大家應認真加以研究。

救護人員的訓練。對於應否讓曾經接受輔助醫療訓練的救護員在現場進行插喉入氣管、補充體液之靜脈注射和心臟去纖顫等先進復甦法，醫療界人士各持不同的見解。有些醫生認為，上述工作根本上應由醫生進行，如交由醫學知識不豐富、經驗不足的人員處理，可能有害無益。不過，醫學界人士一致認為，救護人員的訓練應該加強。當局應進一步提高他們的急救技術，例如止血、保持氣管暢通、人工呼吸、心臟按摩和接生等技術。

有關當局建議將基本訓練期由 14 星期延長至 24 星期，值得我們支持。關於複習課程方面，我建議應列為必修科。一切訓練課程應由消防處及醫務衛生署定期舉辦，並由有關的專業團體協助，以確保參與救護車服務的人員有足夠能力，適當地執行其職務。

充分利用現有資源。救護車服務的主要任務是在緊急情況下為病人提供急救，而更重要的，是接載他們往就近的醫院，以便盡快給予適當的治療。現時本港的救護車亦負責轉院（或轉送診所）服務、接載非緊急或康復病人往返醫院或家居。但並非人人都對這些安排感到滿意。救護人員聲稱由於應付上述各項服務的關係，接載急症病人的救護車便不足用；而非緊急病人則認為等候救護車的時間太長；醫院職員亦感到不滿意，因為病人延遲轉院導致不必要地佔用病床。

為更妥善利用本港的現有資源及提高效率，當局應提供不同種類的救護車服務，以應不同水平的服務需求。處理緊急召喚的救護車應有足夠訓練有素的人員和設備齊全的設施。如果使用設備完善的救護車和曾受訓練的人員去接載情況穩定的病人往返醫院／家居和診所／醫院時，實在浪費資源。在這情況下，一輛舒適的小型巴士，由 2 名而非 3 名救護員提供服務便已足夠。

主席先生，有些醫療界同寅在考慮救護車服務的性質時，認為將救護車服務撥歸醫務衛生署管轄比由消防處管轄更為適當。鑑於救護車服務現時已有既定的部署，將其撥歸醫務衛生署管轄在目前情況來看可能不太實際。不過，我必須強調一點，就是醫務衛生署應在提供優良的救護車服務方面，有更大的參與。

潘宗光議員致辭的譯文：

主席先生，我曾諮詢過任職香港大學醫學院的同事，現在想對香港的救護車服務提出幾點意見。

葉文慶議員已曾精要地概述救護車服務的現況及指出其中的問題，並且提出了若干解決方法。我完全贊同她的建議。雖然時間因素及運送制度對救護車服務來說，都十分重要，但同樣重要的是確保病人在送抵醫院前，即已獲得緊急救治。

我同意招顯洸議員的看法，認為救護車上的儀器及設備均嫌不足，而且救護人員亦欠缺足夠



訓練。我深切覺得救護車上必須有合理的精密儀器，並有懂得怎樣使用這些儀器的救護人員。此外，在病人送院途中，救護人員應與醫院的醫生有更緊密的聯絡。

### 1. 設備及設施

救護車應設有手提心電測描器及去纖顫器，並應有較佳設備以供運送初生嬰兒，以減少嬰兒出現冷傷及呼吸困難的情況，因此，救護車應設有手提保育箱、監護儀及通風器，以確保病重的嬰兒在送院前及送院途中能夠保持穩定的情況。眾所週知，夏天的天氣非常酷熱，因此我極贊成所有救護車均應裝有空氣調節設備。在這方面，救護車的緊急及例行服務應有明確的劃分，例如接載康復中的病人，只須使用普通小巴已經足夠，若在這情況下使用設備齊全的救護車，實在是浪費資源。此舉將可盡量發揮救護車的效用。

### 2. 訓練

目前，救護車人員須修讀為期 12 個星期的初級救護學訓練課程，然後接受 2 個星期的在職訓練。大部份救護車主管人員均曾接受救護學第一部份的訓練，其中部份人員更曾接受救護學第二部份的訓練。在職訓練則由具有英國國家衛生局合格救護學導師資格的救護總區人員負責主持。救護車人員目前的訓練水準，僅足以使他們有能力認識病人的情況及在現場進行急救以穩定其情況，包括使用復甦術，並在病人送院途中，繼續施行此類急救。然而，部份人員的質素及所接受的訓練水平實宜加以改善。他們所接受的訓練，應包括如何處理一些如心臟復甦及嚴重外傷等的緊急情況。需接受心肺復甦救治的病人非常多，但此類病人目前極少獲得緊急復甦治療。與其他先進國家的救護人員比較，本港現有救護人員所受的訓練顯然有所遜色。培訓課程應該包括將初生嬰兒送往醫院所須採取的措施。曾受這方面訓練的人員一直都甚為缺乏。

### 3. 直接聯絡

在提供救護車服務時，救護人員與急症室醫生之間必須建立直接的聯絡。譬如在北美洲，救護人員與醫院急症室的醫生可以互相直接聯絡。救護人員同時兼任護士的角色，可對病人進行初步評估。急症室的醫生則透過電話，就應採取的適當行動發出指示或提供意見。救護人員可在現場採用膠體輸注以應付休克，並採用人工呼吸、使傷者復甦法等措施。

總括來說，本人籲請政府認真考慮提供設備更完善的救護車，為救護人員設立更佳的培訓計劃及改善救護車與醫院之間的通訊系統，以便加強本港的救護車服務。

譚耀宗議員致辭：主席先生，每當有嚴重意外發生時，人們都會抱着度秒如年的心情，焦急地盼望着救護車和救護人員的到臨，替傷病者進行第一時間的護理，和立即把傷病者送往醫院。擔當這件工作的是一支擁有 1 700 多人的隊伍，在本港人口稠密及交通繁忙的不利因素底下，這支隊伍的表現仍然受到廣大市民的好評。代表着這支隊伍的兩間工會，即「香港消防處救護員會」及「香港消防處救護官員會」，現更提議把緊急服務的指標時間縮短，以提高傷病者獲救的機會，這反映出救護員普遍存在着救急扶危的精神和充沛的士氣。

然而，這種士氣底下仍然存在着一些隱憂，這些隱憂一旦惡化，將會打擊到工作人員的服務精神，令工作效率下降。根據我們這幾個月來進行的一些調查了解，大致上可把這些隱憂歸結成三個因素：一、救護車被濫用問題；二、非緊急服務問題；三、建議中職級變動的問題。

關於救護車被濫用的問題，「濫用」這個字眼在這裏可以有兩種理解：一是不合法利用；二是合法，但不合理地利用。何謂合法而不合理使用，張人龍議員已舉了一些例子，我在這裡也想舉一個簡單例子。某人打球扭傷手指，他可叫救護車送他到跌打醫生處治理，這並不觸犯法例；但是憑常理判斷，這人便濫用了救護車服務，這樣做其實防礙了真正有需要者獲得及時救護的機會，嚴重者更會危害到其生命。

雖然當局曾聲稱濫用情況並不嚴重，但不知當局有沒有把合法但不合理的個案計算在內？另一方面，這些個案是需要救護員主動舉報才能夠揭發的，但根據救護員會表示，管理階層並不鼓勵他們舉報濫用個案，即使舉報了也不見成效，試想任由這些情況繼續發生，作為負有救急責任的救護員，工作士氣會否受到影響？

接着，我要說說非緊急服務問題。根據英國健康研究組報告書所載資料，由七五年到八五年間，非緊急召喚（主要是醫院的召喚）數字持續上升了五倍，而緊急召喚只持續上升了一倍多，即是說非緊急召喚與緊急召喚之間的比例在不斷上升，現時已達三比七左右，而且有繼續上升的趨勢。在資源有限的情況下，非緊急服務大量而迅速的增加必然導致緊急服務的質素下降，隨着非緊急服務的工作量日增，救護員能花在緊急服務上的時間和精神必然減少，冷卻了救護員起初參加這項有意義工作的熱誠。

第三是職級變動的問題。報告書建議大量增設救護官員的職位，這一點本是無可厚非，但有消息傳出政府將會因此而削減員佐級內一個職級，若此舉屬實，員佐級人員的升遷機會將會大減，士氣必然相應低落，故此我認為政府應慎重考慮這問題，並向員佐級人員作出升遷前途的保證。

最後，上述第一及第二項是現存的問題，急待解決。第一，解決濫用問題首要的是檢討法例含糊不清的地方，堵塞所謂「合法」濫用救護車服務，此外亦應加強對非法利用救護車個案的調查和檢控；第二，關於非緊急服務問題，醫院方面是否可以考慮一些較經濟的運送病人方法，例如利用類似「復康巴士」的交通工具運送病情較輕的病人；及加強與救護車控制中心的聯繫，安排預約時間以便集中多位病人一起運送。

以上建議不單只是為了節省資源，亦同時為了改善現有不合理的情況，使救護人員能更積極地服務社會，救護設施能給予更合理運用。此外，我們亦建議政府在檢討行政架構時，不宜作出打擊士氣的職級改動，以免影響日後的服務質素。

下午四時

保安司致辭的譯文：

主席先生，正如招議員已簡明指出，救護車服務的主要職責是為情況緊急的病人施行急救，而更重要的，是將他們盡快送往就近的醫院，以便接受適當的醫療護理。

主席先生，剛才有議員提到顧問人員。這些顧問人員在研究過救護車服務的水準後，結論是本港向市民提供的這項服務質素十分高。正如招議員所指出，聘請這些顧問人員的目的，當然不是因為本港的救護車服務不合水準或有任何操作上的困難。事實上，他們是受聘改善一項本來已屬優良的服務。

主席先生，我很高興指出，除了在一些情況下我們必須獲得所需的資源才可進行改善外，我們會依照行政局的建議，將顧問人員提出的改善意見，全部實行。

我還想補充說，在我本人參觀過救護車服務的各項設施，在參觀他們的控制中心，並親自登上救護車看過後，便發覺有關的人員確實是全心全意為市民服務。香港的救護車服務運作良好、管理完善，而且屬下員工士氣高昂。這一項事實，剛才已再次得到招議員證實，而譚議員和陳議員顯然亦有同感。更重要的是，本港的救護車都有週全的設備。

縱使如此，主席先生，我恐怕救護車服務經常都會受人批評。這是因為救護車往往是將情況欠佳的人送往醫院，有時難免會在抵達醫院時已經太遲。在這樣的背景下，我們面對的難題，是要決定用那些改善措施方有經濟效益。對於各位議員這個下午提出的種種有關建議，我在此向他們衷心致謝。

他們所提出的建議，目的在確保救護車服務維持現時的優良水準。我想就那些關於救護車服務的建議，簡述本人的初步反應。引起爭論的其中一個要點，是新界鄉村地區救護車抵達現場的行車時間指標。救護車在 30 分鐘內抵達現場的指標，備受關注，尤以葉議員及張議員的關注為深。我敢說，倘若我們有任何打算要維持實際經濟效益，則改善行車時間至顯著低於 30 分鐘是不可行的。事實上新界有許多偏僻的鄉村。此外，也有人到新界，例如南蛇尖或鳳凰山等地遠足，途中因體力不支暈倒。救護車或直升機根本無法在 30 分鐘內抵達現場，拯救他們。



主席先生，我相信我們所應關注的統計數字，是在新界鄉村地方，救護車能於 20 分鐘內抵達現場的次數。顧問指出大部分救護車都能在接獲召喚後 20 分鐘內到達現場。顧問調查所得的這方面百分率為 71%，我知道這個數字比較我數月前答覆張議員的為低。我得承認當時所提供的百分率數字是根據小量抽樣調查計算得來的，而顧問則是抽取較多的樣本，相信所得的 71% 這個百分率，較本人的答案更為可靠。不過，我們已採取措施提高這個百分率。這些措施包括在沙頭角、米埔和西貢等地的消防局派駐救護車。此外，調景嶺亦已有救護人員日夜派駐。我們現正研究其他方法，力求提高救護車不需 20 分鐘行車時間便可到達現場的百分率。但無論我們在這方面有多大改善成績，恐怕亦不會顯著縮短目前 30 分鐘行車時間的最高指標。

招議員建議，我們可以改善現有的鄉村醫療服務中心及各地區醫院的醫療設施。我認為這個建議甚佳，我們定會把這建議，連同招議員就全面改善急症室運作程序的其他建議，一併提交醫務衛生署署長考慮。

葉議員及陳議員在談到新近推行的救護電單車系統時，均肯定這個系統在交通擠塞時所發揮的功用，而救護車服務人員亦曾向我表示相同意見，就是當救護車遇上交通擠塞而無法立即趕赴目的地時，便會以無線電通知控制中心，要求立即調派人員乘坐電單車趕赴意外現場，為傷者進行急救。他們認為這項安排極為有用。主席先生，救護車服務現時共有 7 輛電單車可供調動，又我們將會在一年內檢討有關情況，以便評估這個系統的效用。如果證實有需要的話，我們一定會尋求所需資源，增加救護電單車的數目。

葉議員又促請我們加緊進行救護車的空氣調節系統安裝工作。主席先生，我們現時共有 133 輛救護車是裝有空氣調節系統的；至於我們新近訂購的救護車，全部都附有整套空氣調節系統。尚未安裝空氣調節系統的救護車則有 95 輛。事實上，由於這 95 輛救護車全部都會按照計劃在三年內更換，我們認為實在不值得在現階段耗費金錢及人力，把這些車輛加設空氣調節系統。不過我可以向各位議員保證，救護車服務所使用的救護車將會在三年內全部設有空氣調節系統。

關於救護員的訓練問題，葉議員要求我們迅即實施顧問報告中各項有關救護員訓練的改善建議。我同意應該立即把救護員現時所接受的救護車護理專長課程（第一級），從 14 個星期延長至 24 個星期。不過，我們必須首先獲得額外資源，才能推行有關計劃。

招議員建議把進修課程列為必修項目。我剛才曾經說過，救護車護理專長課程（第一級）將重新編排，因此毋須規定救護員參加任何進修課程。但是，當局將會為救護隊目及救護總隊目開辦進修課程，讓他們在參加救護車護理專長考試（第二級）前修讀，而我們亦確實認為應該把有關的救護車護理專長課程（第二級）列為必修項目。

主席先生，在談到救護車服務時，醫療輔助人員問題一向是爭論的焦點。葉議員希望可以將救護員訓練成為醫療輔助人員，在救護車上提供服務。正如招議員剛才所證實，這個問題在醫生之間也是議論紛紛。不過，我可以證實一點，就是我們確有派遣兩名救護主任前往英國，考察當地救護員接受醫療輔助技巧訓練的情況；據我所知，英國救護車服務處最近才提供這類訓練。這兩名救護主任均為受過訓練的男護士，故此可以很容易便看出英國在這方面的訓練工作，有何優點及缺點。待他們返港後，我們就會成立一個專家小組，研究他們在英國的考察結果。根據我們的構思，這個專家小組的成員，並非只局限於政府人員。主席先生，潘議員曾籲請當局改善救護車的設備，及訓練救護員運用更先進的技術，例如復甦心／肺技術等。我相信從這次考察及研究結果中，便可得到這個問題的答案。

葉議員並希望當局增加流動傷者治療車的數目。目前我們只有 1 部流動傷者治療車。坦白說，我認為在增加這類車輛的數目前，應當先行三思。我們目前所擁有的 1 部治療車，是在一九八二年投入服務，至今已使用 56 次。這部車是在發生較嚴重的災難時使用，主要是為到場救治傷者的醫生提供所需的設施。至於我們應否按照葉議員的建議將治療車數目，由 1 部增至 3 部，我認為這大部分須視乎醫生是否認為我們有此需要而定。不過，我們會經常留意這方面的可能性。

葉議員亦希望救護車和醫院有直接通訊的設施，潘議員對此也表示支持。目前，救護車只能間接透過救護車控制中心與醫院方面聯絡。不過，我可以向議員保證，在第二代系統中會包括直接通訊設施。該系統到一九九一年便可裝妥和投入服務。我承認還要再等數年之久，不過，看來我們已找到一個在技術上改善現有通訊設施的廉宜方法，使救護車和醫院可以直接通訊，而毋須一定要等到獲得第二代系統後，才可以做到。

主席先生，對於葉議員，張議員及譚議員就濫用救護車服務問題所表示的憂慮，我是完全支持和明白的。事實上，救護員近年舉報濫用個案的數字不多，因此我極之贊同譚議員的意見，認為今後應鼓勵救護員舉報濫用個案，這樣我們方可更清楚知道問題的嚴重程度以及問題的性質，並研究最佳的對策。然而，正如陳議員所建議，我們現正研究是否可以立例把濫用救護車服務列為一項違法行為。不過，我認為法例的實際草擬工作，絕不容易。

譚議員及招議員認為我們應考慮在應付非緊急服務時，採用救護車以外的交通工具的可能性；他們建議使用小型巴士。主席先生，坦白的說，我認為他們所指的另一類交通工具，是很難大規模予以使用。事實上，在應付非緊急服務時，我們大多需要利用正規的救護車，原因非常簡單，我們需要這些救護車作為後備，以便一旦發生嚴重災難時，有足夠的救護車可用。即使是被列為非緊急服務的情況，很多時那並不意味要接載的病人，本身的情況是沒有危險的。事實上，小型巴士在該等情況下大多不適用。

最後，主席先生，我要特別對譚議員表示謝意。譚議員指出使救護員保持士氣高昂，至為重要。我和消防處處長都十分贊同必須保持高昂的士氣。我可向各議員保證，當局在考慮實施所有建議時，會充分顧及這個需要；當局不單會考慮顧問人員的建議，亦會考慮各議員今天所發表的意見。還有，當我們在研究應否將「醫院聯絡員」升格為主任級職系的問題時，也會充分顧及這一點。我可以向譚議員保證，倘因把上述職系升格而須增加額外的救護主任職位時，政府並無計劃將非主任級職系的其中一個職級取消。

同樣，我可以向陳議員保證，政府不會把主任級職位保留給新招聘的人員充任。現時，36%的主任級人員是由員佐級人員晉升。目前香港的教育水準普遍大為提高，故此，這個百分率相信是會增加至接近陳議員所說的50%的水平。

主席先生，我要重複一點：為着香港社會的利益，我們必須使救護車服務，保持高水準，這點是非常重要的。救護車服務能夠有今日的水準，是各職級人員努力的成果，我謹向他們公開致謝。

由於救護車須盡速抵達出事現場或待救病人的所在地，所以我認為救護車服務與消防服務是極為相似的。基於這個原因，我認為救護車服務應繼續隸屬消防處。同時，我想補充一點，由於救護車服務份屬消防處其中部分，無論如何二者並非「勉強的配搭」。

不過，我同意招議員的意見，那就是：若要進一步改善救護車服務，則必須加強救護車服務與醫務衛生署間的聯繫。

休會動議付諸表決並獲通過。

## 下次會議

主席（傳譯）：本人現依照會議常規的規定，宣佈休會，下次會議定於一九八七年六月二十四日（星期三）下午二時三十分舉行。

會議遂於下午四時二十三分結束。

（附註：會議過程正式紀錄所列條例草案簡稱的中文譯名，僅作參考指南，並無權威性效力。）

## 書面答覆

## 附錄一

## 衛生福利司就林鉅成議員對第二項問題的補充提詢所作書面答覆譯文

醫務衛生署在一九八七年一月一日的醫生人數為 1 505 名，其中 703 名（即 47%）具有五年以上的經驗。除非逐一翻查這些醫生的人事檔案，否則很難明確地指出，在他們當中有多少是具有超過五年的醫院工作經驗。不過，我可以說，基本上他們大部分的經驗都是得自醫院的工作。

至於這些醫生的離職率，我只能指出，在一九八六年內，共有 81 名具有超過五年經驗的政府醫生離職。因此，該年度的醫生離職率為 11.5%。

## 附錄二

## 運輸司就林鉅成議員對第三項問題的補充提詢所作書面答覆譯文

目前，警方在近文錦渡邊境過關處設有一個路旁地秤，並且可以使用運輸署土瓜灣車輛檢驗中心及堅尼地城、荔枝角和葵涌政府焚化爐的非設於街道地秤。此外，警方並有五套輕型的車輛負荷秤。港島及九龍各有兩套，新界則有一套。由於這些秤是輕型的，因此可根據行動上的需要，從一區搬往另一區使用。

至於問題第二部分，在一九八六年，貨車被控超載的個案，共有 15 439 宗。

## 附錄三

## 運輸司就李汝大議員對第三項問題的補充提詢所作書面答覆譯文

一九八六年涉及中型及重型貨車與各類車輛的交通意外嚴重程度統計數字如下：

## 一九八六年按受傷程度或死亡劃分的道路交通意外數字

	死亡	重傷	輕傷	總數
各類車輛	310 (1.6%)	4 703 (24.2%)	14 418 (74.2%)	19 431
中型及重型貨車	27 (2.6%)	179 (17.3%)	831 (80.1%)	1 037

（括號內數字代表佔總數的百分比）

這些數字顯示，中型及重型貨車所引致的傷亡比例，大致與涉及各類車輛的意外相似，但「重傷」人數較少，「輕傷」人數則較多。

## 附錄四

## 運輸司就格士德議員對第三項問題的補充提詢所作書面答覆譯文

截至一九八七年六月一日止，香港有 91 795 輛登記貨車及 84 877 輛領有牌照貨車。登記貨車總數中有 12.4% 及領有牌照貨車總數中有 8.4% 在一九七八年前出廠。

一九八六年，在一九七八年前出廠的貨車中，有 26.3% 在道路交通條例第 78 (1) 條所規定的車輛檢查中不及格。

**書面答覆（續）****附錄五****教育統籌司就楊寶坤議員對第四項問題的補充提詢所作書面答覆譯文**

正如財政司在答覆中所說，噪音消減計劃第一階段包括 38 間位於第 30 條飛機噪音預計度等量線內的學校。計劃的第一期包括 9 間資助學校及 1 間官立學校。

在選定優先列入第一階段第一期的學校時，除考慮全部 38 間學校所遭受的飛機噪音影響外，亦須考慮其他因素。主要的額外因素是學校是否遭受嚴重交通噪音（包括飛機噪音）影響。獲優先選出的 10 間學校中，8 間位於主要道路，其餘 2 間位於第 40 條噪音預計度等量線內，飛機噪音更為嚴重。

至於你提及兩間毗鄰的學校，銘賢中學（即貴校）所在的窩仔街，是一條主要道路，交通繁忙；而上智英文書院所處的偉智街，則是一條橫街，交通稀疏。此外，窩仔街繁忙的交通所造成的噪音，已被銘賢中學隔開，不致影響及上智英文書院。

然而，由於上智英文書院與銘賢中學同樣受到飛機噪音的影響，因此，亦被列入噪音消減計劃的第一期工程內。

---

香港政府印務局局長馬逸志印行