

# 立法局會議過程正式紀錄

一九八九年七月十二日星期三

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)

布政司霍德爵士議員，K.B.E., L.V.O., J.P.

財政司林定國議員，J.P.

律政司馬富善議員，C.M.G., J.P.

李鵬飛議員，C.B.E., J.P.

政務司廖本懷議員，C.B.E., J.P.

周梁淑怡議員，O.B.E., J.P.

譚惠珠議員，C.B.E., J.P.

陳英麟議員，O.B.E., J.P.

范徐麗泰議員，O.B.E., J.P.

潘永祥議員，O.B.E., J.P.

鄭漢鈞議員，J.P.

鍾沛林議員，J.P.

何世柱議員，M.B.E., J.P.

許賢發議員，O.B.E., J.P.

李國寶議員，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，J.P.  
潘宗光議員，J.P.  
司徒華議員  
戴展華議員，J.P.  
譚耀宗議員  
謝志偉議員，O.B.E., J.P.  
劉皇發議員，M.B.E., J.P.  
地政工務司班禮士議員，C.B.E., J.P.  
運輸司梁文建議員，J.P.  
何承天議員，J.P.  
保安司班乃信議員，C.B.E., J.P.  
行政司曹廣榮議員，C.B.E., C.P.M., J.P.  
鮑磊議員，O.B.E.  
鄭明訓議員  
鄭德健議員，J.P.  
張子江議員，J.P.  
方黃吉雯議員，J.P.  
林貝聿嘉議員，M.B.E., J.P.  
林偉強議員，J.P.  
劉健儀議員  
劉華森議員，J.P.  
梁煒彤議員，J.P.  
薛浩然議員

蘇周艷屏議員，J.P.

田北俊議員，J.P.

黃匡源議員，J.P.

教育統籌司楊啓彥議員，J.P.

衛生福利司薛明議員，J.P.

**缺席者：**

張鑑泉議員，C.B.E., J.P.

張人龍議員，O.B.E., J.P.

葉文慶議員，O.B.E., J.P.

李柱銘議員，Q.C., J.P.

譚王葛鳴議員，J.P.

黃宏發議員，J.P.

夏佳理議員，J.P.

周美德議員

梁智鴻議員

麥理覺議員，O.B.E., I.S.O., J.P.

杜葉錫恩議員，C.B.E.

**列席者：**

立法局秘書羅錦生先生

## 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

附屬法例：	法例公告編號
人民入境條例	
1989 年人民入境（羈押場所）（修訂） （第 8 號）令 .....	224/89
釋義及通則條例	
公職的指定 .....	225/89
1989 年山頂纜車（修訂）條例	
1989 年山頂纜車（修訂）條例 1989 年 （開始生效）公告 .....	226/89
公眾衛生及文康市政條例	
1989 年遊樂場（區域市政局）（修訂）附例 .....	227/89
公眾衛生及文康市政條例	
1989 年遊樂場（區域市政局）（修訂） （第 2 號）附例 .....	228/89
公眾衛生及文康市政條例	
1989 年公眾衛生及文康市政（公眾遊樂場） （修訂第四附表）（第 4 號）令 .....	229/89
1989 年證券及期貨事務監察委員會條例	
1989 年證券及期貨事務監察委員會條例 1989 年 （開始生效）（第 2 號）公告 .....	230/89
船舶及港口管理（住家艇）規例	
1989 年船舶及港口管理（住家艇）規例 （修訂第一附表）令 .....	231/89
船舶及港口管理（住家艇）規例	
1989 年船舶及港口管理（住家艇）（禁區）令 ...	232/89
儲稅券（第 4 輯）規則	
1989 年儲稅券（利率）（第 5 號）公告 .....	233/89

一九八八至八九年度會期內省覽的文件

(80) 總督特派廉政專員一九八八年年報

**議員致辭**

**總督特派廉政專員一九八八年年報**

謝志偉議員致辭的譯文：

主席先生，身為貪污問題諮詢委員會主席，本人很高興向各位介紹今天提交立法局的總督特派廉政專員一九八八年年報。

實際上，執行處履行一貫職責，調查從各方面收到的一切貪污指控。一九八八年內，廉署共接獲 2253 宗貪污舉報，比一九八七年少 2%。去年，與政府部門及公共機構有關的貪污舉報數目穩步下降，這健康的趨勢今年仍然持續。

另一方面，與私營機構有關的指控則繼續增加，佔現時廉署接獲所有有關貪污的指控約 50%，一如以往，廉署可以調查的案件錯綜複雜，需時長久，而在調查過程中又往往揭發與其他貪污案件有關的罪行。這些調查經常需要很長時間才能完成，使執行處的案件數量連年龐大。

經執行處調查後被起訴的人共 404 名，比一九八七年減少 21%。判處罪名成立的比率保持在 76% 的高水平，此外，165 名人士因其所犯罪行接受警誡，以代替起訴。

為降低貪污機會，負責審查工作慣例及程序的防止貪污處年內完成了 70 份與政府部門及公共機構有關的報告。值得注意的是，同一時間內，要求該處就反貪污措施提供意見的私營機構數目增加了 44%，達到 114 間。

我相信私營機構方面的趨勢，反映出專責引導市民認識貪污禍害、鼓勵他們向廉署舉報涉嫌貪污行為的社區關係處，工作上取得了豐盛成果，而非顯示私營機構的貪污活動比以前猖獗。年內，社區關係處繼續利用一切可行途徑，向公共及私營機構宣揚反貪污訊息。該處在這方面的成績在民意調查中已表現無遺。

最後，廉政專員在年報中特別提及各諮詢委員會年內向廉署提供了極大的幫助和寶貴的意見。

**各項問題的口頭答覆**

**保障消費者免受移民顧問欺騙**

一、黃匡源議員問題的譯文：政府可否告知本局，目前是否訂有保障消費者權益的措施，以保護那些向吹噓其技能及本領以斂財的移民顧問公司尋求協助的本港市民；若然，當局採取了何種保障措施？

行政司答覆的譯文：

主席先生，這是屬於消費者事宜的範圍，有關的指導原則自然是，買者當心。

政府對於移民顧問在本港開業經營，既不鼓勵，亦不阻止；至於本港市民使用他們的服務，政府也沒有加以鼓勵或阻止。顧問公司提供多種不同服務，由在領事館門外協助填寫表格，以至為顧客制訂投資策略，使其符合投資移民資格均有。至於是否決定向顧問公司尋求協助、尋求何種協助，以及對獲得提供的服務支付多少費用，才算合理等問題，則須由市民自行決定。

主席先生，我只能建議一點，就是向有關國家的領事館查詢，也許可以得到最好的意見。

倘有任何證據顯示涉及詐騙或行騙等刑事罪行，則市民當然應向警方報案。

黃匡源議員問（譯文）：主席先生，行政司答以「買者當心」，顯示政府在香港市民現在有需要時，並沒有採取任何措施，保障市民的利益。這是否說，證券及期貨事務監察委員會、註冊總署，以及其他有關部門，准許有關廣告繼續充斥報章，完全不加管制？

行政司答（譯文）：主席先生，本港芸芸傑出的前任財政司中，有一位說過一句至理名言：「香港政府認為，倘東西沒有損壞，就不要試圖加以修理」；我們現在討論的，就是屬於這類問題。自一九八七年一月一日至今，消費者委員會只接獲十一宗投訴，可見這個問題的實際情況。

林貝聿嘉議員問（譯文）：請問駐港領事館是否對該國移民顧問的行為負責？

行政司答（譯文）：主席先生，我不清楚領事館怎樣處理個別移民顧問問題。

張子江議員問（譯文）：主席先生，這些移民顧問大多是律師，專攻所屬國家的移民法。請問香港律師會或政府對他們的活動有否採取監察措施？如果有，請問採取何種監察措施？

行政司答（譯文）：主席先生，我想這是涉及外國律師的問題，未知可否交由律政司作答？

主席（譯文）：律政司，你是否想作出補充？

律政司答（譯文）：主席先生，根據目前的行政安排，外國律師如想在香港執業，必須向律師會提交承諾書，然後由人民入境事務處發給工作許可證才行。據我所知，除此以外，外國律師再無其他辦法可來港執業。

潘永祥議員問（譯文）：主席先生，鑑於消費者委員會曾接獲關於移民顧問的投訴，究竟該會曾否就移民顧問所提供的服務及所推銷產品作出研究？又能否提供途徑，讓不滿的投資者可以作出申訴？

行政司答（譯文）：主席先生，消費者委員會對所接獲的 11 宗投訴，都有一一加以調查。大部分投訴的調查均沒有確實結果，因為其中涉及的是顧客所獲得的服務與原本所要求的不符。我可以把每宗投訴逐一說明，但我不想在本局阻大家太多時間，因此，我會給潘永祥議員書面答覆，列明這 11 宗投訴的詳情。（附件 I）

田北俊議員問（譯文）：主席先生，政府可否告知本局，政府現時有沒有就移民顧問的蓄意訛騙行爲，進行調查？

行政司答（譯文）：主席先生，負責這類調查的有關部門並沒有保存特別與移民數字有關的訛騙個案數目。不過，涉及訛騙的投訴個案總數，則有保存紀錄。

鍾沛林議員問（譯文）：主席先生，關於移民顧問就投資策略所提供的意見，過去似乎曾產生問題，例如移民計劃基金在香港推出時，究竟是稱爲公開發售或私人配售。前者需要一本正式的章程，而後者則不需要。當局可否說明何謂公開發售以及何謂私人配售？

行政司答（譯文）：主席先生，這問題可否交由財政司作答？

財政司答（譯文）：主席先生，這是一個複雜的問題，我相信答案要視乎個別事例的情況而定。但基本上私人配售只向有限數目的人士作出，並且不能私自轉讓他人。證券及期貨監察委員會一直提醒各界人士注意，如欲刊登任何有關公開發售的廣告，必須先經該委員會的批准，否則便屬違法；根據該委員會最近所發出的忠告，任何人士如有存疑之處，應該尋求法律意見。我認爲非法律界人士很難知道哪類出售廣告會觸犯法律，因此，我建議應每次都徵詢法律界人士的意見，以確定是否先要得到批准。

## 邀請英國首相訪港

二、周梁淑怡議員問題的譯文：英國首相曾於簽署中英聯合聲明時訪問香港，鑑於上次訪問距今已近五年，政府可否邀請英國首相於十月前往吉隆坡出席英聯邦議會首長會議時順道訪問本港，以便能親自體察香港人的情緒，以及向香港市民表明英國會繼續對香港作出承擔？

布政司答覆的譯文：

主席先生，香港歡迎英國首相隨時到訪，而事實上，也歡迎英國任何大臣來訪。英國首相訪港，實毋須香港特地發出邀請。

周梁淑怡議員問（譯文）：既然香港不會特地發出邀請，那麼，根據布政司給我原來問題的答覆，政府是否認爲我們無法採取主動去向英國首相表示，很希望她在這個時候來港訪問，因而促使她把香港包括在行程之內？

布政司答（譯文）：主席先生，我相信周梁淑怡議員是希望告知本局，我們這個時候可以向英國大臣提出甚麼意見。根據歷來的傳統，官員對英國大臣提出的意見是不會公開；很抱歉這聽來像是電視片集「首相，你想點呢？」中的一句對白。不過，主席先生，周梁淑怡議員在問題中暗示，首相這時候來港訪問將會受到歡迎。我必定會將這項意見轉達首相。

林貝聿嘉議員問（譯文）：主席先生，請問邀請首相來港訪問需要甚麼程序？

布政司答（譯文）：主席先生，我已在原來的答覆中清楚指出，我們實毋須邀請首相來港。如果英國任何大臣希望來港，香港是隨時歡迎他們到來的。

范徐麗泰議員問（譯文）：主席先生，我並非要求布政司透露他會否向首相提供的意見；不過，我想請問布政司，邀請首相親身訪港以體察香港民情，是否有用？

布政司答（譯文）：主席先生，我今午的情況就有點像「首相，你想點呢？」片集內的一樣。關於范徐麗泰議員的問題，我要提出會議常規第 18(h)條，因為她似乎是在詢問我的意見，而這種詢問我認為是不符合會議常規的。

周梁淑怡議員問（譯文）：主席先生，似乎英國方面並不十分了解香港目前的急切情況。請問政府會否用最有效的方法向英國政府指出，要了解香港的情況，最好就是邀請首相訪港，親自體會現時港人的情緒？

布政司答（譯文）：主席先生，正如我較早時回答周梁淑怡議員所提出的問題時指出，我必定會轉達各位在提出這些問題的過程中所表達的情緒。

## 節約能源

三、 潘宗光議員問題的譯文：政府可否告知本局，當局是否有計劃在香港實行一套節約能源的方案，就大型建築物及裝置宜採用的節省能源措施，與地產發展商聯絡洽商，以及透過教育，使社會人士更加關心能源問題？

財政司答覆的譯文：

主席先生，為本港制訂節約能源的政策，我們必須考慮兩個特別與我們情況有關的因素。首先，以國際標準來說，香港只是個小型的能源用戶；第二，我們完全倚賴入口原料來生產能源。

在供應充足的正常時期，我們不想實施太大的限制，使工業受到任何不良影響。同時，我們也不希望施加可能影響市民生活方式的約束。



不過，我們不能自滿，我們當然看到有可以節約能源的餘地。公營部門已經從一九七三年及一九七九年的燃油危機中，吸取教訓，並一直推行多項節省能源措施，例如減少使用非必要的電燈及空氣調節。節約能源的概念，也包括在中、小學的課程內，以培養一群更關心能源問題的公民。

一九七九年，當局制訂石油（保存及管制）條例，授權政府採取迅速行動，管制能源的供應和消耗。我們不時對用於廣告招牌的電燈和泛光燈實施限制。過往，我們也曾採用日光節約時間辦法，甚至取消夜間賽馬活動。

至於建築物的節省能源問題，八十年代初期，當局曾就大型建築物及裝置進行一項詳盡的能源使用研究。其後，發表了有關建築物節省能源的資料，並供應給物業發展和樓宇管理人士。此外，我們現正考慮委託顧問公司進行研究。並建議如何透過立法，以取得建築物節省能源的最佳成效。

主席先生，我們認為，現行的能源政策，主要倚賴市場力量運作，在本港一直行之有效。我們打算繼續採用目前的做法。

潘宗光議員問（譯文）：主席先生，由於節約能源對環境保護有直接影響，財政司可否告知本局，建築物的玻璃幕牆對環境有何影響？

財政司答（譯文）：主席先生，這是一個關乎環境的相當技術性問題，可否請地政工務司回答。

地政工務司答（譯文）：主席先生，據我了解，鑲嵌玻璃幕牆的建築物消耗極多能源；這正是我們考慮財政司所建議和提及的研究的原因之一。

黃匡源議員問（譯文）：主席先生，直至現在，政府的行動只是紙上談兵。政府實際採取了什麼具體節約能源措施，以行動向公眾樹立好榜樣？

財政司答（譯文）：主席先生，正如我說過，八十年代初期，當局曾就建築物及裝置進行一項詳細的研究，並付諸實施。我可以舉出一些例子。當局曾委任管理顧問，在伊利沙伯醫院、九龍的政府合署及啓德機場進行工作。結果，政府在不同的建築物及裝置，推行節約能源措施，啓德機場是最成功的例子之一。節約能源的措施，包括以效率較高的設備，取代空氣調節系統 25% 的主要冷卻裝置，並為機場大廈照明、空氣調節及輔助設備安裝中央開關系統。單在一九八四年，這項措施已節省約 1200 萬個電力單位，相等於約 700 萬元。還有很多其他節省能源的成功例子，如冠華中心每年節省 26 萬元。如果黃匡源議員想知道詳情，我可以用書面提供。（附件 II）

潘宗光議員問（譯文）：主席先生，我知道政府一個工作小組最近完成一份有關節約能源的報告。財政司可否告知本局該報告的主要建議？政府會否慎重考慮這些建議？

財政司答（譯文）：主席先生，我手頭上沒有該工作小組的研究結果，不過我會以書面答覆潘宗光議員。（附件 III）

何承天議員問（譯文）：主席先生，我高興聽到財政司說政府關注節約能源問題。財政司可否告知本局，政府是否打算今年內再次檢討日光節約時間辦法？

財政司答（譯文）：主席先生，據我所知，這個辦法不久前已檢討過。公眾人士的意見，大致顯示這個辦法得不到廣泛支持。我會再次考慮是否值得採取這項措施。不過，我認為該檢討只是不久前的事。

## 各項問題的書面答覆

### 幼稚園教師

四、蘇周艷屏議員問題的譯文：根據非牟利幼稚園聯會的一項調查顯示，一般幼稚園教師的薪酬極度偏低，月薪平均少於 3,000 元，低於教育統籌委員會第二號報告書建議的薪級水平甚遠，亦因此直接導致人才流失及教師入職水平下降。政府可否告知本局，會否盡速考慮檢討現行的學前教育政策，例如通過直接資助方式，以改善幼師待遇，提高教學水平？

教育統籌司答：

主席先生，我們現正按照教育統籌委員會第二號報告書的建議，檢討學前教育政策。我們打算短期內要求通過一套措施，以提高幼稚園教師水準，這些措施包括：

- (a) 推行一個大規模基礎訓練計劃，確保在五年時間內，所有幼稚園教師至少獲得最低的資格；
- (b) 公布建議的薪級表；
- (c) 容許幼稚園經營人收取較高學費，以應付較大的員工開支，而當局則向合資格、有需要的家長提供較多學費資助；
- (d) 鼓勵幼稚園經營人聘請較多受過訓練的職員。

### 公民教育

五、張子江議員問題的譯文：政府可否告知本局，為着推行公民教育和向青年人灌輸民主意識，當局會否考慮修訂教育條例和規例，以准許學生接受有關政治或含有政治性質的指導和教育，以及參加遊行或政治活動？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，教育條例或規例，都沒有禁止學生接受旨在增進政治意識和知識的指導和教育。只有被教育署署長認為對公眾利益或學生福利或一般教育工作有損的指導或教育，才會被禁止。

教育署署長事實上可着令將會參加遊行、政治宣傳或政治活動的學生開除出校，但這項權力，從來沒有引用過。

不過，由於似乎有人錯誤認為教育規例禁止學校進行任何形式的政治活動，因此，有需要加以檢討，以清楚說明，只要學生的福利和利益得到保障，政治活動並無不妥之處。這項工作將包括在我們目前對教育條例和規例所進行的檢討內，希望不久便會有結論。

### 大鴉洲羈留中心

六、田北俊議員問題的譯文：由於當局緊急使用大鴉洲作越南船民羈留中心，政府可否告知本局現正採取何種措施：

- (a) 防止該島的自然環境惡化；
- (b) 保護該島居民的牲畜及漁業資源；
- (c) 確保駐守島上人數比例較少的警務人員的安全，因為島上船民數目眾多，且有發生騷亂的潛在可能；及
- (d) 確保警方能有效地在島上執行警務，偵緝違反法紀者，並適當地繩之於法？

保安司答覆的譯文：

主席先生，大鴉洲將會繼續用作越南船民臨時收容中心，該島現已裝置基本設施，例如水箱和發電機等。但島上的情況仍極不理想，當局把船民安置在島上，只屬暫時性質；俟有其他較佳的安置地方，即會把他們遷離。可惜大量船民仍不斷湧進本港，以致當局短期內不大可能放棄使用該島。

該島的環境出現問題，主要是由於現時有大量船民羈留在島上，而該處又缺乏廢物收集、廢物處理設施和妥當的污水渠所致。警方已發動船民自行收集垃圾，然後將其焚化。區域市政總署已採取防治虫鼠措施，包括噴灑殺虫劑及撲滅蚊蠅等。當局又計劃將機械設備運往島上，以挖掘垃圾槽、整理用以蓋建廁所的地方、設置公廁、改善渠道及污水的處理等。

警方已警告船民要遠離魚排，並已派出警員巡邏，防止船民闖進。可惜的是，對於其他的牲畜，例如在島上四處游蕩的半野生牛隻，便不可能提供全面保護。

警方的既定工作程序，當可確保駐守島上的警務人員的安全。此外，警方亦已制定應急計劃，以應付任何可能發生的騷亂。

居於大鴉洲的越南船民，與其他羈留中心的船民不同的是，並非禁閉在以鐵絲網圍着的地區內。基於島上的環境和警方有限的資源，實不可能在整個島上全面執行警務。不過，在人口集中的主要地區，則有警員經常巡邏；若有任何人違反法律，警方便會迅速採取行動。

## 勞工有薪年假

七、 譚耀宗議員問題的譯文：政府是否會考慮修訂僱傭條例，以增加勞工有薪年假的天數（此條例上次修訂的日期在一九七八年），並訂立有薪婚假？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，據我了解，最近有一項建議提出向勞工顧問委員會諮詢，是有關把勞工有薪年假由七天增至 10 天，視乎服務年資而定。我們會審慎考慮委員會的意見，而我正等待勞工處處長的建議。

我們目前沒有計劃在香港實施有薪婚假。

## 佐敦谷垃圾堆填區

八、 潘志輝議員問：鑑於佐敦谷垃圾堆填區對官塘順利邨、順安邨及鄰近一帶的居民及聯合醫院的病人，經常做成嚴重空氣及環境衛生滋擾，在炎夏時情況尤甚，而有關當局在受到指責時才做些少改善工作，政府可否告知本局對上述問題有何徹底改善辦法；可否保證對居民的滋擾不再發生；該垃圾堆填區將於何時關閉或停用；及停用後如何確保不會產生沼氣危害該區居民的健康與安全？

地政工務司答覆的譯文：

主席先生，我想先答覆潘志輝議員所提問題的第三部分。我們計劃在一九九〇年九龍灣新垃圾轉運站啓用後，將佐敦谷垃圾堆填區關閉。我先提這點，是因為關閉堆填區是徹底解決夏日臭氣問題的唯一途徑。這正是固體廢物處理策略的基礎，即認識到垃圾無論如何妥善處理，總會在天氣炎熱時發出臭氣。

在此期間，對於今年及明年的夏季，政府已聘用一名可靠及有經驗的垃圾堆填區營辦商，管理該垃圾堆填區。用作壓實、遮蓋及密封垃圾的方法，是最現代化的，由土木工程署加以適當監督，環境保護署負責監察，滲濾性污水會流入污水排泄系統。此外，當局有特別安排，去處理垃圾車流出的滲濾性污水及清洗垃圾車及垃圾堆填區附近的道路。

明年垃圾堆填區關閉後，當局會在堆填區上覆蓋最後一層泥土，並裝置氣體控制系統，確保堆填區不會排出沼氣，造成危險。環境保護署現正擬訂這最後一層泥土及氣體控制系統的規格。

主席先生，我不相信我們可以再採取其他減低佐敦谷垃圾堆填區滋擾程度的措施。只有轉移地點和在轉移前期間確保維持最高管理水準，才是解決問題的真正方法。我確信當局現正這樣做。

## 學校管理人

九、張子江議員問：有關政府當局就本局議員於本年六月二十一日立法局會議席上提出的一項質詢所作的答覆，請問教育署署長採用甚麼準則，以確定辦學團體所推薦的學校管理人是適合營辦和管理學校？又鑑於本港市民的整體教育水準不斷提高而辦學團體種類繁多，當局是否已為上述管理人訂立最低學歷資格，作為其中一項考慮準則？

教育統籌司答：

主席先生，教育條例並沒有訂明註冊成為校董所須具備的最低學歷資格。教育署署長在考慮註冊申請時，會顧及多項因素，包括申請人的教育背景、辦學經驗或認識程度、性格及年齡。假如教育署署長認為申請人不適當，或不符合教育條例第 25 條的其他規定，則可拒絕其申請。

無論何時，教育署署長若認為某名校董在履行有關職責時表現不達到理想，則可撤銷准予註冊成為校董的決定。

鑑於本港目前已屆中年的人士以往接受教育的機會有限，故此在現階段不宜訂立最低學歷資格的規定。

## 動議

### 業主與租客（綜合）條例

地政工務司提出動議：  
（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

地政工務司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表提出我名下決議案的動議。

政府的長遠目標是在避免引起社會動盪及經濟困難的情況下，盡力加速逐步取締租金管制。因此，本局分別自一九八一及一九八三年起，每年通過修訂管制戰前及戰後樓宇的法例，以便逐步提高受管制租金的款額，使之接近現時的市值，並最後取消管制。

決議案的第一項建議，是把條例第一部所管制的戰前樓宇核准租金，提高至較為切合實際的水平。戰前樓宇的租金，是根據一九四一年十二月二十五日的標準租金訂定。目前的核准租金定為該租金的 39 倍，現建議將之增至 43 倍。

這項更改令戰前樓宇的平均核准租金由現市值的 71% 增至 79%，平均每月增加約 10%，即 150 元，受影響的住宅樓宇單位約為 1350 個。

決議案的第二項建議，是提高適用於受條例第二部保障的戰後住宅樓宇的加租計算辦法中所謂「最低受管制租金百分比」。

有關受條例第二部保障的租約，批准增加的租金額，只限於現時租金與目前市值租金的差額，最高以現時租金的 30% 為限。然而，以這個方程式計算的新租金，如較市值租金低於一個特定的百分比（現時是 60%），則批准增加的租金額，必須是可把新租金提高至最低百分比的水平。訂定最低百分比（稱為「最低受管制租金百分比」）的理由，首先是為了確保受管制租金不致與市值租金過於脫節，其次是並在盡可能最短時間內，及不會為社會帶來不良後果的情況下，逐步結束租金管制。

條例第二部所指租約的平均受管制租金，現時約為市值租金的 65%。不過，這類租約中，約有 55% 的受管制租金低於這個整體平均數字，而約有 18% 更低於市值租金的 50%。為確保受管制租金不致落後於整體平均數字，政府建議將「最低受管制租金百分比」，由市值租金的 60% 增至 65%。假設市值租金保持穩定，此項修訂將使受「受管制租金百分比」影響的租約數目，增多 883 個，而受影響租金則平均每月增加 18 元。按照這個基礎，現時的加租計算辦法，將於一九九二年使受管制租金達到解除管制的地步。

決議案的第三項建議，把條例第二部的有效期由一九八九年十二月十九日延長至一九九一年十二月十八日。

條例第二部為大約 60000 個戰後住宅租約，以及數目未確定的分租租約，提供保障，即租金管制及租住權的保障。正如我較早前解釋過，第二部在一九八九年十二月十八日之後即告期滿，平均來說，有關租客所立即面臨的加租額，會超過 35%，而有些情況則超過 100%。

這些租金管制，將於明年再作檢討，到時會考慮物業市場的情況及這些管制對社會和經濟的影響。任何解除管制的行動，將會視乎當時的情況，受到詳細考慮。

主席先生，我謹此提出動議。

下述議員申報利益：

周梁淑怡議員宣稱為一間公司的董事，而該公司是擁有物業者。

譚惠珠議員宣稱為業主。

范徐麗泰議員宣稱為業主。

潘永祥議員宣稱為業主，亦為一間公司的董事及股東，而該公司是擁有物業者。

鄭漢鈞議員宣稱爲一間公司的董事而該公司是擁有物業者。

鍾沛林議員宣稱爲業主。

何世柱議員宣稱爲業主及租客，亦爲一間公司的董事，而該公司是擁有物業者。

倪少傑議員宣稱爲業主，亦爲一間公司的董事，而該公司是擁有物業者。

戴展華議員宣稱爲業主及租客。

劉皇發議員宣稱爲一間公司的董事，而該公司是擁有物業者。

夏佳理議員宣稱爲一間公司的董事，而該公司是擁有物業者。

鄭明訓議員宣稱爲一間公司的董事，而該公司是擁有物業者。

張子江議員宣稱爲租客。

林偉強議員宣稱爲業主，亦爲一間公司的董事，而該公司是擁有物業者。

麥理覺議員宣稱爲業主，亦爲一間公司的董事，而該公司是擁有物業者。

蘇周艷屏議員宣稱爲一間公司的董事，而該公司是擁有物業者。

田北俊議員宣稱爲一間公司的董事，而該公司是擁有物業者。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 山頂纜車條例

運輸司提出動議：

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表，提出我名下的動議。本動議旨在請求本局通過山頂纜車附例。

山頂纜車條例第 15A 條，授權山頂纜車公司制訂附例，同時規定這些附例必須由本局通過。

現代化的山頂纜車於今年八月初投入服務後，該公司需有一套新的附例，以管制纜車乘客或在纜車範圍附近（例如車站）纜車乘客的行爲。這些附例亦列明乘客車票的發售、車資的繳付和失物的處理等安排。附例也禁止在纜車範圍內攜帶槍械和危險物品。

此外，附例亦訂明執行程序和違犯附例的罰則；最高罰則為罰款 5,000 元和監禁六個月。

於一九二三年制訂的現有山頂纜車附例，將會撤銷。

主席先生，我謹此提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 條例草案首讀

### 1989 年證券（內幕交易）條例草案

### 1989 年簡易程序治罪（修訂）（第 2 號）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

### 1989 年證券（內幕交易）條例草案

財政司動議二讀：「一項修訂證券（內幕交易）條例的草案。」

財政司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1989 年證券（內幕交易）條例草案。

本條例草案的主要目的，是就內幕交易界定一個更詳細的定義，並增加內幕交易審裁處可以施加的制裁，以便對內幕交易起更有效的阻嚇作用。本草案已加入證券條例第 X11A 部不少的現有條款，特別是與審裁處的組織、研訊範圍和調查權力有關的條款。草案亦作出多項重要修訂，旨在改善和鞏固現有的審裁制度。我會特別提出一些較重要的修訂建議，加以討論。

第一，草案大量增加內幕交易審裁處可以施加的制裁。目前，唯一可以作出的制裁，是公開譴責。這是不足夠的，且亦需要更有效的阻嚇力量。因此，草案授權審裁處嚴厲懲罰被發現涉及內幕交易的人士。審裁處得褫奪這類人士出任任何公司（公營或私營）董事或管理人員的資格，期間最長可達五年。審裁處亦可着令有關人士交出所賺利潤或避過的金錢損失，以及處以最多可為有關款額三倍的罰款。

我們相信更嚴厲的制裁加上靈活的審裁制度，是處理本港內幕交易問題的正確方法。不過，正如我以前曾說過，我們並未完全排除將之定為刑事罪行的可能性。我們會在三年後，根據條例草案授予審裁處施加更多制裁所得的經驗，重新檢討此事。



第二、本條例草案就內幕交易界定更詳盡的定義。凡意圖或曾意圖提出收購，以及獲內幕人士（即一般稱為「消息人士」）提供消息者，均屬內幕人士。條例草案亦管制有連繫機構的證券交易、以及就海外證券交易所買賣的證券，推廣內幕交易。除此之外，條例草案亦增加一項新條文，規定內幕人士或消息人士必須知道本身擁有內幕消息。

第三、條例草案賦予有限的上訴權。被裁定牽涉內幕交易的人士，可就法律爭議點，向最高法院上訴庭提出上訴。我們並未建議賦予一般上訴權，因為我們相信審裁處是最適當判斷案件事實的機構。這項權利，並不影響現有的司法複審權。

第四、條例草案規定，除非審裁處認為為公正起見，研訊的全部或部分過程必須閉門進行，否則，所有研訊必須公開進行。目前，審裁處的所有聆訊均是閉門進行。我們相信，聆訊公開進行，對廣大市民更有利，一如刑事及民事訴訟在法庭審訊的情況無異。

第五，條例草案授權審裁處命令被裁定涉及內幕交易的人，就該宗研訊及審裁處任何有關調查的開支，向政府繳付審裁處認為適當的費用。我們認為，規定內幕交易人士支付審裁處的部分開支，是合理的。

現在我轉談期貨合約的內幕交易問題。本年四月，本局進行證券及期貨事務監察委員會條例草案二讀辯論時，翟克誠爵士答允研究證券及期貨事務監察委員會的調查權力，應否擴大至包括期貨合約的內幕交易，並向本局提出報告。

我們曾考慮應否在這次提交的草案中，將期貨合約一併列入內幕交易的範圍內。這點引起多項技術問題，必須審慎研究。首先，內幕交易中「有關消息」一詞的定義必須留意。該詞應否涉及一間機構、工業界、政治情況或整體經濟的未經發表而又容易引起價格變動的消息？第二，我們在證明方面亦有困難。我們需要什麼證據，來證實某些消息與期貨合約的實質價格變動或可能的實質價格變動有充分的偶然關係？第三，我們難以界定範圍。這個圍範應包括所有金融期貨，還是只包括股票指數期貨合約？

這些問題都不易解答。期貨合約在相對的美國法例中並無受管制；而在英國法例中，有關條款尚待法庭測試，因此就是有管制，亦是極為有限。由此可見當中存在的困難。

鑑於情況複雜，以及有需要盡快實施嚴厲刑罰，我們認為期貨合約的問題不宜列入本草案內。不過，我可以向各位議員保證，我們會連同證券及期貨事務監察委員會，詳細研究這個問題，參考建議的新法例推行後取得的經驗，然後在適當時候，提出草擬法例的建議。

主席先生，我謹提出押後辯論這項動議。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 1989 年簡易程序治罪（修訂）（第 2 號）條例草案

保安司動議二讀：「一項修訂 1989 年簡易程序治罪（修訂）（第 2 號）條例草案。」

保安司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1989 年簡易程序治罪（修訂）（第 2 號）條例草案。

本條例草案旨在減輕有聲響防盜警報系統所造成的滋擾。

本港市民，特別是住在商店林立地區的人，經常投訴防盜警報系統發出噪音。這些聲響訊號往往鳴響非常長的時間，要等待警務人員找出有關樓宇的佔用人來關閉訊號系統。

為減輕這些噪音所造成的滋擾，本條例草案建議負責管理警報系統的人士，須為該系統裝設一項裝置，使警報系統在鳴響後 15 分鐘內能自動截斷警告聲響。本條例草案又建議，若不裝設這項裝置，最高刑罰為罰款 5,000 元及監禁三個月。

目前估計本港約有 5 萬個有聲響訊號的警報系統。因此，當局建議在本條例草案獲得通過成為法例後，應有一年的寬限期，才開始實施有關條文。在有聲響訊號的警報系統裝設截斷裝置，過程簡單，而且費用並不昂貴。

主席先生，我動議押後辯論這項議案。

押後動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 1989 年仲裁（修訂）條例草案

恢復於一九八九年六月二十八日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

## 1989 年郊野公園（修訂）條例草案

恢復於一九八九年六月二十八日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

### **1989 年簡易程序治罪（修訂）條例草案**

#### **恢復於一九八九年五月二十四日提出二讀的辯論**

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

### **1989 年建築物發展密度（九龍區）暫時管制條例草案**

#### **恢復於一九八九年五月三十一日提出二讀的辯論**

二讀動議經向本局提出。

鄭漢鈞議員致辭的譯文：

主席先生，鑑於 1989 年建築物發展密度（九龍區）暫時管制條例草案可能會引起爭議，所以立法局議員成立專案小組研究這新訂的法例。

根據香港機場（管制障礙物）條例，當局對建築物實施機場障礙物高度管制，以確保航機的安全。繼國際民航組織於一九八二年提出新訂的障礙間隙標準後，民航處着手於一九八三年就機場障礙物高度管制進行檢討。第一期的檢討結果已於一九八六年付諸實行，第二期檢討工作現時亦已完成。

如果實施第二期檢討的建議，則會導致九龍多個地區的現行機場障礙物高度管制獲得放寬，可能因此而使現行的地積比率得以大為提高。此外，並會使港島及大嶼山部份地區須要首次實施機場障礙物高度管制，及九龍部份地區的現行機場障礙物高度管制收緊。放寬機場障礙物高度管制的地區，若根據新的機場障礙物高度管制而發展至最高核准密度，將會對現有基本設施和社區設施造成極大壓力。另一方面，現已不大可能覓得土地興建新道路及其他設施，以配合因放寬機場障礙物高度管制而獲准提高的發展密度。

此條例草案的目的是要對建築物發展密度施加暫時管制，以確保按照第二期檢討的建議而實施新的機場障礙物高度管制後，新建築物的地積比率不會超出根據現行的機場障礙物高度管制所釐定的地積比率。現時的意向是，除非立法局通過決議延長期限，否則此條例草案的有效期將於一九九〇年十二月三十一日屆滿。

香港是全世界人口最多而又最稠密的城市之一。過度擠迫和設施不足的問題在舊市區範圍最為嚴重。我們亟須在城市規劃方面做點工作，減低已建設的較舊地區的人口密度，使基本設施和社區設施的供應得以改善，從而改進生活的質素。都會區整體規劃策略的釐定，現已列為都會計劃的研究課題。

在這情況下，政府極度關注放寬機場障礙物高度管制將會導致建築發展密度大幅提高，因而激發發展商透過發展或重建的計劃進行建設，以達致可核准的最高密度，對九龍及新九龍區內原已不勝負荷的基本設施造成難以承受的壓力。雖然現時仍然難以估計近期在中國發生的事件對本港物業市場會帶來多大的影響，議員同意政府當局的見解，認為在都會計劃研究訂出都會地區的整體規劃策略之前，實有必要暫時凍結現有的建築物發展密度。

鑑於條例草案的主要目的是實施某種形式的臨時發展管制，直至一九九〇年底公布都會計劃研究的結論及實施詳情為止，議員曾詢問可否將新訂的機場障礙物高度管制延至該時才實施。據政府當局表示，香港及大嶼山部份地區的新訂高度管制延期實施的建議，實無法接納。而且根據法律意見，總督會同行政局實施機場障礙物高度管制的權力，應只限於為民航安全理由才可行使，不應為了實行城市規劃管制而行使該權力。因此，當局認為不論管制的期限如何短暫，仍需對放寬機場障礙物高度管制的地區的建築物密度制訂另一形式的法定管制。

議員曾詢問放寬機場障礙物高度管制對新機場飛行路線範圍可能產生的影響。政府當局向議員保證，雖然機場障礙物高度管制的檢討是一項獨立處理的工作，不屬於港口及機場發展研究，但就最後選定可供興建新機場的幾個地點而言，因上述檢討而導致機場障礙物高度管制的放寬，將不會引致障礙物的問題，以致對新機場造成影響。

小組並鑑定了數項與條例草案草擬方式有關的技術問題，政府當局已同意應作出修訂。我將在委員會審議階段詳述作出此等修訂的原因。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

梁煒彤議員致辭：主席先生，本港對於各地區建築物高度的限制，部分是由於顧及《香港機場（管制障礙物）條例》就確保飛機安全升降方面而作出的。《條例》就這方面的規定主要根據國際民航組織飛機安全升降指引而制訂。因為該份指引於一九八二年作了修改，決定了飛機航道與障礙物之間安全距離的新標準，所以本港有責任因應新標準制訂新的障礙物高度限制。

民航處自一九八三年起就障礙物管制事宜分兩期進行檢討。第一期檢討早已經完成，並且於一九八六年十一月開始實施。第二期檢討最近也完成了，其中部分內容建議大幅度地放寬部分地區障礙物高度管制，也即放寬九龍和新九龍大部分地區建築物高度限制。

主席先生，大幅度地放寬九龍和新九龍大部分地區建築物高度限制意味着這些本來就相當高度密集發展地區必然會進一步大大提高發展密度的。廣大的舊發展區本來就長期受困於建築物密度過高，缺乏各種各樣基本的社區設施，也欠缺足夠的公共空間和道路等等基本建設。然而，倘若進一步大大提高發展密度，仍然足以引發起地產發展商儘量趕快於明年年底預期實施都會計劃之前以更高的發展密度申請進行個別的重建和新發展計劃的。很多地區不少地段因為舊租約沒有明確訂定建築物的高度和地積比率規限，必然會最受歡迎。於是，舊發展區本來就不足夠的各項社區和基本設施也就會無可避免地更加難以應付驟增的大量新需求了。

主席先生，飛機航道障礙物高度管制只是為了飛行安全而施行而已。時至今日，就飛行安全而言，部分地區的障礙物高度管制已經証實不合時宜，故此必須作出修正。然而，政府卻顧慮因此會影響九龍和新九龍大部分地區的發展密度，並且也會間接影響估計將於一九九一年一月一日實施的都會計劃，於是提出了今次的《1989年建築物發展密度（九龍區）暫時管制條例草案》，希望藉本《條例草案》的建議暫時儘量限制受影響地區的發展密度，確保新建築物地積比率不會超過現行飛機航道障礙物高度管制所容許的水平。

顯而易見，本《條例草案》太過執着於其與飛機航道障礙物高度管制的相互配合，因而受到無謂的牽制。所以，本《條例草案》的建議就限制受影響地區新建築物地積比率之餘，仍然容許新建築物的高度可以超逾現行飛機航道障礙物高度管制所准許的水平。

這樣的安排明顯地存在着漏洞。一旦建築物的高度限制放寬了，雖然地積比率受到限制，受影響地區仍然會有部分地段新計劃的建築物總面積比較現存建築物的大為增加，導致地區發展密度會因而提高。此外，縱然部分地段新計劃的建築物總面積維持不變，但是有意地「拉高拉長」了的建築物只會對地區環境和未來的都會計劃造成無謂損害。

主席先生，我認為如果我們不再就本《條例草案》固執於其與飛機航道障礙物高度管制的互相配合，而以實際的城市規劃，甚至研究中的都會計劃理由重新考慮修正本《條例草案》，以上漏洞就可以完全堵塞了。由於受影響的九龍和新九龍大部分地區大多數地段屬於舊發展區，基本和社區設施非常不足夠，建築物密度又大，我們因此不可以再容許增加這些地方的建築物發展密度了。根據以上資料，我們的確有充份的城市規劃和都會計劃理由限制受影響地區新建築物的高度不能夠超越現行飛機航道障礙物高度管制所允許的水平，管制建築物發展密度。我覺得這個提議比較本《條例草案》所提出的雖然限制新建築物地積比率，卻放寬高度建議好得多。

主席先生，毫無疑問，我們急切需要一個總體規劃來為本港所有重建工作作指引。只有根據這樣的指引，重建才可能發揮真正的功效。研究進行中的都會計劃將來應該能夠為舊市區重建工作提供一個整體政策綱領。由於都會計劃預期會自一九九一年初就開始執行任務，故此我覺得政府現在不應該再採取任何措施鼓勵小規模和未曾經過協調的重建計劃。趁此機會，我促請當局快馬加鞭，務求都會計劃可以如期，甚至提前完成，令我們的都會區域未來發展有所依歸。

主席先生，由於相信本《條例草案》的建議明顯地存在着漏洞，我因此不會支持動議。然而，卻因為本《條例草案》旨在管制建築物發展密度，所以我不會反對。

主席先生，鑑於以上原因，我謹此陳辭，對動議投棄權票。

地政工務司致辭的譯文：

主席先生，行政立法兩局議員辦事處專案小組詳細考慮本條例草案並提出改善建議，我想藉此機會向其致謝。鄭漢鈞議員將在委員會審議階段動議對本條例草案作輕微修訂，政府定予鼎力支持。一分鐘前，我並不知道梁煒彤議員其實不支持本條例草案，但我可以向她保證該草案的目的祇是一項臨時措施，旨在規定將來的發展務須依據適當的規劃策略，而政府認為此項規定不會導致樓宇的密度比根據現行或以前機場高度限制下所建者為大，亦不會導致很多面積細小但卻甚高的大廈。

上述條例草案二讀動議付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

## 1989 年販毒（追討得益）條例草案

### 恢復於一九八九年三月八日提出二讀的辯論

二讀動議經向本局提出。

譚惠珠議員致辭的譯文：

主席先生，1989 年販毒（追討得益）條例草案在本年三月八日立法局會議席上進行首讀。本條例草案旨在訂定新的偵查權力，方便鑑定販毒活動的得益，以及訂立新的罪項，使協助他人保留或隱藏販毒得益的活動成為違法行為，從而打擊將販毒金錢轉移作正當投資（俗稱「清洗黑錢」的活動）。此外，從資產方面打擊毒販，以及為了防止販毒得益分散作其他合法商業用途而制訂的新措施，本局各非官方議員亦表歡迎。然而，鑑于條例草案授權法庭凍結及沒收販毒得益的權力廣泛，有些時候，這些得益是來自被告以外的其他人的，故立法局議員特別成立了一個專案小組，專責審議此條例草案的各項條文。夏佳理議員是該小組的副召集人。劉健儀議員則擔任中文本小組委員會的主席與專案小組並肩工作，研究條例草案的中文本。

專案小組共召開了 15 次會議，包括與政府當局舉行會議五次、與銀行界代表舉行會議一次，以及在向立法局議員內務會議提出建議前，小組自行召開內部討論會議九次。在兩局議員辦事處的法律事務組協助下，中文本小組委員會亦曾與律政司署的法律草擬人員共同舉行了 13 次會議，才完成任務。對於各位參與者的工作質素，我甚為欣賞，特此向他們全體致謝，並要求本局記錄在案。專案小組已與政府當局達成整套協議，就草案英文本作出 21 項修訂，並就中文本作出 50 項修訂。我將扼要敘述若干涉及主要原則方面的修訂，而黃匡源議員則會就其他側重於技術方面的論點，詳加闡釋。

這些修訂是在反覆考慮眾多不同意見，有時甚至是互相衝突的意見後而達成的折衷建議。小組展開工作時，首先邀請在較早階段曾參與條例草案草擬工作的專業團體提供意見。此等團體包括香港銀行公會、香港接受存款公司公會、大律師公會、香港律師會及香港會計師公會等。小組從上述所有專業團體接獲篇幅詳盡的意見書，並且與銀行界代表會晤，就條例草案若干特別條款及銀行界的指引內容，交換意見。李國寶議員無疑會解釋銀行業人士的立場，而小組最關注的問題就是忠誠向客戶提供專業服務的人士不應因任何嚴峻的法律措施而受到不公平的損害。但另一方面，法例又必須具備效力。

我想論述的第一點是關於條例草案第 3(1)條。該條規定沒收事宜的調查於被告在高等法院或地方法院出庭後才可進行（草案英文本用「appear」表達「出庭」之意，中文本則用「在…法院」表達此意）。經進一步研究後，小組察覺一個潛在的法律漏洞，就是「appear」或「在」均會被解釋為實質上出庭，因此毒販若在預定出庭日期之前潛逃，沒收事宜的調查便無法進行。為消除這個潛在的漏洞，條文中有關出庭的辭句，會以有關在高等法院或地方法院進行訴訟的辭句替代。

第二點與條例草案第 3(4)條有關。該條規定法庭在把業經定罪者判處刑罰之前，必須先行斷定該人是否曾經從販毒獲利，若然，則評估所涉及的款額，並發出沒收令。小組與法律界人士皆有同感，關注到如案情複雜而必須進行長時間的調查以確定所涉及的資產，則會不適當地拖延很久才能作出正確的判刑決定，而且法庭在判處刑罰前亦可能受到或至少令人認為會受到被告被判定從販毒獲利的程度所影響。關於這方面，有一點值得指出的是，在判定一項刑事罪項成立之時，控方必須在無合理疑點的情況下，證明被告確曾干犯罪行的事實，但在頒布沒收令方面，則法庭只須衡量各項可能性後，確信被告曾從販毒獲利，即發出該令。

除了法律界專業人士提出的論據外，專案小組亦了解到斷定及沒收由販毒活動而來的資產，與就罪名已成立並且觸發整個調查程序的販毒罪項裁定及判處刑罰，是兩件完全互不相干的工作。此外，專案小組更了解到一項普通法原則，就是押後判處刑罰的權力，只可在有限的情況下，才予行使。因此，專案小組建議政府當局將押後判處刑罰直至為沒收事宜進行的調查完結為止的規定，應予廢除。關於這方面，專案小組在委員會審議階段將會動議一項修訂。

第三點是一個由銀行界提出的問題，性質與上述兩點截然不同。這個問題與草案第 25(1)條有關。該項條款訂立了一個新的罪項，規定任何人士倘在「知道或懷疑」某人為一名毒販或曾經從販毒活動獲取利益的情況下，仍參與或以其他方式參與任何協議，從而代表該名人士保留或控制其販毒得益，即屬違法。

銀行界所關注的是，香港的現金交易數量龐大，銀行櫃檯員因此而須冒觸犯法律的風險過大，因為他們未必具備有關的專業知識，以致在現行一般交易情況下，無法斷定何種情形才算構成一宗可疑的交易。同時，另一項論據亦指出懷疑是一種思維狀態，不應引致刑事的責任，因此，提出一項建議，主張以一個現金限額取代關於銀行舉報此類交易的規定，使所有超出該指定現金限額的交易，均應予以舉報，或以「相信」取代「懷疑」一辭。此項建議的目的是要清楚說明銀行有可能需要擔負的責任，藉以消除有關的疑慮。

專案小組曾詳細討論此點，結果認為雖然指定現金限額的辦法或會導致出現濫加運用的情況，但改以「有合理理由相信」這個措辭另擬條文，則不失為一項可以接受的折衷辦法，一方面既可盡量減輕無辜者所須肩負的責任重擔，另一方面亦可鼓勵有關人士舉報可疑交易。關於這方面，立法局內務會議全力支持小組，而小組的建議最終亦獲得政府當局接納，因此將會在委員會審議階段提出修訂，使上述協定的辦法得以付諸實行。

最後，我擬談論的一點是與草案第 26(9)條所載「廣播」一詞的定義有關。專案小組認為，現有定義是指以無線電訊、電影、錄像帶或電視作出的廣播，這未必能為有關人士提供足夠保障，這些人士是指曾經披露其懷疑或相信某些資金或投資是從販毒得來或被用於與販毒有關用途的人，因而無法防止他們的身分為人所公開。此外，該辭的定義亦似乎過份僵化，不能配合資訊科技的進步，因此，專案小組將會在委員會審議階段提出修訂，擴大該項定義範圍，使其不單包括指明的廣播方式，而且包括其他同類的廣播方式，此舉應可為披露資料者提供較佳的保障，以及使這個定義有較活的解釋。

主席先生，本局議員相信，制定此項條例草案，除了可以顯示本港設法履行在調查販毒罪方面的國際責任，我們並且認為不應該容許毒販安享不義之財，而我們正採取有效措施，以便法庭認為恰當時，可以調查及充公毒販的財富。我們籲請銀行界業內人士及其他專業從業員予以支持，打擊販毒活動。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

李國寶議員致辭的譯文：

主席先生，1989 年販毒（追討得益）條例草案一經通過，便會成為本港在撲滅罪行，特別是打擊販毒活動方面的有效武器。本港必須盡量採用一切合法途徑，遏止這種害人不淺的交易。

本港的金融界察覺到其在禁止販毒活動方面所擔當的重要角色，並對當前條例草案所依據的原則表示歡迎。本港的財務機構現正竭盡所能，協助執法機構撲滅販毒活動，並樂於與有關當局衷誠合作。

本港各大銀行已透過香港銀行公會，就該條例草案向立法局議員專案小組及政府當局提交意見書。和原有文本比較，條例草案的現擬文本已有重大改善。處理一項如此重要的問題，所擬訂的法例必須行之有效，這點至為重要，而有效的法例必須能充分反映本港在實際執行上的具體情況。

對金融界人士而言，條例草案最重要的修訂在草案第 25 條。在決定應否舉報某宗交易方面，當局以「有合理理由相信」取代了「懷疑」一辭。

倘採用更明確的字眼，即「相信」一辭，以進一步收緊草案第 25 條的判斷標準，則效果會更佳。然而，上述新用語已為銀行及其僱員提供若干程度的保障，因此，該用語應有助於更切實地推行該項法例。



儘管如此，金融界人士仍對該條例草案持有一些反對意見，但政府當局毅然拒絕予以更改，這點至為可惜。我認為其中有三項特別重要的問題須予關注。

首先，現擬的條例草案並無任何具體條款，可供真誠服務的銀行僱員、履行規定人員及銀行用以提出申辯。雖然銀行僱員，即上述第一組人士可根據擬議由保安司發出的函件獲得若干保障，但實際上該函件對律政司及刑事檢察專員並無約束力。

當局反對在條例草案內提供具體的申辯條款，看來主要是由於在草擬條文的措辭方面，難以找到既能提供保障，又不會產生更多漏洞的字眼所致。然而，這便會如採用「懷疑」一辭一般，對金融界人士不能提供保障，故可能會對該法例的效力產生不良影響。當局應就上文所述的各種情況，提供具體的申辯條款。

須予關注的第二點，是在香港的刑事責任問題。現擬法例未能清楚說明條例草案在地域上的適用範圍，亦無解釋清楚在香港的人士是否須對間接參與或僅僅知道本港以外的非法活動負上責任。

根據現擬法例，就那些接收海外分行所提交報告或為其分行作出信貸決定的本港銀行而言，即使有關的非法行為是在海外發生，該等本港銀行是否會無意中招致刑事責任，仍是可爭辯的一點。政府當局並不同意這種看法，認為只有在本港進行的交易才可引致刑事責任。既然政府採取這種立場，何以卻不同意作出簡單的修訂以說明之？

第三點是關於指引的問題。倘若法例能具體提及有關實施條例草案的指引，則會使金融界更加安心。我知道政府會就目前如何推行法例作出保證，並特別會提及指引方面。但這些保證是非正式的，因此將來可能不具約束力。

金融界希望當局會在法例內提及實施草案的指引，和規定提出具體申辯理由者須遵守指引的條文行事。

政府已表示擬於日後檢討此條例草案。香港的金融界堅決認為當局現在便應訂定檢討的日期。

檢討應在法例生效後兩年內進行，就推行法例的情況作出徹底、獨立的評估，並建議作出所需修訂，以消除模稜兩可之處和改善執法的效率。

主席先生，我衷心支持此條例草案的整體精神，但重申我對政府當局不擬全面考慮金融界的反對意見感到失望。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

劉健儀議員致辭：主席先生，1989年販毒（追討得益）條例草案是香港以雙語立法後第一條真正關乎刑事罪責的法例。刑事法典對廣大市民來說，是極為重要的，因為它能直接影響個人的人身自由及權利。

販毒（追討得益）條例是一項嚴峻的刑事法例，目的是阻嚇所有從事、參與或協助販毒活動的人，除判以販毒罪行應得的刑罰外，販毒者所得的財產亦予以沒收。法例內多項條文賦予法庭很大的權力，如發出限制令、抵押令、沒收令等，更有授權檢取及扣押任何有助偵查販毒活動的任何物料，法例內並訂立多項假設，以舉證販毒者，使他們無所遁形，連協助他人保留販毒利益而知情不報者亦要負上刑事罪責。

專案小組絕對支持本條例的立法精神。這條例一方面使香港能夠積極履行它於國際間徹底撲滅販毒罪行的責任，亦同時充份表現我們決心以嚴刑峻法對付罪惡昭彰的販毒者。但對付罪犯之際，亦要維持法律公正嚴明之道，避免無辜者受到不必要的牽連。專案小組在這方面，深入研究，作出多項建議，務求法例能夠符合普通法的精神和原則。

專案小組內的中文本小組委員會在審議這條草案時，主要避免中英文兩個文本在法理上出現分歧。因為中英兩個文本同樣是真確文本，具有同等的法律地位，如果互相有衝突、或有混淆不清的地方，雖然原則上法官可按釋義及通則條例對法律的真義作出判決，但在此情況下，可對執法者構成不必要的困難，對被告人亦不公道。中文本小組絕對明白這方面的重要性，所以法例的中文版本是經過仔細研究，務求確保所採用的字句能夠不偏不倚地反映本草案的真正意義。

香港現有的刑事法律絕大部份是參照，甚至是套用英國刑事法例的，原因有二：

- 第一，英國刑事法例沿用多年，法理清晰，修詞嚴謹，運作良好，而在同一法理基礎的環境下，香港在編寫刑事法則時，沒有理由不將英國適用的法例套用過來。
- 第二，法庭在審理案件時，是須要依據先前的判例。雖然香港的法庭不受英國司法先例的約束，但如果香港與英國的法例在修辭、用字及法理上皆相同，香港法庭是可參考有關的英國司法先例，使有關人士在引用該法例時可以事半功倍。

販毒(追討得益)條例的英文本，是參照英國的 **Drug Trafficking Offence Act 1986** 草案而擬成的，條例內的多項條文，是一字不改地套用英國的條文。這英國法例似乎有一個特色，其條文多採用古老的文體草擬而成，法理意思多用兜圈子的形式或迴旋式的手法表達出來，使法例的條文看上來錯綜複雜。

上述的情況是可理解的，草擬法例者是想務求草擬出來的法例能夠準確地表達立法精神及盡量避免產生漏洞。這草擬法例的原則在處理刑事法則上，顯得更為重要。因此遇有一如本條涉及複雜的法理時，形成條文內容複雜累贅，可能是在所難免。

1989年販毒（追討得益）條例亦同樣出現迴旋式兜圈子的條文，舉例：

(a) 條文第2條第9款：“References to an interest held by a person beneficially in property include, where the property is vested in this trustee in bankruptcy or in a liquidator, a reference to an interest which would be held by him beneficially if the property were not so vested.”

(b) 第4條第2款：“the High Court or the District Court as the case may be, may for the purpose of determining whether the defendant has benefited from drug trafficking and, if he has, of assessing the value of his proceeds of drug trafficking, make the following assumptions, except to the extent that the defendant shows that any of the assumptions are incorrect in his case.”

由此可見，要將這複雜的英文語句譯成中文，又要兼顧保存法理真義，實屬不易。加上大部份條文分成爲多個條款，然後再分段，要以中文通常採用的一氣呵成編寫手法處理，實在難上加難。在此中文本小組不得不向法律草擬人員表示欣賞，因爲他們確實盡了最大的努力，用中文將英文原文的意義表達出來，雖然許多時採用的句子冗長，句法亦部份有笨拙難明之感，但要緊貼英文本的法理真義，似乎別無他法。

中文本小組注重的不是寫法上是否難明，而是在難明之中，始終能否達到將法理清楚準確地表達出來的要求，若是能夠達到這個要求，就算可能需要細讀數遍才能明白，小組認爲仍是可以接受的。

中文本小組經過十三次的會議後作出大約 50 項的修訂建議，絕大部份是就法理及文意的分歧而作出的。舉例：

(1) 條文第14條第2款中文原文是：「除第(3)、(4)、(5)及(6)款另有規定外，上述權力須予行使，以期把任何人持有的可變現財產變現，從而獲有該等財產當時的價值，用作圓滿執行就被告所發出的任何沒收令。」英文本是“Subject to subsection (3), (4), (5) and (6), the powers shall be exercised with a view to making available for satisfying the confiscation order or, as the case may be, any confiscation order that may be made in the defendant’s case the value for the time being of realisable property held by any person by the realisation of such property.”英文的原意並不是指有關權力一定要行使，而是行使權力的時候，必須務求達致某些目標。而“satisfying the confiscation order”的意思，並非指圓滿執行沒收令而是繳付被告在沒收令下須繳付的款項，所以小組建議將這條款修改爲「當行使上述權力時，須以把任何人持有的可變現財產變現，從而獲取該等財產當時的價值，用作繳付就被告而發出的沒收令所須付的款項爲目標。」

(2) 條文第8條第(1)(b)款英文原文爲“Section 114 of the Criminal Procedure Ordinance (Cap. 221) shall apply as if ...”中文本爲：「在引用《刑事訴訟程序條例》（第221章）第114條時，須當作 —」其實英文原文的意思並無賦予酌情權選擇是否引用該條例，而是在本條所指的情況下必須引用，所以小組建議將中文改爲：「須引用《刑事訴訟程序條例》（第221章）第114條，猶如 —」。

(3) 第 21 條第(3)(c)(i)款中文原文是「如要聯絡任何有權提交有關物料的人，在實行上有困難；或」。「在實行上有困難」一片語是用以表達英文的“it is not practicable”。但中文本小組認為“not practicable”並不單指困難，應該包括並不實際或奏效地去做某事，所以將這片語改為「並不切實可行」。

(4) 草案內第 16 條屢次採用「宣告破產」這一片語。根據破產法例，法庭可應任何人士的申請經聆訊後裁定某人破產，但某人不可自行宣告破產，所以小組認為「宣告破產」一詞應修改為「被裁定破產」。

另一方面，在販毒(追討得益)條例中文本內出現多個比較陌生的詞語，舉例：

(a) 「受本條例圍制的饋贈」，英文是“a gift caught by this Ordinance”。「圍」字是指有圍牆的園地用以囚困動物，使之不能逃脫。用「圍制」二字表達不能逃避法則的饋贈，相當貼切。

(b) 「嚴重妨害」英文是“seriously prejudice”。雖然“prejudice”這字通常譯作「損害」或「不利」。但「妨害」這詞語指阻止妨礙以致損害，用以表達“prejudice”似乎更為恰當。

(c) 草案內的「罰則」寫成「可處罰款若干元」及「監禁若干年」。就「處」這一字，小組作出深入研究，是否應以「處罰」或「判處」代替。「處」字可解釋為決斷、處置。中國亦有「處以嚴刑」一詞，指依法對犯罪的人，施以嚴厲的刑罰，所以用「處」這一字表達英文“sentence”的含意相當適合。

當 1989 年證券及期貨事務監察委員會條例在本局二讀辯論時，本人曾提及律政司署準備就中文法例所採用的新詞，或比較陌生的詞語編成詞彙表。以雙語立法的法例已有好幾條，其中採用了無數類似上述的新詞或比較陌生少用的詞語，在此本人謹希望這詞彙表的初版能早日完成，使日後草擬或翻譯法例的工作人員有所依據，更可使中文的運用在不同的法例內於適當時可趨一致。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，本局同事譚惠珠議員已詳細闡釋各議員在研究此條例草案時所採用的方法，因此我不擬在此再論及條例草案的一般事項，而會集中討論我們在審議條例草案時所出現的數項技術問題。

首先，我想談談草案第 8(1)條。該條款載明，法庭可按照某人根據沒收令而須繳付的款額訂定一段監禁期，一如根據刑事訴訟程序條例第 114(c)條所訂的監禁期般。專案小組認為該條款有欠妥善，因為該項規定會使法庭看來可就沒收令所判處的監禁期與就販毒罪行所判處的監禁期酌

情下令需予不同期連續執行抑或同期執行。另一方面，根據當局就該條例草案發出的立法局參考資料摘要所訂明的意向，除沒收令所判處的監禁期外，被告還須就販毒罪行而被判處的監禁期服刑；這使上述不明確之處更混淆不清。政府當局同意小組的觀察所得，並會在委員會審議階段動議修訂。

第二點是關於草案第 20(4)條。該條款臚列數項條件，獲授權人須符合該等條件，方可向法院申請下令某人向其出示或讓其取覽某一物料。該條第 4(a)款載有其中一項條件：「有合理理由懷疑」某人曾經從事販毒活動或從販毒中獲利。小組認為應盡量將無辜第三者所承擔的責任及遭受的不便減至最少，當局同意小組的意見，故會提出一項修訂，把該條件修改為「有合理理由相信」某人曾經從事販毒活動或從販毒中獲利。由於確立「相信」所需證據的標準較確立「懷疑」者為高，因此，引用該項權力的範圍便更為有限。

今時今日，辦公室設備現代化已成為商業效率的同義詞，毒販亦懂得充份利用資訊科技去從事非法勾當。因此，條例草案必須容許獲授權人接觸存於電腦或其他電子儲存設備中的資料。現擬草案第 20(7)條僅提到「電腦所儲存的資料」，顯然並不足夠，亦與迅速發展的現代科技脫節。專案小組認為，應參考證券及期貨事務監察委員會條例的有關條文，訂定較全面的定義。為此，小組會在委員會審議階段提出一項包括「數據設備」一詞定義的新條文，以取代原有條款。

最後，我想談談草案第 25(3)(b)條。此條款保障披露懷疑或相信與販毒有關的資料的人士，使其毋須承擔違反合約規限的責任。專案小組考慮到最有機會接觸某些資料或文件，以致產生上述懷疑或信念者，通常都是受到其本身專業守則所規限的專業人士，因此建議擴大保障範圍，將違反專業道德所須承擔的責任包括在內。當局已同意此項修訂，將在委員會審議階段提出修訂建議。

在討論過技術上的問題後，我想特別談談條例草案中一個可能導致不平等或困難的地方。

正如我們所知，整條草案的目的，在於沒收毒販的不義之財，而非不顧毒販的真正債權人的權益來增加政府庫房的收入。然而，在計算一項限制令所涉及的金額時，由於這項工作牽涉難以預測的情況，故很易會低估了償付債權人所需的款額。舉例而言，毒販所租用樓宇的水電煤氣等帳單均須繳付。我不認為條例草案的用意在損害這些債權人的權益，我歡迎當局保證會制訂程序，以防出現類似的處事不公平情況。

主席先生，販運毒品罪大惡極，我個人十分體諒亞洲區某些國家對毒販判以極刑的政策。然而，對那些控制和斥資進行這類活動的犯毒頭子來說，這些刑罰似乎未能發揮任何阻嚇作用。當局所逮捕的，往往只是一些可憐的小角色，而非真正須予譴責的人士。

本法例規定沒收毒販的得益，故應可讓本港的執法機關對毒販迎頭痛擊。為了達到這個目標，我本屬意維持原議，就是由銀行界及其他專業人士履行更大的義務，只要有懷疑，便立即舉報，而非承擔較輕的義務，僅在「有合理理由相信」的情況下才向當局舉報。

鑑於當局打算讓有關人士承擔這種較輕的義務，我亦願意服從大多數人的意見，但我會注視此法例對於杜絕販毒頭子的勾當有何成效。迄今為止，這個問題仍無法解決，我們實應毫不遲疑，立即以一切適當的措施解決此問題。我們只要看看南美洲的可卡因大王在攫取這些輕易可得的不義之財時，對各國政府亦視若無睹，便知道應採取一切適當行動，以解決販毒問題了。

主席先生，我謹此陳辭，支持 1989 年販毒（追討得益）條例草案。

保安司致辭的譯文：

主席先生，我十分感激各位議員對本條例草案的支持。我更要多謝譚惠珠議員及其專案小組在過去四個月來，對本條例草案進行深入研究，並且作出若干修訂。這些修訂將會在委員會審議階段提出。此外，法律草擬專員和參與制訂這項複雜法例的政府人員亦付出不少努力，我在此一併向他們致謝。

我現在談談各位議員今天提出的一些意見。

在本條例草案的草擬和諮詢階段中，議員對反「洗錢」的條文，亦即草案第 25 條，特別關注。譚惠珠議員剛才提到該條文所作出的修訂，那就是在第(1)款中以「知道或有合理理由相信」代替「知道或懷疑」。這項修訂業已獲得通過。草案第 25 條的主要目的有二。第一，當局於訂定一項有重大罰則的罪行時，是希望能制止毒販利用銀行及專業服務，把利潤用於合法投資。第二，這項修訂提供以舉報作為辯護，希望藉此鼓勵有關方面舉報可疑情況，這將會有助當局調查販毒罪行。由於有關人士往往不知道有什麼情況是應該舉報的，因此政府同意有需要減低這種不明確的程度，並認為建議的修訂是一項可以接受的折衷辦法。

李國寶議員並就條例草案第 25 條提出他認為有欠妥善的三點。第一點是應為銀行僱員、履行規定人員，以及銀行本身提供明確辯護。

當局知道，同時亦了解到金融機構對屬下職員的責任問題所感到的憂慮。但若說條例草案並沒有為根據第 25 條而受到檢控的人士提供辯護，則不是實情。根據該條第(4)款規定，有關人士除可用並不知道或沒有懷疑其所直接參與的安排（有關定義見該條第(1)款）與販毒得益有關，作為辯護外，亦可以其曾意圖向獲授權人報告有關事情，但卻基於合理解釋而沒有這樣做，作為辯護。

誠然，這些辯護並非專為銀行交易而設，但該項規定也非只是針對銀行。不過，鑑於金融機構中主要以銀行和接受存款公司所受到的影響最大，故此香港銀行公會和香港接受存款公司公會與政府緊密合作，制訂了一套標準指引，並會推薦給會員機構，制訂這套指引的目的，在於確保機構內備有一套內部程序，讓個別職員在發覺懷疑或相信是與販毒有關的交易時，可向管理階層報告。如代表管理階層的履行規定人員也懷疑或相信交易是與販毒有關，便須採取進一步行動，向當局報告。如果機構內備有這類指引，而僱員亦有切實遵守，卻仍有與販毒有關的交易未曾向當

局報告，則即使該僱員被檢控，亦可以引用該項辯護，證明未能向當局報告，是有合理的解釋。事實上，在該等情況下，有關僱員是極不可能被檢控的。律政司已指出，在考慮是否對個別僱員提出檢控時，當會顧及機構內是否有採用標準指引，以及該等指引的內容。不過，這一點當然不可能對律政司在酌情決定是否提出檢控方面，造成束縛。

主席先生，關於向金融機構發出指引的問題，我還想談談李國寶議員提出的第三點，亦即是法例內應提及該兩個公會所訂定的標準指引。鑒於本條例草案並非只是針對銀行，而任何人士或機構絕對可以自行為其員工訂定指引，所以實在很難制訂一套提及這些指引的法定方案，這是因為一方面要顧及有關指引要適用於可能會受本條例草案第 25 條影響的各方面，另一方面又要避免嚴重削弱法例的效力。

李國寶議員亦提及有需要為履行規定人員及銀行本身提供明確的辯護。我認為毋須為履行規定人員提供任何法定辯護，因為這些人員應沒有參與有關安排，除非證明他們亦有串謀關係，否則便毋須負起任何責任。此外，對於可能因為履行規定人員違犯法例而蒙污的銀行一律豁免應負的責任，並不是理想的做法，因為這些人員是由有關機構指定代表該機構的管理階層，而這些人員一般來說又毋須負起責任，因此便會造成極大的法律漏洞。

李國寶議員所提出的第二點，是希望指明把這項法例的應用範圍，規限於在本港進行的交易。第 25(1)條清楚說明，任何人必須參與安排，才屬犯罪。法例毋須說明必須是在本港參與安排，因為根據普通法的推定，如果沒有明確及無可辯駁的字句，所有法令都不會具有域外的效力。香港法律都是基於這項推定草擬的，因此就這個情形來說，並無理由悖離上述原則。

主席先生，根據前面的解釋和保證，銀行僱員無須懼怕這條法例會令他們感到處境為難。雖然如此，鑑於金融界一直深感憂慮，我同意當局應參照法例運作後所得的實際經驗，對法例的這個部分進行檢討，並於適當時候向本局提交報告。

現在轉而談談黃匡源議員提出的各點意見，他認為限制令的實施，不應損害正當的債權人。我已注意到黃匡源議員所關注的事項，並可以向他表示保證，本條例草案完全沒有這個意思。在英國，法庭亦認為根據販毒罪法令發出的限制令，在執行方面，應按照民事法中著名的「馬利華」禁制令的類似原則辦理。英國的販毒罪法令相當於我們這項條例草案。因此，在發出限制令時，法庭會確保該令實施時，不會損害與被告正當業務和貿易債項、生活開支、法律開支及其他類似開支有關的第三方債權人。最高法院規則會加入條文，規定可在限制令附加一些條件和例外條款。因此，法庭應可確保正當的債權人不會受到損害。

劉健儀議員已詳細論及與中文本有關的各項問題。由劉健儀議員擔任主席的中文本小組委員會，曾就這些問題進行研究，並為本條例草案中文本的修訂工作埋頭苦幹、煞費心思，並以純熟技巧克求中文本措辭貼近英文本複雜的遣詞用字，我謹對劉健儀議員及該委員會深致謝意。

主席先生，我還有最後兩點要提出。第一，本港金融機構認為草案第 25 條對其運作可能有所影響，因而甚表關注，這是可以理解的；這些機構已提出要求，希望有關法例應在頒布後起碼三

個月才予實施。不過，由於該項法例只有第 25 條對金融界具有重大的影響，而且考慮到其他條文應盡早生效，因此專案小組和政府已同意第 25 條的生效日期，應較該法例主要部分的生效日期為遲。為此，我會在委員會審議階段動議修訂草案第 1(2)條。

第二，主席先生，我想指出英國在一九八八年修訂一九八六年販毒罪法令，這些修訂大多是具有潤飾作用。當局認為其中一些修訂適用於香港，因此會一併包括在委員會審議階段的建議修訂內。

上述條例草案二讀動議付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

### **1989 年特權及豁免權（紅十字會國際委員會）條例草案**

恢復於一九八九年六月二十八日提出二讀的辯論

上述條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

### **1989 年博彩稅（修訂）條例草案**

恢復於一九八九年六月二十八日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

### **1989 年破產欠薪保障（修訂）條例草案**

恢復於一九八九年六月二十一日提出二讀的辯論



二讀動議經向本局提出。

鍾沛林議員致辭的譯文：

主席先生，首先，我必須表明我是破產欠薪保障基金委員會的主席。該委員會其中一項工作，是負責管理根據破產欠薪保障條例而設立的基金。上述條例規定，倘僱主無力償還債務，當局可運用破產欠薪保障基金，向受影響僱員發放欠薪及拖欠的代通知金。

當局每年向每張商業登記證徵收 100 元附加費，作為基金的經費。

該項條例在一九八五年四月開始實施時，只規定在僱主破產時，運用基金向僱員發放欠薪。僱員可向基金申請發還最多相等於四個月薪金而總數不超過 8,000 元的款項，此數額與破產條例及公司條例就破產或清盤事件規定可優先索償的欠薪限額相同。

當局在一九八七年七月將基金的保障範圍擴大，以包括七日代通知金，但以不超過 2,000 元為限。

此項修訂草案的目的，是進一步擴大基金的保障範圍，將遣散費亦包括在內。

立法局議員已成立專案小組，負責研究此項條例草案。小組曾接獲有關勞工團體提交的兩份意見書，他們主要就每名申請人可獲發給的遣散費的最高限額提出意見，其中一份意見書要求將該限額定為 8,000 元（即與破產條例及公司條例規定可優先索償的款額相同），另一份意見書則要求定為 16,000 元。專案小組在詳細考慮意見書所載論點、政府當局的意見、基金的財政狀況以及本港經濟前景以乎不明朗等因素後，決定採取審慎態度，一如條例草案所建議，將限額定為 4,000 元；但當局承諾將會在實施擴大基金保障範圍的規定一年後，檢討有關情況。

基金現有累積盈餘 1 億 6,000 萬元，實在令人欣慰，然而，上述盈餘是過去數年香港經濟蓬勃期間累積所得。為了就可能出現的經濟放緩作好準備，實有必需積存更多儲備，以應付一旦形勢逆轉而基金所須支付的款項可能大幅增加的情況。在擴大基金的保障範圍以包括遣散費後，現時每名申請人可向基金申領的款額最高可達 14,000 元，其中包括 8,000 元欠薪、2,000 元代通知金及 4,000 元遣散費，在某些情況下，倘若基金須向約 11500 名僱員，即整體勞工人口 270 萬人中的 0.4% 發放款項，則基金迄今擁有的累積盈餘將會全部用罄，當然，我相信沒有人會希望這種情況出現。

由於此條例草案可為僱員提供更多保障，因此，草案通過成為法例定會深受歡迎。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

彭震海員致辭：主席先生，1989 年破產欠薪保障（修訂）條例草案，可以說是為了現行條例的不足而作出一些修訂。

草案將破產欠薪保障基金的範圍擴大至遣散費，其精神是令人鼓舞的。然而若從其實質作用而言，則教人相當失望。受影響而申領該基金遣散費者，亦只能慨歎聊勝於無而已。因為，為同一僱主長期服務的工人，倘若僱主因某些原因而宣告破產，他們可能會幾乎完全喪失其所應得的工資、代通知金和長期服務金，更遑論遣散費。

當然，僱主破產實屬不幸，但受到影響的員工更應獲得同情。因為他們所能得到的基金墊支的保障是如此微不足道。

教育及人力統籌司在該草案二讀時承諾一年後作出檢討。本人殷切期望在實施後一年內當局會作出全面的檢討和加以改善。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

譚耀宗議員致辭：主席先生，作為破產欠薪保障基金委員會其中一名委員，本人過去在立法局會議席上以至其他公開場合上，多次提出擴闊破產欠薪保障基金的保障範圍至遣散費。現在，當局終於提交有關的修訂條例草案供本局審議通過。理論上，本人應該會大為高興；但是，實際上，卻並非如此。

本人並非不歡迎將破產欠薪保障基金的保障範圍擴大至遣散費，只是，本人感到將遣散費的保障限額訂於 4,000 元實在於理不合，也過份保守。

「於理不合」的批評不會言過其實。根據公司條例，僱員在遭逢僱主破產時，應該享有的優先賠償債項限額分別為：欠薪 8,000 元，代通知金 2,000 元，以及遣散費 8,000 元。這些只不過是僱員辛勞多年所得的少少回報。這個限額是在十二年前，即是一九七七年時制訂的。十二年來，都沒有隨著通貨膨脹的程度而調整，可見，優先賠償債項的保障能力已經大不如前。可是，現行的修訂條例草案更只容許遣散費的保障限額定於 4,000 元，這實在有違「優先賠償債項」的原意，削減了工人應享的權利。

另一方面，我也認為現行的修訂過於保守。基金歷年來都有盈餘，至今盈餘已經累積至 1 億 6 千多萬元。採納現行的方案看來是一種穩重的取態，因為每年會有接近 1,500 萬元的盈餘。不過，即使將保障限額定於 8,000 元，經本人粗略計算，則基金仍然每年會有數百萬元的盈餘。我同意穩重是一種小心的做法，但是過份穩重則會變成謹小慎微，令到基金不能最有效運作，不能使工人得到應有保障。一直以來，我都認為破產欠薪保障基金應該善用其「鉅額」盈餘，因而多次堅持須擴闊其保障範圍。基金若不有效地運用其款項，從而使到基金的累積盈餘額不斷增加，則最終會遭逢「節源」的命運。政府庫務司已經一而再、再而三致函破產欠薪保障基金委員會，表示由於基金有「鉅額」盈餘，因而要求基金降低商業登記証的徵款率，也就是說減少基金的每年正常收入。為了減少盈餘，因而減少收入的做法無疑是「斬腳趾避沙蟲」，為何我們不採用更為進取的態度，有效地運用基金收入，同時使到盈餘維持在一個合理水平呢？將遣散費的保障限額定為 8,000 元，就是一個合理而適當的做法。

基於上述兩項原因，本人實在對條例草案有所保留。但是，由於過去三個星期本人不在香港，而有關的專案小組已決定了支持草案。在尊重小組決定的前提下，本人會支持動議，但是，我要求：當局必須於草案實施一年後，即行檢討，並增加代通知金及遣散費的保障額。

本人謹此陳詞，支持動議。

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我很感謝鍾沛林議員及其專案小組的議員對本條例草案的支持。

市民對擴大破產欠薪保障基金的範圍至適用於遣散費的建議，反應良好，我感到高興。從現在起，該基金將會保障僱員根據僱傭條例所享有的三項主要權利，即有關欠薪、代通知金及遣散費三方面。

至於從基金撥款支付遣散費款額，譚耀宗議員認為應由建議的 4,000 元提高至 8,000 元，至少應與現行破產欠薪條例規定的遣散費優先償還款項的限額看齊。

主席先生，我想指出破產欠薪保障基金旨在為突然失業僱員提供迅速援助。建議的 4,000 元遣散費，加上欠薪及代通知金，僱員獲得的即時援助，可高達 14,000 元。有鑑於此，再加上基金的資源問題，審慎的做法，似乎應先把每位僱員可得的遣散費限額定為 4,000 元。負責管理該基金的委員會大致上同意這項建議。不過，我們會在一年後，根據經驗及基金的資源，檢討該項 4,000 元的限額。

上述條例草案二讀動議付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀。

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

下午四時二十三分

主席（譯文）：本局會議至此暫停，略作小休，稍後方進入委員會審議階段及進行辯論。

下午五時零一分

主席（譯文）：本局會議現告恢復。

## 條例草案委員會審議階段

本局進入委員會審議階段

### 1989 年仲裁（修訂）條例草案

第 1 及第 2 條獲得通過。

### 1989 年郊野公園（修訂）條例草案

第 1 及第 2 條獲得通過。

### 1989 年簡易程序治罪（修訂）條例草案

第 1 至第 5 條獲得通過。

### 1989 年建築物發展密度（九龍區）暫時管制條例草案

第 1 至第 3 條

鄭漢鈞議員致辭的譯文：

主席先生，我謹此動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，修訂此等草案條款。

草案第 2(1)條就「最高地積比率」訂定的釋義所用的「最高高度」一辭，頗易令人誤解。存放圖則所示的建築物高度即為現時的機場障礙物高度管制下的最高高度，這是為計算最高地積比率而設。根據機場障礙物高度管制的放寬辦法，有關建築物的高度，可以在不超出其最高地積比率的情況下，超逾現時機場障礙物高度管制下所能達到的最高高度，為免可能引起混淆，使人誤以為「最高高度」是指機場障礙物高度管制獲得放寬後，有關建築物所達致的最高高度，政府當局業已同意在「最高高度」之前加上「假定」一辭。存放圖則的圖例亦將會作出相應的修訂。

此外，為了使意思精確及使參閱草案的人士能夠清楚明白其內容，茲建議將草案第 3 條中「規例第 19(1)條適用」的字樣刪除。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 1 至第 3 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

第 4 條獲得通過。

名稱詳述

鄭漢鈞議員致辭的譯文：

主席先生，我謹動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，修訂此項草案的名稱詳述。

專案小組認為此項草案的名稱詳述中應加上「新九龍」一辭，以準確反映所指管制的實際施行範圍。政府當局亦已同意該項修訂。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的草案名稱詳述經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 1989 年販毒（追討得益）條例草案

第 9 及第 30 至 32 條獲得通過。

第 1 及第 28 條

保安司致辭的譯文：

主席先生，我動議修訂草案第 1 條和第 28 條，修訂內容悉載於已分發給各位議員傳閱的文件中。

正如我今午較早時所說，專案小組於考慮金融界的請求後，同意草案第 25 條應於法例其餘部分生效三個月後才實施。第 1 條修訂後，可讓第 25 條有關部分延遲實施。當局的意旨是，第 25 條只有第(1)、(2)、(3)(a)、(4)和(5)各款會延期生效，但第(3)(b)和(c)款則不會延期。根據這項修訂

，在上述三個月期間內，法律不會規定有關人士必須舉報任何已知或相信與販毒得益有關的交易。不過，如果他舉報的話，則不會是違反他對當事人所應負起的任何保密責任，亦不會因為這項舉報引致任何損失而須負起任何責任。

第 28 條的修訂有三個目的：首先，是擴大法例的適用範圍至外地沒收令及訴訟程序，尤其是條例草案第 IV 部有關調查的規定；其次是澄清為上述應用而對法例作出的修改將包括一項修訂，藉以給予酌情權；最後是簡化法例的用語。這些修訂和英國 1986 年販毒罪令所作的修訂類似。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

### 建議修訂內容

#### 第 1 條

第 1 條修訂如下：

第(2)款中，在“實施”後面加上“，總督可為不同的條文或不同的目的，指定不同的實施日期”。

#### 第 28 條

第 28 條修訂如下：

(a) 第(1)款中，刪去(a)段，而以下文取代 —

“(a) 就命令內指定的外國或外地（“指定國家”），藉命令指示本條例在作出命令可指明的修改後，適用於外地沒收令，亦適用於已經或將會在該指定國家提起並可能導致在該國家發出沒收令的訴訟；”；

(b) 第(2)款下面加上 —

“(3) 根據本條發出命令的權力，包括修改本條例，藉以授權某人行使酌情決定權的權力。

(4) 在本條及第 29 條內 —

“外地沒收令”指為了追討因販毒而收受的款項或其他酬賞或其價值，而由指定國家的法庭發出的命令；

“修改”包括增補、改動及刪削。”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 1 及第 28 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第 2、13 及第 14 條

劉健儀議員致辭：

主席先生，我謹此動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，修訂該等草案條款。

在第 2 條被告的定義中，「被定罪」一辭之前加入「已」字，將更準確地表達英文本「has been convicted」的意義。

有關第 2 條對販毒的定義的擬議修訂，我們認為「取得」更能準確地反映英文本「acquire」的意義。原來版本「購置」一辭比「取得」的意義狹窄。

至於中文本第 13(1)(c)(ii)條的擬議修訂，在於明確訂明滿足沒收令的規定的責任乃落在被告身上。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

### 建議修訂內容

## 第 2 條

第 2 條修訂如下：

(a) 第(2)款中 —

(i) “被告”(defendant)的定義內，在“是否”後面加上“已”；

(ii) “販毒”(drug trafficking)的定義內，刪去“購置”，而以“取得”取代；

(b) 第(4)款中，刪去“本條例對任何法庭並無委予任何職責”，而以“本條例並無委予法庭任何職責”取代；

(c) 第(7)款中，刪去“任何財產”的“任何”。

## 第 13 條

第 13 條修訂如下：

(a) 第(1)款中 —

(i) “第 10、12 條或抵押令”內，刪去“、”而以“或”取代；

(ii) 第(ii)節內，刪去“為被告用以圓滿執行沒收令”，而代以“為被告繳付根據沒收令所須付的款項”；

(b) 第(2)款中 —

(i) 刪去“給予”，而在“有關人等”後面加上“獲得”；

(ii) (a)段內刪去“、”而以“而”取代。

## 第 14 條

第 14 條修訂如下：

(a) 第(2)款中，刪去“上述權力須予行使”及後面的字句，而代以“當行使上述權力時，須以把任何人持有的可變現財產變現，從而獲取該等財產當時的價值，用作繳付就被告而發出的沒收令所須付的款項為目標。”；

(b) 刪去第(3)及(4)款，而以下文取代 —

“(3)如某人持有的可變現財產是由被告直接或間接向他作出的饋贈，而該饋贈是受本條例限制的，當行使上述權力時，須以變現可得款額不超逾該饋贈當時的價值為目標。”；

“(4)當行使上述權力時，須以容許被告及上述饋贈的收受人以外的任何人保留或追討他所持有的任何財產的價值為目標。”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

保安司致辭的譯文：主席先生，我動議對所列出的數條條文，作進一步修訂，詳情見載於以我名義發給各議員傳閱的文件。

第 2 條的修訂，主要是草擬上的修改，以改善行文和令意思更清楚明確，而其第(12)(e)款的修訂，則是因應譚惠珠議員動議對第 3 條所作出的修訂而提出的。

第 13 條的修訂，是參照英國對相應法律所作出的類似修訂而擬備的，以規定財產變現後所得的款項，須先用以支付非因沒收令而委任接管人或清盤人的費用，然後才支付其他付款項目。這項規定會進一步保障這類接管人或清盤人的利益，因為他們的職責，可能與根據本條例草案所委出接管人的職責有衝突。

第 14 條的修訂，是將「官方」一詞改為「政府」，以清楚顯示所指的是政府。



## 建議修訂內容

### 第 2 條

第 2 條進一步修訂如下：

- (a) 第(1)款中，刪去“販毒罪行”定義內(b)、(c)、(d)及(e)段的“所構成的罪行”；
- (b) 第(5)款中，刪去兩次出現的“獲得的任何物品”，而以“收受的財產”取代；
- (c) 第(12)款中 —
  - (i) (b)段內，在“裁決是”後面加上“第(13)款所指的”；
  - (ii) (e)段內，在“法庭”前面加上“凡律政司沒有申請沒收令，或律政司申請沒收令但沒收令沒有發出，而”，及刪去“，但沒有發出沒收令”。

### 第 13 條

第 13 條進一步修訂如下：

- (a) 第(1)款中，在“須在依照”前面加上“須首先用以支付以債務處理人身分行事的人所引致，而根據第 18(2)條須支付的開支，然後”；
- (b) 刪去第(3)款，而以下文取代 —
  - “(3) 經歷司收到的任何就沒收令繳付的款項，須用作扣除要繳付的款項中的相同數額，但經歷司須將收到的款項，用於本條指明的用途，及依本條指明的次序使用。
  - (4) 經歷司須首先支付以債務處理人身分行事的人所引致的開支，而這些開支是根據第 18(2)條須支付但尚未根據第(1)款支付的。
  - (5) 如該款項是由根據第 10 或 12 條或是依照抵押令委任的接管人交付經歷司的，則經歷司接着須支付接管人的薪酬及開支。
  - (6) 經歷司
    - (a) 在作出第(4)款規定的付款後；及
    - (b) 在第(5)款適用的情況下，作出該款規定的付款後，須償付根據第 19(2)條支付的數額。

(7) 在經歷司作出上述各款所規定的付款後的餘款，須依照《釋義及通則條例》（第 1 章）第 93 條處置，猶如它是依據任何條例的權限而判處的罰款。”。

## 第 14 條

第 14 條進一步修訂如下：

第(5)款中刪去“官方”，而以“政府”取代。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 2、13 及第 14 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第 3 條

譚惠珠議員致辭的譯文：

主席先生，我謹此動議根據以我名義送交各位議員的文件所載措辭，修訂草案第 3 條。

草案第 3(1)(c)條的建議修訂，是爲了處理被告人在被判定罪名成立之後及在發出沒收令之前潛逃的案件。

專案小組曾細心研究草案第 3 條的原有規定，該等規定使法院需要押後判處某名人士應受的刑罰，以待沒收事宜的調查完結爲止，專案小組已表示對該等原來規定持有保留意見。經與政府當局討論後，結果同意爲了靈活起見，草案第 3 條應予修訂，使法院可以在完成沒收程序之前，就有關的販毒罪項判處罪犯應受的刑罰，以及頒佈任何其他命令。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

## 第 3 條

第 3 條修訂如下：

(a) 第(1)(a)款中 —

(i) 刪去“任何人在高等法院或地方法院，”，而以“在高等法院或地方法院審理的訴訟中，任何人”取代；

(ii) 刪去“或以其他方式處理”；

(b) 第(1)款下面加上 —

“(1A) 法庭須首先就有關罪行 —

(a) 判處適當的監禁期或拘留期（如有的話）；

(b) 發出與判決有關的其他適當命令，而該命令不是第(5)款所規定或提及的。”；

(c) 在第(2)款中，刪去“首先”，而以“然後”取代；

(d) 在第(4)款中，刪去“在就該項罪行或任何有關罪行把他判處刑罰或以其他方式處理之前，”；

(e) 第(5)款中 —

(i) 在“offence”後面加上“or offences”；

(ii) (b)(iii)段之末刪去“；及”；

(iii)刪去(c)段；

(f) 第(5)款下面加上 —

“(6) 為施行賦予有關刑事案件的上訴權的條例，根據本條針對某人發出的命令，須作為就有關罪行對該人作出的判決。”

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 3 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

#### 第 4 條

林貝聿嘉議員致辭：主席先生，我謹動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，修訂草案第 4 條。

建議修訂內容

#### 第 4 條

第 4 條修訂如下：

- (a) 第(2)款中，在“不能成立”前面加上“該等假設”；
- (b) 第(3)(a)款中，刪去“看來是”及“看來為”，而均以“認為是”取代；
- (c) 第(5)款中，刪去“則須（在法庭見到證明後）”，而代以“則法庭在見到證明後，須”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

劉健儀議員致辭：主席先生，我謹此動議以我名義送交各位議員的文件所載措辭，對草案條款第4條作進一步修訂。

主席先生，我謹此提出動議。

建議修訂內容

#### 第4條

第4條修訂如下：

刪去第(3)(c)款而以下文取代 —

- “(3) (c) 為評定被告在任何時間收受或假設他曾經收受有關款項或酬賞的財產價值，該財產須視作不存有任何其他權益。”；

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，我謹動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，修訂草案第4條。

主席先生，我謹此動議。

建議修訂內容

#### 第4條

第4條修訂如下：

- (a) 第(3)(c)款中，刪去“presumed”而以“assumed”取代；

(b) 第(4)款中 —

(i) 刪去“出庭”；

(ii) 刪去“26”，而以“25”取代。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第4條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第5及第7條

林貝聿嘉議員致辭：主席先生，我謹動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，修訂草案第5及第7條。

現建議將第5(4)條及第7(3)條加以修訂，即以「變現可得的款額」取代「可變現的款額」，如此可避免模稜兩可，令人以為款額是可變現的，而事實上這卻不大可能。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

## 建議修訂內容

### 第5條

第5條修訂如下：

(a) 第(1)(b)款中，在“及”後面加上“為”，並刪去“價值”後面的“的目的”；

(b) 第(4)款中，刪去兩次出現的“可變現的款額”，而以“變現可得的款額”取代；

### 第7條

第7條修訂如下：

第(3)款中，刪去“可以變現的款額”，而以“變現可得的款額”取代。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

劉健儀議員致辭：主席先生，我謹此動議以我名義送交各位議員的文件所載措辭，進一步修訂該等草案條款。

第 7(4)(a)(i)條的擬議修訂，將有助澄清誰人是英文本所述的「first mentioned person」。

至於第 7(7)(b)條，以「被裁定破產」取代「宣告破產」，目的在更準確地反映破產條例的法律程序。

主席先生，我謹此提出動議。

建議修訂內容

## 第 5 條

第 5 條修訂如下：

第(6)款中，刪去“作為”，而以“接受為”取代。

## 第 7 條

第 7 條修訂如下：

(a) 第(4)(a)(i)款中，刪去“該人”，而以“該財產持有人”取代；

(b) 第(7)(b)款中，刪去“宣告破產”，而以“被裁定破產”取代。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 5 及第 7 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第 6、21 及第 23 條

林貝聿嘉議員致辭：主席先生，我謹動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，修訂該等草案條款。

修訂草案第 6(2)及(3)條的目的與修訂草案第 5(4)及 7(3)條相同，因此，我先前就該條款發表的意見，亦適用於草案第 6 條的修訂。

關於本條第 21(3)(c)(i)條，專案小組認為「在實行上有困難」一語不能將英文文本“it is not practicable to communicate……”的意義充份表達出來。該語亦可能包含一種意義，就是與有關人士聯絡是不智的。因此，小組建議以「並不切實可行」取代「在實行上有困難」。

主席先生，我謹此提出動議。

## 建議修訂內容

### 第 6 條

第 6 條修訂如下：

第(2)及(3)款中，刪去“可變現的款額”，而以“變現可得的款額”取代。

### 第 21 條

第 21 條修訂如下：

(a) 第(3)(c)(i)及(ii)款中，刪去“在實行上有困難”，而以“並不切實可行”取代；

(b) 第(4)款中 —

(i) (b)段內刪去“(不論是由於物料本身或因為與其他物料一起)對與該項申請有關的偵查可能有重大價值”，而代以“(不論是物料本身或連同其他物料)對與申請有關的偵查，相當可能有重大價值”；

(ii) (c)(i)段內刪去“在實行上有困難”，而以“並不切實可行”取代；

(c) 第(5)款中 —

(i) 刪去“檢取及扣押”而以“扣押及扣留”取代；

(ii) 刪去“(不論是由於物料本身或與其他物料一起)可能對與該令狀有關的偵查有重大價值的物料”，而代以“(不論是物料本身或連同其他物料)對與該令狀有關的偵查相當可能有重大價值的物料”。

### 第 23 條

第 23 條修訂如下：

(a) 第(2)款中，刪去“可單獨憑藉(b)段行使”，而以“是單獨憑藉(b)段而可行使”取代；

(b) 第(3)(b)款中，刪去“提供”，而以“造”取代；

(c) 第(4)款中，在“可能”前面加上“相當”；

(d) 第(6)款中，刪去“在本條例下的職能的目的”，而以“履行本條例下的職能”取代；

- (e) 第(10)款中，刪去“一如控告官方的民事訴訟程序”，而以“恰如在控告政府的民事訴訟程序所採用的”取代。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 6、21 及第 23 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第 8 條

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，我謹動議根據以我名義送交各位議員的文件所載措辭，修訂草案第 8 條。

建議在草案第 8(3)條之下增訂第(3A)款，旨在訂明就沒收令所判處的監禁期，須待被告就有關的一項或多項罪行所服刑期完結後才開始生效。此外，擬議新訂條款並進一步訂明，連續執行的禁監期，以及完全同期執行或部份時間相同的監禁期，得當作單一項監禁期處理。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

## 第 8 條

第 8 條修訂如下：

- (a) 第(1)款中 —

(i) (a)段內，刪去“undergo”而以“serve”取代；

(ii) (b)段內，刪去“在引用《刑事訴訟程序條例》（第 221 章）第 114 條，須當作”，而代以“須引用《刑事訴訟程序條例》（第 221 章）第 114(1)、(3)、(4)、(5)、(6)及(7)，猶如”；

- (b) 第(2)款中，刪去兩次出現的“periods”而以“terms”取代；

- (c) 第(3)款下面加上 —

“(3A) 凡被告 —

- (a) 就沒收令被判處接受根據本條訂定期限的監禁；且



- (b) 已就有關罪行被判處接受另一期限的監禁或拘留，
- (a) 段所述的監禁期限，須在(b)段所述的監禁或拘留期限完結後才開始計算。

(3B) 為第(3A)款的目的 —

(a) 連續的期限及全部或部分同期執行的期限，須作為一段期限；及

(b) (i) 根據《刑事訴訟程序條例》(第 221 章)第 109B 條緩期執行的判決，而在被告根據本條被判處接受一段期限的監禁時仍未生效的；及

(ii) 根據《刑事訴訟程序條例》(第 221 章)第 114(1) 條訂定，而當時被告仍未被判處的監禁期，

均須不予理會。”；

(d) 第(4)款中，刪去“period”而以“term”取代。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 8 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

第 10、15、16、18 及第 19 條

劉健儀議員致辭：主席先生，我謹此動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，修訂該等草案條款。

在第 10 條中，我們認為「可由法官在內庭應單方面的聆訊形式申請而發出」更能清楚確切反映單方面申請聆訊所涉及的實際法律程序，因此，建議應對政府當局原擬的中文本措辭加以修訂。

修訂第 15(2)(a)、16(1)、16(1)(a)、16(2)、16(4)及 16(6)等條款的目的與擬議修訂草案第 7(7)(b)條者相同。因此我較早前的論述亦適用於此等修訂。

有關草案第 14(2)條須要作出修訂的原因，本人於二讀辯論時已予以解釋。

主席先生，本人謹此提出動議。

建議修訂內容

**第 10 條**

第 10 條修訂如下：

刪去第(4)(b)款，而以下文取代 —

“(b) 可由法官在內庭應單方面的聆訊形式申請而發出；及”。

**第 15 條**

第 15 條修訂如下：

第(2)款中 —

(i) (a)段內刪去“宣告破產”，而以“被裁定破產”取代；

(ii) (b)段內，刪去“使不因”，而以“使其不因”取代。

**第 16 條**

第 16 條修訂如下：

(a) 第(1)款中 —

(i) 刪去“宣告破產”，而以“被裁定破產”取代；

(ii) (a)段內刪去“宣告破產令”，而以“裁定破產令”取代；

(b) 第(2)款中，刪去“宣告破產”，而以“被裁定破產”取代；

(c) 刪去第(4)款，而以下文取代 —

“(4)抵押令如 —

(a) 在裁定有關的人破產的命令發出之前已發出；或

(b) 在裁定破產令發出時，供抵押的財產已經受到限制令所限，

則第(2)款不影響該抵押令的執行。”；

(d) 第(6)款中刪去“宣告破產”，而以“被裁定破產”取代；

(e) 第(6)(b)款中，刪去“考慮及”，而以“顧及”取代。

## 第 18 條

第 18 條修訂如下：

第(1)款中，刪去“有權留置以支付他用於有關的清盤、破產或其他訴訟上的開支”，而代以“有權留置足以支付他用於有關的清盤、破產或其他指稱是與扣押或處置該財產有關的訴訟上的開支”。

## 第 19 條

第 19 條修訂如下：

(a) 第(1)款中 —

(i) “第 10、12 條或抵押令”內，刪去“、”而以“或”取代；

(ii) 刪去所有“作出”及“行爲”，而分別以“採取”及“行動”取代；

(b) 第(2)款中，在“須由提出申請而”後面加上“就其申請”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 10、15、16、18 及第 19 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第 11 條

保安司致辭的譯文：

主席先生，我動議按照以我名義發給各議員傳閱的文件所載建議，修訂第 11 條。

修訂條文(a)段，是將「官方」一詞，改為「政府」。修訂(b)段是將有關規定與最高法院條例內關於抵押令的類似規定一致，使根據草案發出的抵押令不會應用於財產的租金或版稅收入方面。草案中另有方法，例如利用限制令等，可用以保留收入，以便償付沒收令所追討之數。

主席先生，我謹此提出動議。

建議修訂內容

## 第 11 條

第 11 條修訂如下：

(a) 第(1)及(2)款中刪去所有“官方”，而以“政府”取代；

(b) 第(5)款中刪去“租金、版稅、”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

陳英麟議員致辭：主席先生，我謹此動議根據以我名義送交各議員的文件所載措辭，將草案第 11 條作進一步修訂。

茲建議在草案第 11(6)條中，以「結束」取代原有「完結」一詞，以便與草案第 2(12)、9(1)(b)、16(6)(a)及(b)條，更為配合：該數條把“conclusion of proceedings”譯為「訴訟結束」。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

### 第 11 條

第 11 條進一步修訂如下：

(a) 第(1)(a)款中，刪去“經常”，而以“不時”取代；

(b) 第(6)款中，刪去“完結”，而以“結束”取代。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

劉健儀議員致辭：主席先生，我謹此動議根據以我名義送交各位議員的文件所載措辭，再修訂該等草案條款。

修訂第 11(3)(b)條的目的與擬議修訂草案第 10(4)(b)條者相同。因此我較早前的論述亦適用於此等修訂。

主席先生，我謹此提出動議。

建議修訂內容

### 第 11 條

第 11 條進一步修訂如下：

刪去第(3)(b)款，而以下文取代 —

“(b) 可由法官在內庭應單方面的聆訊形式申請而發出”；

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 11 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第 12 條

保安司致辭的譯文：

主席先生，我動議按照以我名義發給各議員傳閱的文件所載建議，修訂第 12 條。(a)段的修訂只是草擬上的修正，而(b)段的修訂則是使該條條文的用字與修訂後的第 11 條一致。

主席先生，我謹此提出動議。

建議修訂內容

## 第 12 條

第 12 條修訂如下：

(a) 第(1)(b)款中，刪去“不受上訴”，而以“是第 2(13)條所指的不受上訴或覆核”取代；

(b) 刪去第(3)(a)款，而以下文取代

“(a) 執行任何第 11 條下施加於可變現財產上，就該筆財產所繳付利息、股息、其他分發的利益，以及派發的紅利。”

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

陳英麟議員致辭：主席先生，我謹此動議根據以我名義送交各議員的文件所載措辭，進一步修訂草案第 12 條。

建議修訂內容

## 第 12 條

第 12 條進一步修訂如下：

- (a) 第(1)(c)款中，刪去“完結”，而以“結束”取代；
- (b) 第(3)(b)款中，刪去“的財產”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 12 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第 17 及 27 條

保安司致辭的譯文：

主席先生，我動議按照以我名義發給各議員傳閱的文件所載建議，修訂第 17 條及第 27 條。

第 17 條的修訂是刪去多餘的字句。第 13 條及第 18 條規定支付清盤人的費用。

第 27 條的修訂是參照英國一九八六年販毒罪法令類似的修訂而作出。修訂的第一部分載於(a)段，把法庭在有關人士的判罪被推翻後，所給予賠償的決定權擴大。這是因為當局認為有關人士不論其是否被改判任何其他販毒罪名成立，均應獲准申請賠償。第二部分的修訂澄清法庭酌情權的性質，即倘若法庭對所有情況均予以考慮後，認為可下令給予賠償，則可作出這項命令。

修訂的(b)及(c)段就第(2)款作出修改。這項修訂會透過以下方式，擴大可領取賠償的情形：

- (a) 關於申請人必須令法庭信納，在調查或檢控中的錯失導致該項調查或檢控得以展開或繼續的規定，予以刪除；及
- (b) 關於申請人的損失必須屬「重大」的規定，予以刪除。

新(2A)款確保如果一項嚴重錯失導致應繼續進行的調查不再繼續下去，在這種情形下，申請人不會獲得賠償。

修訂的(d)及(e)分別就第(3)及(4)款作出修改，修訂理由與第(1)及(2)款所作類似修訂的理由相同。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

## 第 17 條

第 17 條修訂如下：

第(1)款中，刪去“，但在清盤過程中就該等財產而正當支出的任何費用（包括清盤人或暫委清盤人的薪酬），可從該等財產支付”。

**第 27 條**

第 27 條修訂如下：

(a) 第(1)款中 —

(i) (c)(i)段內刪去“（而沒有被判以任何販毒罪行取代）”；

(ii) 在“高等法院”後面加上“如在考慮所有情況後認為適宜，”；

(b) 第(2)款中 —

(i) (a)段內刪去“，而如無該錯失，偵查便不會展開或繼續，或者訴訟便不會提起或繼續”；

(ii) (b)段內刪去“重大”；

(c) 第(2)款下面加上 —

(2A) 在參與調查或檢控有關罪行的任何人曾犯嚴重錯失的情況下，即使高等法院認為假若該嚴重錯失沒有發生，偵查便會繼續，或訴訟便會提起或繼續，亦不得根據第(1)款命令作出賠償。”；

(d) 第(3)款中，在“高等法院”後面加上“如在考慮所有情況後認為適宜，”；

(e) 第(4)(b)款中刪去“重大”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

鄭德健議員致辭的譯文：

主席先生，我謹此動議根據以我名義送交各位議員的文件所載措辭，進一步修訂該等草案條款。

專案小組認為就草案第 17(5)條中文中「有關時間」一辭的釋義而提出的建議修訂，可以更清楚表達上述一辭所指的時間。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

**第 17 條**

第 17 條進一步修訂如下：

第(5)款中“有關時間”的定義內，刪去(b)段而以下文取代 —

“(b) 如上述命令已經發出，而在向高等法院提出稟狀申請將有關公司清盤前，該公司已通過自行清盤的決議，則是指通過該決議的時間；及”。

## 第 27 條

第 27 條進一步修訂如下：

第(3)款中，在“持有該財產的人，”前面加上“曾”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 17 及第 27 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第 20 條

劉健儀議員致辭：主席先生，我謹此動議以我名義送交各位議員的文件所載措辭，修訂草案第 20 條。

第(2)及第(5)款擬議修訂的目的在於與草案第 23(4)條的措辭更為趨於一致，草案第 23(4)條中文本「認為是」一辭相等於英文本「appears to」。

第(3)款的擬議修訂會有助於表達英文本「.....the particular circumstances of the application」的原來意思。

為與其他法例所用措辭趨於一致，及正確地反映「likely」的法律含義，茲採用「相當可能」作為相等於英文本「is likely to be」的措辭。

在中文本「賦予」後面加上「要求」一辭，會有助於澄清本條款所提述的權力為一項規定提交或取覽的權力。其英文本雖未載明該辭，但已具此項含義。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

建議修訂內容

## 第 20 條

第 20 條修訂如下：

(a) 第(2)款中，刪去“看來為”，而以“認為是”取代；



- (b) 第(3)款中，刪去“因申請的情況特別而”，而代以“就個別申請的特別情況”；
- (c) 第(4)(b)(i)款中，刪去原來字句，而代以“(不論是物料本身或連同其他物料)對與申請有關的偵查，相當可能有重大價值；及”；
- (d) 第(5)款中，刪去“看來為”，而以“認為是”取代；
- (e) 第(7)(a)及(b)款中，刪去“辨讀”，而以“閱讀”取代；
- (f) 第(8)(a)款，在“賦予”後面加上“要求”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

黃匡源議員致辭的譯文：

主席先生，我謹動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，進一步修訂草案第20條。

建議修訂第4(b)款，以「相信」代替「懷疑」一詞，是爲了使「有合理理由懷疑」與第4(c)款的「有合理理由相信」所用措辭更爲一致。

在第(7)款中，以「數據設備儲存或可藉數據設備接觸的」取代「電腦儲存」，以及增訂第(7A)款，可使「電腦設備」一詞的定義的界定的範圍較爲廣泛，從而配合現代電腦科技的發展。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

## 第 20 條

第 20 條進一步修訂如下：

- (a) 第(4)(b)款中，刪去“懷疑”而以“相信”取代；
- (b) 第(5)款中，在“的申請”前面加上“在同一或隨後”；
- (c) 第(7)款中，刪去“電腦儲存”，而以“數據設備儲存或可藉數據設備取覽的”；
- (d) 第(7)款下面加上 —

“(7A) 在第(7)款中，“數據設備”指 —

- (a) 自動處理資料的任何設備；
- (b) 自動記錄或儲存資料的任何設備；
- (c) 能用以使資料在其他設備（不論位於何處）自動記錄、儲存或以其他方法處理的任何設備；
- (d) 能用以翻查資料的任何設備，不論這些資料是由設備本身或由其他設備（不論位於何處）記錄或儲存。”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 20 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第 22 及 24 條

鄭德健議員致辭的譯文：

主席先生，我謹此動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，修訂草案第 22 及 24 條。

草案第 22(1)(b)條的建議修訂，以「扣押」取代「檢取」旨在令法例條文用語統一，因為草案第 18(1)(a)條及其他條例已採用「扣押」。小組認為在本條例草案內，「扣押」是「seize」的較佳相對漢辭。

草案第 24(2)條通常使用「辯護」一辭作為「defence」的相對漢辭。為了使本草案中文本能夠更確切表達上述一辭的法律意義，政府當局建議改以「免責辯護」一辭取代，該辭的完整意思是「免除刑事責任的辯護」。專案小組支持此項建議。

主席先生，我謹此提出動議。

建議修訂內容

## 第 22 條

第 22 條修訂如下：

- (a) 第(1)(b)款中，刪去“檢取”而以“扣押”取代；
- (b) 第(2)款中“享有法律特權的品目”的定義的 —

(i) (b)及(c)(ii)段中刪去“與法律訴訟有關的事情”，而以“有關法律訴訟”取代，及在“情況下”後面刪去“，”而加上“及”；

(ii) (c)段中刪去“心懷助長犯罪目的的意圖”，而以“為意圖助長犯罪目的”取代。

## 第 24 條

第 24 條修訂如下：

第(2)款中—

(a) 在“辯護”前面加上“免責”；

(b) (b)段內刪去“合理辯解”，而以“合理解釋”取代。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 22 及第 24 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第 25 條

鄭德健議員致辭的譯文：

主席先生，我謹此動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，修訂草案第 25 條。

修訂草案第 25(4)條的目的與修訂草案 24(2)條的目的大致相同，因此，我先前就該條款發表的意見，亦適用於草案第 25 條的修訂。

主席先生，我謹此提出動議。

建議修訂內容

## 第 25 條

第 25 條修訂如下：

(a) 第(1)(a)款中，刪去“指定代理人”，而以“代名人”取代；

(b) 第(1)(b)(ii)款中，刪去“購置”而以“取得”取代；

(c) 第(4)款中，在“辯護”前面加上“免責”；

(d) 第(4)(c)(ii)款，刪去“合理辯解”而以“合理解釋”取代。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

譚惠珠議員致辭的譯文：

主席先生，我謹此動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，進一步修訂草案第 25 條。

主席先生，「懷疑」和「有合理理由相信」兩個措辭的使用，以及因此而產生的影響，曾經是專案小組與政府當局討論的事項。關於這方面，銀行界亦會對「懷疑」一辭的使用，表示深切關注，因為倘若採用該辭，則銀行僱員在懷疑某名顧客與販毒活動有關的情況下仍與該名顧客達成交易，即屬違法。建議的修訂是要以「有合理理由相信」一辭取代「懷疑」一辭，因為前者屬於一項客觀的判斷，使用該辭會使銀行界人士獲得較佳的保障。

在草案第 25(3)(b)條加進「或專業操守規則」，將會擴大保障的範圍，包括不會引起法律後果的違反專業道德或商業成規行為在內。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

## 第 25 條

第 25 條進一步修訂如下：

- (a) 第(1)款中，刪去“懷疑”，而以“有合理理由相信”取代；
- (b) 第(3)(b)款中，在“合約”後面刪去“上”，而加上“或專業操守規則”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 25 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第 26 條

譚惠珠議員致辭的譯文：

主席先生，我謹此動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，修訂此項草案條文。

建議修訂草案第 26(7)(c)條的作用，是要為資料不屬於「節目」內容的廣播作出規定。至於草案第 26(9)條的修訂建議，目的在於擴闊「廣播」一辭的定義，以配合日後廣播科技的發展。

主席先生，我謹此提出動議。

建議修訂內容

## 第 26 條

第 26 條修訂如下：

(a) 第(2)款中，刪去(a)段，而以下文取代

“(a) 所檢控的是第 25 或本條下的罪行；或”；

(b) 第(7)(c)款中，刪去“傳播或提供有關節目的人”，而代以“廣播資料的人，及在資料屬於節目內容的情況下，傳播或提供節目的人”；

(c) 第(9)款中，在“廣播”的定義內刪去“指”，而以“包括”取代。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

劉健儀議員致辭：主席先生，我謹此動議以我名義送交各位議員的文件所載措辭，對該等草案條款作進一步修訂。

主席先生，我謹此提出動議。

建議修訂內容

## 第 26 條

第 26 條進一步修訂如下：

(a) 第(2)(b)款中，刪去“訴訟關係人”，而以“當事人”取代；

(b) 第(3)款中，刪去“會引致”而以“引致”取代；

(c) 第(6)款中，刪去“某一限度”及後面的字句，而以“命令內指明的限度”取代。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 26 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

## 第 29 條

陳英麟議員致辭：主席先生，我謹此動議根據以我名義送交各議員的文件所載措辭，修訂第 29 條。

## 建議修訂內容

### 第 29 條

第 29 條修訂如下：

- (a) 第(1)(b)款中，刪去“出現”，而以“出席”取代；
- (b) 刪去第(2)(a)款，而以下文取代 —  
“(a) 任何為撤銷或取消法庭判決而進行的訴訟；及”；
- (c) 第(3)款中，在“以其他方法”前面加上“該命令經”。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 29 條經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

### 新條文第 33 條 海關條例 修訂第 2 附表

條文經過首讀，並經按照會議常規第 46 條第(6)段的規定，下令紀錄在案，以便二讀。

保安司致辭的譯文：

主席先生，根據會議常規第 46(b)條，我動議二讀發給各議員傳閱文件所載的新條文第 33 條。

主席先生，警隊及海關是執行這項法例的主要機構。因此，警務人員及海關人員在本條例草案第 2 條被界定為「獲授權人」。他們應有權搜查及拘捕涉嫌觸犯本條例草案的人，就像執行其職權範圍內其他條例所賦予的權力一樣。根據警察條例，警務人員已有這類權力。新條文第 33 條將海關條例賦予海關人員搜查及拘捕的權力，擴展至本條例草案所指的罪行方面。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條文經過二讀。

保安司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議在條例草案增加新條文第 33 條。

建議的增訂條文

### 新增訂的第 33 條

條例草案修訂如下：

第 32 條下面加上 —

“《海關條例》修訂第 2 附表

33. 《海關條例》（第 342 章）第 2 附表現予修訂，在下面加上

“Drug Trafficking (Recovery of Proceeds) Ordinance 1989 ( of 1989).”。

增訂新條文的動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

附表 1 獲得通過。

附表 2

劉健儀議員致辭：主席先生，我謹此動議根據已送交各位議員的文件所載措辭，修訂附表 2。

擬議刪除「股票」而以「股份」取代，其目的在於避免使用「股票」一辭，因本港通常只採用該辭表達英文「share certificate」的意義。

主席先生，我謹此陳辭，提出動議。

建議修訂內容

### 附表 2

附表 2 修訂如下：

第 2 段 (a)節中，刪去“或股票”；

(b)節中，刪去所有“股票”，而以“股份”取代；

第 3 段 (b)節中，刪去“股票”，而以“股份”取代。

修訂動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的附表 2 經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

### **1989 年特權及豁免權（紅十字會國際委員會）條例草案**

第 1 至第 5 條獲得通過。

附表 1 至附表 3 獲得通過。

### **1989 年博彩稅（修訂）條例草案**

第 1 至第 3 條獲得通過。

### **1989 年破產欠薪保障（修訂）條例草案**

第 1 至第 7 條獲得通過。

主席（譯文）：委員會審議階段長而順利，但我知道這代表了在委員會以外，議員曾辛勤、熱誠而又縝密地進行大量的審議工作。

本局會議隨即恢復。

### **條例草案三讀**

律政司報告謂：

#### **1989 年仲裁（修訂）條例草案**

#### **1989 年郊野公園（修訂）條例草案**

#### **1989 年簡易程序治罪（修訂）條例草案**

#### **1989 年特權及豁免權（紅十字會國際委員會）條例草案**

#### **1989 年博彩稅（修訂）條例草案及**

#### **1989 年破產欠薪保障（修訂）條例草案**



已通過委員會審議階段而毋須修訂；及

### 1989 年建築物發展密度（九龍區）暫時管制條例草案及

### 1989 年販毒（追討得益）條例草案

已通過委員會審議階段但須予修訂；他並動議三讀上述各項條例草案。

上述條例草案三讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

上述條例草案經三讀通過。

### 其他議員提出的動議

#### 香港運輸政策綠皮書

譚惠珠議員提出下列動議：

「本局獲悉香港運輸政策綠皮書的內容，並促請政府積極貫徹發展一套符合香港社會利益的運輸策略。」

譚惠珠議員致辭：主席先生，我謹按照議事程序表所載，提出我名下的動議。

在中國風雲變色，香港人如火如荼地爭取居英權的時刻，本局辯論香港運輸政策綠皮書，可能只被視為例行公事而已。然而，香港開埠一百五十多年，憑着一個天然深水港，成為中國不可缺少的吐納港，並依賴市民一股百折不朽的精神，克服了許多次因中國風雲色變引起香港的震蕩。這一次，我相信也不會例外，對不會離開香港，或不能夠離開香港的香港人而言，香港政府若能積極加強基本設施的投資，在香港海港的兩岸建立一個更完善的運輸網，鞏固香港成為中國吐納港的有利地位，是保障我們將來發展經濟活動，和繼續繁榮的重要有利因素。

今天發言的同事，將就綠皮書內對公路、鐵路的建議與房屋、土地、發展，城市規劃，海港及機場建設的相互關係加以分析，並就各種交通運輸工具之協調，貨運、小輪服務的發展及交通管理方法等課題各抒己見，以備當局參考，去制定一套符合港人利益的運輸策略。

香港政府在一九七九年曾發表的第一份運輸政策白皮書，奠下了至今制訂運輸政策的基礎，我們將當年在第一次整體運輸報告內所載，一九八六至一九九一年主要交通需求量(Major Traffic Forecast)預測的數字找出來，將它們和一九八六年真正的需求量作一比較，看其預測是否準確，發覺理論和現實之間，有如下的分別：

一九七六年報告估計一九八六年人口有 530 萬，而實際人口在一九八六年為 550 萬；就業人口估計為 230 萬，而實際是 270 萬，每日貨車使用率估計是 37 萬 6000 次，而實際是

有 46 萬 2000 次；每日使用公共交通工具的乘客(Public Transport Boarding)估計是 700 萬，而實際的結果是 790 萬。以上數字顯示香港的發展，每每快於運輸報告的估計。因此，對第二次整體運輸報告對交通需求量的預測，特別顯示關注。我認為香港能有足夠的交通網絡去配合蓬勃的經濟發展是符合本港利益的政策，既然上一次的整體運輸報告，對實際交通量的估計偏低，我們這一次便應該有更多的不同方程式去作為估計的基礎，並且在開拓新路和新鐵路線之餘，勿忘適當地控制或管理車輛（私家車、貨車）的增長。

關於要求有進一步更準確的估計，本人很高興綠皮書第七段說，在這一次的整體運輸研究中，將預測直至二〇〇一年的運輸需求增長情況，及估計在這段期間所需的運輸基礎設施及策略。這項研究，是一項持續策劃工作的開始。所採用的電腦策劃模型，會顧及直至及超過二〇〇一年經濟發展及計劃假設的轉變，而定期作出修訂。我希望自六四事件以來，對香港經濟活動造成的影響，如果改變了某方面的交通需求量，鐵路策劃的模型也因而可以隨之作出適當的調整，例如對私家車增長而言，一般認為，私家車增長率與恆生指數的走勢相似，共同起伏。

我在四月時便想着在辯論這綠皮書時，要提到抑制私家車的增長，這是由於香港政府在一九八二年加重私家車擁有稅，使私家車的數目在同年約 19 萬 34 輛，降至一九八六年的 14 萬輛，但私家車數目在一九八七年初開始一路上升至到一九八八年底一年內增幅 10%。我認為事實證明，用稅收抑制私家車增長是不受市民歡迎，但實際上是有效的管理方法，這方法必須在私家車數量急升趨勢明顯難以遏止的情況下才實行。目前香港經濟已有放緩，政府應留意其發展，待經濟增長再次活躍，才可考慮以任何方法或財政措施去解決這個問題。大致上，我贊同綠皮書管理道路使用的目標（157-8 段）及建議措施。本小組副召集人何世柱議員將對靈活上下班時間提出意見而鄭德健議員亦會就有效地使用路面問題發言，請政府方面留意。

我個人的發言祇集中於談談綠皮書內建議的主要道路工程和鐵路工程計劃的配合，我分兩部份，第一講是建築計劃的配合。

主席先生，我雖然說過最近香港經濟增長放緩，但我極之相信，香港必能恢復其活躍之能力。對長遠基本設施，政府在公路和鐵路方面的投資，將達 290 億港元，是從現在到一九九〇年代中至末期，支持及造就就業機會，經濟增長的重要一環。這等投資計劃，將引致城市發展，並配合海港、機場拓展的需要，本局鄭漢鈞、何世柱、何承天、張子江、梁煒彤等議員將會作出更專注的討論。

綠皮書對未來交通行程之模式作出估計，認為新城市將增加 100 萬居民、港島增加 27 萬 7 千個新工作職位，這情況使來往新界及九龍之行程次數，將由一九八六年之 140 萬次加至二〇〇一年的 230 萬次，我認為綠皮書對行程模式的估計可以信賴。因此，善用連貫南北幹道及鐵路是解決未來需求之首要條件。

本人特別關注的，是第三號幹線（從元朗經錦田平原到葵涌，經貨櫃碼頭區，西九龍入第三過海隧道，在港島西區終止）可見其重要性，由元朗可連接落馬州，對中港交通相當重要，我想談第三號幹線，和連接元朗或屯門、荃灣的鐵路計劃，應如何配合。

主席先生，天水圍的發展，將大大改變新界西北與九龍兩地交通的需求。在本港新市鎮發展的歷史上，屯門所遇的困難尤其是居民在交通運輸上遭遇的困難，實在不少。我沒有和戴展華先生討論今日的講詞，但我個人而言，認為連接新界西北的鐵路計劃，應該伸展到元朗作為終點，而第三號幹線公路，亦以元朗為起點，假如政府將連接西北鐵路的終點設在屯門，則與第三幹線公路有一段的距離，不利兩個重大投資計劃的配合。

第三號幹線在市區的終點，是經第三過海隧道到港島西區，滿足了從西九龍過海交通的需要。因此，計劃中（第 50 段）的第三條過海鐵路，從九龍半島通到香港島東部炮台山或者維多利亞公園，是適當的配合。西面有公路，東面有鐵路，但政府對港島西環到堅尼地城，能否用鐵路相連，或更好的交通安排，應再作出關注，否則港島西區將成爲一個永不通行的樽頸地帶。

網絡交通，在新界是太疏，在市區是太塞，何承天先生將對商業中心如何作出更佳的分佈提出建議，我本人則深感灣仔和中區的黃金地段，填海計劃久久不能進行，對七號幹線接連三號幹線的工程會有影響，重視香港繁榮的政府，都應該支持這項計劃，我極樂意聽到它並沒有被擱置，並希望能盡快知道它何時及如何開始推行。

第二點我想談鐵路和公路上的配合，即政策及其運作上之配合，大家明白一九八一／八二年本局曾通過法律，讓輕鐵成爲淨化區，九龍巴士之服務不易在區內運作，但其後卻產生輕鐵定價未必能盡如人意之問題，約一九八七年五月，地鐵因旺角一段軌道內，在高峰期難於滿足服務需求，遂附加五角費用，引起許多爭論，當時交通諮詢委員會唯建議運輸署鼓勵增加九龍巴士及油蔴地小輪服務，以疏導乘客及給予更多選擇。

幸地鐵公司從善如流，於高峰時間前減低票價，得到市民受落。今年三、四月間，九廣鐵路公司決定於大埔增設與九龍巴士兩條已得五年計劃同意批准之路線，這兩項服務便重複了，結果影響九龍巴士之收入。這說明雖原則上希望鐵路及公路兩種服務並無衝突，以良性競爭，但因兩鐵路公司獨立之管理權，使兩種交通工具引起惡性競爭，或減低協調。主席先生，已有人提議將兩鐵工作範圍，放入交通諮詢委員會，當然政府亦作其獨立檢討，觀察兩鐵之管理與政府部門怎樣配合，我仍在期待這報告，看看兩者之中，那個較符合香港需要。

就這問題我了解潘志輝、譚耀宗兩位同事，將對不同交通運輸工具的協調作出評估。何世柱先生亦會討論小輪服務的重要性。蘇周艷屏議員對監管公共交通服務機構之運作提出意見。

主席先生，本人最後提到的一點，是在第一次整體運輸研究報告中，對貨運的需求，是明顯地低估了中港陸路運輸的發展。這種情況，不能再次出現，否則三號幹線，很快便會出現貨車排長龍的現象，綠皮書第 46 至 51 段提出的鐵路計劃，（將軍澳地鐵支線，連接西北的鐵路，第三條過海鐵路）並沒有提及用另一條鐵路紓緩貨運的方法，我對此表示關注，曾有數位地理學者，其一乃交諮會成員，提出應有一橫越新界之貨運鐵路，由新界西北或葵涌，連接現今九廣鐵路，以達紓緩貨運目的。

我希望政府對這方面的發展，也繼續留意，本局譚耀宗、鄭德健、張子江、劉華森等數位同事，均會就如何改善貨運提出意見。取締小型貨車用作私家車，我們絕大多數小組成員支持。

總括前，收到匯點對交通政策綠皮書之評估及建議文件，另外周梁淑怡議員及陳英麟議員今日接見香港九龍新界小巴團體之代表，對紅線小巴未能得到清晰方法轉為綠線小巴，及今九龍巴士或中華巴士公司會用中型冷氣巴士投入服務，對其生計之影響，表示關注。本人會將兩份意見轉交運輸司考慮，綠皮書發展之目標，乃建設容量大之高速公路，連接新市鎮及市區，興建新道路並改善現有道路，及具備一有效率之中港運輸網。

主席先生，西諺有言，「有意志、便有出路」(Where there is a will, there is a way)，昨天電視新聞中訪問了一個擠在爭領新加坡移民申請表的市民，問他為什麼要離開香港，他說：「我不願離開香港，我自己會留下來，我只是擔心我的兒女的前途。」香港政府今日有意志對建設香港作出承擔，便是為將來我們下一代的前途鋪路。

主席先生，本人謹此陳詞，提出動議。

*此項動議經向本局提出。*

何世柱議員致辭：主席先生，港府在一九八六年開始進行第二次整體運輸研究工作，現提出香港運輸政策綠皮書，為本港的運輸發展邁向二十一世紀描繪出初步的藍圖，徵詢市民的意見。

眾所週知，「衣、食、住、行」是人類生活最基本的要素。在地狹人稠的香港，提供通暢的交通條件，更是港人從來最關心的問題之一。因此，綠皮書所列舉的各項建設是令人振奮的，所提出的數據亦很詳盡，而計算的基礎——即本港經濟發展的預測增長率為每年 5% 至 6%，原先估計是較為保守，但由於近期北京發生的事件對本港的影響，這個數字也可能較為切合實際。或者會有人對香港的前途感到悲觀，對於綠皮書提出的龐大計劃能否實現，表示懷疑。但我認為，政府在當前關鍵時刻，應顯示更大的決心去實現綠皮書提出的各項計劃，作為港府對全港市民的實質貢獻，並對穩定港人信心有所裨益。

綠皮書的內容很豐富，我未能全面地加以評述，僅提出四點意見以供參考：

第一，新機場興建計劃，估計在短期內會有所決定，興建新機場後，對於原有的啓德機場重新發展，以及附近規定範圍內的建築高度限制，都會引起較大的變化，該區的人口密度將會大量增加，這對於九龍及港島的交通，亦會產生重大影響。這些因素亟須納入研究範圍之內，因為這些變化很可能在九十年代後期就會發生，現在提出並非言之過早。作為邁向二十一世紀的長期的運輸政策，是應該全面和具有遠見的。

第二，從整體運輸相互協調着眼，綠皮書似乎忽略了充份利用香港水路運輸的有利條件。由於水路運輸具備有容量大、成本低、不佔路面等優點，可適應逐年增長的貨運需求，故政府在規劃填海工程土地用途時，在貨運繁忙的填海區，可結合考慮輪船停泊以及提供貨物裝卸的設施。

第三，進一步加強道路管理及使用。其中一個辦法是本港各機構採取分時工作，較靈活地調配上下班時間。據整體運輸研究報告統計，地下鐵路每日乘客量高峰時間為上午七時三十分至九時三十分，下午為四時三十分至六時三十分。路面交通亦屬同類情況。故各機構考慮工作時間，可

根據本身業務的特點，在可以容許的情況下，盡量不選擇在上述兩段繁忙時間內上下班。這樣，可以避免因交通擠塞而引致時間浪費。對於地鐵乘客來說，還可以享受非繁忙時間的優惠。此項分時工作措施，政府部門可帶頭示範推行，同時號召各僱主響應。

另一方面，加強控制貨車使用路面，在市中心區及其他交通繁忙地點，宜指定貨車只能在特定的非繁忙時間停泊及上落貨物，以免阻塞交通。

第四，整體運輸研究報告書指出，在人口及工商業集中地區對於發展鐵路運輸至為有利，提出要研究增設三條新客運鐵路線，包括伸展至將軍澳之地下鐵路支線，以連接將軍澳、新界西北部及新建一條過海隧道。但此項投資甚為巨大，估計在九十年代前半期就需 90 億元。因此，政府應與兩個鐵路公司檢討及商議興建新路線的必要性，並安排優先次序，配合大都會計劃及填海工程土地運用，以制訂一套既合乎資源運用原則、又滿足交通需求的長遠發展計劃。

主席先生，正如我在前面提到的，綠皮書提到的各項計劃，關乎本港社會公眾利益，一個城市的交通運輸是否暢順，對於整體的政治經濟及日常生活至為重要。單從經濟利益來說，時間即是金錢。在交通運輸上節省的人力物力，可以用來創造更多的社會財富。港府在這方面的撥款雖然很龐大，但我認為是非常值得的。

我謹此陳辭，支持動議。

下午六時

主席（譯文）：現在剛好是六時正，根據會議常規第 8 條第(2)段的規定，立法局現在應該休會。

布政司（譯文）：主席先生，如果閣下同意，我謹動議暫停執行會議常規第 8 條第(2)段的規定，以便本局今天的事務可於今天結束。

*此項動議經向本局提出，付諸表決並獲通過。*

鄭漢鈞議員致辭的譯文：

主席先生，一個有效率的運輸系統能促進社會的成功發展，其重要好比良好循環系統對人身健康所扮演的角色。我很高興運輸政策綠皮書詳細討論怎樣改善基礎設施，怎樣擴展公共交通服務和管理道路的使用的各項辦法和措施，以滿足市民日益殷切的需求，提供一個多樣化、效率更高的運輸系統。今天，我將集中討論土地用途規劃在都會計劃、港口及機場發展策略及擴展鐵路系統三方面所涉及的重要問題。

運輸設施和土地用途規劃關係密切，因為運輸設施是我們用以審慎釐訂建築物密度的基礎設施之一。由於都會計劃的重點在改善海港四周的都會區，並在該等地區進行重建，因此必須考慮運輸系統和運輸網絡的發展。這點非常重要。都會計劃擬使就業機會和人口的分佈更均衡。我覺得此舉可緩和運輸系統的壓力，尤其是在工商業活動高度集中的地區。都會計劃研究將在本年底完

成。雖然有關研究應考慮運輸的需求，使運輸系統得以充分運用，但日後的運輸網絡亦應充分配合該項研究所提出的發展新方向和新模式。

另一項對本港運輸策略及運輸網絡的規劃工作有重要而長遠影響的大型計劃是機場的遷移。根據港口及機場發展策略，當局正評估海港西部及大嶼山可資替代現有機場的地點。有關任何一個地點的最後決定都會大大影響本港的道路系統。須知道日後接連機場的道路系統必須具備高效率的有效交通管理，特別是該等須穿越市區的連接道路，不應使交通擠塞情況進一步惡化。基於這些理由，擬由港島西區經西區海底隧道及西九龍至元朗的第三號幹線工程，以及擬由港島東區走廊末端經規劃中的中區及灣仔填海區至港島西區，並沿海岸至香港仔的第七號幹線工程，我都極其支持。因此，中區和灣仔的填海工程須作當前急務處理，盡早施工，以配合這大規模的道路工程。

除強調主要道路設施外，政府還應改善各區的區內交通。現行辦法是提供容量大的高速公路，使直通交通與區內交通分開。此舉並有助於減輕區內的交通擠塞情況，路向可謂正確。然而，在整體運輸研究所未涉及的次區域，當局亦應盡早消除該等區域的樽頸地帶，這是一項同樣重要的事情。

現再轉而談及擴展鐵路系統的問題。在此之前，我得表明我擔任地下鐵路公司董事局成員的利益。主席先生，鐵路是不佔用路面的集體運輸工具。事實證明，鐵路能顯著減輕道路網絡的擠塞問題，所以應進一步加以擴展，緩和現有道路網絡有增無已的壓力。我贊同擬議的地下鐵路將軍澳支線計劃。為應付該區預期中的龐大人口，我相信這項工程實屬必要。除有助於吸引市民遷入這新市鎮居住外，此舉將大大改善二〇〇一年時該新市鎮預期容納 270 萬居民的交通情況。此外，政府還應認真考慮將地鐵線延展至堅尼地城西部，因為該處交通擠塞，行人和駕駛人士無不為之頭痛。相信大部份市民也同意，沒有這樣一條地下鐵路的服務，港島這區的交通問題將不會輕易獲得解決。各位都知道，西區現正進行重建，日後將成為港島區的主要商住地區之一。

我完全同意綠皮書的建議。我們極須增建一條過海鐵路，以應付過海客運交通迅速增長的需求。興建油蔴地至炮台山的過海地鐵線作為第三條過海鐵路的建議，將會是一個可取的方案，可緩和彌敦道走廊嚴重擠塞的情況。此外，這條擬建的過海鐵路將在紅磡提供九廣鐵路與地下鐵路的中段交匯處，既可減輕現時九龍塘交匯處過於擠塞的現象，也可使九龍塘至紅磡的九廣鐵路線得以高度利用。

最後，但絕非表示不重要，我想提出兩項未列入綠皮書卻值得我們慎重考慮的建議。主席先生，據報九廣鐵路公司計劃將其鐵路系統由紅磡擴展至跑馬地或銅鑼灣。這是一個富建設性的建議，有助於緩和似無終結的海底隧道擠塞問題，同時亦可有效利用九龍塘至紅磡的一段九廣鐵路線。這段鐵路線目前尚未充分利用。

據我所知，私營機構現擬提出興建一個輕便鐵路系統，由港島南部經一段隧道至中區，並採用類似路線至山頂纜車站，這建議倘獲得通過，將會緩和港島的交通需求，尤其是在人口稠密的華富邨和薄扶林，交通擠塞已是令人不忍睹的常見現象。因此，政府應鼓勵這項計劃，審議工作不應延遲。須知道私營機構參與規模這樣龐大的計劃，顯然是對香港前途信心十足的表示。

主席先生，我相信在香港這樣繁忙的社會，分秒必爭，擴展鐵路是確保市民交通暢順的不二法門。雖然擴展鐵路所費不菲，但仍然物有所值，因為這等計劃是維持香港生活質素所必需的。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

潘志輝議員致辭：主席先生，一個城市的發展，必須有良好的交通運輸配合，才能成爲一個較理想的城市。在一九七九年的運輸政策白皮書，政府訂下三大原則以求改善本港交通運輸，這包括(1)改善道路系統，(2)擴展及改善公共交通服務及(3)更經濟地使用道路系統。在今次當局所發表的「香港運輸政策綠皮書」，也擬議了三項大同小異的策略。(1)運輸基礎設施的改善，(2)公共交通服務的擴展和改善及(3)管理道路的使用。不過，隨着社會的進步，市民生活水平的提高，上述三項的目標或策略，已未能滿足市民的要求。近年來，市民對交通噪音所引致的問題，日益關注。在這種情況下，改善或減低交通對環境的影響，亦應列入交通運輸策略之內。

主席先生，有一個良好的交通運輸政策也未必是足夠的，我們還必須落實執行，才能有效。就以城市規劃減輕道路運輸的需求，協調道路工程及維修，安排有系統的上下班及上下課彈性時間，以分散交通的需求，及協助擴展校車廠車接送計劃等，可能比興建道路更爲符合經濟和容易施行的方法，在過去交通運輸研究或白皮書／綠皮書中都有提及。在八五年及八八年度施政辯論中，本人也多次要求政府考慮及推行，但一直以來，政府並沒有有效和落實的執行。就以上下班上下課彈性時間來說，雖然政府在十年前已提及開始在部份部門推行彈性上下班時間，在現時並有 43 個政府部門員工約三萬人參加該計劃，不過大部份是由僱員自行任意選擇時間，有關部門並無小心精確有系統的分配與集中統籌安排，所以得益並不大。至於上下課彈性時間方面，政府過去一直認爲不同的學校，已有不同的上下課時間，所以一直都沒有加以推廣施行，不過從比較平日與學校及非學校假期期間的公共交通需求的經驗，在中學密集的区域如九龍塘的牛津路，上下課彈性時間必能分散交通需求，對公共交通的運作，有極大好處和值得推廣的。

主席先生，交通運輸的發展，必須與人口的增長及地區的發展配合。在過去，部份地方的發展和人口的增長遠超於道路交通的容量，因而做成交通嚴重擠塞，獅子山隧道的塞車成因，也實與此有關。第二次整體運輸研究簡要報告書內顯示「建議的運輸策略雖然提出增建新道路及實行交通增長管理政策，但數條道路的交通量與設計容量比率預計會於二〇〇一年超過 1（即道路開始擠塞）。一些道路的交通量與容量比率預料會高於 1.2（即嚴重塞車）。這些道路例如吐露港公路及官塘區部份的道路等。就以吐露港公路而言，大埔及北區人口不斷增多，而中港貨運交通頻密，未來又無道路發展計劃，問題實難於解決，又例如官塘方面，鄰近地區的發展，也會使官塘區交通更爲擠塞，特別是在第二條東區過海隧道通車時，與其配合連接的官塘繞道只能完成第一期工程，（即只連接東區海底隧道至官塘碼頭），將會引至大量外來車輛，集中經由早已擠塞的偉業街工廠區往返東區海底隧道，情況實令人擔心，希望當局應切實關注及加速完成官塘繞道第二、三期工程，以配合東區隧道的開放，以免使官塘早已擠塞的交通更陷於嚴重擠塞的景況。

主席先生，在我將話題轉往公共交通方面前，我首先聲明我是一間公共交通機構的僱員，但我會本着交通專業工作者的身份，就自己本身專業的知識，以事論事的提出我對公共交通問題的意見。

主席先生，公共交通一向是香港市民最主要的代步交通工具，在綠皮書第 4 章 57(v)段，有關公共交通政策的其中一個目標是「維持多類不同速度、舒適程度及收費的公共交通工具，並盡量使交通費保持最低的水平」，這是符合市民大眾的利益和要求。不過，近年政府有關當局在處理公共交通事務時，因過份實行公共交通協調政策，而往往表現偏袒兩鐵路交通，並禁止其它公共交通與地鐵交通直接競爭，這實與要求維持一個均衡的公共交通系統，提供多種公共交通服務以供市民有所選擇的精神與原則，背道而馳，所以引至很多居民及區議會的強烈不滿。就以屯門輕鐵而論，爲了維護輕鐵的利益，不惜嚴限其它公共車輛與輕鐵競爭，這不但使市民外出時更增加了轉接的不便，交通費也因當局對輕鐵乘客人數估計過高，而引至虧損增加。

主席先生，至於第二條過海鐵路，我認爲應將九廣鐵路自紅磡延接銅鑼灣地鐵站比較簡單而直接，不但可以改善九龍塘站的擠塞，同時更可減少轉接和更可將新界東北與港島的距離拉近。主席先生，爲了減輕日漸增加的陸路貨運，我認爲當局應考慮將中港貨運的關卡延長至 24 小時開放，以便更多的貨車運輸在晚間車少的時間內使用道路，從而也減少工業區及其它所經道路的阻塞。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

戴展華議員致辭的譯文：

主席先生，第二次整體運輸研究和港口及機場發展策略，顯示香港正準備動用鉅資，實施一項規模龐大的建設計劃。假如有關建議得以付諸實行，將會爲本港的內部擴展帶來一股歷來最強大的推動力。近年來，本港的出口及轉口貿易發展非常蓬勃，但大體而言，當局在應付交通及渠道需求方面所提供的設施，卻趕不上本港的經濟表現。政府在基本建設方面的開支，追不上經濟增長幅度。當前急務，就是在二十世紀終結之前，解決本港市區交通擠塞及郊區運輸網絡不敷應用的問題。

中國最近發生的事件已影響到本港的經濟，爲着保障香港的開放經濟不會因北京事件在世界各地所引致的不良反應而受到牽連，當局應該及早進行擬議的基本建設工程，藉以推動和刺激九十年代的內部增長，爲本港提供一種具有緩衝作用的經濟保障。

首先，我要談談城市規劃與這項研究的關係。

目前，本港已經充份發展建設的土地，只佔全港面積約 10%。因此，當局需要擴大發展計劃，將部份人口遷徙至人煙比較稀少的地區，從而爲居民提供較佳的居住環境及爲日後的發展作好準備。這就是發展新市鎮的概念。然而經驗顯示，以往政府在發展沙田、屯門等新市鎮時，未有充份考慮到當地居民的職業特色，亦未有盡力爲居民在區內提供就業機會，以致超過四成居住在新市鎮的就業人士，需要乘車到市區上班，令他們蒙受不必要的麻煩，亦令到道路交通更加擠塞。此外，雖然當局知道本港多個地區正在進行一些大型的公營及私營樓宇發展計劃，但卻沒有及時增闢道路及隧道，以配合人口的增長。獅子山隧道、港島東區走廊、葵涌及青衣等地區的交通擠塞現象就是當局缺乏遠見的典型例子。雖然這些地區發展迅速，但疏導交通的計劃卻姍姍來遲，實在令人失望。



在擬訂城市規劃的初期，以及日後實施計劃時，政府各有關部門，包括城市規劃處、運輸科、拓展署及地政工務科，應加強彼此諮詢的工作，這是非常重要的。目前，鄉郊改善策略仍在諮詢階段，我謹藉此機會，促請當局在擬訂郊區市鎮的發展計劃時，審慎考慮上述提議，使新界日後的整體發展工作有所改善。

第二次整體運輸研究為我們提供了有關本港交通需求量預計增長的背景資料，並提出一套道路建築計劃，以改善本港的交通問題。當局倘能早日正視當前的交通問題，並及時採取補救措施，全面改善本港的基本設施，香港的工作效率才不致落後於其他亞洲國家，須知台灣、馬來西亞、新加坡及泰國等國家，都會有極大規模的基本建設計劃，務求提高整體效率。

隨着中國的發展，本港的轉口貿易和貨櫃運輸量亦大幅增長，港人因而得益不少。然而，葵涌和青衣區每日受到交通擠塞影響的時間依然長達 12 小時左右。即使我們擴大各貨櫃碼頭以及提高其貨櫃處理量，如果未能同時改善道路系統以資配合，也不會顯著提高效率。屆時只會見到貨櫃車在碼頭前大排長龍。

當落馬洲過境通道和現正在新界西北部積極進行的發展計劃完成後，本港內部的客運量和過境的貨櫃運輸量將會銳增。因此，當局宜早日就興建第三號幹線和建造新鐵路以應付客貨運輸等工程計劃作出決定。這樣不但顯示出政府在政治方面為本港的前途作出長遠打算的決心，並且可以大大提高本港在轉口貿易方面的競爭能力，同時也可刺激本港的工業增長；我們不可忘記本港在珠江三角洲一帶的重大投資。這樣一個優良而有效率的交通網，可以發揮重大的作用，而這個交通網對本港的製造業亦有莫大的裨益。

如果當局繼續實施現行政策，不對工業界予以直接資助，就應建立一個良好的交通網，為本地及海外工業界人士創造良好的投資環境，讓香港可以保持競爭能力。第二次整體運輸研究十分全面，已就為應付將來的交通需求而須進行的道路及鐵路投資計劃提出建議。我們實在應支持這些建議以及港口及機場發展策略研究所載的港口和機場發展建議。然而，在海路交通方面，有關方面對渡輪所能發揮的運輸作用卻未有充份加以探討。第二次整體運輸研究指出，渡輪乘客人數似乎不斷下降；由於第二條海底隧道即將落成，預料渡輪乘客日漸減少的情況將會持續下去。鑑於本港交通需求日增，而道路和高速公路的建築成本迅速上升，我想知道當局可否進一步研究如何更充份利用海上交通工具，藉以加強公共交通服務，並且在本港公共運輸系統內擔當更重要的角色。

第二次整體運輸研究探討了如何處理本港交通需求的問題，並提出多項建議，例如徵收車輛稅、實施分區收費辦法、採取車輛配額措施和提高燃油稅等。雖然我們明白本港的正常道路發展工程計劃可能追不上日後的道路運輸需求，但由於本港現正面對移民問題，而本港的經濟亦有可能受到影響，因此我建議暫時採取觀望態度，留意在未來數個月內陸路貨運量是否有所增加，然後才決定是否需要制訂抑制車輛增長的政策。無論如何，任何抑制車輛增長的措施都會有立竿見影的功效。

最後，我想談談改善道路的問題。改善道路的目的，在於確保本港的必要服務獲得所需的補助，以及將道路翻新，因為現有的道路多半已殘舊不堪，不能繼續使用下去。不過，即使當局能夠在未來的年月提供額外的路面，卻依然不能解決交通擠塞的問題。雖然當局已屢次向我們保證，

設法使各有關方面所進行的掘路工程更能互相配合，藉以減少此等工程可能引致的交通阻塞，我仍須促請當局在建造道路和高速公路方面採取一些更加實際的措施，包括使用更佳的建築材料，使本港的道路更為堅固耐用。因掘路和修路工程引致交通阻塞對道路使用者所造成的不便和困擾，以及這些工程使本港經濟蒙受的損失，均是不難想像的。

我謹此陳辭，支持動議。

譚耀宗議員致辭：主席先生，政府發表的運輸政策綠皮書鈎劃了香港直至二零零一年的交通發展策略。這個跨越過渡時期的藍圖對本地的經濟及社會的發展都有着深遠的影響，我特別關注綠皮書內提出管理使用道路的措施對香港可能帶來的影響。

### 限制貨車增長

綠皮書指出：「由於道路空間有限，不能應付車輛交通的無限制增長，因此有需要讓較節省路面及必要的車輛優先使用道路。基於這個原則，政府認為有需要限制小型貨車的增長。據資料顯示，小型貨車數目，由一九七六年的極少數增至一九八八年的 4 萬輛，佔貨車總數的 40%。政府建議增加貨車的登記稅及牌照費，以及增加燃油稅，藉以達到限制小型貨車增長的目的。我認為政府在考慮推行上述建議前，應充分注意貨車行業的特點和顧及對本地工業發展的影響。

政府一九八四年貨車運輸業研究顯示超過半數的貨車經營和擁有者都只有一輛貨車。由此可以知道，他們的規模都很小，而且亦只有為數不豐的利潤。可是運輸業對香港整體經濟，尤其是製造業的貢獻卻很大。貨車運輸不但擔負起連繫不同生產工序的任務，而且還要為各個工廠運輸原材料和製成品。在一九八一年，貨車租賃業僱用了 28600 名工人，並付出了 4 億 7500 萬的薪金。小型經濟單位要作出上述貢獻，當然會採用成本和投資較輕的小型貨車。如果政府採用加稅的辦法限制小型貨車的增長，會否影響本地製造業及經濟發展呢？一九八四年的研究估計運輸成本只佔本港工業總生產成本不足 1%，然而研究並未涉及運輸成本佔小型企業的生產成本份額；亦沒有考慮加稅後對運輸業就業情況的影響。可見政府在研究應否向小型貨車增收稅項時，仍有值得再詳細考慮的地方。而且我認為政府亦應將一九八四年的貨車運輸業研究公布，為業內人士及公眾提供重要資料，以利現時公眾對綠皮書進行討論，並向政府提交有建設性的意見。

### 監管兩鐵

綠皮書建議監管車輛有效使用道路的同時，亦鼓勵公共交通服務的發展和改善，以達至改善路面擠塞情況及提高使用道路效率的目標。雖然綠皮書作出了不少改善公共交通服務的建議，但對監管兩間鐵路公司的經營和運作都無甚新意。

由於現時兩間鐵路公司都是按照商業原則經營業務的，在提供服務的釐訂收費時，都只是從本身業務狀況為主要考慮因素。至於交通服務的質素和票價對市民和整體社會的影響等因素，卻很少被鐵路公司考慮。而且政府的公共交通工具協調政策，亦無形中造成了這些公營機構的壟斷地位。政府認為如果缺乏適當協調，交通服務會缺乏效率或者會出現服務不足的情況，因此政府認為「協調政策一向靈活運用，並將繼續如此，以配合不斷轉變的需求和新的發展。」然而，政府

並沒有考慮協調政策使公營機構在缺乏競爭的情況下，以將經營效率不高及規劃不足等成本轉嫁到市民及消費者身上。難怪當鐵路公司提出加價申請時，很多時都會遭到地區團體和居民的反對。最近就有地區調查指出屯門、元朗區的九成居民反對屯門輕便鐵路增加票價。

要保證市民的意見能夠得到充分的考慮，影響公營機構的決定；政府應該確立完善的監管制度，保證公營機構能提供滿足市民大眾需要的交通服務。我亦曾建議政府成立一個包括社會人士參與的監管委員會，負責：(1)訂定監管公營機構的運作標準，(2)與公營機構訂定年度運作協議，(3)定期對公營機構的運作作出評估匯報。綠皮書在談到鐵路服務的管制方法時只是說：「政府現正作出檢討，研究進一步改善現時的監察及管理制度。」可見政府並未有作出具體的改善。本人認為政府應加快檢討的進度，公佈檢討後的建議和內容，廣泛徵詢市民的意見。如果政府未能改善現時監管鐵路公司的機制，我懷疑政府能否達至為市民提供高效率交通服務的目的。

政府在綠皮書中明確肯定了鐵路對本港交通的重要性，而且提出了在未來擴展鐵路的計劃建議。無疑鐵路系統是先進的集體運輸技術，能夠在人口高度密集的地區，快捷地運送大量的乘客。可是由於鐵路投資所費不菲，資本回本期長，香港未必所有地區都能承受。如果某些社區的人口和乘客預測都落空的話，區內居民就要承擔「供養」鐵路的責任。這樣做又是否公平呢？我認為政府在考慮鐵路擴展計劃時應充分汲取興建屯門輕便鐵路時的經驗，避免出現如安全、乘客預測量及財政赤字等問題。

### 社會公平的目標

最後我想談談關於交通政策應有的目標。綠皮書指出：「這項策略的目標，是把現有及計劃中的基礎設施及服務，作最有效率及最安全的運用、改善客貨流通量，以及在運輸容量與需求之間取得更佳平衡，使社會得到最大的裨益。」明顯地，政府十分注重使用交通網絡的效率，認為滿足交運市場的需求後，即能提高對公眾的利益。然而，當政府和社會人士在考慮和決定運輸政策時，我認為除了要顧及效率外，還應重視公平的問題。政府有責任為市民制訂一個更能為市民提供平等交通機會的運輸政策。因為只有當市民享有平等的交通機會時，他們才可能分享社會上的經濟及社會資源；大多數市民（尤其是低下層市民）的生活水平及福祉才會有所改善和提高。

本人謹此陳辭，支持動議。

何承天議員致辭的譯文：

主席先生，《香港運輸政策綠皮書》提出了全面和切合實際的建議，並就改善本港運輸基礎設施及公共交通系統而需進行的龐大投資，列舉出極為有力的支持論據。

但我認為其中有一項明顯的缺點，就是綠皮書並無利用土地用途規劃，以制訂正確而又有效的運輸策略。

本港進行新市鎮規劃一貫採取的主要概念，就是新市鎮應該差不多一應俱全，照顧到生活每一方面所需的設施和條件，而居民的住所亦應與工作地點及其子女的學校較為接近，而且鄰近亦有其他公共及康樂設施，削減交通時間。在某程度上，這概念是相當不錯的，但並非絕對。

首先，居民的行為不一定如負責規劃者所想像的一樣。在發展新市鎮時所考慮的就業機會差不多都是指工業方面的職位，但青年人接受教育越多，便越多人選擇在商界工作。由於商業活動一向集中在港島及九龍的主要市區，在新市鎮居住的人士須每日長途跋涉往來其選擇工作的辦公地點，因此，當局應認真考慮將商業區遷往新市鎮。

第二，由於當局過往的假設，認為工廠必須鄰近居民的居住地點，以致這些年來出現了不少環境問題。我們現在必須尋找方法，解決這些問題。將來的工業區很可能會設於距離住宅區較遠的地點，以改善居住環境，而這種做法亦會對本港的運輸策略有所影響。

在市區方面，除了建議對路面的使用及車輛的擁有實行積極限制外，在土地規劃方面仍未有提出任何建議，應付此等地區日趨嚴重的交通擠塞情況。根據第二次整體運輸研究報告書所顯示，儘管都會計劃正在擬備中，即使在此等地區實施綠皮書中直至二〇〇一年的所有建議，來往車輛的流速仍會較一九八六年為慢。興建更多及較佳的主幹道路，連接新市鎮與市區，固然可以達到增加長程交通效率的需求，但亦往往會因此而令市區的交通擠塞情況更趨惡化。

由於市區內的道路已難作大規模改善，因此必須在都市規劃方面有較具創意的解決辦法，以減少車輛交通及車輛所產生的廢氣和噪音。本港可採用一項在部份歐洲城市已試驗成功的概念，就是把市區內商業活動密集的地區用作行人專區。此外，更可計劃在此等經美化及鋪築的行人專區的邊緣，興建大型停車場或地下停車場。此外還可准許不會造成污染的公共交通工具行走此等地區內的選定路線，以方便不願步行的人士。送貨車輛可在非繁忙時間內，有限度的駛入。直通車輛則可繞過此等地區或沿此等地區邊緣行駛。

主席先生，我贊同周梁淑怡議員的意見，並且重申她的呼籲，促請當局不應對私家車車主採取有欠公允的政策。她認識到有需要妥善管理路面的使用，但她亦反對對私家車採取任何有形的管制措施如徵收車輛稅。然而，她卻支持限制使用路面的措施如限制道路使用權、燃料稅及分區道路收費等。

雖然我們想減少私家車使用道路，以保留道路用途，但亦必須為慣於乘搭私家車的人士尋求其他既方便又具吸引力的取代方法。一般人均希望能夠盡量避免轉折，由某地點直接前往另一地點。如在行程中需轉乘不同的公共交通工具，則各公共交通工具之間的接駁亦應順暢及方便快捷。因此，我對於計劃為九廣鐵路及地下鐵路提供更多及更佳交匯站的建議，甚表歡迎。同時，在巴士轉駁鐵路系統方面亦應具備同樣高效率。

由於鐵路系統已證明是一項具有優點的集體運輸工具，能夠在不佔路面的情況下提供可靠的服務。因此我贊成擴展鐵路服務的建議，以便在應付本港公共交通服務需求方面，負起更大的任務。事實上，綠皮書認為到了二〇〇一年，公共交通乘客中將會有大部份為鐵路乘客。關於這點，我有以下幾點意見：

1. 綠皮書第 129 段就泊車轉乘火車辦法作出以下表示：「在香港，這項措施難以奏效，因為大部分行程都不值得泊車轉乘火車」，我對此並不苟同。試舉其中一個例子來說，我不明白為何不可在地下鐵路彩虹站附近興建一個公眾停車場，使駕駛私家車人士可在該處轉乘地下鐵路繼續其行程。綠皮書表示採用「泊車轉乘火車」辦法的其中一個障礙

，是泊車費通常頗為高昂，且在同一段內指出，在最繁忙時間，這項辦法也會為已經擠塞的鐵路沿線各站帶來額外的負擔。我認為此等論據難以為人所接納，因為興建停車場的費用可以從興建道路方面因此而節省的資本成本所抵銷，而且如果鐵路系統不足，則開闢更多路線在經濟上應該可行。

2. 連接元朗／荃灣的鐵路建設計劃應該獲得優先考慮。綠皮書正確地指出，新界西北部在未來數年將會成為一個主要的人口區。
3. 九廣鐵路一直以來對新界東北部及九龍部份地區都能提供令人滿意的服務，實際上可以稱得上是一項「都市」的內部交通工具，可惜的是九廣鐵路由於要提供貨運服務及中港客運服務，因而受到限制，以致不能向日常的普通乘客提供更頻密及更優良的服務。長遠來說，本港必須考慮另建一條專為貨運及中港客運而設的鐵路線。
4. 至於貨運方面，我們從綠皮書獲悉貨車於一九八六年在路面的交通量中佔了42%，而且估計這個比率到了二〇〇一年更會增至51%。貨車在使用道路方面所佔的比例實在太大，因此，應改以鐵路運載更多貨物，從而紓緩貨運對道路造成的壓力。在此方面，綠皮書似乎並無清楚說明政府對於改善鐵路系統的貨運服務，有何具體建議。

房屋委員會近期曾就土地需求進行一項評估，我們從該項評估的結果得知，由於土地供應短缺，公共房屋的建造到了一九九五年將會呈現不足的現象，而土地短缺情況則會由一九六六年至一九九七年達到最嚴重的程度，因而會造成妨礙，使長期房屋策略不能如期完成。

將軍澳第三期計劃、天水圍第二期計劃及馬鞍山都是有潛質可以作為發展公共房屋的地區，但綠皮書僅輕輕帶過。而在提供實際交通設施方面，綠皮書卻甚少關顧到此等地區。

雖然時間並不容許我對這方面作深入的論述，或談論綠皮書中其他多項內容，但我仍希望我的意見可以促使當局在考慮運輸策略的影響的時候，亦兼顧本港日後的土地規劃，並予以研究。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

鄭德健議員致辭：主席先生，運輸乃維持社會繁榮、推動本港向前的重要設施。政府在七九年制訂了香港運輸政策白皮書、十年後推出研究達三年的「邁向廿一世紀運輸政策綠皮書」，政府不時評估過去的進展和檢討未來的策略，以配合社會的需求和發展，這種積極和認真的態度，值得讚賞。

#### 調整土地用途

「香港第二次整體運輸研究」簡要報告第3.3至3.6段預測，由一九八六年至二〇〇一年的15年內，本港新界人口將大量增加至接近100萬，而現時的市區人口將會下降。至於就業情況，報告書預測市區內的新就業地點，主要在港島北岸：其中灣仔及中西區提供的新工作職位有19800個，而九龍油蔴地地區則提供新職位41000個。從上述的資料分析，過海、來往

新界及市區的交通需求量將會大增。為減輕運輸基礎設施及運輸服務的壓力，我認為調整有關土地用途是必需的。

目前的商業中心集中於中環、尖沙咀；工業則集中於觀塘、新蒲崗、葵涌和荃灣等地，這些地區承受着極大的客貨運壓力。反觀人口越來越多的新衛星城市，就業情況與人口比例就有很大的差距。以沙田為例，至一九九一年，人口為 425000，而就業職位只有 202000，就業情況比率較人口少了一倍有多，這個比率至二〇〇一年仍維持約一倍。既然多個新衛星城市有現成的龐大勞動力，就應該移船就磡，盡量提高新市鎮內的就業機會，使居民毋需長途跋涉地到市區工作。

妥善分配土地用途，可大大減輕運輸系統所承受的壓力；因此，在發展大都會計劃、公共屋邨計劃、大型填海及舊區重建時，宜訂出完善的規劃及盡力調整現有的土地用途，不要把商業區及工業區過份集中。當然，要有全面而又有系統的發展計劃，就須倚賴負責運輸及城市規劃的政府部門緊密合作和互相配合了。

### 貨車數量激增問題

經濟增長率對客貨運輸的需求有重大影響，經濟蓬勃帶來龐大的貨運需求。多年來，貨車數目的增長速度與本地生產總值的增長速度大致相同。一九八八年的貨車數量是 99000 輛，比七六年增加了三倍。現時貨車的交通量，佔全港每日平均道路總使用量約 46%；預料到二〇〇一年將增至 50% 以上。特別在許多連接新界與市區的主要幹路上，貨車使用量所佔的比例會更高。但根據資料顯示，近年貨車數量的增長，多屬小型貨車，八八年有 40000 輛，佔貨車總數約 40%，現時很多市民把小型貨車作為私家車用途，而非把全部時間用作貨運。造成此現象的出現，相信是小型貨車的首次登記稅和每年牌照費，分別只是私家車的 20% 和 30%，此外，又可停在私家車泊車位內。結果，貨車日漸佔用更多路面，使改善交通倍加困難，而貨車未能有效率地負起貨運的工作，這值得我們關注及急需設法改善。

要解決這個問題，確保道路更有效率地使用，政府必須增建貨車停車場。目前政府提供的貨車泊車位非常不足，特別是九龍東北部一帶，貨車只有停泊在馬路邊，佔用路面，引致交通不暢通和市民不便。因此，要興建足夠的貨車停車場，規定貨車繳付費用入內停泊。政府又可考慮把地區內暫時未有興建計劃的預留空地闢作臨時貨車停車場，解決地區上貨車泊車位不足的問題，此可暫時解決燃眉之急。長遠來說，應興建足夠的標準貨車停車場。

我同意綠皮書指出，要鼓勵有效率地使用貨車的措施，必須盡量減低對經濟及其增長造成不利的影響。因此，政府提出多項建議，包括提高貨車擁有稅，以減少小型貨車被用作私家車，並使貨運業合理地分擔道路維修費用，及提高汽油和柴油稅等。我認為在實施前，必須充份諮詢市民和有關運輸團體的意見，以獲得多方面的接納，才可付諸實行。

### 有效使用路面

一九八八年年底，本港共有登記車輛 353863 部，道路則只有 1435 公里，平均每公里道路有 246 輛汽車。雖然道路建築工程不斷發展，但由於本港車輛密度高，兼且地勢崎嶇，大

廈林立，所以道路的增長遠遠趕不上車輛增長的速度。主要幹線在繁忙時間經常出現嚴重的塞車。到二〇〇一年，預計本港交通在繁忙時間超過容量而造成擠塞的道路將會大增，幾為原來的五倍。

新界東部包括沙田、大埔等地區，近年人口增長迅速，加上中港陸路運輸日趨繁忙，使獅子山隧道的擠塞問題愈趨嚴重。很高興政府具有遠見，興建大老山隧道，工程於九二年完成後，為新界東部與九龍東北部提供一條新通道；但是，估計至一九九六年，大老山隧道將達飽和。雖然另一條連接沙田與西九龍的 16 號幹線，於九零年代中期亦會興建；但是，單靠增加建設並非治本的解決辦法，因為建議的計劃會受到經費、建造業的應付能力及可供使用的土地等實際情況所局限。因此，必須管制運輸需求的增長，使交通需求維持在道路系統可以應付的水平，確保能從有限的路面獲得最大的效益。

現時的道路，有半數以上接近設計的使用年限，必須重修或重建。此外，隨著經濟的增長及發展，對公共服務的需求亦會增加，例如食水、煤氣和電力，這無可避免地要挖掘道路，將更多的喉管及電纜敷設在路面下。基於這兩種情況，可供使用的路面面積將更加少，政府應設法減低因道路維修及公共事業工程所引致的交通問題，令有限的路面獲得最大的使用效益。要達到這個目的，政府應在繁忙的路面下興建維修隧道，以減少擠塞情況。政府亦應考慮聘用工人於晚上在主要而繁忙的幹道工作，日間則將掘開的地方覆蓋，讓人車如常行走。又要加強政府與公共事業公司的協調，使公共事業工程的策劃和進行，對地區上的交通擠塞減至最少。

### 加強地區諮詢

車輛在行走容量大的高速公路時雖然暢順，但行駛入地區時，流速急劇減緩，往往會擠塞得水洩不通。區議會對解決區內交通問題的意見，政府應加強重視，因為當地人士會更了解其區內問題。特別是一些早期發展的工業區，例如新蒲崗，由於沒有基本的城市設計規劃，工業大廈沒有可供貨車上落貨的地方，致貨車上落貨時，只有停在路邊，造成了交通嚴重擠塞。要改善這種地區情況，應透過區議會了解實際環境，從而採取有效的道路管制措施。

### 總結

為了香港在過渡期內繼續繁榮，也為了使投資者對香港前景投下信心一票，政府在運輸基礎設施上需要作進一步投資。解決交通問題，是沒有獨步單方，更不能一成不變。在日後實施的工程計劃及運輸政策，應根據本港的實際發展情況，定期加以評估，靈活推行策略，以應付香港不斷轉變的需求。

最後，我要指出，要有效執行符合本港整體利益的均衡運輸策略，不能單靠政府的努力，社會人士亦應積極協助紓緩繁忙時間的交通擠塞；同時，我籲請各界人士就香港運輸政策綠皮書提出意見，以訂定一套符合香港社會利益的運輸政策。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

張子江議員致辭的譯文：

主席先生，香港這個地狹人稠的都市，特別需要採取一些效率極高的交通管理方法，才能保持乘客和貨物運輸的暢順流通。

本局其他議員已就綠皮書上多個題目發表意見，現在我會集中討論以下幾點。

過去十年來，本港貨車的數目較前增加三倍之多，情況實在不容忽視。一方面，貨運服務需求增加，顯示本港經濟發展蓬勃，欣欣向榮。對香港而言，這是一個好現象。但另一方面，我們是否應該立即設法對目前無限制的貨車增長加以抑制，以及充份利用現有的大批貨車呢？事實上，很多貨車都未有物盡其用。在港九甚至新界各繁忙地區，都有很多貨車停在街上等候客人租用。這些車輛長期佔用路旁車位，有時甚至出現雙行或三行泊車的現象，嚴重阻塞交通。

綠皮書列舉了多個可能與貨車數目激增有關的原因，其中一個明顯的原因就是有些人把客貨兩用車作為私家車使用，藉以繳納較低的稅款。事實上，客貨兩用車除被用作私家車外，亦有被用作小型商店，在車上售賣衣物、水果、蔬菜、午餐盒、飲品及小食等，其優點是可靈活流動、佔地少、以及在暫停營業時可用來儲存貨物，無須繳交租金。

當局必須制訂一套全面政策，控制貨車的增長率，因為客貨兩用車和小型貨車並不符合節約使用路面的原則。

接着，我要談到連接機場的鐵路問題。負責審議綠皮書的兩局議員專責小組認為，不論將來的機場設在何處，都必須有鐵路連接，以應付機場很可能需要處理的龐大貨運及客運量。此外，很多市民會為送行或接機而到機場去，令到來往機場交通的需求進一步增加。因此，我們必須建造一條連接機場的鐵路，藉以減輕其他道路的負荷。為着鼓勵旅客於前往機場時使用鐵路，當局必須在火車站設立航機搭客登記處，使旅客可以預先將行李託運，然後輕鬆地乘搭火車前往機場。

最後，我想談談一個備受爭論的問題，就是當局應進一步研究學校分區制。理論上，本港目前已實行學校分區制，但實際上，仍然有不少學生被派往別區的學校，需要長途跋涉回校上課。大家是否覺得每逢學校假期，交通顯然暢順得多呢？

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

劉華森議員致辭：主席先生，經過北京六四事件，無可否認，香港市民對前途的信心已降至最低點。本人認為香港社會的穩定有賴香港政府實質地進行各項建設的投資，從而恢復港人對前途的信心，只有繼續將香港發展成高效率的工商業國際城市，提高對大陸的經濟重要性，香港才能有安定繁榮。

作為一個國際現代化城市，必須擁有高效率的運輸設施。現在，香港運輸系統是根據第一份整體運輸研究計劃而釐定，該計劃勾劃出至一九九一年的主要運輸發展項目，我很高興看到報告書說，其中絕大部份已先後完成。



我們今日要討論的交通政策綠皮書，是根據第二份整體運輸研究而制定。由於計劃內多項建設工程具有長遠日光和積極性，我特別促請政府從速投資，以發展一套有利香港邁向廿一世紀的運輸政策。

綠皮書建議的道路發展計劃都是十分值得實行，例如第三號幹線可經落馬洲過境通道，使來往中國大陸的貨車直接往返葵涌貨櫃碼頭，對於中港貨運有極大幫助。

今日我想特別討論的是鐵路運輸的發展。首先我希望當局考慮進一步研究發展鐵路貨箱運輸的可行性，以盡量利用鐵路高效率、低成本的優點，增強本港對中國大陸貨物轉運之重要性。

我認為建議中連接新界西北與市區鐵路的兩端應進一步伸延，其中元朗一端可以伸展至中港邊界，荃灣一端則可興建一條貨運支線通至葵涌貨櫃碼頭。若這鐵路的發展能夠可用為客貨兩用，客運方面可為新界市鎮與市區中心提供集體運輸系統，貨運方面可另外有一條用鐵路能夠直接連接中國大陸這個重要貿易夥伴，增加對中國大陸集體運輸的重要性。同時可減低九廣鐵路及文錦渡的貨運壓力，並且配合第三號幹線公路貨運，滿足本港踏入廿一世紀的貨運需求，確立香港成為南中國地區貨物集散之重點，鞏固本港對中國大陸的經濟貢獻。

此外，新界西北為本港最重要土地供應區，對本港長遠公共房屋發展計劃極為重要。因此將來的新鐵路系統，一定能為西北地區帶來開發機會。另外該段鐵路幹線對荃灣以北一帶的工業發展也有莫大裨益。

在鐵路客運方面，我贊成興建建議中由油蔴地至炮台山的第三條過海鐵路，因為現時彌敦道一段（尤其旺角至油蔴地）的使用點已達飽和，因為地鐵的系統不可再擴充，而日後通車之東區過海隧道，相信亦不能完全解決這段路的迫切需要，因此發展這條過海鐵路亦可以紓緩彌敦道一段的擠迫情況，並且這鐵路線亦可連接九廣鐵路紅磡總站，減輕九龍塘交匯點現時的沉重負擔。

至於將軍澳支線是本港期待已久的一條新集體運輸路線。將軍澳是接近港島之新衛星城市，可以為本港提供大量可以發展的土地，若能早日建成一個與市區心臟地帶連接的集體運輸系統，這市鎮的人口必然很快加速增長，故此市鎮之集體運輸建設長遠而言應可提供好的利潤。本人認為公共事業之投資應以長期之回收率為目標，由三十至四十年，不應以中期或短期的回報率及資本與債務比率為延遲興建這條鐵路的藉口。

有關鐵路運輸管理，本人認為調協統一的政策，當局應考慮成立一鐵路控股公司，吸納「兩間鐵路公司」資產來統籌管理，避免不必要的惡性競爭。

成立鐵路控股公司，可以重寫公司的章程，符合上市公司的條例，容易安排上市，向公眾籌集資金。另外新公司可適當地引進有社會賢達參加的顧問委員會，或類似立法局的帳目審查委員會，可以在不干涉公司的原則下，來增加公眾對鐵路服務的認識，和改善公司與公眾的關係。

更重要的，兩鐵合併將大大改進資本與債務比率，因而增加對銀行方面之信貸能力。在一九七四年，在第一個汽油危機時，我們興建了第一條地下鐵路，我們的負債與資產比率高至 1 比 8，當時我們亦能籌得所需的資金，所以我認為未來的鐵路投資發展，應要盡量利用貸款。關於用什

麼模式來興建鐵路，即是說用地下、地面或者輕便鐵路，我認爲一定要根據成本和效益爲原則，但仍然要顧及社會上的需要。香港有很多公共事業雖然以盈利爲原則，但每一間公共事業都能夠迎合我們社會的需要，所以用商業原則不是不可以兼顧社會效益的。

最後本人促請政府盡快積極實行綠皮書之各項鐵路運輸建議。本人明白興建鐵路的運輸需要大量的資金，政府還有其他的設施，例如機場等等的投資，是相當龐大的，所以特別提議港府應盡量向國際市場尋求信貸，同時亦可向股票市場籌集資金支持本港這項鐵路的發展。此舉有助香港安定繁榮，恢復港人信心。

我相信向國際尋求信貸支持，是比較要求其他方面或者移民的支持更具有建設性。

本人謹此陳詞，支持動議。

梁煒彤議員致辭：主席先生，政府於五月卅一日公布的《邁向二十一世紀：香港運輸政策綠皮書》據稱在於爲居民提供一個認識基礎，以徵詢他們對於本港長期運輸策略的意見，並且會成爲編寫第二份香港運輸政策白皮書的依據。《綠皮書》於是列出了一整套據說能夠令本港從容地邁進下一個世紀的運輸策略。

策略目標在於如何把現存和計劃中的運輸基礎設施和服務作最有效率和最安全的運用，改善客貨運流量以及於運輸容量和需求之間取得最佳平衡。

這套運輸策略的建議可以分爲三個主要部分：第一，改善運輸基礎設施；第二，擴展和改善公共交通服務；第三，管理使用道路需求。

主席先生，第一份《香港運輸政策白皮書》是於 1979 年發表的，成爲至今制訂運輸政策的基礎。這個基礎以以下三大原則爲依據：第一，改善道路系統；第二，擴展和改善公共交通服務；第三，更經濟地使用道路系統。

主席先生，顯而易見，就今次公布的《綠皮書》，組成運輸策略的三個主要部分根本就是 1979 年發表的《白皮書》三大原則的翻版。二者相異之處只不過在於並非策略方面的時間上不同，建議的道路和鐵路路線不同，在管理道路使用方面，建議的措施今次多了數項。我們因此可以斷定，《綠皮書》所建議九十年代以後的運輸策略其實只不過是 1979 年所制訂運輸策略的延續而已。其所建議採取的政策措施與《白皮書》所列出的基本上又是大同小異。所以，我認爲政府今次的運輸方面建議其實沒有需要以綠皮書形式諮詢居民。

說到這裏，卻令我聯想起自一九八八年四月一日起實施的長遠房屋策略。策略裏的幾個計劃例如自置居所貸款計劃和每年彈性調整出租公屋和居者有其屋單位比例都是前所未有的新措施，影響深遠。然而，當策略還處於建議階段的時候，政府卻認爲我們的房屋政策目標沒有改變，於是決定不以諮詢文件或者綠皮書形式主動地諮詢民意，而只以政策報告書形式公布，被動地徵詢意見。

現在，我借此機會要求政府在適當的時候告訴我們各類形式文件例如政策報告書、白皮書、綠皮書和諮詢文件等等的發表準則。

主席先生，《綠皮書》《第三章：運輸基礎設施的改善》所作的各項道路和鐵路工程建議，尤其是所記載的數據資料基本上都是技術性的，一般居民不可能有能力提出實質意見。

主席先生，《綠皮書》並沒有檢討 1979 年《白皮書》運輸策略和政策實施的成功和過失之處，卻基本上繼續沿用於 1979 年制訂的大原則和措施作為新建議。我覺得這是《綠皮書》失誤的地方。

本港交通擠塞的情況愈來愈令人失望，問題明顯地日益惡化。這是否反映了 1979 年制訂的運輸策略和政策實施並非妥善？或者其他原因造成交通擠塞？問題確實需要認真檢討。《綠皮書》卻沒有正面分析交通擠塞問題，尤其是擠塞原因。總而言之，我們需要掌握了以上幾個問題的答案之後，評論《綠皮書》和運輸策略才更有意義。

主席先生，現在開始今次動議辯論我專門負責的部分，即城市和土地利用規劃、都會計劃以及機場和港口發展策略與運輸設施的關係。

由於《綠皮書》以建議制訂運輸策略為主，故此我所負責的項目《綠皮書》皆沒有真正的論述過。不過，《第五章：管理道路的使用》曾經簡單地建議透過土地利用規劃來分散交通需求。這一點很有道理。

主席先生，城市交通運輸能不能夠流暢首先取決於交通流量和運輸網絡的規劃；交通流量和運輸網絡規劃應該列入城市總體規劃作為一部分。

當規劃城市時，我們必須慎重考慮各種不同用途土地的相互關係，研究它們的分布是否合理，會不會產生不必要的交通運輸需求。我們亦必須準確地計算出合乎要求的最大交通流量和基本運輸網絡。足夠而且分布合理的停泊車輛場所也是必須的規劃考慮，這樣才可以避免車輛不必要地長時間佔用道路，造成多方面浪費和不便，也引致交通擠塞。有了優良的交通運輸布局，配合必須的良好管理，我們才能夠有機會使城市交通運輸暢順。

主席先生，本港的交通擠塞問題除了先天地受到地理環境所局限之外，也由於已往曾經忽視城市規劃所致。都會區域以前沒有經過交通規劃，更為今天帶來了難以解決的惡果。此外，我們的全面交通管理明顯地不太妥善，也是造成交通擠塞的主要原因之一。

無論如何，我們可以從城市規劃方面着手，以規劃手段來協助解決本港的交通擠塞問題。故此，不論就新發展還是重建計劃，我們必須慎重考慮每一項計劃所涉及的客貨運輸需求，配合以相應的運輸設施。

現在進行中的都會計劃研究必須認真重視交通運輸問題。我們應該充分準備妥當，他日透過都會計劃的執行改善都會區域的交通擠塞問題。利用舊市區的重建機會，我們也可以有系統地重整

道路網絡和增建停泊車輛場所。就新發展區進行發展之前，我們則必須作好全面的交通需求評估，保證新發展與運輸設施互相配合。

至於未來的機場和港口發展計劃與運輸設施的關係，《綠皮書》沒有提及。其實，無論機場還是港口設施皆需要一系列完善的交通系統和運輸網絡協助才可以發揮巨大經濟效益的。機場和港口設施本身也會產生運輸需求，需要相應的運輸設施去解決。

新國際機場和新一代港口設施的興建決定必定會對本港將來建造新運輸網絡的地點和時間產生重大深遠影響的。政府必須配合運輸策略慎重考慮，詳細研究。

將來的新機場興建決定所產生的影響會比較大。我們除了需要足夠的運輸設施配合新機場的運作之外，也必須考慮他日如果取消啓德機場所帶來的交通影響。不過，這些都會是 2001 年以後的事情了。正如《香港第二次整體運輸研究簡要報告》指出，我們準備於九十年代初期進行的運輸投資計劃預料不會受到機場遷移影響的。我們其實有足夠時間從容地改善運輸基礎設施以應付將來機場遷移可能帶來的新運輸需求。

主席先生，我基本上支持《綠皮書》建議的運輸策略。三個主要部分的目標符合本港的要求。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

蘇周艷屏議員致辭：主席先生，交通運輸一直以來，都是香港市民關注的問題。政府在今年五月發表運輸政策綠皮書，徵詢市民意見。報告書檢討的範圍雖然涉及多方面，但仍有某些部份未有觸及，而且綠皮書一些建議亦值得商榷。

公共交通工具在本港運輸方面一直擔任非常重要的角色。綠皮書指出，公共運輸政策其中一個目標，是繼續改善公共交通服務質素，但並無切實指出如何在管理架構的層面上，確立政府的角色，直接有效地控制公共交通工具的服務質素。

事實上，公共交通的質素，一直是市民投訴的焦點，綠皮書只強調如何為公共交通公司提供有利的經營環境，忽略如何改善服務質素。同時，遭受多次批評以固定資本淨額計算利潤的方法，綠皮書亦未有提及。

像公共交通經營機構未能改善服務質素，市民都可能傾向選用其他個人化的交通工具，所以政府的政策必須在提高公共交通工具的質素及競爭能力着手，從積極方面，鼓勵市民選擇公共交通工具，而不是只顧及公共交通經營機構的利益，忽略市民需求。

在鼓勵市民採用公共交通工具的同時，政府應大力擴展公共交通網，否則，交通問題仍難解決。

對於政府在綠皮書提出擴展鐵路集體客運為主的公共交通服務，本人同意這個建議，因為鐵路載客量大，可以減輕路面擠塞，更可以減少汽車造成的空氣和噪音污染。不過，在一些鐵路不能

到達的地區，應加強巴士服務。對於擴展鐵路系統，本人認為政府應將港島地鐵支線向西擴建以配合中西區近年的急速發展。同時，政府要盡快確定第七號幹線的興建日期，使這條高速公路能早日完成，為港島西區及南區提供一個快捷的運輸網。

在管理道路的使用方面，綠皮書建議，以調節收費來影響交通量。但是，從過去的經驗顯示，調高隧道收費只能收一時之效，長遠而言，未能有效解決隧道擠塞問題。因此，政府可否倣效外國一些大城市的方法，限制貨車使用隧道時間，使道路作更有效的運作。

綠皮書提出增加燃油稅，以減少車輛使用路面。這是無選擇地令所有駕車人士增加負擔，對於一些必須使用路面人士，例如的士司機，雖然增加其行車費用，但並不會令他們減少行車次數。此方法亦未能明確針對小型貨車濫用路面的現象，而且目前路面不敷的情況，主要是車輛集中在繁忙時間使用，增加燃油稅，非有效措施。

總括而言，香港因受地少人多的限制，要有一個流暢的交通，必須大力擴展公共交通，並監管其服務質素，而管制車輛使用路面，必須從公平與合理原則去考慮。

主席先生，謹此陳辭，支持動議。

運輸司致辭的譯文：

主席先生，我很多謝各位議員在這次辯論中發表廣泛而又具深度的意見。從今午觀察所得，各議員普遍支持綠皮書臚列出來的原則。因此，我會集中討論幾項公眾關注的主要問題，加以解釋或澄清。這些問題之中，有些涉及其他政策項目，會後我會個別處理。

主席先生，首先要談論的，是運輸需求預測的準確性。主席先生，不論如何小心整理數據和作出推算，從沒有一項預測可以說是準確的，重要的是要確保能夠時時予以修訂及更新，以迎合不斷轉變的情況和需求。

第一次整體運輸研究所作出的預測，是以一九七六年的決定作基礎的。交通需求量超出原來預測，主要由於經濟增長迅速。

在現時第二次整體運輸研究中，我們採用了最新的交通策劃技巧和模型設計電腦技術，以增加電腦策劃模型的功用，方便加入最新資料。舉例來說，私家車增長率如有任何放緩情況，或交通工具乘客的需求有任何改變，都會輸入模型內，方便對管理措施作出靈活調整。

主席先生，第二方面是關於運輸基礎設施的未來需求。擬議的運輸基礎設施計劃，已顧及公屋計劃對交通的需求、都會計劃所帶來的交通影響、以及日後港口及機場設施的發展策略。無論機場會否遷移，目前擬議的道路及鐵路工程也是必要的，不過其中部分工程的時間安排及規模或須加以修改。

擬議的道路興建計劃，目的亦是改善連接南北和東西的通路，以應付連接新市鎮和市中心區的需要，及增添過海通道和過境路線。待東區海底隧道、觀塘繞道、大老山隧道、五號幹線和大埔公路擴闊工程完成後，本港東部連接南北的運輸通路，到了九十年代初期，將趨於完善。

我們也沒有忘記改善區內道路和幹路交通情況的重要性。當局已計劃進行耗資共超過 30 億元的改善措施，這些措施是興建行車天橋和擴闊道路。這是我們一項不斷發展的承擔。

鐵路系統備受關注。連接新界西北部的鐵路，究竟以元朗抑或屯門為終站，將屬本年稍後由當局委託進行的一項全港鐵路策略研究的其中一個項目。這項研究，將會充份考慮兩個地點各自在工程上的可行性及是否符合財政及經濟原則。

至於專為未來機場提供鐵路連接系統的建議，港口及機場發展研究現正考慮設立這個系統的可行性。

主席先生，很多人都同意要有效地協調公共交通服務。不受管制的競爭，不但使需求量的地區擠塞情況加劇，更造成資源浪費，引起惡性循環，最終導致所有交通工具收費增加、乘客可作的選擇減少及人口較少的地區服務不足。各區議會已要求當局靈活運用協調政策，以便作出調整，應付不斷轉變的需求。事實上，這正是現行的做法。舉例來說，為應付地鐵在繁忙時間的擠塞，有關方面已加強彌敦道沿線的巴士服務，為地鐵乘客提供另一選擇。

不過，這樣做是有極限的，主要的限制是市中心缺乏巴士總站設施。

鐵路服務方面，成立鐵路公司的目的，是提供靈活的組織架構，在一個穩健的商業化基礎上運作，一方面能夠對市場需求的轉變作出靈活而迅速的反應，又能提供現代化鐵路可提供的各類服務。政府現正檢討與這兩間公司的關係，並且會充份考慮所有意見和建議，包括鐵路的經營情況、其與公共運輸機構的介面、監察控制及總體策略等。

主席先生，部分議員對專利巴士服務表示關注，這是正確的，因為巴士仍是主要的集體運輸工具。在沒有鐵路興建的地方，巴士是主要的有規定班次服務公共交通工具。巴士服務必須不斷改善擴展，以應新發展地區的交通需求，滿足公眾人士的日漸增加的期望。

政府的政策，是在實際可行的情況下促進渡輪服務，以協助減輕道路擠塞。然而，最近的研究顯示，渡輪服務的擴展非常有限。最近，一項有關利用渡輪減輕彌敦道沿線道路和鐵路擠塞情況的評估顯示，即使調派大量高速渡輪，配合全面的接駁巴士服務，所轉移的地鐵及隧道巴士乘客，亦少至微不足道。

貨車交通量的迅速增長及其佔用大量路面的問題，亦大為議員所關注。有人建議廣泛使用鐵路及水上運輸工具。我較早前提及的本港鐵路策略研究，會考慮在香港與中國之間提供一條貨運線的可能性。

利用鐵路及水上運輸工具運載本地貨物，發展範圍有限，因為這樣涉及雙重運載；由鐵路或躉船轉到貨車，然後再送往最終目的地，反之亦然。由於香港幅員細小，用地缺乏，不足以設立貨

運站及其他有關的貨物裝卸設施，運貨人及收貨人都喜歡貨車所提供的直接運送服務。此外，現時鐵路系統的運貨量，也沒有多大擴展的餘地。

主席先生，換言之，貨車將仍然是內部貨運的主要運輸工具。因此，我們必須鼓勵貨車業人士以有效率的方式使用貨車，並盡量阻止市民以小型貨車作為私家車的廉價代用品。鼓勵貨運業人士改在非繁忙時間內運貨，是一個可行辦法。當局已透過在一些道路上設立禁止上落客貨區，禁止在指定時間內裝卸貨物。

最後，主席先生，是次辯論已強調了交通與土地用途計劃是極為重要的。有效的綜合計劃可減輕運輸系統所承受的壓力，更可改善環境。運輸科及其他部門目前已積極協調工作，確保土地用途的策劃部門和交通運輸的策劃部門之間緊密合作。港口及機場發展研究、都會計劃及主要的填海計劃研究，均是各政府部門緊密合作的現成例證。

主席先生，作為總結，這次辯論給政府提供了一個良好的時機，讓我再次肯定政府對發展整體運輸策略的承諾。這個策略包括擴展運輸基礎設施、改善公共交通服務及有效地管理道路的使用。對香港保持繁榮及不斷增長，這個策略極為重要。

主席先生，我謹此陳辭，支持當前動議。

譚惠珠議員致辭的譯文：

主席先生，運輸司經考慮本局同寅在本辯論會所提出的論點後，發表其向我們再三保證的演辭，我謹此表示歡迎。事實上，我相信本局同寅已對所談的問題提出強而有力的證據。閣下已聽到一些來自區議會的同寅解釋其區內的困難情況，例如屯門交通工具缺乏、觀塘因東區海底隧道興建而交通擠塞、九龍西北兩區欠缺為貨車而設的泊車位。這些都不是小事情，因為交通政策能否有效執行確能影響港人的生活質素。港人在這彈丸之地生活、居住、行走，必然會因政策的正確執行而受惠，也因政策的錯誤執行而受害。

本局同寅藉着其專業經驗及參與不同的諮詢委員會或擔任公職，因而明白交通統籌模式、固定軌道系統及其他運輸方法怎樣運作實施，何者效率良好，何者有待改善。他們的高見，閣下該已知悉。

閣下亦已聽過他們的各項建議，例如怎樣籌款、怎樣資助進一步的固定軌道計劃、需要統籌交通發展以供土地運用和房屋策劃之用、發展海港和機場設施等。現在夜幕已低垂，我希望運輸司會將這些意見加以考慮，作為其思想的晚餐。我們處理這個問題有一個共通的特點：儘管我們已各自選擇專題討論，在某些問題上，我們的意見仍是一致的。我認為第一個共識是我們目前擁有的資源應該物盡其用。因此，閣下已聽到有關更佳利用海上運輸工具、推行交疊式上下班時間、分散商業中心地點等建議。另外一點我們也相當同意的是，當局必須進一步研究道路發展與透過兩個法團所實施或管理的固定軌道交通之間的統籌工作。我們衷心希望政府將來會給我們一個答覆。

最後，我覺得目前我們的思想仍是「港人救港」。今晚，我想提出新的口號，那就是「港人建港」！

動議付諸表決，並獲通過。

其他議員所提出的條例草案

條例草案二讀

1989 年海員俱樂部法團（修訂）條例草案

恢復於一九八九年六月二十八日提出二讀的辯論

條例草案二讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經過二讀

條例草案獲按照會議常規第 43 條第(1)段的規定，提交全局委員會審議。

條例草案委員會審議階段

本局進入委員會審議階段。

1989 年海員俱樂部法團（修訂）條例草案

第 1 至 5 條獲得通過。

本局會議隨即恢復。

條例草案三讀

鮑磊議員報告謂：

1989 年海員俱樂部法團（修訂）條例草案

已通過委員會審議階段而毋須修訂；並動議三讀上述條例草案。

上述條例草案三讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

上述條例草案經三讀通過。



## 休會與下次會議

主席（譯文）：我現依照會議常規的規定，宣佈休會。下次會議定於一九八九年七月十九日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於下午七時四十六分結束。

（附註：會議過程正式紀錄所列動議／條例草案簡稱的中文譯名，除 1989 年證券（內幕交易）條例草案、1989 年販毒（追討得益）條例草案、1989 年特權及豁免權（紅十字會國際委員會）條例草案及 1989 年建築物發展密度（九龍區）暫時管制例草案外，僅作參考指南，並無權威效力。）

## 書面答覆

### 附件 I

#### 行政司就潘永祥議員對第一項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

消費者委員會接獲的 11 宗投訴的詳細資料如下：

投訴日期	投訴內容
一九八七年五月二十一日	投訴人的申請不獲接納，但公司只退回部分服務費。
一九八七年八月七日	投訴人的申請不獲接納，但公司只退回部分服務費。
一九八七年十月六日	公司的目的並不是為顧客辦理申請移民手續，他們只是藉此機會吸引顧客在意欲前往的國家購買物業／業務，以便從中賺取佣金／利潤。
一九八八年二月二十一日	公司未能提供證據，證明已為顧客辦理申請手續，卻又拒絕退回服務費。
一九八八年五月二十六日	投訴人的申請不獲接納，但公司拖延退回服務費。
一九八八年六月十九日	公司向投訴人表示，他符合移民資格，但投訴人其後發現公司所提供的是虛假資料。
一九八八年六月二十七日	投訴人的申請不獲接納，但公司拒絕退回服務費。
一九八八年八月二十五日	公司舉辦移民團到澳洲，並答應到了墨爾本後，團員可與一名移民官員會面，但結果始終未見移民官員出現。
一九八八年十月二十四日	公司刊登廣告提供誤導別人的資料。
一九八八年十一月二十五日	投訴人申請不獲接納，但公司只退回部分服務費。
一九八九年六月十一日	公司未能提供證據，證明已為投訴人辦理申請手續，卻又拒絕退回服務費。

**書面答覆 — 續****附件 II****財政司就黃匡源議員對第三項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文**

在政府建築物內採用的節約能源措施實例：

- (1) 使用太陽能供應熱水
  - (a) 石壁高度設防監獄（洗衣房及廚房）
  - (b) 勵新懲教所（洗衣房及廚房）
  - (c) 石崗軍營游泳池（暖水游泳池及淋浴）
  - (d) 大南街公眾浴室（淋浴）
  - (e) 屯門醫院水療池
- (2) 採用節省能源光管<sup>1</sup>及高壓鈉膽<sup>2</sup>裝置
  - (a) 金鐘道政府合署
  - (b) 新最高法院大樓
  - (c) 灣仔政府綜合大樓
  - (d) 立法局大樓
  - (e) 邊界保安照明裝置 — 沙頭角至尖鼻咀（沿邊界超過 40 千米）
- (3) 利用空氣調節散熱器排出的廢熱作加熱及控制濕度之用（散熱器廢熱利用）
  - (a) 香港仔警察訓練學校新槍械訓練系統靶場的空調系統裝置（使用中）
  - (b) 大埔新界警察總區總部的空調系統裝置（接近完成）
  - (c) 灣仔政府綜合大樓的空調系統裝置（興建中）
  - (d) 永久區域市政局會議廳及區域市政總署總部（興建中）
  - (e) 何文田政府綜合大樓空調系統裝置（投標階段）

---

<sup>1</sup> 所有政府辦公室均採用節省能源光管。

<sup>2</sup> 高壓鈉膽為最省電光源之一，所有市政局及區域市政局遊樂場、學校操場、小徑及道路均採取此種光源，作泛光照明之用。

**書面答覆 — 續****附件 III****財政司就潘宗光議員對第三項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文**

建築物能源節約工作小組於一九八七年成立，負責研究建築物的能源節約問題。小組成員包括建築物條例執行處及建築署的代表，同時亦有來自香港建築師學會、香港工程師學會及香港測量師學會等專業團體的人士。

工作小組已於一九八八年五月向政府提交報告書，建議當局透過有關建築物的法例，推行節約能源的措施，初步對象為酒店及商業樓宇，然後推廣至工業樓宇及其他樓宇。現時，建築物是否加設節約能源措施，全由建築師及其他有份參予樓宇發展的人士決定。建議的節約能源措施，初步包括為香港制訂一套最適整體熱傳遞值，作為立法的根據。相信你一定知道，最適整體熱傳遞值，是指裝有門窗的建築物外牆散發的平均熱度；該數值會因樓宇窗戶面積所佔的百分比、窗戶種類、牆壁結構及建築材料而有所不同。

為了替香港制訂一套最適整體熱傳遞值，工作小組建議委任顧問公司進行研究，以便就計算整體熱傳遞值的標準方法及其他方面作出建議。我們已在明年的預算案中要求撥款進行該項顧問研究。