

## 立法局會議過程正式紀錄

一九八九年十一月二十二日星期三

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.

財政司翟克誠爵士議員，K.B.E., J.P.

律政司司徒敬議員，Q.C., J.P.

政務司廖本懷議員，C.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，C.B.E., J.P.

葉文慶議員，O.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.

鄭漢鈞議員，J.P.

鍾沛林議員，J.P.

何世柱議員，M.B.E., J.P.

李柱銘議員，Q.C., J.P.

李國寶議員，J.P.

倪少傑議員，O.B.E., J.P.

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.

譚王葛鳴議員，J.P.

譚耀宗議員

劉皇發議員，M.B.E., J.P.

規劃環境地政司班禮士議員，C.B.E., J.P.

何承天議員，J.P.

保安司班乃信議員，C.B.E., J.P.

衛生福利司周德熙議員，J.P.

鄭德健議員，J.P.

張子江議員，J.P.

周美德議員

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.

梁智鴻議員

梁焯彤議員，J.P.

薛浩然議員

蘇周艷屏議員，J.P.

田北俊議員，J.P.

杜葉錫恩議員，C.B.E.

教育統籌司楊啓彥議員，J.P.

經濟司陳方安生議員，J.P.

運輸司林志釗議員，J.P.

**缺席者：**

李鵬飛議員，C.B.E., J.P.

張鑑泉議員，C.B.E., J.P.

潘永祥議員，O.B.E., J.P.

許賢發議員，O.B.E., J.P.

彭震海議員，M.B.E.

謝志偉議員，O.B.E., J.P.

黃宏發議員，J.P.

夏佳理議員，J.P.

鮑磊議員，O.B.E.

鄭明訓議員

麥理覺議員，O.B.E., I.S.O., J.P.

黃匡源議員，J.P.

**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
人事登記條例 1989 年人事登記（申請新身份證）（第 15 號）令 .....	371/89
船舶及港口管理規例 1989 年船舶及港口管理規例（修訂第二附表）公告 .....	372/89

一九八九至九〇年度會期內省覽的文件

**(19)** 一九八九至九〇財政年度第二季由市政局通過的一九八九至九〇年度財政預算修訂

## 各項問題的口頭答覆

### 輸入技術勞工

一、 田北俊議員問題的譯文：政府可否告知本局，本年七月施行的輸入技術勞工特別計劃是否能實現其紓緩勞工短缺的擬議目標，及在不久將來會否檢討該計劃？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，輸入技術勞工特別計劃是一項臨時措施，旨在紓緩技術員、工匠及管工等階層的人手短缺情況。從開拓這類技術人員的額外來源來說，該計劃已實現其目標。

該計劃規定引入工人不逾 3000 名。在 8470 名提出申請的工人中，政府已原則上批准引入 2479 名。直到上星期為止，當局已收到 1438 份簽證申請書，其中約 730 份已獲得批准，而其餘的申請書現正由當局審核。我們估計到今年年底為止，抵港的工人為數超過 1000 名。

主席先生，關於問題的第二部分，一個負責監察該計劃的策劃小組目前正檢討該計劃，並預料本年年底會提出建議。明年初，我們會按照行政局的意見，對該計劃的未來存廢問題作出決定。

田北俊議員問（譯文）：主席先生，我們現行的入境政策，祇准許引入技術員、工匠及管工。請問策劃小組在本年較後時間進行檢討時，會否亦考慮輸入半技術及非技術勞工？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，政府現時無意檢討任何輸入半技術及非技術勞工的方案。我相信大部份議員仍記得，主席先生，你去年在本局發表施政報告時，明確表示政府並不算打算改變輸入非技術工人的政策。我相信多位議員亦記得，當時這題目涉及很多問題。因此，主席先生，這問題的簡短回答就是策劃小組將考慮可否維持現行的各個輸入勞工計劃，而這些計劃祇適用於專業、管理、技術及工匠等階層的人士，但不包括此等階層以下的人士。

鄭德健議員問：雖然政府批准可輸入建築業技術勞工，但到目前為止，建築業勞工的短缺情況非常嚴重，而在短期內，又要展開龐大的基建工程。請問政府有什麼具體計劃去改善這行業的勞工短缺問題？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，你今年對本局發表的施政報告已清楚說明，政府會考慮可否訂立條文，以便輸入建築業勞工來應付多項基建工程，並會於較接近期間進行考慮。但現時政府並沒有讓建築業輸入外地勞工的整體計劃，其他行業亦然。

譚耀宗議員問：策劃小組檢討該計劃時，會否考慮以下兩個因素：一、根據一般預測，未來香港的經濟會進入低增長期；二、本港第三季職業空缺的數目已明顯下降，這是否意味着勞工市場的緊張情況已經紓緩，而勞工短缺問題在短期內不會出現？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，策劃小組檢討該計劃時，將會把這兩項因素納入考慮範圍，並予以審慎研究。

田北俊議員問（譯文）：主席先生，即使勞工市場現時出現緊張情況，僱主亦只能在 3000 個配額中運用 730 個。請問政府是否同意入境事務處就該計劃所訂 17 條規則的限制過於嚴格；若然同意，請問策劃小組會否檢討該等規則？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，我們應從一個正確的角度來看這些數字。事實上，獲批准的輸入勞工申請總數約為 2500 宗，而上述的 730 宗獲批准的申請只佔這總數的一部份。在批准輸入勞工的建議與批准有關人士入境這兩個過程之間，顯然須相隔若干時間。有鑑於此，處理程序亦在在需時，我不能同意有關規則的限制是過於嚴格。

鄭德健議員問：主席先生，根據教育統籌司今日的答覆，政府只批准了 730 份入境簽證申請，佔政府已原則上批准引入的 2479 名工人中的 26%，證明輸入技術勞工計劃效果並不理想。請問政府會否用實際行動，鼓勵目前本港龐大潛在的勞動人口加入勞工市場以紓緩勞工不足的情況？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，我恐怕鄭德健議員過早下結論了。最近獲批准申請者，必須繼而申請入境簽證，而簽證申請亦需時處理。我們已將處理簽證申請的時間由六星期縮短至四星期。正如我在回答主要問題時所說，我們估計到今年年底為止，會約有 1000 名工人抵港，而明年的數目將會更多。故此，對於計劃失敗或限制過多的說法，我不能表示同意。

田北俊議員問（譯文）：主席先生，鑑於原則上批准引入的有 2479 名，而當局祇接獲 1438 份簽證申請，請問政府會否考慮立即重新開始接受申請，讓僱主申請剩餘的數量，即 2479 與 1438 兩者的差額？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，這問題的簡短答案是「不會」的。因為在現階段重開這計劃，會對那些已根據計劃申請的人士不公平。這個輸入技術勞工特別計劃是於本年五月宣佈實施並在當局發出充份通知後於八月結束。主席先生，我們準備做的是通知那些曾遞交申請但不獲批准的人士，請他們重新考慮其原來的申請。由於至今只用了約 2500 個名額，故尚有約 500 個名額剩餘。此外，我們亦準備接受上訴或經修改的申請，但我們並不打算重開有關計劃。

## 與中國政府訂立的協議

二、 陳英麟議員問：政府可否告知本局，香港政府與中國政府及廣東省政府現時共訂立了多少項協議及其性質為何？

布政司答覆的譯文：

主席先生，由於這項問題並無提及任何時限，故此很難給予一個確切的答覆。最低限度這需要我們翻查大量的歷史。

不過，如由我概括地談談這方面的情況，也許會有助回答這項問題。廣東省政府各有關當局與香港政府有關部門之間現時訂有多項協定。這些協定涉及廣泛的實質事務。我現舉出其中一些例子：

- (a) 民航處處長與中國民用航空局廣州管理局就各方面的航空交通管制事宜訂立若干協定；
- (b) 郵政署署長與廣東省無線電管理委員會就邊境地區的頻率協調技術標準訂有一項協定；
- (c) 水務署署長與廣東省當局就供水香港及九龍訂立若干協定；
- (d) 皇家香港天文台與廣東省氣象局就設立自動氣象站訂立一項協定。

香港政府與中央人民政府之間，並無存有任何現仍生效的協定；不過，皇家香港天文台的確與中國國家海洋環境預報中心，就海洋環境預報事宜和有關的科學與技術研究的合作問題，訂有協定。

陳英麟議員問：主席先生，因為港人想預先知道協議，而不是等到九七年後，對方才通知香港有這些協議，請問政府是否有計劃讓港人知悉全部協議？

布政司答（譯文）：主席先生，據我看，這個問題需要翻查大量歷史才能作答，所以我現在很難給予確實的答覆。不過，我定會研究此問題的範圍，然後給陳英麟議員書面答覆。（附件 I）

李柱銘議員問（譯文）：主席先生，自北京六四大屠殺以來，除了政治顧問於一九八九年十月二十三日簽發那封人人皆知的信件所載的協議外，英國政府或香港政府或其代表有否與中華人民共和國的中央人民政府，或該國任何臨時政府達成任何口頭協議或簽訂任何協議或協定，特別是關於在一九九七年之前香港的民主化步伐，或關於在香港鎮壓合法活動，因該等活動可能會被中央人民政府視為顛覆活動？

主席（譯文）：希望各位議員將補充問題說得精簡一些，使回答的人能一下子就明白問題內容。

布政司答（譯文）：主席先生，我可否先談談李柱銘議員提到的政治顧問那封信。那封信當然不構成任何協議；因為信上面只是列舉了一些事實，無論如何不構成與中國當局之間的協議。

李議員提到的協定，政府與廣東省政府確有協定。正如各位議員所知道的：一九七四年和一九八零年關於非法入境者的協定；一九八二年關於持雙程通行證來港者的協定。不過，這些都不是經簽署的協定，協定的現有條款是最近才得以確認的，那實際是在六四之後，中國當局暫停遣返非法入境者事件發生後。

至於李議員具體問到香港政府與中國政府之間有無就政制發展的步伐達成協議，答案是沒有。

陳英麟議員問：主席先生，上述協議目的是促進合作，而任何一方面不合作，對雙方均無益處。請問如以剛才布政司答覆的那封信為例，若果某方面指摘另一方面違約，政府又如何採取應變措施？

布政司答（譯文）：主席先生，正如剛才我已向李柱銘議員解釋，那封信並不構成一份協議。

李柱銘議員問（譯文）：主席先生，我的問題只答了一部分，或者我簡單地重述另一部分。請問英國政府或香港政府或其代表有否與中國的中央人民政府，或該國任何臨時政府，簽訂任何協議或協定，特別是關於在一九九七年之前香港的民主化步伐，或關於在香港鎮壓合法活動，因該等活動可能會被中央人民政府視為顛覆活動？

布政司答（譯文）：主席先生，沒有。

### 據稱由的士司機所犯的罪案

三、林貝聿嘉議員問：鑑於據稱由的士司機或由冒充的士司機者所犯的嚴重罪案有所增加，政府可否告知本局，將會採取甚麼措施以防止及對付此等罪行？

保安司答覆的譯文：

主席先生，當局並無另外存備統計數字，記錄據報由的士司機，或由冒充的士司機者所犯的嚴重刑事罪案，因此，究竟這類罪案是否有所增加，實在無法有定論。警方總區罪案調查組根據本身的工作經驗，認為這類罪案整體上並沒有顯著增加。當局現正就這點特別進行調查。直至現時為

止，調查結果顯示，今年屬於這一類別的劫案有 27 宗、強姦案有 4 宗，而非禮案則有 3 宗。至於一九八八年的數字，則仍未計算出來。不過，以在本港街道上營業的的士約有 16000 部，而每天接載的乘客達 120 萬人次來計算，平均每 1100 萬乘客人次中，會有一名受害者。從這個數字看來，情況不算嚴重，但最理想當然是一宗罪案也沒有發生。

警方的行動一般是按照當時的罪案趨勢和警隊的其他要務來決定。針對的士罪行而採取的具體行動，包括跟進已報案的案件，和採取預防措施。在預防措施方面，設置路障和檢查車輛等例行工作，不但可收阻嚇作用，防止罪案發生，也是緝捕罪犯的方法之一。警方亦與的士車主聯會保持緊密聯繫，並且就如何才能最有效地撲滅的士罪行的問題，徵詢該會的意見。該會在這方面曾提出寶貴的建議，並且為市民提供有用的意見。

另一方面，運輸司現正草擬新法例，其中的條文規定的士司機必須在車內展示的士司機身份顯示牌，使乘客易於辨認的士司機的身份。雖然這項條例的主要目的，是鼓勵的士司機自律和防止他們有不法行為，例如濫收車費，但在車內展示身份顯示牌，亦應有助減少的士罪案的發生。

林貝聿嘉議員問：主席先生，保安司在答辭中曾提到今年截至現在為止，共有四宗強姦案，請問這四宗強姦案是否同的士有關，如是，政府有否採取任何預防措施去防止將來再有類似事情發生，例如發牌前調查司機背景，以前有否犯過嚴重罪案或色情罪行等？

保安司答（譯文）主席先生，據我理解，剛才我引述的四宗強姦案仍未偵破，但兩宗非禮案則獲偵破。至於打劫案，至今仍未能分析案件在的士內發生的情況。

主席先生，的士車主聯會向的士司機及公眾人士提供意見，而傳媒亦曾刊登過該等意見。主席先生，每當警方被問及一般與車輛有關的問題及車輛罪案時，亦有提供意見。

林貝聿嘉議員問：主席先生，保安司曾提到將來的士司機會有身份證明文件掛在車頭，這類身份證明文件無疑可以阻嚇到濫收車資，但要預防強姦或色情案件相信為效不大，因為坐在後面的乘客，尤其是在夜晚時刻，根本不能清楚看到司機的面貌及證明文件。請問上述辦法是否就能幫助夜間坐的士的女性？

保安司答（譯文）：主席先生，在的士內展示身份顯示牌並不表示可以防止強姦案發生，但顯示牌可使乘客易於辨認司機的面貌，對的士司機來說，在心理上，這做法會產生一定程度的阻嚇作用。

主席先生，正如剛才我所說，由的士車主聯會及警方提供的意見均已被傳媒刊登過，而女性，尤其是在夜間單獨乘搭的士的女性應該利用電召的士服務。主席先生，她們並可要求警方提供意見，怎樣去保護自己或自衛。

林貝聿嘉議員問：主席先生，很高興聽到保安司有做這類宣傳，但很多人覺得並沒有接觸到這種宣傳教育，教導女性於晚上乘坐的士時應採用的步驟，例如保安司所說的電召的士。以目前來說，電召的士並不十分方便，而且很多人亦不熟悉的士電話，希望保安司能在這方面多做工夫，我們實在不希望再有同類不幸事情發生，正如保安司所說，一宗這類強姦案件已是太多了。



主席（譯文）：林貝聿嘉議員，這並不是一項問題，而似乎是一篇演辭。我並不打算請保安司作答。我想提醒各議員，補充問題必須是(a)問題、(b)簡短。

### 中小學的普通話課程

四、 梁焯彤議員問：爲了改進學生的中文語文能力，政府會否考慮加強目前小學和中學的普通話課程，包括把課程擴展至整個小學和中學？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，目前的普通話課程，乃於一九八六年九月及一九八八年九月分別在各小學和中學增設，但學校可自行決定是否設立該項課程。課程綱要範圍適用於小四至小六及中一至中三。今年，在所有學校之中，有 77% 設立了普通話課程。目前約有 22 萬 3000 名學生利用這個機會學習普通話，即佔小四至中三學生總數約 43%。

當局目前並無計劃將普通話課程向下伸展至小一，原因是小一至小三學生必須學習中文，而同時又要學習英文。對大部份學生來說，如果要他們在這個成長階段學習第三種語文，會給他們很大的精神壓力。此外，當局目前亦無計劃將普通話課程向上伸展至中五。學生到了中三，已學習了六年普通話，這時候他們已打下了良好的基礎，從而可利用課餘時間改進他們在普通話方面的技巧。況且，中四及中五的課程已非常繁重，原因是學生要應付香港中學會考。

梁焯彤議員的問題暗示，加強普通話的教學，並把課程擴展至中、小學各級，將可改進學生的中文語文能力。主席先生，我認爲這個假設很有問題。對大部分學生來說，他們在家裏及社會裏都用廣東話交談。用廣東話交談的人亦可以在中文方面有很高的造詣，立法局內很多議員都可以證明這一點。本港學生要使勁地學習，才可以充分掌握中、英兩種語文。有人認爲將普通話納入基本課程之內，或用普通話作爲中文語文的授課語言，將可提高學生的一般中文書寫水平，這種說法現時顯然未有定論。

梁焯彤議員問：主席先生，我想跟進答案第三部份。如果我對教育統籌司說，雖然絕大部份香港學生的母語是廣府話，不過書寫語言卻是普通話，而廣府話及普通話不論在語法上、用字上、詞彙上都有相當分別，不少社會人士認爲學好普通話對於提高學生的中文語文能力，尤其是書寫方面，有所幫助，教育統籌司會不會因此正視普通話的重要性，從而檢討目前學校的普通話課程？

主席（譯文）：我想再次提醒各位議員，補充問題必須簡短，並請不要趁此機會發表演辭。

教育統籌司答（譯文）：主席先生，若我對這問題的理解是正確的話，香港是採用廣東話作爲母語教學，除非有變，否則，依舊是採用廣東話。我知道普通話說的就是標準的書寫中文，而廣東話則是方言，兩者有很大分別。不過，毫無疑問，本港大多數學生最能用以學習的語言或方言應該是廣東話，包括學習中國語文在內。

張子江議員問(譯文):主席先生,雖然我大致上同意教育統籌司的答覆,但請問教育統籌司政府會否考慮利用傳播媒介,例如香港電台,教授普通話,使市民對普通話有更多認識,並有更多機會接觸普通話?

教育統籌司答(譯文):主席先生,我會徵詢教育署署長對這項建議的意見,然後書面答覆張子江議員。(附件 II)

周梁淑怡議員問(譯文):主席先生,現時很多兒童都在學習普通話,請問政府採取甚麼措施,確保普通話教師的程度達到一定水準,以符合教學要求?

教育統籌司答(譯文):主席先生,據我所知,各間教育學院都有提供教授普通話的研習課程及教學法課程,至今約有 1600 名中小學教師參加這些課程。

梁焯彤議員問:主席先生,政府對於目前中、小學的普通話課程是否感到滿意,因而不認為需要作出改善?又政府有否計劃加強普通話教學和師資培訓,以及在提供教育器材方面給學校多些幫助?

教育統籌司答(譯文):主席先生,問題第一部份的答覆是政府認為目前的普通話教學頗合乎理想。我們並無接獲教育委員會或教育統籌委員會有關該方面不足的投訴,故此,剛才我所說的就是政府目前的反應。

至於政府是否準備提供更多資源,培訓師資及加強普通話教學,政府過去多年來,特別是自一九八六年起,都不斷為各中小學提供資源,包括教學材料、器材及師資訓練等。政府以後亦會繼續這樣做。

## 看更員條例

五、 鍾沛林議員問題的譯文:鑑於社會人士對改善看更員質素及提高服務效率之問題非常關注,政府可否告知本局,現時對看更員條例之修訂進展情況如何?

保安司答覆的譯文:

主席先生,我在本局十一月八日的會議席上曾經提及,撲滅罪行委員會現正研究可否立例管制本港的護衛行業,以提高該行業的服務水準。撲滅罪行委員會已在其下成立一個管制護衛行業諮詢委員會,負責這項工作。該諮詢委員會已制訂一套以發牌制度為基礎的基本管制辦法,並分兩方面實施,即規定護衛人員(包括看更員)和負責安裝和維修保安裝置的人員,以及護衛公司本身,必須領取牌照。

諮詢委員會現正就護衛行業條例草案初稿進行研究。我們打算在本立法會期內,向本局提交這項新的條例草案。屆時,看更員條例便會予以撤銷。

鍾沛林議員問（譯文）：主席先生，請問保安司該條例草案會否為包括看更員在內的護衛員訂定年齡上限？若然，保安司打算以甚麼年齡為上限？

保安司答（譯文）：主席先生，管制護衛行業諮詢委員會仍在審議護衛員牌照的細則。不過，我們初步的構想是持牌人應為 18 至 65 歲，無犯罪紀錄，並且體格強健。主席先生，此外還有其他細則。

鄭德健議員問：主席先生，政府可否告知本局，看更員發牌的其中一項條件是否無犯罪紀錄？

保安司答（譯文）：主席先生，我已在先前的答覆中回答了這問題。

何世柱議員問：保安司可否告訴本局，將來新法例會否或怎樣對大廈看更或保安人員與大廈管理人員作出區分？

保安司答（譯文）：主席先生，管制護衛行業諮詢委員會成立不久，其草擬的條例草案仍在起步階段。當局固然會發牌予護衛員；即是說，除身份證外，護衛員還須帶備許可證，但該證件仍未設計妥當。根據看更員條例，現時部份人士可獲豁免。我們現正考慮可否賦予他們豁免權。這些人士包括互助委員會和業主立案法團聘用的看更員。政務總署和警方均建議新法例應保留這些豁免條款。然而，根據看更員條例，私人大廈管理公司則未獲豁免，但新條例將適用於這些公司。

潘志輝議員問：主席先生，政府可否告知本局，除了第一段提及以研究立例管制護衛行業來提高護衛服務的水準外，目前當局或有關的公司有否規定護衛員或看更員必須接受過一定的訓練課程，以便應付突發事件，從而提高他們的服務水準？如否，當局會否考慮此事？

保安司答（譯文）：主席先生，諮詢委員會仍未考慮應否將牌照申請人過往接受的訓練或受訓的水平作為發牌或許可證的部份準則。在一定程度上，這當然是取決於該護衛員是否轉職。政府則沒有考慮參與訓練計劃。這些計劃將由一向僱用這些護衛員的護衛公司提供。不過，正如我所說，我們還未考慮發牌的確實準則和標準。

鍾沛林議員問（譯文）：主席先生，我的問題其中部份已獲解答，因此我要略為修改問題的字眼。保安司可否告知本局，政府會否考慮要求護衛員或看更員牌照申請人需有一定的基本訓練，例如防止罪案、救傷及防火知識？

保安司答（譯文）：正如我所說，諮詢委員會將考慮基本訓練作為發牌的部份準則。

### **靈活上下班時間和交錯式工作時間**

六、張子江議員問題的譯文：有關一九八九年香港運輸政策綠皮書提議鼓勵更多機構採用靈活上下班時間和交錯式工作時間，以減輕繁忙時間內交通擠塞情況，政府可否告知本局，自從於一

九八八年六月在本局答覆了議員就同一事項提出的質詢後，採取了甚麼行動，以進一步鼓勵公共和私營機構實施靈活上下班時間和交錯式工作時間，而各機構有何反應？

布政司答覆的譯文：

主席先生，自從本局上次在一九八八年六月討論靈活上下班時間問題後，各部門首長已檢討政府內部採用靈活上下班時間，或交錯式工作時間的情況，以看看可否進一步推廣上述措施，和在釐定「核心」工作時間方面，可否作出更靈活的安排（核心工作時間是指除須輪班工作的人員外，所有員工均應在工作崗位執行職務的時間）。各部門的反應令人感到鼓舞。

在採用靈活上下班時間和交錯式工作時間方面，43 個政府部門（約共有員工 3 萬名）表示現已為全部或部分員工，推行某種形式的靈活上下班時間制，或交錯式工作時間制。其中有四個部門實施靈活上下班時間制或有限度的靈活上下班時間制；16 個部門實施交錯式工作時間制，而其餘的 23 個部門則同時採用這兩種工作時間制。與去年我在本局公布只有 31 個部門（約共有員工 2 萬名）採用靈活上下班時間或交錯式工作時間比較，上述數字令人滿意。

我們當然會繼續鼓勵政府各部門，在不影響為市民所提供的服務質素，以及公務員必須完成規定的工作條件及時數的情況下，更廣泛地採用靈活上下班時間。

至於私營機構方面，勞工處和政府新聞處曾於本年二月間，聯合舉辦一項宣傳活動，就更廣泛採用靈活上下班時間，進行推廣宣傳。

宣傳活動的首個環節，是在四個電視台播映政府宣傳短片。此外，當局亦向 7000 多間僱用超過 50 名職員的私營機構，派發宣傳靈活上下班時間的單張和海報。同時，當局亦在最近兩期的勞資關係通訊中刊登專題文章，宣揚採用靈活上下班時間的各種優點。該份通訊的讀者，包括 2 萬多名僱主和行業團體。若不計算員工費用和電視廣播費用，當局在這項宣傳活動上，共支出約 12 萬元。

不過，儘管當局大力推廣宣傳，私營機構對採用靈活上下班時間制，反應不一。僱主表示，由於受到種種限制，例如員工的督導問題、機構編制人數、員工對更改工作時間的抗拒，以及員工的工作時間需與業內人士一致等問題，均令私營機構未能更廣泛採用靈活上下班時間。毫無疑問，對於是否准許員工多採用靈活上下班時間，商業上的考慮因素在很大程度上影響私營機構資方的決定。主席先生，無論如何，政府的目標是繼續鼓勵本港各機構更廣泛採用靈活上下班時間。

張子江議員問（譯文）：主席先生，我很高興見到政府在這方面有所改善。不過，在約 18 萬 5000 總公務員編制當中，3 萬人似乎比較上仍屬少數。請問布政司可否告知本局政府有否訂定計劃，穩定增加採用靈活上下班時間制的政府部門及公務員數目？

布政司答（譯文）：主席先生，正如我在答覆中所說，我們定會繼續施加壓力及提高興趣。我們不想為公務員訂下任何目標。當然他們之中有一大部分現已輪班工作，這也是靈活上下班時間制的一種。此外，不少紀律部隊並不適宜實行這種靈活上下班時間制。主席先生，最重要的是我們必須維持對市民的服務。我認為我們祇能鼓勵公務員採用該種制度，而不能訂下嚴格的準則。

## 地下鐵路繁忙時間附加費

七、 周美德議員問：政府可否告知本局，在保留地下鐵路繁忙時間附加費的決定中，政府扮演了甚麼角色，以及在此項決定下，公眾利益如何獲得保障？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，保留地下鐵路繁忙時間附加費的決定，是由地下鐵路公司董事局作出的，在作出決定之前，該董事局考慮過早上繁忙時間彌敦道走廊沿線的乘客需求、乘客安全、以及列車能否按既定班次提供服務等問題。

以上決定是根據最近一項調查而作出的，該項調查顯示，新落成的東區海底隧道雖然在若干程度上減輕了原有過海地鐵的載客量，但早上繁忙時間彌敦道走廊沿線的乘客仍然超出每小時 75000 名的安全限額，這個限額已被視為可以接受，既不會令乘客感到不適，又不會危及乘客安全。但如果地下鐵路每小時單程載客超過 75000 名，就會使月台過於擠迫，在緊急事故發生時要疏散乘客會十分困難。此外，月台擠迫會令列車難以按既定班次行走，亦令乘客感到不適。

主席先生，政府認為，地下鐵路公司保留繁忙時間附加費的決定，已全面顧及公眾利益，保留徵收附加費，主要是為乘客的安全着想，公眾利益亦因而獲得保障。

周美德議員問：主席先生，地鐵公司自從去年六月實施附加費和早晨月票政策後，只在六月早上六點繁忙時間的一小時內，彌敦道的乘客下降至 7 萬 6000 人，其餘月份都超過 8 萬人，距離安全點的 7 萬 5000 人仍然十分遠，此亦足以證明單用價格機制，不能有效改變乘客的乘車習慣。既然地鐵的需求的彈性如此低，政府是否認為應促請地鐵公司放棄此繁忙時間的附加費，而採取其他更有效的措施來保證乘客安全和免受擠逼之苦？

運輸司答(譯文)：主席先生，地下鐵路公司確有採取其他措施，以減輕繁忙時間的擠逼情況。舉例來說，該公司僱用了月台助理員協助乘客進出車廂；推出早晨月票，並由本年十二月至明年四月期間，進一步提供 10 元的折扣；又於夏季繁忙的月份內提供由紅磡火車站至尖沙咀的接駁巴士服務；此外，更加強宣傳，鼓勵乘客盡可能嘗試使用東區過海隧道，以減輕北九龍至港島中區沿線的擠逼情況。

李柱銘議員問(譯文)：主席先生，政府是否知道，於去年一次會議席上，地鐵公司管理當局曾向本局議員承諾，若乘客人數下降至每小時約 75000 人的水平，則會取消繁忙時間附加費？若然，為何政府依然同意保留這項不受歡迎的附加費？

運輸司答(譯文)：主席先生，政府確實知道地鐵公司有此意願。最近的數字顯示，本年八月至十月的繁忙時間內，乘客數目維持在 76000 人，並未下降至低於 75000 人的安全指標。

梁智鴻議員問(譯文)：主席先生，鑑於經驗顯示自徵收這項繁忙時間附加費以來，擠迫情況並無改善，政府可否告知本局有關地鐵公司持續增加車費的理據？

運輸司答(譯文):主席先生,這問題其實是一旦取消繁忙時間附加費所帶來的後果之一,而跡象顯示若取消附加費,則使用彌敦道走廊沿線的乘客人數,可能會由現時 76000 人增加至 81000 人,超乎可接受的安全限額。

戴展華議員問(譯文):主席先生,鑑於乘客在繁忙時間對地鐵服務的需求,政府能否考慮更靈活運用各種交通工具的協調政策,讓更多巴士於繁忙時間或接近該段時間內服務於彌敦道沿線?

運輸司答(譯文):主席先生,政府已考慮到類似的其他辦法,並會繼續如此做。該項政策的主旨是讓乘客得以選擇不同種類的交通工具,直到目前為止,有跡象顯示乘客大多選擇於繁忙時間使用地鐵。

司徒華議員問:主席先生,政府可否告知本局,政府會否向地鐵公司建議除呼籲市民於繁忙時間使用東區隧道外,還採取一些更實惠的方法,即減少車費?

運輸司答(譯文):主席先生,去年推出的早晨月票計劃正是一種減費方法,以鼓勵乘客於繁忙時間前使用地鐵。但我會將司徒華議員的建議轉達地鐵公司,看看是否有其他協助改善情況的方法。

周美德議員問:主席先生,政府是否認為在月台上增設一些圍欄和開口來引導乘客排隊和控制車上的乘客量,會較現時這個附加費方法更有效保障乘客安全和免於擠逼?

運輸司答(譯文):主席先生,這是一項運作上的問題,我相信地鐵公司會考慮一切改善乘客流量的可行方法,特別是繁忙時間的乘客流量,但我亦會向他們轉達周美德議員的建議。

李柱銘議員問(譯文):主席先生,倘若不撤銷繁忙時間附加費,政府如何可在若干程度上確定乘客數目是否會再次上升?

運輸司答(譯文):主席先生,根據最近於十月進行的一項調查,在受訪乘客中,有 8% 表示若取消附加費,則會於繁忙時間乘搭地鐵。根據這項調查,地鐵公司所得的結論是會有 4000 名額外的乘客於繁忙時間乘搭地鐵。

薛浩然議員問:主席先生,根據剛才運輸司對梁智鴻議員的答覆,我們是否應如此理解,即:如果繁忙時間附加費繼續大幅度增加,在那個時間乘坐地鐵的人的數字會減少?如果屬實,是否意味着可以容許其繼續加價,因用加價的手段可以減少繁忙時間的乘客人數?

運輸司答(譯文):主席先生,鑑於未經詳細計算,我不能預測提高附加費對乘客數目的影響。然而,我想告知本局,地鐵公司計劃於明年四月再進行一次車費檢討,毫無疑問,他們將會一併考慮附加費對乘客數目的影響。

李柱銘議員問（譯文）：主席先生，鑑於繁忙時間附加費推出至今已有一段相當時間，為何政府需時這麼久才要求地鐵公司推行其他計劃，以鼓勵乘客於非繁忙時間使用地鐵，例如推出「延遲乘車計劃」而非單是早晨月票計劃？

運輸司答（譯文）：主席先生，事實上，「延遲乘車計劃」是地鐵公司在最近一次董事局會議上所考慮的方法之一，但當時認為該建議並不可行，因為任何類似的計劃將會歪曲車費的結構，同時可能會嚴重影響地鐵公司的收入。

### 學校受到建築工程滋擾

八、 范徐麗泰議員問題的譯文：鑑於灣仔一間小學最近受到鄰近建築工程所產生的噪音及排放的氣體和塵埃嚴重影響，幾乎無法進行教學，政府可否告知本局，在建築工程展開之前，當局會採取何種措施，以防止學校受到此類滋擾，而此項工作由什麼政府部門負責，及此等措施的成效如何？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，有關小學是受到撞擊式打樁工程所影響；自從這項問題提出後，政府已大大加強對撞擊式打樁工程的管制。

根據噪音管制條例內新訂的第 6(3)條規定，由一九八九年十一月十七日起，承建商必須領有許可證，才可以進行撞擊式打樁工程。即是說，在十一月十七日之前，承建商可以由上午七時至下午七時，連續 12 小時進行撞擊式打樁，只有星期日和公眾假期例外。但由十一月十七日起，如果居民受到鄰近建築工程所產生的噪音及空氣污染（包括塵埃）所滋擾，當局便可規定撞擊式打樁工程只許進行五或三小時。如果附近有學校受到影響，當局通常會規定這類打樁工程只許進行三小時；就灣仔小學個案來說，當局無疑會這樣做。

在建築工程展開之前，負責監察的環境保護署會與學校當局和承建商聯絡，妥善安排撞擊式打樁的時間，盡量利用較長的休息時間、午膳時間和放學之後的時間進行，務求將教學時受到的滋擾減至最低。在打樁期間，如果該署發現打樁工程引致空氣污染，可以通知承建商設法減低滋擾；若承建商不遵從，該署便可發出告票。在灣仔的個案中，承建商與環保署磋商後，自動搭起圍帳，將地盤與校舍分隔。

由於新措施實行未到一星期，我不能就其一般成效發表意見；但新措施至少會比舊措施更有效地保障學校免受滋擾，因為噪音大的工程可編排在較合適的時間內進行。鑑於現時噪音大的工程比噪音小的工程受到更嚴格的時間規限，承建商為本身利益着想，實在應該盡量選用噪音最小的操作方式，包括採用非撞擊式的打樁方法。

范徐麗泰議員問（譯文）：主席先生，有報導指出由於白田邨進行重建工程，一所位於該邨內的小學受到噪音及塵埃滋擾。過去兩個月來，該校的學生家長就這事件向某些團體表達意見，而最近他們又為此向房屋委員會表示不滿。由於重建計劃必定是相當時日前定下來的，因此當局定能預知該工程對該小學帶來的影響。當局是否應在工程展開前，先徵詢校方及有關部門的意見，以制訂若干防範措施？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，我並不十分清楚范徐麗泰議員所指個案的詳情。但據我理解，由房屋委員會負責的發展計劃，絕大多數均已採取了防範措施，而我相信該委員會亦樂意順應有關方面提出的要求。至於私人發展商方面，情況或許較困難。除非重建計劃在土地用途方面涉及重大的官契條文修改，政府始可利用這機會，要求發展商採取若干防範措施，作為修改官契的條件。若重建計劃並未涉及這類修改，情況必定會較困難，而有關人士便須向環境保護署求助，以減低滋擾的程度。

張子江議員問（譯文）：主席先生，規劃環境地政司在其最初答覆中表示「與學校當局和承建商聯絡，妥善安排撞擊式打樁的時間，盡量利用較長的休息時間、午膳時間……」。規劃環境地政司可否告知本局環境保護署將如何實施這類協議或規定？

規劃環境地政司答（譯文）：主席先生，這是牌照中的規定。

## 各項問題的書面答覆

### 本港金融機構的外匯買賣活動

九、 陳英麟議員問題的譯文：鑑於外匯買賣活動頗具風險，政府可否告知本局，會否考慮立例管制本港金融機構的外匯買賣活動，以保障投資者及本港金融制度的健全？

財政司答覆的譯文：

主席先生，銀行監理專員對認可金融機構所遵循的審慎經營準則密切關注。銀行業監理處施行審慎監管的制度，確保個別認可機構遵照審慎的規定經營，並切實執行將風險限於審慎水平的管理措施。這些管理措施會經常受到覆檢，以顧及轉變中的情況。此外，當局對每間金融機構各方面的業務，包括外匯買賣，均不斷予以監察。

銀行業監理處最近已採取措施，加強對外匯風險的監察。根據擬議的新安排，銀行監理專員會在下述各方面，對個別認可機構的外匯業務進行監察 ——

- (a) 評估關於監察及限制外匯風險的管理制度是否足夠；
- (b) 為隔夜未平盤外匯合約風險訂定指引性的限制；
- (c) 對外匯活動及情況的定期報表進行分析；及
- (d) 定期與各認可機構的管理階層諮商，以檢討業務。

銀行業監理處現正徵詢銀行及接受存款業各機構有關實施新安排的意見。

由於投資者未必完全了解外匯市場反覆不定所帶來的風險，因此他們的情況頗為令人關注。政府現正打算透過對投資者進行教育，以增加市民對這些風險的認識。這個辦法會較立法管制更有效和省錢。



然而，我們現正研究外圍交易商所提供外匯槓桿合約的業務。這些交易商近年人數激增，現時他們不屬銀行業監理處或證券及期貨事務監察委員會監管的範圍。我們現正研究他們的法律地位及其業務可能產生的問題，然後才可以決定他們的活動是否應受管制，且若然的話，怎樣才是最佳的做法。在制訂任何必要的新規例時，我們將進行適當諮詢。

### 車輛噴出過量黑煙及剎車時產生噪音

十、 譚耀宗議員問：政府可否告知本局，去年實行檢舉噴過量黑煙車輛及着令此等受檢舉車輛須送往檢驗的措施是否收效？若然，政府可否考慮擴展此措施，以包括檢舉剎車時產生噪音的巴士及其他重型車輛？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，就目前來說，檢舉噴黑煙車輛的數目每月超過 2000 輛，而由環境保護署檢驗中心檢驗的車輛，每日超過 100 輛。不能通過廢氣檢驗的車輛須再接受進一步檢驗，直至車輛噴黑煙情況達到可接受的程度為止。雖然這項行動對噴黑煙問題產生一些遏阻作用，但總的來說，情況沒有很大的改善，原因可分兩方面：首先，被檢舉和檢驗的車輛不很多，所以，駕車人士被檢舉和指令將車輛修理妥善的機會不算高；第二，對車主適當維修車輛以免噴過量黑煙的鼓勵不足。因此，環境保護署最近已將曾接受訓練的檢舉人員數目，由 150 人增至 230 人。並且，我們正在考慮如何擴充檢驗車輛的設備，更重要的，我們又考慮施行罰款，以管制車輛的噴黑煙，這一新策略不久即將公佈。

關於剎車時所產生的噪音，目前的對策是透過運輸署的正常檢查程序予以解決。兩家巴士公司都已不遺餘力，和巴士製造商以及制動襯面製造商通力合作，以期盡量減輕這方面的噪音。現在經有一些改善，而巴士公司亦派出職員查察發出這類噪音的車輛，以確保加以修理妥善。其他大型車輛則由運輸署定期執行檢查。暫時來說，將管制車輛噴黑煙的措施擴展至包括發出噪音的車輛，似不適宜。

### 道路挖掘工程

十一、 鮑磊議員問題的譯文：鑑於本港各處經常出現小規模道路挖掘工程引致交通阻塞，而此等工程很多時候無人施工，以及管理該等工程的有關方面似乎不急於盡早完工，政府可否告知本局：

- (a) 現正採取何種措施以盡量減少此類挖掘路面工程的數目及確保重鋪路面的工程能盡快完成，以及如何確保此等措施的成效；及
- (b) 對於未有依時完工的工程，是否會處罰，若不然，原因何在？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，有關路面挖掘工程的投訴，本局大約每六個月便有議員提出一次，而就這方面提出的個別投訴個案，亦為數甚多。由公用事業公司進行以及與被人舉報或重新鋪設路面有關的道路挖掘工程，均由路政署負責監管；該署對完成工程所需的時間及引起的不便之處，十分重視。

無論是個別或定期合約的道路維修及改善工程，路政署都會聘請承建商負責進行。每份合約或定期合約上各施工令，均會列明完工日期，而該日期為合約條款之一。若承建商不能如期完成工程但又無法提出合理解釋，便須按照合約，就工程延誤的日數，按日繳付一筆固定金額給政府，作為預定賠償金。

至於公用事業工程方面，公用事業負責人必須先向路政署領取掘路許可證，才可進行挖掘工作。路政署收到這類申請時，會翻查手頭的工程計劃，瞭解是否有任何不容許路面被挖掘的限制，以及工程對交通可能造成的影響。如挖掘工程將會影響交通，該署會直接或透過每月均舉行會議的道路挖掘統籌委員會，諮詢警察交通部及有關部門的意見。經諮詢上述部門後所達致的安排，將以特別條款的形式列於掘路許可證內，並訂明一個適當的期滿日。路政署每日平均接獲和處理 100 份掘路許可證申請書。

根據官地條例，任何人士如未持有一個有效的掘路許可證，而在公路專用範圍開始挖掘或繼續挖掘乃屬違法，因此許可證持有人必須在許可證到期之前完成挖掘工程。不過，如果出現許可證持有人無法控制的事件，而導致工程延遲，許可證持有人可申請延期；這些事件包括惡劣天氣的影響，其他人士延遲工程，或受特別交通措施影響等等；路政署對於這些延期申請當然會經過仔細審查才會批准。至於許可證持有人如果對路面的挖掘工程置之不理，而又未能提出令人接受的解釋，路政署會根據掘路許可證的條款接管地盤，並完成工程，其中包括最後整路面的工程，而這些費用將由許可證持有人支付；不過實際上，路政署會先行向許可證持有人查詢有關情況而通常已可收到理想的效果，促使工程加緊進行。

主席先生，很多時道路挖掘工程似乎經常無人理會，但實際上並非如此。例如混凝土路面最少需要七天時間吹乾，才能開放通車。至於新的煤氣總管和水喉總管則要經過測試；一條新總管需要接受數天壓力測試，才可以着手將挖開的路面重新填平。

各位議員如果有興趣了解更多有關的情況可參閱行政立法兩局議員地政工務小組一九八九年二月十六日的會議紀錄，路政署署長曾於當日會議特別解釋道路挖掘工程的事宜。

## 動議

### 公司條例

財政司提出以下動議：

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

財政司致辭的譯文：

主席先生，我謹依照議事程序表提出通過我名下決議案的動議。

首席按察司於一九八九年十月二十八日制訂的 1989 年公司（清盤）（修訂）規則，對現行程序作出兩項修訂。首先是修訂規則第 28(1)條，使申請人在向法庭提出清盤申請後，可以申請委任一名臨時清盤人。現行規則規定，申請須由債權人、負連帶償還責任人士，或公司本身提出。這項修訂，旨在賦予有關監管當局明確權力，可以在適當情況下，提出委任臨時清盤人的申請

。目前來說，財政司、保險業監督、證券及期貨事務監察委員會及銀行監理專員都有權根據各有關條例提出清盤申請。提出該類申請後，通常都須申請委任一名臨時清盤人，以保護公司的資產，並保存帳簿和財政紀錄。因此，適當的做法，是作為清盤申請人的有關當局，應有權提出該項申請。

第二是修訂規則第 93(1)條，使與公司條例第 217 條相符。第 217 條規定，債權人如在規則第 93(1)條指定的日期或該日期之前，仍未證實其債項或聲請，則不得獲發該日期之後首次分配的款項，以及任何在該日之前分配的款項。根據現行規則的規定，凡未能在指定期間內提出證明的債權人，均不獲發指定日期後首次分配的款項，但可獲發以往分配的款項。

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。*

## 條例草案二讀

### 1989 年銀行紙幣發行（修訂）條例草案

#### 恢復於一九八九年十一月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 年仲裁（修訂）（第 2 號）條例草案

#### 恢復於一九八九年十一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，香港國際仲裁中心於一九八五年成立，其目的是要使香港發展成為遠東區的一個首要國際商業仲裁中心。然而，時至今日，交由該中心仲裁的案件總數僅達 28 宗，而於此同時，吉隆坡及墨爾本亦急起直追，銳意發展成為遠東區的仲裁中心。因此，我們必需有一股嶄新的動力，使香港得以發揮其潛力，不負所望，扮演仲裁的角色，在國際貿易及商業方面，特別是國際與中國貿易方面充任一個忠誠能幹的中間人。

今天提交本局通過的 1989 年仲裁（修訂）（第 2 號）條例草案，是一項使香港躋身於國際仲裁中心之列所必須採取的重要步驟。該條例草案是香港法律改革委員會的努力成果，並因應其

建議而提出的。該委員會在一九八七年九月二日出版的報告中建議本港日後可以有兩項處理仲裁的辦法：就是本地的仲裁案件，可繼續依循（稍經一些修改的）香港現有法律處理，而國際性的仲裁個案，則大致上由仲裁標準法所管限。仲裁標準法是於一九八五年由聯合國國際貿易法委員會所公布，並獲得聯合國大會通過。倘若香港採用仲裁標準法，便是追隨加拿大、澳洲，以及先將仲裁標準法修改後才予以採納的加利福尼亞州和英屬哥倫比亞等地的做法，在處理國際仲裁的手法方面趕上潮流。

各議員考慮政府當局就此條例草案所提出的各項建議後作出決定，贊成採用「協議不使用」的方式，以顯明在處理國際仲裁事件中引起糾紛的協議時，是否採用聯合國國際貿易法委員會的仲裁標準法。我們相信現時已獲各主要國家採用的仲裁標準法，應是處理國際仲裁事件的基本法律。此外，仲裁標準法並不包括司法覆檢辦法，我們相信這是正確的做法，因為商界人士都希望在解決糾紛時，盡可能不受法庭干預，而寧可快捷地作出最終裁決，因而世界各國所有商會均不訴諸司法覆檢。

非官方議員雖然支持此條例草案，但其中部份議員對於香港國際仲裁中心經費是否短絀或政府有否協助其作出妥善的經費安排，表示關注。政府當局顯然認為該中心應獨立自主，不受政府支配，這點我們亦同意，但鑑於該中心對香港相當重要，政府應使其可以在毋須為財政問題擔憂的情況下運作。為此，政府當局於一九八四年十一月撥出 120 萬元，連同私營機構捐出的 130 萬元，供設立該仲裁中心之用，另外又於一九八九年六月保留 1,910 萬元，協助維持該中心的運作。財務委員會於一九八九年六月同意保留該款額，其所根據的理由是該筆款項的利息足供仲裁中心運作至本世紀末，而有合理理由預期該中心屆時能夠自行賺取收入，足可應付 75% 的開支。

不過，其中一位議員認為，單靠仲裁人或仲裁中心的收費及尋求仲裁人士所支付的費用或訟費來作為該仲裁中心各項工作的開支經費，實不足以使該中心創出成績。另一位議員則認為政府應按香港法律改革委員會報告書的建議，悉數資助仲裁中心的經費。因此，在支持本條例草案的同時，我謹遵照議員的囑咐，在此提出該兩位議員所關注的問題，並請政府當局衡量上述意見是否有助加強本港對使用仲裁服務人士的吸引力。

主席先生，我謹此陳辭，支持此條例草案。

律政司致辭的譯文：

主席先生，在動議二讀本條例草案時，我曾提及在採用仲裁標準法後，各方當事人均會樂於利用本港作為仲裁中心。此舉為香港帶來的裨益顯而易見。故此，我感激各位議員迅速對本條例草案表示支持；同時，對於譚惠珠議員和其他議員仔細研究本條例草案，以及有效率地進行工作，我亦謹此向他們致謝。

譚惠珠議員轉達至少一位議員對撥款問題的關注，而法律改革委員會建議撥款為仲裁中心提供永久財政資源亦屬合理，雖然該委員會承認嚴格來說，這不在其職權範圍之內。鑑於撥款問題引起不少意見，我現時簡略談談這問題，也許有助大家瞭解情況。

譚惠珠議員所提到在一九八四年的一筆 120 萬元撥款，原先是屬於一次過性質的撥款。不過在本年六月，有關方面已向財務委員會提交一份文件，要求再給予撥款。該文件指出，仲裁中心

的收入較預期少，但預測如果所要求的撥款獲得批准，仲裁中心當可順利建立穩固的地位。當時也曾提出多項理由支持這個新的樂觀看法，其中一項是與採用標準法後會出現的良好前景有關。

向財務委員會要求再次撥款，目的是使仲裁中心在執行工作時無須擔憂財政上的問題。這項建議所持的理由是，要繼續加強仲裁中心脫離政府架構後的獨立地位，當局須在非經常帳補助費分目下一次過撥出整筆款項，而非提供經常補助。財務委員會於是批准再撥款 1,910 萬元，但要求對該筆非經常補助金作某種形式的行政管制。當局同意考慮如何付諸實施。我得悉這點已引起那些與仲裁中心有關的人士的關注，因為他們希望中心能維持最高的獨立地位。這個問題有待詳細討論。

至於該筆款項的利息方面，正如譚惠珠議員所說，預計收取的利息足以支付該中心的運作費用，直至本世紀末。屆時，該中心應可自行賺取足夠收入，以支付其 75% 的開支。

主席先生，譚惠珠議員今天所提的意見定會記錄在案及獲得考慮。

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 年人民入境（修訂）（第 4 號）條例草案**

##### **恢復於一九八九年十一月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 年銀行紙幣發行（修訂）條例草案**

第 1 及第 2 條獲得通過。

#### **1989 年仲裁（修訂）（第 2 號）條例草案**

第 1 至第 26 條獲得通過。

**1989 年人民入境（修訂）（第 4 號）條例草案**

第 1 至第 5 條獲得通過。

本局會議隨即恢復。

**條例草案三讀**

律政司報告謂：

**1989 年銀行紙幣發行（修訂）條例草案****1989 年仲裁（修訂）（第 2 號）條例草案及****1989 年人民入境（修訂）（第 4 號）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十一月二十九日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於下午三時四十一分結束。

（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，僅作參考指南，並無權威效力。）

## 書面答覆

## 附件 I

## 布政司就陳英麟議員對第二項問題的補充提問所作書面答覆的譯文

我們現編訂了一份協議一覽表，隨列於下，內容涉及雙方在下列各方面的合作：駛越邊境車輛的控制、天氣預報、搜索與救援、供水、通訊、航空交通管制以及為大陸大學舉行入學試。

雖然協議詳情屬雙方政府機密之事，但這些概括的題目足以顯示雙方已達成廣泛的技術合作。

香港方面	中國方面	日期	協議主題	協議種類	記錄形式
香港政府	深圳市政府	1987年	中國官員車輛駛越邊境	行政協議	過境運輸服務聯合工作小組紀錄
香港政府	深圳市政府	86年 9月29日	深圳河泛濫控制	意向備忘錄	簽訂文本
香港政府	深圳市政府	88年 11月	深圳河污染控制	管理計劃	深圳河污染管理工作小組報告
皇家香港天文台	北京國家海洋環境預報中心	86年7月15日	雙方合作海洋環境預報及有關研究	正式協議	簽訂文本
皇家香港天文台	廣東氣象局	84年 2月16日	聯合設立自動氣象站	正式協議	簽訂文本
皇家香港天文台	廣東地震局	82年 6月9日	交換地震和地磁資料	議定書	簽訂文本
皇家香港天文台	北京氣象中心	75年 10月18日	設立京港氣象電信線路	協議	商定的會談紀錄
香港政府	珠江水利委員會（地區）水文局	88年 4月7日	同時潮汐觀測	諒解備忘錄	簽訂文本
政府物料供應處處長	多家國營公司	—	採購協議	商業合約	簽訂協議／會議紀錄

## 書面答覆 — 續

香港方面	中國方面	日期	協議主題	協議種類	記錄形式
香港政府 (政治顧問)	深圳市政府 (秘書長)	82年 4月30日	開放連接通道／邊境管制	正式協議	簽訂文本
最高法院 經歷司	廣東高級人民 法院	88年6月	訴訟程序文件的送達	行政協議	互換函件
香港政府	深圳市政府	1982年	邊境管制站的私家車	行政協議	方便旅客過境聯合工作小組紀錄
香港政府	深圳市政府	1987至 88年	進入香港的深圳貨車	行政協議	方便旅客過境聯合工作小組紀錄
香港政府	深圳市政府	1987年	鄉村車輛	行政協議	方便旅客過境聯合工作小組紀錄
香港政府	深圳市政府	1989年	落馬洲的車輛限額	行政協議	方便旅客過境聯合工作小組紀錄
香港政府	深圳市政府	1989年	關閉沙田梅沙渡輪碼頭	行政協議	方便旅客過境聯合工作小組紀錄
香港政府	深圳市政府	1984年	直通豪華巴士服務	行政協議	過境運輸服務聯合工作小組紀錄
香港政府	深圳市政府	1985年	直通出租汽車服務	行政協議	過境運輸服務聯合工作小組紀錄
香港政府 海事處	新華通訊社	89年5月	停泊於吉澳的中國巡邏船隻	非正式 協議	意見交流紀錄政治顧問／ 新華通訊社



## 書面答覆 — 續

香港方面	中國方面	日期	協議主題	協議種類	記錄形式
香港政府 海事處	廣東海洋 管理局	89年7月	使用香港水域的公 社船舶	行政協議	商定的會議摘錄
香港政府 海事處	廣州船舶 檢驗局	88年6月	檢查中國為香港製 造的船隻	行政協議	會議紀錄
香港電台	新中國新聞有 限公司	88年10月 30日	提供新聞服務	正式協議	簽訂文本
香港電台	中國新聞社香 港分社	89年6月	提供新聞服務	正式協議	簽訂文本
皇家香港 輔助空軍	廣州中國民用 航空局	87年10月3 日	皇家香港輔助空軍 使用白雲機場作訓 練用途	正式協議	簽訂文本
香港政府 (保安司)	廣東省政府 (外事辦公室 主任)	1984年	澳門渡輪航線內的 搜索與救援	備忘錄 (有關搜索 與救 援?)	備忘錄及其後互 換函件
香港政府	廣東省革命委 員會	78年 11月29日	供水	正式協議	簽訂文本
香港政府	廣東人民 政府	80年 5月14日	供水	正式協議 (增補)	簽訂文本
香港政府	廣東省政府	87年 12月23日	供水	正式協議 (增補)	簽訂文本
香港郵政署	廣東電信 代表團	89年4月	流動及固定通訊服 務	默契	備忘錄
香港郵政署	深圳郵電局	85年3月/ 6月	流動及固定通訊服 務	默契	會議摘錄
香港郵政署	廣東省 郵電局	85年10月	流動及固定通訊服 務	默契	會議摘錄

## 書面答覆 — 續

香港方面	中國方面	日期	協議主題	協議種類	記錄形式
香港郵政署	廣東電信代表團	86年 6月27日	邊境地區頻率協調的技術標準	協議	商定的會議紀錄
香港郵政署	廣東電信代表團	1986-89年	陸上流動及固定通訊服務的頻率協調	協議	會議紀錄
香港郵政署	廣東廣播電視局代表團	1983-85年	廣播服務：頻率協調	非正式協定	會議紀錄
啓德機場航運事務處	白雲機場營運室	77年3月	設置電傳線路	行政協議	備忘錄
啓德機場航運事務處	白雲機場營運室	78年10月	設置通話線路	行政協議	備忘錄
民航處	中國民用航空局	1987年	定期舉行會議以保持聯繫	安排	互換函件
民航處	廣州中國民用航空局	86年 1月10日	統籌航空交通方面的管制	正式協議	協議書 (簽訂文本) (1988年修訂)
民航處	廣州中國民用航空局	86年 2月15日	中華人民共和國用直升機的航空交通管制	正式協議	協議書 (簽訂文本) (1988年修訂)
民航處	廣州中國民用航空局	86年 2月8日	CASEVAC(傷者撤离)航機的航空交通管制	正式協議	協議書 (簽訂文本) (1988年修訂)
香港海關	中華人民共和國海關總署廣東分署	82年11月	就走私活動等交換情報設置聯絡人員	行政協議	會議紀錄
香港政府漁農處	深圳動植物檢疫所	1983年	就動植物檢疫事宜進行聯絡	行政安排	會議紀錄

## 書面答覆 — 續

香港方面	中國方面	日期	協議主題	協議種類	記錄形式
香港考試局	全國國際 考試協調局	1985 年	為大陸七所大學在 港舉行入學試	安排	會議摘錄
香港政府衛生 署	中華人民共和 國衛生部	1988 年	就霍亂、瘧疾、病 毒性肝炎和愛滋病 交換資料	非正式 安排	會議紀錄
香港政府 教育署	廣東省教育廳	1984 年	就教育問題交換意 見	非正式 安排	會議摘錄

## 附件 II

## 教育統籌司就張子江議員對第四項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文

我已徵詢廣播處長的意見，她告訴我直至現時為止，香港電台曾為學習普通話的人士製作兩輯綜合的教育電視節目，詳情如下：

識多一點點第一輯	30 集，每集 15 分鐘，由一九八五年十月至一九八六年五月播映
識多一點點第二輯	20 集，每集 30 分鐘，由一九八六年十一月至一九八七年四月播映

收視率調查顯示有 15 萬至 30 萬市民收看上述節目。

至於電台方面，香港電台每星期有 14 小時 10 分鐘的普通話廣播，其中 12 小時 30 分鐘是在第五台播放，聽眾約有 5000 人；其餘的 1 小時 40 分鐘則在第一台播放，聽眾估計超過 2 萬人。第一台在其兒童節目中，每天有 6 分鐘是用作教授普通話，而每星期亦有半小時的普通話教育節目。

此外，香港電台現正製作新一輯的 13 集節目，每集 30 分鐘，準備在一九九〇年二月至五月在電視黃金時間播出。該節目預計會有很高的收視率。