

立法局會議過程正式紀錄

一九九三年五月五日星期三

下午二時三十分開始會議

出席者：

施偉賢議員，C.B.E., LL.D., Q.C., J.P. (主席)

財政司麥高樂議員，C.B.E., J.P.

律政司胡俊康議員，C.B., J.P.

李鵬飛議員，C.B.E., J.P.

張鑑泉議員，C.B.E., J.P.

周梁淑怡議員，O.B.E., J.P.

許賢發議員，O.B.E., J.P.

李柱銘議員，Q.C., J.P.

李國寶議員，O.B.E., J.P.

倪少傑議員，O.B.E., J.P.

彭震海議員，M.B.E.

司徒華議員

譚耀宗議員

黃宏發議員，O.B.E., J.P.

何承天議員，O.B.E., J.P.

夏佳理議員，J.P.

鮑磊議員，O.B.E., J.P.

林貝聿嘉議員，O.B.E., J.P.

劉健儀議員，O.B.E., J.P.

劉華森議員，O.B.E., J.P.

梁智鴻議員，O.B.E.

麥理覺議員，O.B.E., I.S.O., J.P.

杜葉錫恩議員，C.B.E.

黃匡源議員，O.B.E., J.P.

陳偉業議員

鄭海泉議員

鄭慕智議員

張建東議員，J.P.

張文光議員

詹培忠議員

馮智活議員

夏永豪議員，M.B.E., J.P.

何敏嘉議員

黃震遐議員

葉錫安議員，J.P.

林鉅津議員

林鉅成議員

劉千石議員

劉慧卿議員

李永達議員

梁錦濠議員

李家祥議員，J.P.

李華明議員

文世昌議員

潘國濂議員

唐英年議員，J.P.

狄志遠議員

涂謹申議員

黃秉槐議員，M.B.E., J.P.

黃宜弘議員

楊森議員

楊孝華議員，J.P.

黃偉賢議員

鄧兆棠議員，J.P.

陸恭蕙議員

陸觀豪議員

胡紅玉議員

缺席者：

布政司霍德爵士議員，K.B.E., L.V.O., J.P.

劉皇發議員，O.B.E., J.P.

馮檢基議員

列席者：

運輸司梁文建先生，C.B.E., J.P.

庫務司楊啓彥先生，C.B.E., J.P.

教育統籌司陳祖澤議員，L.V.O., O.B.E., J.P.

政務司孫明揚先生，J.P.

衛生福利司黃錢其濂女士，I.S.O., J.P.

憲制事務司施祖祥議員，I.S.O., J.P.

經濟司蕭炯柱先生，J.P.

保安司胡學思先生，J.P.

立法局秘書劉國康先生

立法局副秘書陳念德先生

文件

下列文件乃根據會議常規第 14(2)條的規定而呈交局方省覽：

項目

附屬法例	法律公告編號
行政訓示關於獲准進入立法局範圍人士及其行為須受的管制.....	134/93
1993 年林務（修訂）規例.....	135/93
退休金及有關利益條例（編制職位）令.....	136/93
1993 年註冊總署署長（人事編制）（修訂第二附表）令.....	137/93
1993 年律師執業（修訂）規則.....	138/93
1993 年僱員再培訓條例（修訂附表 4）公告.....	139/93
公職指定.....	140/93
公職指定.....	141/93
1992 年執業律師（修訂）（第 2 號）條例 （1992 年第 61 號）1993 年 （生效日期）公告.....	142/93
詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版.....	143/93
詳情請參閱會議過程正式紀錄英文版.....	144/93

一九九二至九三年度會期內省覽的文件

(77) 回應一九九三年一月政府帳目委員會報告書的政府覆文

宣誓

胡俊康先生進行立法局宣誓。

致辭

回應一九九三年一月政府帳目委員會報告書的政府覆文

財政司致辭的譯文：

主席先生，今天提交本局省覽的，是回應政府帳目委員會截至一九九二年三月三十一日為止年度的香港政府帳目審核及衡工量值式核數報告書（第十九號報告書）的政府覆文。覆文記述政府根據報告書內的結論和建議已採取或將採取的行動。

政府帳目委員會主席張鑑泉先生於一九九三年二月十日在本局發言，關注到必須改善政府部門之間的協調。我想談談他提出的意見。

我承認政府部門之間在某些方面的協調工作仍有可改善之處，我們已經採取步驟，處理委員會報告書內所強調缺乏協調的具體事項。現在讓我指出三個例子。

首先，在私人發展計劃中提供政府／團體／社區設施的全部程序現已由政府產業署負責統籌。

第二，正如我在今年三月三日的預算案演辭中公布，我們已採取了多項新措施，以改善公共工程的協調。工務計劃內所有工程的整體管理責任，現已交給工務司。他現時擔任新設的工務進度委員會主席，委員會成員包括所有密切參與公共工程的決策科司級首長，其他成員則有工務部門的署長。委員會的主要職責是統籌政府方面的工作，使公共工程得以依期及按預算款額完成。

此外，當局正就現行的公共工程程序和系統，進行廣泛的檢討，包括詳細研究公共工程計劃的規劃、協調、融資和實施。委員會建議當任何計劃涉及多過一個部門，便應指定一位計劃統籌人，這個建議將在檢討中獲得考慮。當局並會發展一個更精細的資訊及管理電腦系統，把所有工務部門和有關的決策科連繫起來。

當然，我們並沒有單單因為改善了工作上的協調而感到滿意。我們亦已改善了各政府部門和決策科首長之間的溝通以及責任承擔的渠道。效率促進組已協助各科及部門發展有系統的計劃，以清楚界定各部門的工作及估計有關成本。未來數月，我們仍須繼續努力改善工作的指標，以及就各科及部門間各項計劃進行定期檢討。這些安排使當局可以更積極主動的方式來管理資源，確保政府在推行各項計劃時最具經濟效益。

主席先生，政府完全明白政府帳目委員會的研究結果及建議的重要性。我深信我們已採取或將採取的行動，對達到這個目標將有很大的幫助。

各項問題的口頭答覆

使用率偏低的醫院

一、 劉慧卿議員問：政府可否告知本局，當局有否察悉使用率偏低的醫院數目；若然，當局是否有計劃關閉該等醫院，以便重新調配資源，供需求日增的地區的現有及擬開辦的醫院使用？

衛生福利司答覆的譯文：

主席先生，政府明瞭有需要定期檢討醫院設施的使用情況，以確保資源的調配切合社會的最新需求和合乎成本效益。事實上，成立醫院管理局的主要目標之一，是希望在運用現有的資源方面，能夠取得更大的效益。

醫院管理局最近完成檢討直至二零零零年全港公營醫院的病床供求情況。檢討結果顯示，有需要把公營醫院目前所提供服務的重點轉移，主要理由如下：

- (a) 本港的人口已逐漸從港島和九龍的較舊市區遷移到新界；
- (b) 本港對護養設施的需求會隨着人口老化而增加；及
- (c) 新科技的發展對日間外科手術和其他非住院護理程序的施行，大有幫助。這不但減少病人對全科留醫病床的需求，並且更能與基層健康服務互相配合。

據我所知，醫院管理局已擬訂計劃，藉以盡量提高運作效率及改善為廣大市民提供的醫院服務。這些計劃包括：

- (a) 準備把約 1000 張全科病床重新劃定為護養或精神科病床，以解決此類病床不足的問題；
- (b) 在高科技急症治療服務、康復計劃及善終服務等範疇方面，開辦新服務，使服務更趨多元化；
- (c) 加強醫院與醫院之間的聯繫，方便病人的轉介；及
- (d) 改進廣華醫院、基督教聯合醫院及香港佛教醫院的老人科服務，以配合新需求及減輕伊利沙伯醫院所承受的沉重工作壓力。

醫院管理局亦同時設法滿足新市鎮的特別需要。我謹向各位議員保證，政府將會繼續檢討醫院資源的使用情況，竭力為市民提供更高效率的服務。

劉慧卿議員問：主席先生，衛生福利司在答覆內提到人口轉移，很多市民由港島及九龍遷入新界，在此情況下，衛生福利司是否承認在港島及九龍有些醫院的使用率不高？另外，衛生福利司可否清楚向本局解釋，如果當局不關閉一些醫院，日後如何將資源由港島及九龍調往現時逐漸啓用的屯門醫院及未來的北區醫院與那打素醫院？

衛生福利司答（譯文）：主席先生，正如我在主要答覆所說，當局會因應人口遷移及社會需求定期檢討醫院服務。舉例來說，政府近日公布決定動工興建北區醫院，該院可提供病床 600 張，在一定程度上，將可紓緩新界東的病床需求情況。此外，我們已答應在一九九四年，徹底評估是否有需要在將軍澳興建醫院。屆時，會顧及該區的人口增長及新市鎮的發展，以及考慮到基督教聯合醫院的擴建工程和尤德夫人醫院啓用後，將可為鄰近地方提供服務。同時，我們亦會研究有否需要設立其他類別的診所，例如在有需要的地方設置專科診所。

主席（譯文）：我想現在應提出下一條問題。鄧兆棠議員。

鄧兆棠議員站起來，提出議事程序表所列以他名義提出的第二條問題。

主席（譯文）：鄧議員，對不起，我誤導了你。當我說下一條問題時，我是指不讓劉慧卿議員提出第二條補充問題，而你在下一條補充問題發問者名單中剛好是接着的一位。實在非常抱歉。（眾笑）

鄧兆棠議員問：主席先生，欣悉政府在答覆的第二段明瞭到「護養設施的需求會隨着人口老化而增加」。請問政府有否估計未來三年內對護理安老床位的需求情況，以及會設立多少間護理安老院以應付需求？

衛生福利司答（譯文）：主席先生，我很高興仍有機會就第二條補充問題提供詳盡的答覆。（眾笑）就提供護養病床及護理安老院而言，有關的初步目標在開支預算草案中已清楚列明。從社會福利署的角度來看，「護理安老院」是照顧老人住宿的護理中心。我相信政府獎券基金的 23 億元撥款，大部份是用於社會福利署計劃項下增設護理安老院，以滿足老人的需要。同樣，我們需要調配更多資源設置護養病床，而協調這兩方面的服務，將有助滿足社會上老人的需求。

狄志遠議員問：主席先生，根據資料顯示，港島的病床比例是每 1000 人約有五張；而新界東每 1000 人約為 1.9 張。雖然政府將來會在新界興建醫院，但我想問，從資源調配的角度來說，近期是否有進行任何計劃，去將現有不平均的病床比率拉得接近一些？

衛生福利司答(譯文):主席先生,談到病床/人口的比例,讓我們一起看看一些與病床/人口比例有關的統計數字,使我們對這方面有更深入的理解;香港在這方面其實已做得不錯。根據最近出版的《經濟合作及發展組織衛生制度實況與趨勢》(一九九三年版),其中引述部份國家的病床/人口比例:英國方面,每 1000 人便有 3.2 張急症醫院病床,而我們現時的比例則是每 1000 人有 3.89 張急症醫院病床。此外,我們在若干方面,例如病床使用率,也是比其他國家領先。因此,除了興建新醫院 — 例如可提供 600 張病床的北區醫院,啓用後可使本港的病床/人口比例增至 5.09,尤勝任何鄰近國家 — 我想我們實在毋需研究病床/人口的比例,因為其中受到若干相關因素影響,舉例來說,因為除了實際的人口分佈和人口數目以外,我們還需要顧及交通暢達程度和運輸的基建設施。國際的趨勢是,讓較小型社區醫院所提供的各類醫療服務,盡可能與基層健康服務互相配合。換言之,提供的服務盡可能包括日間醫院、非住院護理及社康護理。

楊孝華議員問(譯文):主席先生,衛生福利司在主要答覆第二(a)段提及,本港的人口已從港島及九龍的市區遷移到新界。但答覆第三(d)段所述的例子,如廣華醫院、基督教聯合醫院及香港佛教醫院,據我所知,全部都在市區而非新界。衛生福利司可否告知本局,所說的遷移,是否確是指遷移到新界,尤其會否改善沙田威爾斯親王醫院的醫療設施?因為據我觀察所得,有時該院似乎確有過度使用的情形。

衛生福利司答(譯文):主席先生,這方面的遷移是關乎興建新醫院,以應付有需要而仍未能滿足需求的地方。此外,亦涉及一些新發展項目,誠如楊議員所說,某些舊有設施確需要改進。關於改善現有設施以滿足原區人口的需求,例如老化的人口,箇中例子包括擴展廣華醫院老人科服務,以及由老人科小組發展各項新服務,以配合人口需要。這些新服務包括設置康復病床。因此,問題並非只計算須興建的醫院數目而毋需計算須予改善的服務設施。我們的醫院服務是朝高科技方向發展,我們正研究各種方法,以改進醫院的醫療設施,包括引進磁力共振掃描服務,以及提供電腦掃描和各類新服務;這些將會是日後本港醫療服務發展的重點。

主席(譯文):我恐怕這是最後一條補充問題。何敏嘉議員。

何敏嘉議員問:主席先生,我首先必須申報我是醫院管理局的成員。現時一些使用率較低的前補助醫院,通常比較殘舊,或須與附近地區一些能提供足夠服務的較新醫院競爭。請問政府,會否嘗試找出這類舊醫院而將之關閉?同時,在調遷醫院和嘗試關閉醫院或其部份服務時,是否有遇到特別的阻力,例如來自一些前補助醫院的董事局?

衛生福利司答(譯文):主席先生,在回應這項問題時,讓我們一起看看有關本港病床使用率的一些統計數字。贊育醫院方面,病床使用率由 49.5 張升至今年的 59.5 張,其中原因是該院部份地方曾進行裝修工程,而且近年本港嬰兒出生數字並沒有以前那麼多。至於病床使用率較高的,則是青山醫院,因為該處病床不足,所以病床使用率是比正常為高。為此,我們現正重建青山醫院。此外,我得指出,病床的使用率、使用率偏低或過高,都不能簡單地解釋過來。我會再以實際數字來說明醫院的病床使用情況。各位議員可以翻閱一九九三至九四年度財政預算第 405 頁總目 177,該處清楚說明平均病床使用率約為 81%。這數字與其他經濟合作及發展組織國家的數字相比,毫不遜色。舉例來說,本港急症醫院的入院率為每 100 人 12.19,英國為 12.9,而荷蘭則為 10.4。此外,本港急症醫院的平均住院時間為 10.7,英國為 7.8,而荷蘭則為 11.5。因此,使用率須視乎多項因素而定,例如管理、人口需求及所需治療。使用率偏低不是因為規劃預算過多,也不是因為讓事情不了了之。但我可向各議員保證,正如我在主要答覆及第一條補充問題的答覆所說,我們正定期檢討所有需要。

何敏嘉議員問:主席先生,我問題第二部份似乎未獲答覆,就是當一些醫院進行調遷、關閉部份醫院服務或改變用途時,有沒有遇到特別的阻力,例如來自一些前補助醫院的董事局?

主席(譯文):何議員,是否確有這種情形,或屬純假設?

何敏嘉議員:主席先生,我是詢問一些事實,究竟醫院在調遷或改變用途時,是否有遇到阻力?

主席(譯文):衛生福利司,請就事實回答。

衛生福利司答(譯文):主席先生,事實上,這點關乎運作問題,而這方面屬於醫院管理局的職權範圍。根據本港法律,醫院管理局的運作是獨立於政府的。這條問題幸好是由何敏嘉議員提出,何議員是醫管局成員,因此,他應該知道答案。

主席(譯文):下一條問題。

何敏嘉議員問:主席先生……

主席(譯文):下一條問題。鄧兆棠議員。

將工作順利過渡至特別行政區政府

二、 鄧兆棠議員問：政府可否告知本局：

- (a) 除了安排立法機關選舉與基本法銜接外，政府是否有任何計劃使行政機關的工作能有秩序地順利過渡至一九九七年特區政府；
- (b) 若有，政府會否為上述工作制訂一個時間表；於一九九七年七月一日前，會否完成上述部署；及
- (c) 若否，原因何在；何時才着手計劃上述過渡工作？

憲制事務司答覆的譯文：

主席先生，政府會制訂計劃，確保有關工作在適當時候有秩序地順利過渡。這些安排會在一九九七年六月三十日或之前完成。

鄧兆棠議員問：主席先生，對於這個重要的問題，政府給我的答覆那麼簡短，使我非常失望。既然政府會制訂計劃，我想詢問這計劃的詳情，尤其有關特區首長會在何時產生、50多個政府部門如何過渡、公務員本地化計劃如何進行、怎樣挽留有經驗的公務員；以及由於居英權的賦予和公務人員的離職，行政部門在九七年之前會否出現權力真空？

主席（譯文）：鄧議員，你只可以提出一項問題而不是三項。

鄧兆棠議員問：主席先生，既然這樣，我只詢問一個問題。請問該計劃的詳情是怎樣的？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，各位議員都知道，一切關於香港政權平穩過渡的事宜，中英雙方都是透過聯合聯絡小組進行討論的。我相信鄧議員所提問題的答覆，是要視乎現在至九七年間的發展，而某些問題，例如哪些公務員會留下，使政權平穩過渡，實非我所能回答。

何承天議員問（譯文）：主席先生，憲制事務司可否告知本局，基本法所規定的主要政府官員本地化計劃將於何時完成，以便一九九七年能平穩過渡？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，這問題應向我的同事公務員事務司提出。但據我所知——雖則我不是這方面的權威——所有司級官員職位至一九九五年將全由本地人員出任。

葉錫安議員問(譯文):主席先生,憲制事務司可否闡述在制訂主要答覆所說的計劃時,需要考慮哪些主要因素?

憲制事務司答(譯文):主席先生,最主要的考慮因素是此事需要雙方合作。一直以來,都是由我們提出建議。例如議員所知道的,我們已與有關方面草簽了若干民航協定,現正等候中方研究。正如俗語所說,跳探戈舞也要兩人合作才成事。

夏佳理議員問(譯文):主席先生,憲制事務司可否告知本局,聯合聯絡小組將於何時重開會議,使關乎政權平穩過渡而尚未處理的問題得以解決?

憲制事務司答(譯文):主席先生,我們隨時均可舉行會議。事實上,我們已向中方建議日期,而我希望我們不久便能舉行會議。

詹培忠議員問:主席先生,在四年多之後,本港可能會有「新當家」。為了確保香港市民及公務人員的利益,政府方面實應訂定一個確實日期,由中、英政府商談該未來計劃。請問香港政府有否將該計劃提交現時的宗主國英國政府去負責呢?

憲制事務司答(譯文):主席先生,我們目前的路向肯定是雙方更緊密合作。各位議員均知道,根據聯合聲明的規定,在後過渡期,雙方有需要更緊密合作,因此,在該段期間,必會加強合作。而在該段期間須予考慮的事宜將包括為平穩過渡至九七而須採取的程序。因此,我想簡單的答覆是「有」。

楊孝華議員問(譯文):主席先生,憲制事務司在答覆中表示,政府會在一九九七年六月三十日或之前制訂計劃。這可廣泛地引伸為「沒有這些計劃,完全未想過這些計劃,而且會在倉猝間制訂」,亦可以解釋為有關計劃差不多準備就緒,只待聯合聯絡小組通過。憲制事務司可否告知本局,對於這些計劃,政府心目中是否確有定下先後次序,即哪部份或哪些計劃應先行制訂,因而須先行實施?

憲制事務司答(譯文):主席先生,這樣問就好像詢問一條繩子有多長。若楊議員能提出具體事項,我會嘗試回答。

楊孝華議員(譯文):主席先生,我個人認為優先處理項目包括保安、旅遊證件,以及司法部,這點相信許多議員也會同意。

憲制事務司答(譯文):主席先生,關於旅遊證件,我相信那是我們最先與中方討論的事項之一,而我們在這方面已取得成果。我認為這方面並沒有重要問題仍需要處理。至於保安,我不知道所指的是哪方面。我認為這些問題必須具體,才能給與答覆。但我想事實是,我們確有先後次序,而我們一直集中處理的是香港的貿易事宜,即關乎香港的命脈問

題。各位議員都知道，自一九八六年起，香港已可以以獨立身份參加關貿總協定，因而可以自行協商國際條約，使涉及香港的現有國際權利和義務在九七年後得以繼續適用於本港。這些都是我們一直集中處理的事。至於其他事項，我樂意回答所提出的任何具體問題。

主席（譯文）：我們必須繼續下一項問題。

文世昌議員問：主席先生，關於鄧議員所提及的行政機構工作方面，政府可否告知本局，政府是否有計劃和時間表，使管理階層的人手，在使用中文和雙語方面都有足夠訓練，俾能有秩序地過渡至特區政府，以配合基本法？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，相信這裏說的中文語文能力，是指在講普通話及書寫中文方面都能應付裕如。政府鼓勵高級公務員使用普通話，並為他們開辦普通話班；此外，亦為公務員提供中文複修課程。相信各位議員亦已從傳媒報導得悉，政府現與北京清華大學合辦這類課程，讓本港首長級人員在該大學修讀普通話、中文，以及中國政府架構等課程。首項這類課程將於本年七月舉行。

黃宜弘議員問：主席先生，我想問兩個比較具體的問題。第一、關於特區政府的新紙幣，未知政府打算何時推出；第二、關於終審庭一事，有否打算再提出？

憲制事務司答（譯文）：主席先生，關於第一部份的問題，我想交由財政司答覆。但也許讓我先行回答第二部份的問題。關於終審庭一事，政府現正考慮如何再向本局提出此事才是最理想。我們需要考慮多方面的問題，並須諮詢意見。目前，終審庭問題尚未能向本局提出。

財政司答（譯文）：主席先生，據我理解，你所問的是有關新貨幣問題。顯然，聯合聲明已規定港幣在九七年後將仍然是本港的貨幣，我不大明白問題的重點在哪裏。

外籍家庭傭工

三、 譚耀宗議員問：政府可否告知本局：

- (a) 過去五年以家庭傭工的名義申請而獲批准在港受僱用的海外人士的數目及其所屬國家；及
- (b) 政府會否考慮檢討有關監管的政策及法例以防止他們在本港從事家庭傭工以外的工作？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，關於譚議員所提問題的第一部份，我現向本局提交有關過去五年獲准在港受僱為家庭傭工的海外人士的詳細數字，以供參閱。

至於問題的第二部份，所有外籍家庭傭工均以標準合約受僱，合約訂明傭工只能為指定的僱主做家務上的工作。任何家庭傭工如被發現從事未經許可的工作，即違反人民入境條例的居留條件，並可能因此而遭受檢控。僱主如非法安排外籍家庭傭工做非家務上的工作，亦可能被控協助及教唆家庭傭工違反居留條件。在這兩種情形下，最高刑罰是罰款 5,000 元及監禁兩年。根據現行政策，僱主如在人民入境事務處有經證實的不良紀錄，日後通常不會獲准再聘用外籍家庭傭工。此外，違反居留條件的外籍家庭傭工，除非確實情有可原，否則亦同樣會被禁止在港工作。

人民入境事務處嚴格執行這些規定，除調查所接報告和投訴外，更突擊巡視涉嫌非法僱用外籍家庭傭工的酒吧、商店和餐廳等地方。該處亦與警方聯手突擊搜查色情場所。

在一九九二年，當局曾調查超過 1700 宗涉及外籍家庭傭工的違例案件。結果共有 759 名家庭傭工和 48 名僱主遭檢控。外籍家庭傭工逾期居留或從事未經許可的工作，包括在街上販賣，均被判罰款，金額由 1,000 元至 2,000 元不等。至於違例遣派外籍家庭傭工從事未經許可工作的僱主，則遭罰款 1,000 元至 5,000 元。當局不時檢討有關情況，以確保現行的監管政策及法例既足夠又有效。

附件

一九八八至九二年
獲准在港受僱為家庭傭工的海外人士所屬國家

所屬國家	一九八八	一九八九	一九九零	一九九一	一九九二
菲律賓	41700	52900	63600	75700	89100
泰國	1750	3100	4300	5600	6700
印尼	450	680	1000	1800	3500
印度	750	810	840	890	960
斯里蘭卡	270	300	340	400	520
其他（例如 尼泊爾、馬 來西亞及孟 加拉）	280	210	220	210	420
總計	45200	58000	70300	84600	101200
	=====	=====	=====	=====	=====

註：上述各年數字計至當年年底為止。

譚耀宗議員問：主席先生，過去五年，僱用海外家庭傭工每年均有 20% 的增長。政府會否專門研究為何多年來都有持續的高比率增長？這類增長又會否帶來社會問題？

教育統籌司答：過去五年來，海外家庭傭工的增長，反映出香港社會對這類僱員的需求日益殷切。由於本港經濟持續發展，家庭入息大都有所改善，因而對家庭傭工的需求陸續增加。正如我在主要答覆中所述，我們會定期檢討這方面的政策和管制措施，研究是否切合本港的實況和需要。

主席（譯文）：譚議員，你的問題是否還有第二部份？

譚耀宗議員問：主席先生，多謝你提醒教育統籌司，我第二部份問題是問，這類增長會否帶來社會問題？

教育統籌司答：主席先生，我們留意到大量海外傭工來港工作，在若干方面是製造了一些新情況，例如在假期時，會有大量海外家庭傭工聚集於某些地方，因而引起了社會人士的關注及要求，譬如找尋一些特別指定的地方給這些海外人士渡過假期等。但從經驗及觀察所得，除上述問題外，並未產生其他嚴重的社會問題。

杜葉錫恩議員問（譯文）：主席先生，當局有否考慮到，那些起訴僱主非法解僱或虐待或毆打的家庭傭工，在等候案件開審期間，可能為生計而被迫非法工作，同時如不准許他們工作，則在等候聆訊的三至六個月內，當局預計他們可以怎樣維持生計？

教育統籌司答（譯文）：主席先生，外籍家庭傭工獲准在港擔任的工作，只限於為指定僱主的家庭傭工。當他們向勞資審裁處投訴或入稟法院起訴僱主時，會獲延期居留；而在特殊情況下，如理由充分，當局會准許他們另覓僱主。但一般來說，他們是不准在合約有效期間轉換僱主。當然，對於那些希望留在香港，等候審裁處或法庭裁決的外籍家庭傭工來說，按照我們的經驗，在合約終止後，他們總有辦法透過私人關係、領事館、教會或工人組織等覓得臨時居所。如不願意在香港等候，期間亦可以返回本國，而事實上，許多時這些傭工可以申請與另一位新僱主簽訂合約，並於稍後回港。當然，如屬於刑事指控的嚴重情形，政府會考慮支付旅費，以安排他們返港協助審訊。

何承天議員問（譯文）：主席先生，剛才教育統籌司提及有關提供合適地點讓外籍家庭傭工渡過週末，究竟政府在這方面有何計劃？

主席（譯文）：何議員，雖然這是補充答覆的範圍，但我認為已超越主要問題和答覆的範圍。

何承天議員(譯文):主席先生,這與原來問題有關,是關乎外籍家庭傭工對香港社會的影響,又或更準確一點,是與較早前的一項補充問題有關。

主席(譯文):那是一項補充問題所給與的補充答覆。根據會議常規,所問的嚴格來說已超越主要問題和答覆的範圍。

鮑磊議員問(譯文):主席先生,教育統籌司是否同意,家庭傭工擔當重要的角色,因為她們幫助家庭主婦料理家務,使更多主婦能在多方面對經濟作出貢獻;若他同意的話,又可否確實告知,當局不會實施種種限制措施,以致對現行安排造成障礙?因為這安排對我們的經濟貢獻良多。

教育統籌司答(譯文):主席先生,以我來說,我亦肯定同意外籍家庭傭工對本港經濟所作貢獻,讓僱主可以騰出時間,對經濟作出貢獻。在實行輸入家庭傭工計劃時,政府在兩方面必須求取平衡:一方面當然要盡量簡化有關安排,另一方面又要確保我們在實施所需管制上,並不寬鬆。我們將繼續以有需要求取這兩面的平衡作為指引,但我可向鮑磊議員保證,我們會盡量簡化有關程序。

劉千石議員問:主席先生,僱主如指派外籍家庭傭工從事未經許可的工作,這與僱用黑市勞工罪行同樣嚴重。我的問題有兩部份:一、主要答覆第二段說:「根據現行政策,僱主如果在人民入境事務處有經證實的不良紀錄,日後通常不會獲准再聘用外籍家庭傭工」。請問如果原僱主轉由其家庭中其他成員申請,會否獲得批准?如果獲准,這政策是否形同虛設?二、根據第四段所述,罰款大概是 1,000 元至 5,000 元,請問這罰則能否產生阻嚇作用,是否須予檢討,或將其提高至與聘用黑市外勞的罰則看齊?

教育統籌司答:主席先生,劉議員的第一部份問題由於涉及執行上的細節,我目前不能直接提供一個答案,須在會後再與人民入境事務處澄清後,以書面答覆。(附件 I)至於第二點,我在主要答案中清楚述及的是法庭實際判例的刑罰。但根據法例,罰則除罰款外,還可判兩年監禁,相信這會是一個很大的阻嚇。

張鑑泉議員問(譯文):主席先生,從教育統籌司答覆的附件可見,不少家庭傭工來自其他國家。鑑於這種趨勢,政府是否有意檢討禁止國內人士在港當家庭傭工的措施?

教育統籌司答(譯文):主席先生,目前,我們並無計劃改變現行政策,但輸入家庭傭工一事,當局是會定期檢討的。至於從國內聘請家庭傭工的問題,由於許多國內人士均有親屬在港,又鑑於中港兩地人士有着密切的親屬關係及其他聯繫,我們必須提防有濫用情況,而且更難的是監察方面,以確保家庭傭工不致太易融入社會,以致經過若干時間後,便取得居留身份或居留權。

行政局議員須登記的利益

四、 唐英年議員問題的譯文：政府可否告知本局，會否考慮規定行政局議員在登記其利益時，須就其在本港投資市場的活動申報資料；若否，理由何在？

財政司答覆的譯文：

主席先生，現時已有若干規定，幫助行政局議員避免出現任何利益衝突的問題，並遵守向總督所提意見，都屬與本身利害無關及公正的原則。唐英年議員提到登記利益的問題。根據行政局一九九一年通過的行政規則，行政局議員須登記所擁有的重大價值的土地及物業（或屬於大量收入來源的土地或物業）投資，以及登記議員本身或連同配偶或代表配偶及年幼子女而擁有已發行股本超過 1% 的公司的名稱。除這些投資的資料外，其他利益，例如享有酬金的董事職務或其他工作、財政贊助等等，均須登記。

除了登記這些應申報的利益之外，議員亦有責任申報有關提交該局審議的任何事項的利益。這些利益可能屬退避性質（在這情況下，有關議員不會參與該局的審議工作，並被要求離開會議，在某些情況下更不會收到有關文件），亦可能屬於申報性質（在這情況下，有關議員可向總督提供意見，而總督在衡量該議員的意見時，會顧及所申報的利益）。議員的利益，是按每次會議監察的，而這些程序，都嚴格運用。

除上述規則外，行政局議員亦須遵守某些與使用或透露保密資料有關的法律條文。證券（內幕交易）條例適用於使用或透露該條例所指的有關資料。此外，就防止賄賂條例而言，行政局議員都視為公務員。

登記及申報議員利益的制度，目的是提供議員可能獲得的任何金錢利益或其他實質利益的資料，因為這些利益，可以被認為會左右議員向總督提供意見時的決定。就這方面而言，我們看到，把有關登記及申報利益的規則的範圍及效用定期檢討是有好處。因此，我可以對唐英年議員的問題，給與正面回應。我們很樂意再次研究現有規則，看看是否有改善的餘地。特別是，我們會仔細及積極地研究推行登記及申報在本港投資市場所進行交易制度的建議，並可能是以管制證券及期貨事務監察委員會董事公開所擁有投資的條文為藍本。我們會把這項檢討的結果公布。

唐英年議員問（譯文）：主席先生，財政司所概述的申報利益規定，顯示行政局和立法局議員所須申報的利益，縱非完全相同亦相類似。鑑於行政局審議事項保密，而本局則是公開的，那麼，同一套申報利益規定應否適用於兩局？

財政司答（譯文）：主席先生，我未能肯定該兩套規定是否完全相同。但任何人如想知道，最容易的方法相信是與行政局議員利益登記指引作一比較。該份文件有別於發給立法局議員的指引。我是行政、立法兩局議員，而以我記憶所及，該兩份文件不盡相同。對於唐議員所問的，我雖然未能逐字逐句或逐段作一比較，但假如有人要這樣做也並不困難，因為這份文件是公開的。

劉健儀議員問（譯文）：主席先生，鑑於行政局議員申報利益的有關規定，以及正如唐英年議員所說，行政局審議事項是保密進行的，財政司可否告知本局，政府會採取哪些措施以確保行政局所作決定能向市民交代，而且能取得公眾信任？

財政司答（譯文）：主席先生，我認為主要問題和答覆已充分說明了當局的主要措施。事實上，我們對議員須申報的利益和投資已訂有非常明確的規則，而訂定這些規則是為確保議員所提供意見，絕對公正。但我已表示，我們樂於按唐議員的提議進一步檢討這些規則，希望此舉有助保存市民對此制度的信心。

夏佳理議員問（譯文）：主席先生，財政司可否告知本局，如何追查和登記可能由公司代表行政局議員所持有的股權？但我須強調我並非暗示議員現有這種做法。

財政司答（譯文）：主席先生，對於這樣一項頗為技術性的問題，我未能即時回答過來。但指引內已非常清楚說明申報利益的目的。我亦肯定議員完全清楚知道，無論投資的股份是如何持有或在怎樣的情況下才有利益衝突，仍須申報。我實未能回答這項技術性的問題。

劉慧卿議員問（譯文）：主席先生，財政司表示，行政局議員的利益是按每次會議監察的。財政司可否告知本局，是誰負責監察和如何進行監察？

財政司答（譯文）：主席先生，行政局秘書每星期或每次會議都循例按照議員利益登記冊所申報的進行監察。這是現行的主要監察工作。此外，當議員知道會議行將討論事項與其利益有關，當然通常亦會告知行政局秘書。

黃匡源議員問（譯文）：主席先生，財政司可否證實，該項檢討會否包括研究須否申報期貨指數買賣？

財政司答（譯文）：主席先生，我相信提出主要問題的議員只提及本港投資市場，但我亦非常樂意在檢討內列入考慮期貨指數的問題。

貨車泊車位

五、黃宏發議員問：鑑於中型及重型貨車（包括掛接式貨車）缺乏泊車位引致違泊情況嚴重，政府可否告知本局：

- (a) 現時已登記及經常在本港境內運作的此等車輛的數目；
- (b) 現時為此等車輛而提供的泊車位的數量及地區分佈；
- (c) 當局以何種規劃準則來釐訂此等泊車位的數目及設置地點；及
- (d) 當局將如何解決此等車輛泊位不足的問題？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 在本港登記及經常在境內行走的中型及重型貨車約有 32200 輛。
- (b) 為這些車輛而設的指定停車位約有 30600 個，包括路旁停車位以及私家和公共停車場內的停車位。附件載列了這些停車位在各區的分布情況。
- (c) 香港規劃標準與準則釐定了貨車停車位的準則。工業區的準則為樓面總面積每 900 平方米或工地面積每 400 平方米設置一個停車位，兩者以提供較多停車位者為準。根據這項準則設置的停車位，一半用於貨物起卸。
- (d) 為應付目前停車位不足的問題，我們現正在有需要的地區劃定更多路旁停車位，同時物色便利的地點，以短期租約的方式開設停車場，提供停車位。

長遠來說，將於未來數月內完成的整體貨運研究會就貨車的停泊問題提出更多全面的解決辦法。

附件

貨車停車位一覽表

區議會地區	街道以外			路旁			總數
	私家	公共	合計	設有收費錶	不設收費錶	合計	
中西區	92	535	627	23	34	57	684
灣仔	99	184	283	13	0	13	296
港島東	1924	425	2349	56	0	56	2405
港島南	571	45	616	57	57	114	730
港島總數	2686	1189	3875	149	91	240	4115
旺角	48	139	187	406	52	458	645
深水埗	980	1224	2204	157	328	485	2689
油蔴地	269	265	534	157	37	194	728
九龍城	804	223	1027	179	83	262	1289
黃大仙	559	135	694	117	47	164	858
觀塘	1662	591	2253	118	176	294	2547
九龍總數	4322	2577	6899	1134	723	1857	8756

區議會地區	街道以外			路旁			總數
	私家	公共	合計	設有收費錶	不設收費錶	合計	
屯門	1511	312	1823	12	181	193	2016
元朗	333	484	817	59	64	123	940
沙田	2215	1012	3227	63	9	72	3299
荃灣	1341	598	1939	64	5	69	2008
葵涌／青衣	3130	3823	6953	86	0	86	7039
北區	524	518	1042	0	36	36	1078
大埔	756	221	977	23	0	23	1000
西貢	217	94	311	0	7	7	318
新界總數	10027	7062	17089	307	302	609	17698
全港總數	17035	10828	27863	1590	1116	2706	30569

黃宏發議員問：主席先生，我很高興聽到運輸司承認泊車位事實上是不足的，他所提供的數字相當有趣：經常在香港運作的有 32200 輛，泊車位則有 30600 個，短缺車位數字只是 1600 個，看來情況似乎不太嚴重。不過，事實上短缺 1600 個已很嚴重，更何況答案(c)段中謂：「一半用於貨物起卸」，即 30600 個位中有 15300 個是用於起卸貨物的。倉房是不便甚至不容許泊車的，設若只有一半是不准泊車的話，就已有 7650 個，加上 1600 個，則有 9250 個的短缺。如果大方一些，假設只有四份之一是不便或不容泊車，那數字就是 3825 個，換言之，短缺數字就是 5425 個（即 3825 個加 1600 個），請問如此一個嚴重的問題，答案怎可這樣輕描淡寫？由去年十月開始進行的貨運研究（未知何時完成？），在未完成之前，(d)段所述的解決方法，是些甚麼具體的方案？是否要到處找 STT，以及這些位置何時會出現？

主席（譯文）：運輸司，如果你能理解這一大堆數字，就請你回答吧。（眾笑）

運輸司答（譯文）：主席先生，恐怕我未能認同黃議員在補充問題第一部份所作的批評。我認為停車位短缺數目是我在主要答覆內所說的 2000 個左右。當然，有關停車位已包括起卸貨物用的車位，但香港規劃標準與準則已顧及這個因素，而當局亦容許貨運業有起卸貨物車位。不過，我們卻完全同意不能讓現時的短缺情況繼續下去，而當局亦快將完成整體貨運研究，希望找出長遠的解決辦法。同時，我們現正盡一切努力去填補現時不足的數目。例如由本月起，現有的貨櫃碼頭將增設 300 個停車位；此外，由一九九三年八月起，八號貨櫃碼頭亦會增設 2000 個停車位，而九號貨櫃碼頭亦會由一九九五年起，額外提供 2000 個停車位。除此之外，我們在未來數月亦會以短期租約方式開設 550 個貨車停車位。所以，我們現正採取措施，以解決這個停車位不足的問題。

劉健儀議員問（譯文）：主席先生，從答覆的附件可見，貨車停車位並非平均分佈於各區，有些地區有超過 3000 個這類停車位，有些則少於 300 個。運輸司可否告知本局，對於那些漸漸變為商業區，但只有很少貨車停車位的地區，例如灣仔區，當局將如何照顧區內對這類停車位的需求？

運輸司答（譯文）：主席先生，停車位的分佈當然取決於有關地區可供使用的地方，以及對貨車位的需求。分佈情況顯然是不公平的，因為各區的需求及區內貨運業的運作模式均有不同，正因如此，我們必須進行一項長遠研究，以找出該行業的運作模式，以及解決貨運業更有效地運作的長遠需要。現時，運輸署、路政署及警方正與各區議會及貨運業商討如何解決地區性停車位短缺問題。這些工作正定期進行，而且差不多可以說是每天都進行。

何承天議員問（譯文）：主席先生，就一些較新的購物商場來說，貨車停車位一般都供過於求，因為批地條件規定要設置這類停車位，但事實上，這些停車位都用作停泊私家車，因為在同一批地條件下，有關私家車停車位所規定數目過於嚴格，請問運輸司是否知道這種情況？

運輸司答（譯文）：主席先生，我很希望何議員能說出具體例子，使我可以轉告屋宇地政署署長，讓他根據批地條件提出檢控。關於何議員問題的第一部份，我們必須根據規劃標準所定的，在新發展地方提供更多貨車停車位。短期來說，這些停車位也許未能達到百份百的使用率，但需求經常都是後來才趕上的。然而，在規劃階段，我們必須預設足夠的數目，以應付日後的需求。

馮智活議員問：主席先生，運輸司在答案(d)段提及考慮在路旁加設停車位。香港道路已不足夠，在路旁加設貨車位是否會令問題更嚴重？另外，以短期租約方式開設停車場只屬暫時性，政府是否需要考慮興建一些正式貨車停車場，尤其在貨櫃碼頭附近或工業區內？

運輸司答（譯文）：主席先生，我剛才已說過，我們將會在未來數月至數年內，為八號及九號貨櫃碼頭增設 4000 個停車位，所以我們其實已照顧到貨櫃業的需要。至於路旁停車位，我們必須看看貨運業的需求。在某些情況下，如果貨車停車位的需求極其殷切，我們則可能有需要把一些私家車車位改為貨車停車位，供貨運業使用。至於停車場方面，我們的政策是鼓勵以短期租約方式開設停車場。顧名思義，這些租約屬短期性質，故應盡量利用這些可供暫時使用的土地。這個方法既妥當又富彈性，可以在有關土地作永久性發展之前加以運用，以暫時滿足對停車位的需求。正如我較早時所說，我們將在未來數月提供超過 500 個以短期租約方式開設的停車位，而這些額外的停車位將可滿足對貨車停車位的短期需求。

主席（譯文）：我想現在應該處理下一項問題了。

學生販賣毒品

六、 李永達議員問：有關學生參與運送及販賣毒品的問題，政府可否告知本局：

- (a) 在過去三年，上述案件的數字為何；
- (b) 警方在這方面進行了甚麼情報及檢舉工作，這些案件是否與黑社會有關；及
- (c) 有關部門（尤其是教育署及社會福利署）已經或將會採取甚麼措施，以防止黑社會分子誘使學生參與運送及販賣毒品活動？

保安司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 因涉及販賣毒品案件而被捕的學生人數，一九九零年有一人、一九九一年有五人及一九九二年有八人。
- (b) 警方透過各區的學校聯絡小組人員，監察學校內的黑社會活動情況。小組人員直接與校方聯絡，以便認出積極在校內進行招攬活動的黑社會分子。此外，警方亦依賴其他情報來源提供資料。警方在捕獲疑犯後便會提出檢控。

罪案統計資料是按經定罪的罪行種類及罪犯的某些社會經濟特徵，以總計數字的形式編製而成的。警務處處長表示，由於時間倉猝，實不可能分別從上述 14 宗涉及學生被判販毒罪名成立的案件檔案中，抽取有關細節，從而確定這些案件是否與黑社會有關。我會在資料備妥後，以書面答覆李永達議員。（附件 II）

- (c) 當局鼓勵學生舉報任何罪案，包括舉報黑社會分子試圖誘使他們參與運送或販賣毒品的活動。當局現正於西區及黃大仙區各中學以試驗形式推出一款專供學生使用的罪案資料郵柬。這些郵柬放在學校內，學生可隨時取用，以舉報任何罪案，並將郵柬寄往香港郵政總局郵箱 999 號。倘若這項試驗計劃證實成功，當局便會把這些專供學生使用的罪案資料郵柬放在全港所有學校。

此外，所有政務處均備有罪案舉報郵柬。學生亦可利用這種郵柬向香港海關及警方舉報販毒資料。當局保證會將學生的姓名保密。

此外，當局亦鼓勵學生向學校社會工作者求助和要求提供輔導。學校社會工作者亦會透過面談、家訪和小組輔導，提供其他協助。學校社會工作者會為已知或懷疑參與黑社會活動的學生或被誘使參與運送及販賣毒品的學生提供深入輔導。在學生及其家長的同意下，亦可作出保護性的安排，包括協助他們報警及在有需要時安排他們轉校或接受臨時住宿照顧。若他們住在公共屋邨，亦可透過房屋署安排調遷。這些措施有助防止他們受到黑社會影響及恐嚇。至於較嚴重的個案，社會福利署署長可向少年法庭申請照顧保護令，安排有關學生接受法定的監管。

禁毒處和其他有關部門，包括教育署和社會福利署均有在學校舉行研討會、講座、研習班、展覽及其他禁毒教育計劃，提醒學生犯毒品罪行的法律後果，以及有何種途徑尋求專業協助，藉以抗拒毒品及黑社會分子的影響。

教育署於去年八月成立了一個支援學校對付黑社會活動工作小組，統籌教師、社會工作者與警方之間的工作，以便打擊學校內的黑社會及與黑社會有關的活動。工作小組會為學校的訓導主任提供指引和訓練課程，並協助加強警方分區學校聯絡小組的工作。

李永達議員問：主席先生，根據保安司的答覆，涉及學生運毒的情況，雖然未到驚人程度，但其快速上升的趨勢是令人擔心的。答覆的(c)段表示，警方正在學校試行推出一款專供學生使用的罪案資料郵柬。請問這項試驗計劃，初步反應是否成功呢？例如在這段時間，警方收到多少個學生郵柬的資料，以及因而可以拘捕到多少名罪犯？同時，保安科打算何時在全港學校推行這個計劃？

保安司答（譯文）：主席先生，目前，當局正在兩區試行推出專供學生使用的罪案資料郵柬，故此這項計劃仍在進行，尚未知道有關成績。至於會否把計劃擴展至其他地區，我們尚未作出決定。我仍未知道這項計劃至今的成效，但我會樂意向李議員提供這方面的資料（附件 III）。主席先生，容我更正某方面的錯覺。我相信我沒有說過，過去三年這類罪案數字上升，情況不令人憂慮。我想我只是如實報導有關數字。我認為任何青少年如涉及黑社會活動或毒品問題，都是令人痛惜，也是真正使人憂慮的事。

鄭慕智議員問（譯文）：主席先生，讓我引述當局在答覆(b)段所說的，此即：「警方透過各區的學校聯絡小組人員，監察學校內的黑社會活動。小組人員直接與校方聯絡」。我們這些從事與學校工作有關的人都清楚知道，這未必是最有效的辦法，原因非常明顯，因為校方通常都不願意主動提供資料。請問保安司，有關警務人員直接與學校聯絡的計劃，現時仍然進行，還是已因人手不足而終止？

保安司答（譯文）：主席先生，各區目前仍有學校聯絡小組。我承認由軍裝警務人員探訪學校，有時會有反效果。不過，根據個人經驗，我發覺這種做法亦很有用，因為學生常遇到困難而喜歡向權威人士求證，所以通常他們確會向警務人員舉報。目前，全港共有 17 個這類學校聯絡小組。每個小組由一名警長和平均四名警員組成。他們定期到區內學校，而探訪的頻密次數當然是因地區而異。或許可以說，就大部份學校來說，學校聯絡小組至少每月探訪一次。至於有這類問題的學校，探訪次數會是更為頻密。

李家祥議員問：主席先生，政府在主要答覆內完全沒有提到家庭、尤其是學童父母的角色。請問是否認為父母對整個事件不能提供協助？答案如非這樣，有否考慮用甚麼方式令到父母亦可參與？

保安司答(譯文): 主席先生, 不是。我在主要答覆內沒有提及家庭及父母, 並不表示父母不能提供協助。父母在這事上所擔當角色至為重要。去年, 保安科禁毒處按禁毒常務委員會的建議, 展開一連串活動, 前往學校向家長及學生講解販毒及與毒品有關的種種禍害。主席先生, 無可否認, 反應不算十分熱烈。不過, 我們仍會嘗試鼓勵家長及學生參與為他們舉辦的夜間研討會。我們推行這項計劃的原因, 是因為觀察到在本港以外某些地方, 如果家長及學生都能參與這類研討會, 則成功率會大增, 所以我同意李家祥議員所說的, 父母所擔當的角色極其重要。

黃宜弘議員問(譯文): 主席先生, 我很高興知道, 因着家長及學生的關注及參與, 當局可為學生提供防護性的安排。請問保安司可否告知本局, 這類防護性的安排曾否失敗, 以致有學生受傷情形?

保安司答(譯文): 主席先生, 恐怕我現時未能回答這項問題, 但我會提供書面答覆。
(附件 IV)

林鉅成議員問: 主席先生, 政府在主要答覆內說, 所有政務處均備有舉報罪案郵柬。據我多年來在區議會的經驗, 很少居民會到政務處索取這些舉報罪案的郵柬。政府會否考慮將舉報罪案郵柬, 分發給公共屋邨的互助委員會, 若否, 原因為何?

保安司答(譯文): 主席先生, 答案是肯定的。我們正考慮把罪案舉報郵柬放在更多地方, 使市民可以更容易索取。罪案舉報郵柬對於打擊販毒及其他罪行方面, 取得一定成效, 所以我們其實正考慮更廣泛地使用這類郵柬。

周梁淑怡議員問: 主席先生, 我們知道很多時發生問題時, 其實校方, 特別是校長的合作是很重要的。但我們亦知道校長和校方很不願意合作或不欲「校醜外傳」。請問政府、警方或教育署, 在改變校方對這些事件的態度方面, 做了甚麼工作? 另外在保密方面, 如果發生事情, 是否有辦法可消除校方的疑慮?

主席(譯文): 保安司, 如你能回答, 便給與答覆吧。

保安司答(譯文): 可以的, 主席先生。我想先回答第二部份的問題。答案是肯定的。我們在接獲這類資料後, 會保證保密, 以保障學生, 其家人及學校。至於第一部份的問題, 我在主要答覆中已經提過, 教育署已成立一個工作小組, 專門對付學校黑社會及與黑社會有關的活動。該工作小組由教育署高級助理署長擔任主席, 成員包括教育署、社會福利署及皇家香港警務處的代表。工作小組的主要目的, 是檢討學校訓導教師、輔導教師、社工及警方對校內黑社會活動或涉嫌學生參與黑社會活動等情況所採取的對策, 並研究如何協助他們這方面的工作, 以及與他們建立聯繫。因此, 我認為有時人們不願挺身指證是一種

自然障礙，而該工作小組正是企圖幫助人們克服這種障礙。他們不願意指證的原因有二。首先，他們認為若不讓有關學生與當局接觸，便可保障這些學生。其實，這是個錯誤的觀念。讓學生與當局接觸，能為學生及其家人提供協助，故此，我們正試圖糾正這方面的錯誤觀念。其次，工作小組嘗試向學校訓導及輔導教師灌輸所需技巧及知識，以便他們能夠協助那些染有毒癮的學生，或受黑社會分子教唆販毒的學生。我們正嘗試克服周梁淑怡議員所說的問題。

涂謹申議員問：主席先生，保安司在答覆的(b)段，提及小組人員會直接與校方聯絡，辨認出一些積極在校內進行招攬活動的黑社會分子。若我沒記錯，保安司在數月前曾說過根本沒有這個現象，即是說校內沒有黑社會分子進行積極招攬活動。這兩種說法是否有矛盾呢？我希望提問一些數字來證實我的擔憂，由於販賣毒品難以提出證據，因此個案數目很少。政府可否提出過往三年學生因藏毒而被捕的數字（因為可能藏有很多，但未必可以被控販賣），使市民更清楚現時學生牽涉販毒或與毒品有關的嚴重性？

主席（譯文）：保安司，這裏有兩條問題。涂議員，你提出了兩條問題。

涂謹申議員：主席先生，前一個問題是非常簡單，我想清楚知道是否有矛盾？

保安司答（譯文）：主席先生，我認為這兩種說法並沒有矛盾。我記得該項答覆是回應數星期前一項關於學校內黑社會活動嚴重程度的問題。依我記憶所及，我給與的答覆是，學校沒有黑社會活動，但我們正採取主要答覆所述的行動，以對付這個問題。至於第二部份的問題，被檢控與毒品有關罪行而年齡在 21 歲以下的青少年，由一九九零年的 606 人增至一九九一年的 651 人，再增至一九九二年的 823 人。大部份這類違法者都因犯有與毒品有關的輕罪而被檢控，其中包括藏有、吸食或服用毒品等罪行。

各項問題的書面答覆

乙二醇醚

七、黃震遐議員問題的譯文：鑑於一項由加州大學進行的研究發現工作時接觸一類名為乙二醇醚的化學物品的婦女，其發生流產的機會頗高，政府可否告知本局：—

- (a) 本港現時在何處使用此類化學物品；及
- (b) 曾否對接觸此類物品的女性人員提出警告或提供保障？

衛生福利司答覆的譯文：

主席先生，乙二醇醚通常使用於本港的絲網印刷業，一般加入在油墨內作為「緩凝劑」，以免油墨乾涸，堵塞絲網。

乙二醇醚是根據工廠及工業經營（危險物質）規例表列的 231 種受管制物質之一。該規例規定，必須在所有儲存已表列的物質容器上，貼上適當及清楚的標籤，特別說明該物質可能引致的危險以及所應採取的安全措施。根據該規例，工廠東主必須為僱員提供一般安全資料、訓練僱員如何處理、使用及儲存有關化學物品，以及為負責處理此類化學物品的員工供應保護設備。

工廠及工業經營條例對在始發地管制氣體、提供適當通風設備，以及推行良好的內務管理措施等事宜，均有規定。

勞工處已就在工作上如何使用化學物品印製兩本供參考用的小冊子，並且編製了一份有關絲網印刷業溶劑可能引致的危險的資料單張，廣為派發給工廠東主及工人參閱。

勞工處的工廠督察、職業健康科醫生及職業環境衛生師在執行職務時均會就如何安全使用化學物品對工廠東主及男女工人加以指導，而該處的職業健康科護士亦會為工人舉辦講座，向他們講解化學物品對健康造成的損害，包括乙二醇醚對健康造成的已知損害。

勞工處職業健康科曾於一九八六年就「絲網印刷業溶劑的危害」進行一項調查。該項調查顯示，工人在工作上接觸到的乙二醇一乙基醚醋酸酯的份量，並未超越美國政府工業衛生專家協會建議的現行限度，即百萬分之五和每立方米含有 27 毫克。

至於加州大學最近進行的研究，衛生署署長現正與該大學聯絡，並會仔細研究有關結果。如有需要，當會採取適當行動。

開設郵政局

八、 李家祥議員問：政府可否告知本局：

- (a) 目前設立郵政分局的策劃標準是甚麼；及
- (b) 這些標準於何時制訂及會否在不久將來作出檢討，以配合近年來人口的遷移及地區發展的急劇改變；若否，原因為何？

經濟司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 開設郵政局的主要規劃準則，載於規劃署出版的《香港規劃標準與準則》第 3 章內。一般來說，開設郵政局，是讓市區大部份人口可在居住或工作地點的 0.8 千米範圍內使用郵政設施。郊區方面，上述距離是 3.2 千米。其他考慮因素包括：建議的引集範圍的人口，一般不應少於三萬人；顧客必須經過的地形性質；實際環境如主要繁忙道路、鐵路等；以及對郵政服務是否有任何特別社會需要或特別需求。

這些準則，是作為總體指引。如情況顯示有需要，會靈活運用。例如：在中區、灣仔及尖沙咀等市區商業地帶，我們認識到商界對郵政服務的需求殷切，足以支持提供更充足的郵政設施。離島郵政局的開設，亦顯示這個靈活性。坪洲及南丫島的郵政局，分別只為 3189 人及 2943 人提供服務。對於人口分佈比較疏散的郊區來說，郵政署設有流動郵政局，以滿足需求。

- (b) 開設郵政局的規劃準則在一九七五年訂定，並定期檢討。最近一次檢討在一九九二年一月完成，而結論是，靈活運用現有規劃準則，足可充分照顧社會的需求。

在這些準則的範圍內，已訂有周密的步驟，確保在策劃新郵局時，人口遷移及新住宅區發展情況已獲充分考慮。舉例來說，一九九二年內，我們開設四間新郵局，為新市鎮提供服務，地點為：沙田（廣源）、大埔（運頭塘邨）、荃灣（灣景花園）及天水圍（天耀邨）。我們計劃在一九九三年開設的新郵局，將為馬鞍山及將軍澳區提供服務。

環境保護署批出的顧問工作

九、 梁錦濠議員問：政府可否告知本局：

- (a) 環保署以何準則決定某一工程應由環保署人員或顧問公司負責研究、設計及監察工程進展；
- (b) 環保署在過去三年共批出多少項此類合約予顧問公司；合約的總費用及過去三年支出為何；有哪些工程的顧問費超過 500 萬元；及
- (c) 這些合約若交由環保署人員負責，所需支出為何？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 環境保護署（環保署）在決定是否須聘請顧問公司，進行某項工程或計劃時，是採用下列準則的：

- (i) 環保署現有的資源是否可以應付某項計劃；及
- (ii) 環保署人員是否具備某項計劃所需的專業知識。

根據第一項準則，環保署可能要聘請顧問公司，為某項計劃提供額外人手，或進行工作，以便能在指定的時間內完工，以及應付對資源不斷改變的需求。至於第二項準則，大部份環保署批出的顧問工作，都是依據這項準則的，因為需要顧問公司提供專家的專業知識、給予獨立的意見，或以便能採用多種學科的方法。

- (b) 在過去三年，環保署直接批給顧問公司的合約共有 40 份，費用合共 3 億 8,000 萬元。其中 2 億 6,600 萬元是顧問費，餘下的是調查費。直至目前為止，用於這些計劃的支出分別是顧問費 1 億 7,500 萬元，調查費 8,700 萬元。費用超逾 500 萬元的顧問工作，詳列於附件。
- (c) 正如在(a)段所闡述，環保署如有適合的人員，可在同一限期前提供同樣的服務或專業知識，便不會聘請顧問公司。換言之，環保署現有的人手，就是因為在過去三年，無法進行該 40 項計劃，環保署才須聘請顧問公司負責。因此，要就這些工作如由環保署人員進行，與由顧問公司負責，在開支方面作出比較是不可能的。很明顯，該署會因而需要較多人手和較大的開支。又由於對所能提供的額外人手有所限制，亦會因此對很多計劃造成延誤。

附件

過去三年超逾 500 萬元的顧問工作一覽表

工作名稱	費用 (百萬元)
策略性污水處理計劃	
策略性污水處理計劃	21.4
海底排污渠模擬監察系統	
污水收集整體計劃	
元朗及錦田	12.35
九龍北部及南部	11.39
柴灣及筲箕灣	8.10
屯門	9.65
灣仔東及北角	7.30
香港仔、鴨脷洲、薄扶林	5.95
北區	6.19
離島	7.15

	68.08

工作名稱	費用（百萬元）
固體廢物處理方案	
化學廢物處理設施第三期工程	14.30
堆填區私營化的核心顧問研究	8.22
新界東南堆填區	22.22
新界東北堆填區	8.76
新界西堆填區	15.90
沙田垃圾轉運站	5.62
港島西垃圾轉運站	8.91
西九龍垃圾轉運站	8.00
元朗垃圾轉運站	6.31
北大嶼山垃圾轉運站	5.59
市區堆填區修復工程	7.67
將軍澳堆填區修復工程	5.88
綜合淤泥處理策略	5.50

	122.88

環境監察

西九龍填海工程的環境監察及評核	23.96
-----------------	-------

機場核心計劃以外工程

十、 李華明議員問題的譯文：有關一九九二至九三財政年度不屬機場核心計劃的工程所採用的臨時財務安排，政府可否告知本局：

- (a) 獲財務委員會提升為甲級前已進行招標的各項工程，以及每項工程的預計成本；
- (b) 直接向財務委員會、而非通過工務小組委員會申請提升為甲級的各項工程，以及每項工程的費用；及
- (c) 根據各工務部門首長估計截至本年三月底應予支付工程費用而訂的「年終付款特別安排」，已發放給承辦商及顧問的款額？

庫務司答覆的譯文：

主席先生，自從庫務司向各部門發出備忘錄，宣布關於機場核心計劃以外工程所採用的臨時財務安排後：

- (a) 未有在財務委員會將工程提升為甲級前已進行招標；
- (b) 近數月來，只有一項工程計劃，是沒有先提交工務小組委員會而直接向財務委員會申請提升為甲級。這項計劃於上次的財務委員會會議提出，目的是購置辦公室，費用為 16 億元。這類項目，通常都會直接提交財務委員會；及
- (c) 根據臨時安排發放的年終付款，不可能在政府的帳目內個別區分，亦不容易區分；已完成工程的年終付款，亦有同樣情形。這類付款，只不過是加快支付在財政年度終結時已到期或應已到期發放的款額；付款時已附有明確條件，規定可於承建商日後的應收款項內作調整。根據粗略估計，這類年終付款數額，約為 20 億元。

鄉村小學

十一、黃偉賢議員問：由於近年新界區部份鄉村小學相繼關閉，政府可否告知本局：

- (a) 目前對鄉村小學採取什麼政策；
- (b) 過去三年及下學年有多少間鄉村小學關閉；關閉的原因為何；及如何安排受影響的學生繼續學業；及
- (c) 有否考慮利用該等校舍作其他用途；若然，具體計劃如何；若否，原因為何？

教育統籌司答覆的譯文：

主席先生，現答覆黃議員的問題如下：

- (a) 現行的鄉村小學政策，是盡可能以照顧較廣學生來源區的較大規模學校，取代開辦不足六班的小學。從教育角度來說，小規模的學校在設施和教授課程廣泛的能力方面，都是不足的。
- (b) 在一九九零至一九九二年的三年間，共有 20 間鄉村小學關閉；另有五間小學計劃在一九九三年關閉。像已關閉的鄉村小學一樣，這五間小學都是規模極小的，只有數名學生就讀。所有受影響的學生，均已或將會獲安排在鄰近地區的學校就讀。
- (c) 教育署在關閉鄉村學校後，首先會考慮校舍可作的其他教育用途，例如特殊學校或教學中心等。假如該署不會使用校舍作其他的用途，便會把建築物和土地交由有關的分區地政處分配予其他組織或人士使用。以往的鄉村學校現時的用途，包括改作鄉公所、村民社交康樂中心、自修室及童軍活動中心等。

住宅用戶食水收費

十二、譚耀宗議員問：由於目前住宅用戶水費的計算採用累進方法，致令部份居住舊樓共用同一水錶的住戶須繳付的水費比其他用量相同的住戶較高，政府可否告知本局，有何措施可令舊樓單位的住客在水費計算方面得到公平待遇？

工務司答覆的譯文：

主席先生，目前，計算住宅用戶食水收費所採用的累進方法，適用於住宅樓宇內所有住戶（單位）。當局把在舊唐樓內共用同一水錶的住戶視作其他註冊用戶一般處理。這些住戶每戶可獲得 14 立方米的免費食水供應，與使用獨立水錶的住戶所獲得的免費供水量相同。

舉例來說，假如有四個住戶，他們的用水量都不同，共用公用水錶的住戶所須繳付的水費，可能會較使用獨立水錶的住戶所須繳付的水費為低。這是因為共用同一水錶的住戶會自動獲得全部 14 立方米的免費食水供應，而使用獨立水錶的住戶則最多只可獲得 14 立方米的免費食水供應，視乎其實際用水量而定。現夾附圖表舉例說明。

公用水錶

示例

1. 公用水錶（A 座至 D 座）

	用水量 (立方米)	每度收費 (港元)	總 用水量 (立方米)	收費 (港元)
首 14 立方米	14 x 4	免費	56	-
其後 35 立方米	35 x 4	3.58	113	404.54
其後 21 立方米	21 x 4	5.55	-	-
其餘的用水量 (280 立方米以上)		7.78	-	-
			----- 169 =====	----- 404.54 =====

2. 獨立水錶

	用水量 (立方米)	每度收費 (港元)	A 座 (立方米)	(港元)	B 座 (立方米)	(港元)	C 座 (立方米)	(港元)	D 座 (立方米)	(港元)	總收費 (立方米)	(港元)
首 14 立方米	14	免費	12	-	14	-	14	-	14	-	54	-
其後 35 立方米	35	3.58	-	-	16	57.28	35	125.3	35	125.3	86	307.88
其後 21 立方米	21	5.55	-	-	-	-	6	33.3	21	116.55	27	149.85
其餘的 用水量 (70 立 方米以 上)	-	7.78	-	-	-	-	-	-	2	15.56	2	15.56
			---	---	---	-----	---	-----	---	-----	---	-----
			12	-	30	57.28	55	158.60	72	257.41	169	473.29
			==	==	==	=====	==	=====	==	=====	==	=====

耗電量

十三、 陳偉業議員問：政府可否告知本局：

- (a) 有沒有和兩間電力公司研究實施夜間用電特惠收費，作為鼓勵商業大廈裝置製冰貯冷氣設備，以達致降低商廈在日間的電力需求；
- (b) 如有的話，研究的進展如何；及
- (c) 有沒有考慮其他用以降低在高峰期電力需求的方案；內容和進展如何？

經濟司答覆的譯文：

主席先生，政府和電力公司現正研究一些可行辦法，以便將在日間高峰期的電力需求，部份轉往夜間非高峰期，從而降低日間的電力需求。在商業大廈裝置製冰貯冷氣設備，可能是達致上述目的的一個辦法。當局現正評估在香港裝置及操作這種設備的成本效益。

同時，旨在降低電力高峰需求的其他措施，已經實行。舉例來說，中華電力有限公司現向耗電量大的用戶和住宅儲水式熱水器的使用者，提供非高峰期間特惠收費。此外，根據各電力公司與政府最近磋商的新管制計劃協議的條款，該等公司必須提出減低電力需求增長和提高能源效益的方法。該等公司與機電工程署已經展開磋商，以決定最適合香港採用的節約能源方式。這些磋商，對於能源效益諮詢委員會所推行的現行能源效益公眾教育運動，以及就大廈內使用能源的標準而持續進行的公眾諮詢，都起着相輔相成的作用。

貨櫃車起卸貨物場地

十四、黃宏發議員問：本港普遍缺乏貨櫃車起卸貨物的場地，致令貨櫃車在街道上停泊及起卸貨物，因而引起行人安全及交通阻塞等問題，政府可否告知本局：

- (a) 現存貨櫃車起卸貨物的場地數目、分佈地區、總面積及分區面積；
- (b) 每輛中型及重型貨櫃車起卸貨物所需的空間面積，及全港此等場地能容納多少此等車輛同時起卸貨物；及
- (c) 當局將採取何種措施解決貨櫃車在街道上起卸貨物所引起的行人安全及交通阻塞等問題？

運輸司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 貨櫃車起卸貨物的場地一般不會設在街道上。這些場地通常設於建築發展範圍內，或以短期租約方式租出供此用途的土地內。附件載列了設於短期租約用地內的貨車停車位的各區大概分佈情況，以及每區供停放貨車的短期租約用地的總面積。
- (b) 一輛掛接貨櫃車起卸貨物所需的面積一般約為 16 米x 3.5 米；這個數字並不包括在街道以外的起卸貨物場地所需的通道及車輛活動的空間。

短期租約用地一般供貨車／貨櫃車作停泊及起卸貨之用，因此，當局不能準確地估計有多少貨櫃車能同時在指定的場地內起卸貨物。

- (c) 鑑於交通管理及安全理由，貨櫃車起卸貨物一般應限於在街道以外的場地進行。如貨櫃車在街道上起卸貨物而引起行人安全或交通阻塞等問題，當局則會禁止貨櫃車在有關地點停車。

貨櫃車是不准在行人路上停泊的；遇有這種情況，警方會採取執法行動。為遏止這類違例泊車及保障行人安全，當局或會在行人路上設置欄杆或矮柱。

附件

貨車停車位一覽表
短期租約用地

區域	車位數目	面積（平方米）
中西區	202	12000
灣仔	0	0
港島東	260	15300
港島南	32	2000
旺角	0	0
深水埗	400	23700
油尖	0	0
九龍城	0	0
黃大仙	72	4300
觀塘	68	4000
屯門	56	3300
元朗	38	2200
沙田	502	29900
荃灣	195	11600
葵青	1693	100100
北區	330	19500
大埔	157	9200
西貢	68	4000
全港總計	4073	241100
港島總計	494	29300
九龍總計	540	32000
新界總計	3039	179800

總督申報利益

十五、劉慧卿議員問題的譯文：為求政府開明及承擔向市民交代的責任，總督作為行政局會議的主持人，會否考慮申報及表明其利益？

布政司答覆的譯文：

主席先生，總督已於一九九三年四月二十二日在登記冊內填妥須申報的利益。他此舉純粹是出於自願。

總督在港並無須申報的利益。

尚未結算的公共建築工程決算帳戶

十六、夏佳理議員問題的譯文：政府可否告知本局，目前尚有多少個由建築署及／或房屋署負責及／或監督進行的建築工程計劃的決算帳戶未能在合約指定期內結算，該等帳戶的結算已延誤多久，延誤理由為何，有多少個須循仲裁或訴訟途徑解決？

工務司答覆的譯文：

主席先生，截至一九九三年四月二十八日為止，共有 103 個由建築署負責及／或監督的建築工程計劃的決算帳戶尚未結算。建築署已根據合約的規定，完成有關其中 86 個帳戶的工作。該 86 個帳戶的最後合約款項現正等待承建商同意。

其餘 17 個帳戶受到拖延，未能達成協議，為期一至 17 個月不等。拖延的原因，主要是需要時間核實由承建商提供有關測量及評估核准變動工程方面的資料。在該 17 個帳戶中，有關瑪麗醫院第 II 階段工程的帳戶現正進行仲裁。當局現正與承建商討論其他工程的帳戶，以期不用循仲裁或訴訟的途徑而結算這些工程的帳戶。

房屋委員會的建築合約並無規定須於指定期內同意決算帳戶。不過，合約規定房屋委員會須於最後測量期內向承建商提交一份列明價格的變動工程清單，而最後測量期通常是工程完成後 12 個月內。

房屋委員會現有 72 個建築及地盤平整工程合約的決算帳戶仍未結算。房屋署已向承建商提供有關其中 63 個帳戶的列明價格的變動工程清單。其餘九宗個案正在處理中。

上述九宗個案拖延了四至 24 個月不等。拖延的主要原因是須核實資料、進行測量及評估變動工程，以便訂定列明價格的變動工程清單。

當局並無接獲有關方面要求循仲裁或訴訟途徑處理該 72 個決算帳戶。預料房屋委員會將與承建商透過商討結算所有帳戶。

室內氡氣含量

十七、文世昌議員問：學術界進行一項調查顯示，本港室內的氡氣(radon)含量以新建築物較舊建築物為高，這可能與近年香港使用放射性水平較高的建築材料有關，市民吸入過量氡氣，有可能患上肺癌，政府可否告知本局：

- (a) 曾否進行有關調查；若然，結果如何；
- (b) 若否，政府會否考慮進行全面的調查，研究建築材料會否造成室內氡氣含量過高，而危害市民健康；及
- (c) 若調查屬實，政府會否根據輻射防護的優先原則而制訂及採取適當措施，以保障市民的健康？

規劃環境地政司答覆的譯文：

主席先生，

- (a) 政府當局並沒有看過問題所指學術界的調查結果。環境保護署在一九八八及八九年曾進行兩項小規模的室內氡氣含量調查，結果顯示在抽樣調查的樓宇當中，大約 30% 的氡氣含量高過廣泛接受的一項國際氡氣指引所訂，每立方米 200 貝可(Bq)的水平。這項調查並沒有明顯顯示較新建築物的氡氣含量較高。不過，由於環保署抽樣調查的樓宇數目有限，調查結果或不足以反映全港建築物的情況。

香港理工學院在一九九零及九一年進行了兩項調查，結果顯示抽樣調查的建築物的氡氣含量，較國際氡氣指引所訂為低。香港大學在去年進行了一項同類調查，但環保署仍未獲得有關結果。

環保署亦有就一般用於建築樓宇混凝土中的本地花崗石，進行一些測驗，結果發現其放射量平均約為每公斤 370 貝可，較德國及西班牙進行的同類研究所顯示的水平（約每公斤 310 貝可）略高。

- (b) 政府相信，花崗石這種材料，是環保署進行小規模調查和測驗時發現氡氣水平稍高的主因。不過，環保署正與香港大學聯手進行一項廣泛的調查，蒐集更多資料。是次調查的範圍包括住宅、商業、工業樓宇和校舍等約 1500 個地點。調查結果預期會於本年底得知。

此外，環保署亦正與各高等教育院校合作，研究多項氡氣管制措施的效用。

- (c) 政府打算在評估最新的調查和研究結果後，印製一份有關減低本港樓宇氡氣含量措施的資料小冊子，預算可在明年年初公開派發。

感染愛滋病的血友病患者

十八、 林鉅成議員問：立法局已通過財政司所承諾的 3 億 5,000 萬元撥款，協助因輸入染有愛滋病毒血液而感染愛滋病的血友病患者，政府可否告知本局：

- (a) 預期何時及如何可將援助款項發放予這群血友病患者；
- (b) 會否讓有緊急需要的上述血友病患者獲得緊急援助；若會，援助的形式為何；及
- (c) 若否，原因為何？

衛生福利司答覆的譯文：

主席先生，愛滋病信託基金委員會於四月二十日舉行第一次會議後，委員會秘書曾透過主診醫生的協助，與可能提出援助申請的人士接觸。有關申請一經委員會審核批准，秘書便會立刻再與申請人聯絡，以便安排以最簡便的方法把款項發給受助人。我們預計委員會於五月十七日舉行下次會議後不久，便會發放第一批款項。

當局將按下列方式發放款項予合資格的申請人：

(A) 直接受感染的人士

- | | |
|------------------|---------|
| (i) 已婚並有需供養的子女 | 100 萬港元 |
| (ii) 已婚但沒有需供養的子女 | 75 萬港元 |
| (iii) 未婚 | 60 萬港元 |

(B) 上列人士的受感染配偶或子女 30 萬港元

(C) 沒有資格領取上列任何款項的已故病患者的家人 30 萬港元

血友病患者提出的緊急援助要求，均會獲得考慮。

英國屬土公民護照所載簽證

十九、夏永豪議員問：政府曾表示，準備為本港 300 多萬名英國屬土公民護照持有人，以按期方式，在一九九七年七月一日前完成換領英國國民（海外）護照的工作。在換領新護照時，原來載於英國屬土公民護照上之現有外國有效入境簽證將自動失效。政府可否告知本局，會否聯絡各國領事館，協力為持有英國屬土公民護照的人士安排一項簡易之入境簽證轉移手續，以減輕對他們引起之不便和損失；假如不準備這樣做，原因何在？

保安司答覆的譯文：

主席先生，英國屬土公民護照持有人可在更換護照或換領英國國民（海外）護照後，利用連繫護照服務，繼續使用舊護照內的有效簽證。連繫護照的辦法，是在新護照內加上批註，註明護照持有人以往使用的護照附有有效簽證，而舊護照的編號及簽發日期亦一一註明。舊護照內也同時加上批註，註明舊護照已因領取新護照或換領護照而獲得續期，而新護照的編號及簽發日期亦一併註明。根據領事收費法，上述服務的現訂收費是 7.5 鎊，即港幣 89 元左右。

直至目前為止，已有約 160 名英國屬土公民利用這項服務，繼續使用舊護照的有效簽證，毫無問題地進入其他國家，例如美國。

《香港稅務個案》

二十、黃匡源議員問題的譯文：政府可否告知本局，為何《香港稅務個案》自一九九一年八月後已沒有出版；及此刊物下一期訂於何時出版？

庫務司答覆的譯文：

主席先生，目前的做法是，當累積足夠資料，值得安排印刷時，便出版《香港稅務個案》補編。

出版手頭上個案的準備工作，現正進行。下一期補編，可於本年八月或九月出版。

同時，大部份尚未在《香港稅務個案》刊載的稅務個案，都已在香港判案匯編中報導。

條例草案首讀

1993 年執業律師（修訂）條例草案

1993 年汽車（首次登記稅）（修訂）（第 2 號）條例草案

1993 年肺塵埃沉著病（補償）（修訂）條例草案

1993 年領港（修訂）條例草案

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

條例草案二讀

1993 年執業律師（修訂）條例草案

律政司動議二讀：「一項修訂執業律師條例的草案。」

律政司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1993 年執業律師（修訂）條例草案。

本條例草案的主要目的，是在執業律師條例內提供一個法定架構，以認許和管制在香港的外地律師和外地律師行。這個架構，將取代規管外地律師和律師行在香港從事法律業務的現有行政安排。鑑於有關認許和管制本地律師的規定，都載列在由本局制定的執業律師條例內，相較之下，對於為數頗多的外地律師，如單以行政手法來處理有關認許和管制他們的事宜，顯然是不適當的。

政府的政策，是促使香港發展為一個提供法律服務的中心，使那些在香港或透過香港做生意的人，可以就不同司法轄區的事宜，獲得高質素的法律意見，外地律師和律師行在這項發展中擔當重要的角色，在本地律師所提供的多種法律服務之外，增添其他服務。現時有大約 29 間外地律師行和超過 180 名外地律師在本港從事法律業務。

本條例草案規定外地律師和外地律師行必須向香港律師會註冊。只有經向該會註冊的外地律師和外地律師行，以及獲認許在本港執業的律師和大律師，方可獲准處理有關外地法律的事務。外地律師和外地律師行可與本地律師行建立聯營機構，並可共用辦公室和職員，以及攤分費用。這項措施不僅使本地和外地律師行得益，更使當事人因能在同一處獲得所需的法律服務而受惠。外地律師將受香港律師會的行為守則及違反操守處分權力所約束。根據本條例草案所載權力而制訂的附屬法例規定，外地律師不得處理有關香港法律的事務。此外，該附屬法例亦規定，外地律師行倘已在香港從事法律業務不少於三年，而所有在本港的合夥人均獲認許在香港執業，便可從事本港法律業務。

主席先生，本條例草案，是因應香港律師會一九九一年十月發表的管制外地律師和外地律師行報告書所載建議而制訂的，並且概括地把這些建議付諸實施。這些建議曾在各個商會及在本港的外地律師行當中進行意見徵詢，並獲得廣泛支持。條例草案擬稿亦經過徵詢，獲得廣大支持。

本條例草案亦使外地律師可取得資格，成為本地律師，因而令那些希望處理有關香港法律的事務的外地律師，能以香港律師的身份，處理有關香港法律的事務。外地律師將可根據客觀、不歧視原則及法定資格的準則，取得資格。外地律師在獲得認許前，無論他是來自施行普通法或非普通法的司法地區，均須接受由香港律師會舉辦的轉換考試。

現在，我想談談條例草案的另一方面。主席先生，法律界內普遍存在招攬業務及收取佣金的不當行為，令市民深感憂慮。這些狡詐和違反專業道德的行為，剝奪了市民自行選擇律師和與律師接觸的權利，使公眾獲得法律服務的費用大增，更讓不良分子有機可乘，令當事人不察而上當，因而妨礙了司法工作和法治。政府當局和法律界均決意杜絕這些行為。其中一項重要對策，就是如本條例草案所建議，賦予香港律師會的查察人員權力，讓他們可要求律師出示所有有關文件，以確保律師遵守該會為維持良好專業操守而訂定的規則。我還要補充一點，香港律師會為加強權力對付招攬業務而新訂的執業規則，已於上星期五在憲報公布。

主席先生，最後我要指出，本條例草案亦載有多項對主體條例的輕微修訂，以確保該條例切合時宜，符合法律界的需要，並且有助香港律師會有效地運作。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。

1993 年汽車（首次登記稅）（修訂）（第 2 號）條例草案

庫務司動議二讀：「一項修訂汽車（首次登記稅）條例的草案。」

庫務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1993 年汽車（首次登記稅）（修訂）（第 2 號）條例草案。

條例草案的目的

現時提交各位議員審議的條例草案有四個目的。第一，亦是最重要的，條例草案防止一種相當顯著的避稅情況，從而保障政府收入。第二，條例草案首次澄清哪些人有責任繳納首次登記稅，並使政府能有效地執用法例。第三，條例草案為汽車分銷商提供一個公平的競爭環境，以免個別汽車商在經營上可能不公平地取得優勢。最後，條例草案使市民首次獲知購買一部汽車須繳付的稅款數目，以及計算稅款的基準。我會逐一簡述這些目的。

避稅

根據現行條例，汽車應付的首次登記稅，現時以其到岸價格為計算基準。本條例草案的主要目的，是堵塞汽車交易商可合法短報汽車的到岸價格，從而減低所應繳付首次登記稅稅款這個漏洞。政府曾分析及比較多種型號汽車在一九八四年至一九九一年期間的到岸價格和標價。在該段期間內，雖然大部份型號汽車的到岸價格逐步上升，但部份型號仍維持不變，或上升的速度遠較緩慢。因此，最低限度有表面證據顯示，到岸價格可能有短報情形出現。此外，政府亦注意到一些可能的安排，就是由海外公司以折扣價售賣汽車予本地的聯號。後者其後可將售價抬高，以包括汽車的全部價值。這樣做便可以用人為方法壓低所申報的汽車應課稅到岸價格，有關公司集團的整體稅務負擔亦可減少。現行條例並不容許政府對付此種避稅辦法。

可執行性

首次登記稅是實施財政及運輸政策的重要工具。因此，我們的首次登記稅制度，一定要能夠適當地執行，並清楚列明各有關方面的各種責任。現行的條例在這方面有欠週全。與本港其他稅務法例比較，該條例未能賦予政府足夠權力，去決定和執行付稅義務。例如，運輸署署長未獲授權獨立評估汽車的到岸價格。在該條例下，即使有人顯而易見地曾少報到岸價格，亦不屬違法。該條例甚至沒有特別訂明何人須承擔付稅的責任。因此，本條例草案作出修訂的第二個目的，是補救這些缺點，確保該條例能達到其政策目標。

公平的競爭環境

由於現行法例使人有機會避稅，而對付逃稅的條文亦有漏洞，個別濫用該制度的汽車商，因而比大多數遵守法律精神的汽車商享有不公平的競爭優勢。因此，本條例草案的第三個目的，是確保所有汽車商能在相同的基礎上經營。在收窄避稅和逃稅餘地的情況下，本條例草案為本港幾乎所有近 40 個汽車分銷商創造公平的競爭環境。

公共透明度

在現行條例下，購車者無法得知自己所付的稅額或稅額與該車買價的關係。這明顯並不合理。一般而言，納稅人應有權知道他須繳付的稅額及已付的稅額若干。條例草案第四個目的，就是使本條例能與香港其他稅務法例看齊，使個別人士於購買新車時，有權知道他所繳付的稅款數目。

新制度

為達致上述目的，我們首先研究是否可能保留以到岸價格作為計算首次登記稅的基準。不過，即使運輸署署長獲授權釐定汽車的到岸價格，他亦難以甚至沒可能證明一份例如是付運文件所報的價格失實，而應為其他價格。我們即時可得的結論就是，零碎修訂現有的法例，並不足以對付現存的眾多缺點，必須使用一個截然不同的方式。這個新方式有四個主要特點。

汽車分銷商的註冊

首先，提交各位議員審議的條例草案，會規定入口及分銷汽車以供在香港使用的商人，必須向運輸署署長註冊。這項基本規定，可確保政府能知悉汽車市場的範圍，並可藉此監察非法出售汽車以供在香港使用的情況。

首次登記稅的計算方法

其次，註冊分銷商須公布其正在銷售的所有車廠汽車的零售價目表。每輛汽車的首次登記稅，將會根據公布的訂價計算；倘以高於公布的訂價出售汽車，即屬違法。我要強調，此舉絕不會構成政府干預自由市場，或試圖控制價格。汽車商不獨可以隨意以低於公布的訂價出售汽車，而且還可以隨時提高售價，只要他們先行通知署長便可。公布訂價將提供關鍵的資料，使署長能夠根據事實釐定所須繳納首次登記稅的適當款額。

在汽車售出時，分銷商和購車者須簽署一份表格，列明該輛汽車的公布零售價和實際買價。購車者因而正式獲知買價中稅款所佔的數額。顯示聲明價值的表格，將送交署長。如有未公布零售價的例外情況，例如有個別人士進口沒有在普通市場發售的設計師系列汽車，則署長有權決定首次登記稅的款額，其中考慮到有關車輛在來源地的零售價和其他有關因素。

上述制度的公平運作

為確保上述制度公平運作，條例草案賦予署長或其授權的公職人員權力，以搜查及審核有關汽車進口及銷售紀錄。這並不是一項嚴厲的措施。相類的條文，對有效執行任何稅務法例，至為重要。條例草案只不過是將首次登記稅制度與其他條例，例如應課稅品條例及稅務條例內的條文，在這方面達成一致。

新稅率附表

主席先生，正如我所解釋，條例草案的基本目的，是保障首次登記稅制度的完整。本草案並非為增加稅收而提出。由於公布的零售價不但會包括到岸價格，亦包括其他附帶費用，以及利潤成份，是以維持現行的首次登記稅率，會使一般購買者所須負擔的汽車成本大為增加。

因此，我們已制訂新的稅率附表，以公布零售價的按比例計算法為基準。整體而言，該附表旨在確保新法例的整體效果為幾乎是「稅收無增減」。就現時少報到岸價格的汽車型號而言，在新安排下應繳付的首次登記稅，當然可能會有所增加，從而惠及政府一般收入。購買其他汽車的人士所付價格，可能會輕微上升或下降，視乎個別分銷商採用的價格結構而定。

雖然本條例草案大致上是「稅收無增減」，但政府日後可基於財政或運輸政策理由提高或降低附表所載的稅率，從而更能確信這種調整的預期效果可以達到，而計劃收取的稅額可以收到。

條例草案

主席先生，我現在轉談草案本身的條文。

草案第 3 條以 10 條條文取代現行的條例第 3 及 4 條。新訂的條例第 3 條，規定汽車入口商及分銷商須向署長登記。在登記後，根據新訂的條例第 4 條，入口商須呈交汽車入口報表。

新訂的條例第 4A 條，規定分銷商須就他分銷的所有種類及型號的汽車公布一份零售價目表。該價目成為有關車廠及型號汽車的最高銷售價，亦是藉以計算新汽車首次登記稅的數字。新訂的條例第 4B 條，規定分銷商及申請首次登記的人士，須聲明購買該汽車所付出的價格。

新訂的條例第 4C 條載列實際計算稅款的基準，而建議的條例第 4D 條訂明須付稅款的規定。新訂的條例第 4E 條，容許署長可授權人員根據經修訂的條例進行調查及執法程序。

新訂的條例第 4F 條，就有關可能逃避繳付首次登記稅或盡量減少稅款的安排進行調查方面，賦予署長及獲授權人員權力。香港海關總監將獲授權作出評估、備存有關汽車入口報表的紀錄，以及進行調查。新訂的條例第 4G 條規定違反該條例的罪項。違例者一經定罪，可被判處罰款高達 50 萬元及監禁 12 個月。對於若干罪項，違例者一經定罪，並可被判處繳付原來應繳稅款兩倍的罰款。

草案第 4 條根據汽車種類及公布的零售價，制訂新的首次登記稅率附表。正如我剛才所說，這是確保修訂條文生效後，大致上達到稅收無增減的效果。

實施條例指引

如現時提交各位議員審議的條例草案獲得通過，運輸署署長將會發出一份實施條例指引，說明條例草案實際上如何執行。這份指引會撮述現時提交各位議員審議的條例草案的目的，並描述新制度的主要內容。指引會清楚列明汽車分銷商及購車者應遵守的責任及步驟，以及運輸署署長及香港海關總監的職責。指引會說明運輸署署長可以如何使用其酌處權，以解釋法例的主要條文。舉例來說，指引會說明冷氣機及立體聲音響系統等基本附件，不會徵稅。這份實施指引的草擬本，稍後會提交各位議員。

結論

主席先生，總結來說，提交各位議員審議的條例草案，將會堵塞現有的一個重大稅務漏洞，為汽車商提供一個公平競爭環境，從而保障政府收入及消費者。雖然這可能會使到某些個別汽車價格有輕微波動，本條例草案的整體效果，將會是差不多「稅收無增減」。為確保本條例草案運作順利，當局將發出一份實施條例指引，指導汽車分銷商及市民，說明法例的詳細規定將如何解釋及執行。我們除透過香港汽車商會與汽車分銷商進行外，又自行與消費者委員會進行有用的對話。這種對話，對我們制訂實施條例指引的草擬本非常有幫助，我們會繼續與汽車業及其他有關方面合作，確保首次登記稅新制度的運作，能符合整個社會的利益。

主席先生，我謹此陳辭，建議本局通過當前條例草案。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。

1993 年肺塵埃沉著病（補償）（修訂）條例草案

教育統籌司動議二讀：「一項修訂肺塵埃沉著病（補償）條例的草案。」

教育統籌司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1993 年肺塵埃沉著病（補償）（修訂）條例草案。

肺塵埃沉著病是一種肺的疾病。患者一旦染上此病而致肺部受損，病情便無法好轉，健康亦會日益衰退，實在令人遺憾。當局有鑑於肺塵埃沉著病患者的困境，便制訂肺塵埃沉著病（補償）條例，並由一九八一年一月一日開始實施。該條例為患上肺塵埃沉著病的人設立一項補償計劃。這項補償計劃是採用集體負責的原則，由最多從業員染上肺塵埃沉著病的行業集體負責，因此，補償基金是來自向建造業和石礦業徵收的款項，並由肺塵埃沉著病補償基金委員會管理。根據肺塵埃沉著病（補償）條例的規定，補償金會一次過或分兩期發放。這筆補償金並不足夠，因為一旦肺塵埃沉著病患者的健康情況一如所料繼續惡化，他們將不會獲得額外幫助。

本條例草案旨在對補償計劃作出數項修訂；其中最重要的一項，是實施一個向肺塵埃沉著病患者終身按月發放補償金的制度。補償金額將以喪失體能的程度作為評估根據，並會按照一個公式計算，而公式已顧及患者受僱條件可能下降或生活質素可能受損等因素。

鑑於肺塵埃沉著病具有日趨惡化的特性，患者可要求每兩年接受一次體格檢查。如發現他們進一步喪失工作能力，便會提高每月向他們發放的補償款額。這項修訂亦將適用於前此曾根據該條例領取補償的肺塵埃沉著病患者，但並不適用於在本條例草案頒布六個月後，仍根據普通法就肺塵埃沉著病在法庭進行索償訴訟的人，或對根據現行條例評定的補償提出上訴的人。

條例草案亦建議給與因患肺塵埃沉著病而死亡的工人的家屬補償。負責支付死者的葬殮或火葬費用的任何人士，均可獲發還殮葬費。

此外，根據新補償計劃，提供或使用認可醫療用具的費用，亦可獲發還；又假如肺塵埃沉著病患者在去世前並沒有領取任何補償，則他的家屬亦可獲發喪痛補償。

在新補償計劃下，估計大約有 2000 名在一九八一年一月至一九九三年三月期間經診斷為患上肺塵埃沉著病的工人可以受惠。

為推行新補償計劃，當局必須在一九九三年內，把向建造業及石礦業收取的徵款率，由 0.02% 提高至 0.3%。我打算待本條例草案通過成為法例後，盡快在本局動議通過所需的決議案。我亦要在此提出，當局很可能須在一九九四年內，把徵款率進一步提高至 0.4% 或 0.45%，不過，這將視乎實際的收支情況而定。

一如現行的條例，本條例草案建議的改善補償計劃，只適用於一九八一年一月一日或以後經診斷為患上肺塵埃沉著病的人士。不過，政府並沒有遺忘那些在一九八一年以前經診斷為染上這種疾病，並在一九八一年獲政府以一次過方式發放特惠金的不幸患者。正如財政司在最近的預算案辯論中宣布，政府建議從政府一般收入項下撥款一億元，為這些人士提供終身額外特惠金，金額為每月 2,200 元。這個金額已考慮到肺塵埃沉著病患者喪失工作能力，以及延醫診治和購置醫療用具等因素。我們並建議，為死於肺塵埃沉著病的病人支付殮葬費的人士，應獲發還款項，金額以不超過一萬元為限。我打算在本條例草案獲通過成為法例後，盡快要求本局財務委員會批准所需的撥款。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A) 條的規定，提交內務委員會審議。

1993 年領港（修訂）條例草案

經濟司動議二讀：「一項修訂領港條例的草案。」

經濟司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀 1993 年領港（修訂）條例草案。

本條例草案旨在制訂修訂條文，以便更有效地管理香港水域內的船舶活動。

由於本港的海港日益繁忙，船舶管理事務亦變得日益複雜。為更妥善應付這種情況，領港事務諮詢委員會的成員組織必須作出調整，藉此收納更廣泛的經驗、專門知識及意見。本條例草案為此作出規定。委員會的成員具有更廣泛的背景，對工作應有所裨益。

第二，凡進行領港員紀律程序，須先作深入的初級研訊，然後由一個調查委員會進行調查。對於一般個案，上述程序是必要的；不過，就輕微投訴事件而言，這個程序缺乏效率及有欠靈活，因為在這些情況下，通常毋需這樣複雜的程序。此外，調查委員會所實施的制裁，即撤銷或暫時吊銷領港員牌照，並不適合輕微事件。對於這類事件，提出警告、告誡或譴責已經足夠。

條例草案規定設立紀律委員會，專責處理輕微違例事項。當中不會涉及正式司法程序或準司法程序，而委員會可建議採取各項較輕的制裁。條例草案亦包括上訴的條文。這些措施，應可迅速、有效及公平地處理較輕微的事件。

條例草案的其他條文包括：

- (a) 給與進行初級研訊的人員傳召證人及要求提供有關文件的權力；
- (b) 正式確定現行的行政安排，使領港事務監督如滿意領港員的健康良好，可批准在強迫退休年齡之後延長服務最多三年；及
- (c) 在大嶼山北部劃定新的「船塢入口區」，讓出入該區船塢的船隻，可像現時位於青衣島附近的船塢入口區一樣，獲豁免強制領航的規定。

主席先生，建議的修訂，是在諮詢航運業人士、香港領港會及領港事務諮詢委員會後制訂。建議獲各有關方面支持。

條例草案獲按照會議常規第 42(3A)條的規定，提交內務委員會審議。

1992 年多層建築物（業主法團）（修訂）條例草案

恢復於一九九二年七月十五日提出二讀的辯論。

二讀動議經向本局提出。

李鵬飛議員致辭的譯文：

主席先生，當前的條例草案旨在方便業主法團的成立，並廢除現行公共契約內對單位業主不公平的條文。鑑於本條例草案性質複雜及其對公眾的影響，為研究條例草案而成立的專案小組工作了多個小時，審研本條例草案。我們共舉行過 16 次會議及研究過 22 份市民意見書。作為該小組的召集人，我謹對各有關方面所作貢獻表示衷心讚賞。我亦要感謝法律草擬專員在解決有關條例草案問題方面，提供效率卓越和珍貴的支援服務。

專案小組極力加緊要求的當前急務，是成立建築物管理審裁處，採用非正式和費用低廉的程序，以處理物業管理人和單位業主之間的糾紛，以及一般由公共契約和建築物管理條例條文所引起的糾紛。雖然有普遍要求，但這項建議當初並無納入條例草案內。專案小組堅決認為，成立處理建築物管理事宜的審裁處，對條例草案的有效運作非常重要。

鑑於政府表示成立建築物管理審裁處涉及的問題複雜，必須由另一條例草案處理，因此專案小組同意作為權宜之計，應將土地審裁處的職權範圍擴大至可包括審理建築物管理事宜，以及由於公共契約與建築物管理條例而引起的任何糾紛。我希望這項安排可於一九九四年四月實施。其後當局應根據土地審裁處審理建築物管理事宜的成效，來檢討是否需要另行成立建築物管理審裁處。我期望政務司會就這方面發表意見。

專案小組曾討論的另一重要事項是將若干屋邨統一管理的問題，小組認為該等設有複雜和種類繁多公用設施的屋邨，或許應加以統一管理。條例第 2 條內關於「建築物」的現有定義，是適用於樓高兩層或兩層以上的建築物，連同該建築物所坐落的土地以及其他共同享有的土地。我們知道一些這類屋邨內的公用部份、公共設施和服務並非共同擁有，雖然它們是供所有單位業主和住客共同使用和享用，並為他們的利益而設的。這類屋邨的單位業主註冊為法團時，無法為整個屋邨成立一個業主法團。我很高興政府將於委員會審議階段建議修訂建築物的現有定義，讓這類屋邨的單位業主可選擇成立一個業主法團，以便屋邨的統一管理。

專案小組又認為有需要對大型屋邨的管理實施某種程度的管制。若大型屋邨不同期數的建築物獲准各自聘用管理公司，可能對屋邨的完整性有不良影響，因而導致其公共設施的管理出現問題。為解決這問題，本條例草案在現階段將加入一個空白的附表，以便政務司將一些屋邨列入，而凡經納入附表的屋邨，就須接受統一管理。不過，擁有屋邨 50% 或以上業權份數的業主，如反對將該屋邨納入附表，則不會列入。

本條例草案也提出一項程序，使單位業主可藉之而終止管理人的委任。另一方面，條例草案新訂的第 34E(4) 條，則列明政務司可拒絕某幢建築物應用此項委任程序。政府已解釋，這項條文旨在處理某些特別情況，理由是某屋邨必須由發展商或其委任的管理公司繼續管理。專案小組認為在一些難以預料的情況下，可能有需要給予豁免，但單位業主亦應對管理公司的選用有發言權。本條例草案將予以修訂，加入一項條文，規定根據第 34E(4) 條提出的豁免申請，如遭擁有該建築物 50% 或以上業權份數的業主反對，將不獲批准。此外，這類豁免的期限亦不得超逾三年。

除上述主要問題外，專案小組亦建議對本條例草案作出若干其他修訂，並將於委員會審議階段提出。專案小組察覺到，即使作出擬議的修訂，仍有若干方面需予以研究。不過，議員同樣關注的是本條例草案應盡快通過成為法律，使建築物的管理可得到理想中的改善。因此，小組已呼籲政府在有關法例頒布後進行一次檢討，根據實施的經驗，研究建築物管理條例是否可有效地改善私人建築物的管理和保養。

主席先生，本人謹此陳辭，支持本條例草案，惟必須在委員會審議階段作出修訂。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，經過許多爭議、討論、修改的多層建築物（業主法團）（修訂）條例草案終於到了最後定案的時候了。儘管這條草案不是完美無瑕，但我相信絕大部份私人物業的業主能藉此而揚眉吐氣。

新的條例草案確定了業主對物業管理的控制權，這是新條例草案進步的地方。但業主對管理的控制權和管理公司對管理的執行權之間如何得到平衡、協調，一直是一件非常困難的事情。管理公司，尤其是那些牽涉複雜管理問題的管理公司需要有某些程度的管理自主權，是有必要的。但怎樣使管理公司在擁有足夠的自主權之餘又不對業主構成損害？這個課題在草擬條例草案的過程中一直很有爭議性，經各方面的人士協商之後，將各方面的意見綜合、平衡起來，成為了目前包括有 34(E)(4)條款的草案。第 34(E)(4)條為某些管理公司提供了最多三年豁免被終止委任的權利，除非管理公司的豁免申請受到不少於 50%物業權份數的業主反對。

這個豁免權的安排受到某些業主委員會的質疑，尤其以地鐵上蓋物業業主的反應最為強烈。他們的擔心主要有三點：第一，從技術上而言，要大型屋邨業主法團組織到 50%業權份來反對管理公司的豁免申請幾乎是不可能的，所以事實上業主根本不可能阻止管理公司得到豁免的申請。第二，在管理公司擁有豁免權的期間，萬一管理公司濫權，業主便沒有辦法利用終止委任的權力，使管理公司停止管理的工作。第三，草案並沒有列明政務司用甚麼準則批准管理公司的豁免申請，另外亦沒有公布任何有關準則的指引，使人不免擔心政務司擁有太大的權力使那些與政府有密切關係的管理公司得到袒護。作為地鐵上蓋物業業主有特別強烈的擔憂是容易理解的，因為他們既代表大型屋邨的業主，又代表了受與政府有密切關係的管理公司管理的物業業主。而大型屋邨基於需要有連續、統一的管理，已知為獲得豁免的條件之一，加上地鐵的特殊地位，被視為是極有可能獲得豁免的物業。

新草案之下設立的審裁處能夠幫助業主消除前兩個疑慮，但審裁處於明年四月方能開始工作，審裁處在實踐中能發揮多少作用則有待觀察，目前只能在概念層次討論它的作用。至於第三個疑慮，希望政府能透過盡快制訂和公布一個公正、客觀的豁免準則，使業主放心。

主席先生，條例草案雖然未能照顧所有業主的全部意見，但畢竟比以前有了很大的改善。條例草案的通過如果拖延下去的話，對大部份業主未必有利。因此，本人在此條例草案通過之際，希望政務司繼續關注小業主對條例草案的憂慮，以便日後將一切不利於業主的條款作出研究及修改。

本人謹此陳辭，支持經修訂後的條例草案。

何承天議員致辭的譯文：

主席先生，大部份香港市民都居住在由多名業主擁有的多層建築物內。因此，通過本條例草案可利便業主成立業主法團，使他們能對本身物業的妥善管理負責，這一點是非常重要的；也正因如此，自當局在一九九一年五月公布白紙條例草案供市民參閱和提供意見以來，社會各界都對這條例草案甚表關注。這些關注所表達的不同意見來自發展商、物業管理人或個別業主，而雖然政府已事先對白紙條例草案作出修訂，才將條例草案以現時形式提交本局，但各方的意見仍然此起彼落。

今天我在演辭內要述及的幾點，其實早已在去年八月立法局專案小組會議上提出過。同樣，專案小組與政府在其他方面的歧見也大概從那時顯露出來。這些歧見大部份都在我所屬功能組別成員給我的意見書內提及。儘管我也高興我們與當局進行多次會議後，能說服政府將我們建議的修改內容納入現時委員會審議階段的修訂內。但我必須指出，這是經過專案小組各成員努力不懈才能達致的成果。此外，各位議員間有強烈共識的這一點也是具關鍵性的。

我特別想提出三點：

- (i) 在香港，很多房屋計劃規模之龐大，可以相等於外國的城鎮規劃。這些計劃可容納好幾萬的人口，一般劃分為多座建築物或不同的期數，但共同享有一些社區設施和公共基本建設，例如道路和溝渠。根據這條例草案，業主可成立業主法團以管理本身的個別大廈。但是，如果各座大廈的業主法團無法就公共設施的管理和保養問題取得適當的共識，問題便會由此而生。這些問題一旦發生的話，不單止對居民的居住環境造成不良影響，也會為公眾帶來很大的滋擾。我相信這個問題是條例草案最初沒有考慮到的，而且也是我在一九九二年八月專案小組會議中曾提出討論的其中一個問題。

我很高興政府最終也認識到這個潛在性問題，並同意在條例草案內提供一個新附表，使政務司可將必須接受統一管理的屋邨列入附表內。為保留業主的權利，假如有不少於 50% 屋邨業權份數的業主提出反對，則不會將該屋邨納入附表內。

- (ii) 由於發展商、物業管理人與個別業主之間必然會有利益衝突，很多意見書內，包括來自我所屬功能組別的成員所遞交的，都促請設立一個獨立的建築物管理審裁處，以解決各方面之間產生的糾紛。政府極力反對這項要求，主要原因是缺乏資源。專

案小組的成員及本人認為無法接納這個解釋。假如政府要引進法例來規管市民的活動，但只由於資源有限，所以不能設立一個以不昂貴費用非正式地解決糾紛的審裁處，這是不公平的。我是在不願意的情況下接納政府的臨時措施，將土地審裁處的管轄權擴大至包括建築物管理事宜，以及其他因公契或未來的建築物管理條例而引致的糾紛。

我察覺到條例草案內並沒有訂明該等與土地審裁處有關條文的生效日期，因而促請當局須盡快訂定這日期，並且不應遲過由現在起計的一年內；此外，當局應繼續以成立獨立的建築物管理審裁處為目標，並就土地審裁處在處理建築物管理事務方面的有效程度對這個目標進行檢討。我亦察覺到，以現時的土地審裁處來說，要迅速處理目前的工作量是有很大的困難。我期望政府能向土地審裁處提供更多資源，使其可以迅速而有效地執行所增加的職務。

- (iii) 雖然業主在組成業主法團後，有權委任本身的物業管理人是正確的，但我極力促請當局設立一個有關物業管理人或管理公司的發牌制度。這一點對確保所提供的物業管理服務，能達到要求的標準是十分重要的。有關牌照可按照管理人可以處理的建築物大小或單位數目而分級，但不應強制小型建築物必須聘請領牌的管理公司。

主席先生，鑑於香港有很多建築物都缺乏適當的管理和維修，以致有很多樓宇密集地區，使我們這個城市的面貌都變得頹敗，這一點是我們感到遺憾的。一個適當的物業管理標準不單止對一般市民重要，因為擁有一個單位可能就是他的最寶貴的資產，而且對我們的實際環境質素也極為重要。

主席先生，我謹此陳辭，支持本條例草案連同在委員會審議階段內提出的修訂。

夏佳理議員致辭的譯文：

主席先生，首先我想申報利益。我是香港地產建設商會的董事及名譽法律顧問；該商會是我在本局所代表的功能組別的三個成員組織之一。

香港地產建設商會曾於一九九二年九月向研究本條例草案而成立的專案小組提交意見書，並於九月十四日有機會與專案小組的成員會晤，解釋商會的意見。對於今日提交的最終修訂事項，我們感到失望，因為這些修訂並沒有考慮到我們所關注的大部份事項。然而，我現在不打算逐點覆述，但我希望提出數點，我們認為這數點在實施時如處理或應付不當，可能導致不良的後果，影響業主、物業管理人及發展商。

- (1) 第一點關於豁免期。眾所周知，大型綜合性屋邨通常是分期建造的，可能需時多年才能完成，因此最好能對建議中第 34(E)條第 4 款所述的豁免問題，保留彈性的處理，而不是訂下三年的時限。如遇需時超逾三年才能竣工的大規模發展，這項時限肯定會引致其後有需要再提出申請。這種彈性處理方法不會損害業主引用第 34(E)條第 4(B)款，申請終止這種豁免權地位的權利。

- (2) 第二點，無論是原來的條例草案或是最終的修訂事項，均沒有列明發展計劃在何種情況下可符合新的第九附表所載的豁免資格。

我希望能夠讓政務司明白盡早釐訂準則是如何重要，以及在作出這方面的決定前，須徵詢市民及有關行業及專業人士的意見。

- (3) 第三，至於新的第 34(L)條，有一點不甚明確，就是如遇管理人與屋邨部份業主有糾紛時，例如欠交管理費，管理人是否完全可得到訴訟費用方面的保障。畢竟管理人只是盡自己的職責和工作，為那些已付款的業主爭取利益。

主席先生，總的來說，本條例草案如此複雜，委實可惜。如要各方面的利益取得平衡，是很難辦到的。我要補充一句，我不是對那些參與草擬條例草案的人士有所批評。事實上，部份困難可能是由於在一段長時間之內不時有拼湊的修訂提出所致。此外，有一點令人遺憾的是，當局對物業管理這種影響所有人的行業，尚未實施任何工作質素方面的管制。我們有需要訂定一套物業管理人的註冊及資格制度，而有關制度應該盡可能由該行業提出。

主席先生，基於上述的保留意見，我有保留地支持本條例草案。

李永達議員致辭：

主席先生，本人大體上支持今天所通過的多層建築物（業主法團）（修訂）條例草案。我希望此條例草案通過之後，能達到以下五個目的：

- (1) 令小業主能夠重新掌握應有的權力，成立有法定權力的業主立案法團，決定自己屋苑管理的問題；
- (2) 透過經改善的法例，使私人大廈管理更臻完善；
- (3) 令大業主、小業主和管理人能夠更加清楚自己的權力和責任；
- (4) 透過土地審裁處來處理業主之間和業主與管理人之間不能解決的糾紛；及
- (5) 透過政府的宣傳，令小業主了解完善大廈管理的重要性。

今天通過的條例草案令大業主和管理公司不能永遠剝奪小業主在大廈管理上的權力，是此項條例的一項進步。但是，有關此部份條例修改亦不是盡善盡美的。最大的原因是在一些大業主佔了高比例業權的大屋苑，例如地下鐵路公司沿線的上蓋物業，小業主在更換現有管理公司方面的權力，便受到很大的限制。

現時法例修訂的第 34 段，是容許管理公司可以向政務司申請豁免，使現有管理公司可以繼續擁有大廈管理權。儘管修訂條例亦規定，假若有 50% 以上不可分割業權的小業主提出反對，這項豁免便不能行使。主席先生，我曾經在草案審議委員會的會議上，質詢政務總署是否了解大多數的私人屋苑，如大業主擁有具決定性或影響性業權，小業主根本沒可能反對管理公司的豁免申請？另一方面，小業主也許不可能集合足夠的 50% 以上的業主來更換管理公司。可惜，政務總署的代表告訴我們，他們並無備有全港私人屋苑大業主業權比例的資料。大業主因擁有多數業權，可以聘請屬於「自己友」的管理公司，是一個嚴重的問題，亦是一個隱藏的炸彈。修訂後的條例草案根本不能解決此問題。

從政務總署曾向條例草案小組提供的資料來看，我們得知地下鐵路公司上蓋物業的業權比例情況。地下鐵路公司在幾個屋苑之中擁有決定性的業權比例。例如在德福花園，地下鐵路公司擁有 76% 的業權；綠楊新邨擁有 74%；新葵芳花園擁有 57%。在這三個屋苑和其他小業主佔業權比例小的屋苑來說，這項經修訂的法例仍然不能讓小業主有權更換不稱職的管理公司。

主席先生，在這情況之下，我們不能就此了事，我在這方面有三個建議：

- (1) 鑑於是否給與豁免權的決定操於政務司手上，所以我建議政務司在考慮是否給與這類特別屋苑的管理公司豁免權時，不應單依循 50% 業權這個指標。政務司應就總業權來看，是否有一半之上的小業主反對或對管理公司提出意見，並以此作為重要參考；
- (2) 因為根據修訂的法例，這類屋苑的小業主是永遠不能更換管理公司，所以預計小業主、大業主和管理公司之間的糾紛，一定較其他屋苑為多。所以，本人建議政務總署應派更多政務處的職員頻密地探訪此類屋苑的業主組織，並在有需要時，協助小業主把糾紛交上土地審裁處解決和給與適當協助；及
- (3) 當局應該在半年之後對這部份的條例進行檢討。其中一個比較維護小業主權益的可考慮方式是，要求管理公司在延續合約時，須同時得到大業主和佔有業權一半的小業主同意，才可續約。

主席先生，港同盟各級議員在過去 10 年一直都關注小業主的權益，要求取消壓迫小業主的 2A 條款，使小業主能夠真正有權管理自己的屋苑。我們曾經舉辦過大大小小的研討會、居民大會，簽名運動和請願。現時這項修訂條例是小業主一項小勝利，但條例仍然須在實踐之中檢視不足之處，在一段時間之後，再作出修訂。港同盟一定站在小業主的立場，繼續為小業主爭取管理大廈的合理權利。

本人謹此陳辭。

李家祥議員致辭：

主席先生，本人基本上同意 1992 年多層建築物（業主法團）（修訂）條例草案一般受到小業主的歡迎。此外，條例草案已拖延了一段頗長的日子，實在不宜一拖再拖。不過本人要特別指出，條例草案第 34(E)(4)條要求至少有 50% 以上的業主聯名才可以反對政府當局向發展商及管理公司發出豁免解僱權，這項修訂對小業主而言，是一項望梅止渴的修訂。

要求有 50% 的小業主反對，才可以阻止政府當局發出對管理公司豁免解僱權，是一項極苛刻的規定。從實際的經驗去推斷，一般可能申請豁免解僱的管理公司，所管理的都屬一些至少有幾千個單位的大型屋邨。這些大型的私人屋邨單位經常被人用作投資的工具、炒賣頻密，因此單位空置及出租的機會都不低，這會出現以下幾種情況：

- (1) 業主出售單位時未必立刻去土地註冊處登記，更不會通知管理公司；
- (2) 就算業主即時去登記，以目前的土地註冊處工作情況來說，要超過半年才可以提供樓宇單位的最新業主的資料，而每次申請翻查業主的資料須繳交 10 元費用，即是說若小業主想透過這公開的途徑取得全屋邨業主單位的資料，因涉及的單位眾多，所以費用不菲。小業主須預先籌集大筆款項，得到的資料亦未必最新及最準確的，更有可能與管理公司的資料有出入，在這情況得出來的投票結果不出現爭拗才奇怪。有一些業主因為單位出租，而管理費亦由租客負責，在這情況下，業主根本不會在乎租客得回的管理待遇及質素。要這些業主積極表態去選擇管理公司，我相信他們的興趣不大，所以若有空置及出租的單位存在，肯定會影響任何意見的調查和表態的回收率。在這情況下，個別小業主花這麼龐大的費用，根據一些與管理公司不相同及不是最新最準確的資料去聯絡幾千個小業主，這 50% 的目標簡直是「可望而不可即」，說得嚴重一些，簡直是一種費時失事的惡作劇。

事實上，給與小業主小小的自由權去選擇管理公司並不為過。若政府是有誠意尊重小業主的意見，就不應該建議這接近玩弄小業主的修訂。但本人相信法例的現階段透過行政措施，仍然可作出補救。

在條例草案專案小組上，政府曾經承諾會制訂一項指引，公布會在甚麼基礎上發出豁免權。本人認為政府當局不應該完全倚靠小業主去提出反對，指引的精神應該是申明政府基於甚麼資料去作出一個決定。政府應該採取主動去了解小業主對管理公司的意見，因此，我建議在批核豁免權之前，條件之一可包括，若有 10% 小業主聯署，應該可以要求政府當局作出一個獨立調查。這個獨立調查應是小業主對管理公司豁免權的整體意見，形式可以由政務處的職員監管，由管理公司本身或委託獨立調查公司進行。調查費用應由管理費支付，並要求管理公司提供所有業主的資料。再者，鑑於本人以上所述的困難，就選擇管理公司的問題上，相信會有不少的業主根本是聯絡不到或不會表示意見，所以我認為政府當局在決定批准管理公司的解僱豁免權時，應以表示意見的業主的簡單多數為準則，而不是規限於不少於全部，包括棄權的業主的 50% 為準則。

本人相信條例草案通過後必定會有一些管理公司，例如地鐵公司、太古地產等，立刻申請這項豁免權，而豁免權最長為三年。本人極希望這項指引能夠盡快在批准豁免權之前發出，並應向有關的小業主進行諮詢。在三年後，在發出第二次豁免權之前再檢討這項法例，了解這項條例在實際情況下有否對小業主造成不公平。我更希望本局同事注意這條條例的執行情況，在有需要時督促政府作出適當的修訂。不過，為了避免影響條例草案其他建議的執行，本人會在修訂第 34 條條款時投棄權票，但會支持其他的修訂建議，最後並會支持經修訂的整項條例草案的通過。

文世昌議員致辭：

主席先生，醞釀多時，千呼萬喚的 1992 年多層建築物（業主法團）（修訂）條例草案，終於在今天三讀。這項修訂條例，特別是取消 2A 條款，是多個民間團體和港同盟多年來爭取而獲得的。因此，作為港同盟的成員和個人在七年來努力爭取保障小業主權益的一份子，本人支持條例草案中的絕大部份建議。但這並不表示這項條例草案沒有批評的地方，例如在條例草案中，有關發展商或管理公司可向政務司申請豁免業主立案法團辭退他們的權力，使發展商和管理公司享有長久的管理權，令本人感到不滿。

1992 年多層建築物（業主法團）（修訂）條例草案雖然建議賦予業主有解僱管理公司的權力，但同時亦批准發展商或管理公司可向政務司申請豁免法團辭退他們的權力，而業主亦須要超過半數業權的支持，才可提出行使否決權的申請。

表面上，似乎對業主立案法團和管理公司雙方都公平，但實際上小業主的完整自決權，就像一些民間團體所說的，變成「可望而不可即」。大型屋邨，特別是很多同事提到的地鐵上蓋物業的業權，大部份都是操縱在與發展商或管理公司有相關利益的公司手上。要有 50% 業主投票，來否決政務司的豁免是非常渺茫的。這樣業主立案法團只擁有一些不完整的權力，或者可說是根本沒有實質地擁有聘用管理公司的權力。結果，一些服務差強人意的管理公司，可以無限制和長期繼續經營大廈的管理。

事實上，政府制訂這修訂條例的目的，我相信是希望能夠保障小業主免受不公平公契的約束，使業主立案法團能夠有效地監督或監察管理公司的運作和管理。但這方面的法例仍然非常之不足，使發展商或管理公司擁有極大不相稱的保障。本人對這一部份的法例表示反對，並且希望這項法例通過後，政府要盡早定期檢討政務司的豁免權，看看運作是否有漏洞和考慮需要作何種的修改，以進行實質的補救。

要解決香港樓宇管理的癥結，我認為要從問題的根源着手，即是規定管理公司要有房屋管理專業資格和能力。因此，我希望政府能夠早日制訂一個健全的註冊和發牌審查制度。這個制度是有必要的，因為這樣才可規定每間管理公司按比例聘請一定數目，擁有專業資格的員工。經有關當局審查後，合格者才獲准註冊和發牌。若管理不當或犯了其他嚴重過失，當局可將牌照吊銷，這樣才能真正使屋宇管理專業化，亦可更有效地監督管理公司，保障小業主的權益。

此外，要解決業主立案法團和管理公司的糾紛，我亦贊成設立私人樓宇審裁處或是此類的組織。這有助於解決問題，亦可保障雙方的利益。有些糾紛雖然案情簡單，涉及金錢的數目可能甚少，但亦要花費很多時間才能解決。若這類糾紛能夠交給私人樓宇審裁處處理，公平仲裁，便可減少小業主在訴訟方面的支出，亦不會因經費不足，無法「打官司」而吃虧。因此，我們希望審裁處早日運作。

雖然多層建築物業主法團（修訂）條例草案今日能夠順利通過，但政府是否有足夠的資源和決心去執行及會否定期加以檢討以改善不足之處？我們仍須拭目以待。

狄志遠議員致辭：

主席先生，1992 年多層建築物（業主法團）（修訂）條例草案雖然經過冗長的辯論，但匯點認為法例仍有一些未完善的地方，有幾點漏洞及問題是必須正視的。

法例精神

法例修訂的精神是「還成立權於民」，即是將成立業主法團的權力交還給小業主，及「還管理權」於小業主。但很失望，這雙還目標未能在修訂時充分體現，仍存漏洞，尤其在法例執行方面，匯點有以下評論：

(1) 豁免權

草案第 34E 條指出，大廈管理公司及屋邨可向政務司申請不受第七附表第七段有關解僱經理人的約束，為期三年。當然，法例指出若小業主超過 50% 不可分割業權份數反對，政務司可不接納管理公司申請。但是，政府這方面並無在法例上訂立給與豁免權的準則，而且，要取得 50% 不可分割業權份數，在大型屋邨根本不可能。再者，政府並無規定發展商或政府負責通知小業主。這樣，小學主的知情權也被剝削。由於法例內並未有明確寫出有關程序，對小業主是不利的。

(2) 大比例業權份數

法例另一問題，在於如何解決大比例業權份數。在政府提交立法局的文件中，在一些大型屋邨（其實有幾位議員也引用過）要小業主取得 50% 的反對份數是無可能，更容易開啓以後大型發展商「谷」大業權份數以求永遠管理大廈的惡例，這方面，法例是未有加以控制。

如上述情況未能處理，則保障業主對其物業所處大廈的管理權的法例精神將不能完整體現。

(3) 管理糾紛的處理

修訂後的法例將擴大土地審裁處的職權，處理大廈糾紛的訴訟。但憂慮的是，土審處現在輪候時間平均達 80 天，再加上大廈管理糾紛，將大大增加輪候時間，正如普通法所言「拖延扼殺公正」，這點，匯點是感到失望。

當然，我們不能抹殺法例草案內的優點，包括撤銷 2A 條，增訂 6A 部份以增加法例的凌駕性，增加第七附表，增加隱含條文，這些，匯點亦是歡迎的。

匯點對新法例是抱有很大的希望，但匯點見到以上的法例漏洞，尤其是「豁免權」，是絕對有機會變成舊法例第 2A 條的翻版。新法例賜予政務司一把「上方寶劍」，擁有極大的權力去作出「酌情權」，在現階段，我們看不到政務司在行使此酌情權時，有訂明明確的指引與具體的諮詢及交代程序。

匯點亦明白小組在審議法例的過程中已盡了很大的努力，亦曾就以上問題提出討論，由法例的醞釀至提交立法局審議，至今已有年多的時間，就我們了解，很多有關團體都希望這法例能早日通過，使小業主能擁有對自住大廈的「自主權」。

作為一個立法局議員，我們希望全心全意支持法例的通過，但事實上，法例仍然有很多漏洞，令小學主的權益無法得到充分的保障。

因此，匯點是在這矛盾心情下，對條例草案部份的條文投棄權票。

為了補救法例上的漏洞，接下來，我的同事黃偉賢議員亦就匯點對以上問題提出一些跟進建議。

涂謹申議員致辭：

主席先生，本港有一半人住在私人大廈和大型屋苑，所以做好管理方面的工作，對環境、治安、衛生都是十分重要的。如果減少這些問題，其實也可減輕政府，特別是政務處等部門的有形和無形開支。大廈管理的問題令人怨聲載道，為人詬病已久。我覺得最嚴重和最為人所知的例子，便是畢架山花園事件。該宗事件間接促成了大廈小業主爭取權益的改革運動。我覺得今天提出的修訂條例是一塊里程碑，可以說小業主爭取權益的革命大致上是成功的，但仍需努力。

今次修訂法例的目的是修改與不公平公契有關的制度，取消第 2A 條和其他限制成立法團的條文，令小業主可以得回他們當家作主、自己管理自己大廈的權利。

今天我聽了很多同事發表不少意見。作為小組的副召集人，我覺得很奇怪，未知李鵬飛議員有否這種感覺，就是很多議員以前不提出意見，到今天才發表很多建議。如果是有建議的話，大家應該一起努力，在小組會議時提出，令有關的條文更完善。但是，他們以前卻不說。今日如果他們投棄權票，那究竟是甚麼的態度？我實在是不吐不快，這是我的性格。

就豁免權而言，有議員指政府沒有說清楚有關的指引。我希望各位議員看看九二年八月十一日政府給我們的信件，政府已在此信中列明指引。為甚麼說沒有呢？是否沒看過？如果覺得它不清楚，可以說出來。我曾經看過有關指引，有以下的批評：政府在指引中，謂管理公司申請時，當局會考慮它們過往的業績，即以往在管理方面的成績。其實過往是否管理得宜是很主觀的。正如剛才李家祥議員所謂，即使進行獨立調查，有時可能會發現業主覺得不好，而管理公司卻覺得自己做得很好，就如同警察投訴接獲的投訴一樣，大家各執一詞。假如小業主要用 50% 業權的規定來否決申請時，會有很大的困難，因為我自己也是住在大型屋苑內，所以知道有關困難。我也知道有關規定是有其訂定的邏輯。即使小業主要解僱管理公司，但根據現在的條文規定，是必須有 50% 的業權通過，才可以成事。取不到 50% 業權的業主贊同時，政務司又不給與豁免權，如何能解僱它？所以，我覺得須將結合 50% 或以上的業主這個程序早些進行，並且早點進行蘊釀及組織的工作。我相信這需要很多積極的業主，包括很多在座的議員、社工組織等等，多加努力。然而，硬說 50% 是一個不合理的基數的話，我覺得這點可能是有問題的。不過，與此同時，我也希望政府不要將 50% 當作金科玉律。如果不夠 50%，即使是 30%，或 20%，或如剛才李永達議員所說，如果全部小業主合共只有 30% 的業權，其中有 25% 來找當局，若當局仍然批准管理公司繼續管理的話，我相信政府是受了很大的壓力。

另外，有人提出統一的管理，即是說大型屋邨需要有一個管理的法團，而不是多個管理法團。我覺得這與我們的自決權是沒有牴觸的，因為我們的重點是收回管理公司的管理權，自己決定，但不需要數十座大廈每座大廈自己有一個法團，或數十層樓每層樓自己有一個法團，或甚至每一個單位自己有一個法團。我們並不是需要這種東西。我們需要的是整體來說有一個好的管理制度和有自行決定管理公司的權力。

另一方面，有人提到凍結期方面的問題。我覺得其實應該可以縮短這九個月的凍結期。為甚麼呢？因為在整個法律的蘊釀過程中，由白紙草案到現在這個階段已有多月，如果說需要讓管理公司能夠改善，撥亂反正，則早應做好。如果到現在才說因為有法律改變，因此要做得好些，不要太差勁，我相信為時已晚。因此，我覺得九個月這個期限可以很勉強地接受。既然大廈審裁處未能早點成立，那麼很多小業主如要透過與管理公司進行訴訟來結束它的管理權，是費時失事的。所以，這九個月也是配合（可謂一個錯誤的配合）現在仍未設立大廈管理審裁處。我最擔心在過渡期中，很多公司會乘這機會「搵亂」。近月來，我已收到很多投訴，謂很多公司的帳目突然比以往超支數倍，突然出現以往沒有出現的赤字。我希望今天通過法例（如果通過的話）及在憲報刊登和總督簽署後，當局應盡速在各區政務處加派人手，幫助小業主解決問題，尤其因為當局以前沒有權過問，但現在有了。第 40A 條的條款賦予當局有監察、核數、查明有關情況的權力。我相信在通過後，修訂條例一定令在座的議員、地區議員、社區團體或小業主聯絡的組織在這數星期內來找當局，我想當局會忙個不了，因此，希望當局調派資源予以配合。

另外，有人問如何管理、監管這個法團和管理委員會，以防出錯。我認為：第一，第 44 條說明政府訂有規定，有關公司進行大型開支時（例如鬆整個外牆時耗費 100 多萬元），須依循特別的操守和規劃，這也是一種監察；第二，合共持有 5% 業權的業主可以要求開大會商討，並非只可以由管理委員會決定；第三，最重要的當然是參與，以前大家沒有機會參與，因為在管理公司規限下無話可說，但現在小業主在業主大會中有權參與、投票行使權利，一如各位選民選舉議員一樣，可監察議員的操守。

因此，我呼籲各位小業主積極參與大廈管理，管理自己的事務。我也想向管理公司進一言，現在的制度其實是有很多做生意的機會，根本不是每座大廈都可以自己負責管理工作的，因此，如果做得好的，應該可以汰弱留強，能夠令業務蒸蒸日上。那些管理不完善，只懂取巧、做假數的，當然是很擔心。因此我希望各管理公司莊敬自強，不斷改善質素。

最後，我同意有關發牌的制度，因為按金動輒要數百萬元，因此，無論今日條例草案能否通過，具有一定資金、專業質素均對管理公司很重要。

黃偉賢議員致辭：

主席先生，正如狄志遠議員剛才所說，匯點對於修訂後有關法例的精神，整體的評價是正面的。但另一方面，修訂後的一些法例漏洞仍相當明顯。在較早之前，匯點亦已將有關的意見向專案小組提交了書面建議，但可惜未獲充分考慮，在此，匯點再次重申我們的一些建議，並懇請政府予以重視，以充分體驗這法例修訂後的精神。

第一、是針對豁免權的問題，匯點認為政務司是有需要明文規定經理人申請豁免被法團解僱的具體程序，當中應包括以下的三項準則：

- (一) 申請豁免程序上須體現「還管理權於小業主」的精神。匯點建議在經理人提出豁免申請的時候，必須附帶經理人須獲得一定數目的業權分數作為推薦的條件，使此項申請，不獨是從商業角度出發，避免出現另一條類似變相的 2A 條款。
- (二) 由政務司接到申請至批准該申請，匯點認為在時間上需要最少半年，使小業主有充分時間進行有關業主大會的組織工作。小業主可以充分反映到他們的意見。
- (三) 審核豁免申請的過程內，須明確規定政務司向各小業主作出交代，對小業主的知情權予以重視。匯點認為政務司在接獲經理人的豁免申請時，必須透過正式的函件，令到每一個小業主都知悉這一項申請，亦可令到他們即時作出具體行動，而不是只在憲報上刊登或在某政府部門張貼有關資料便當作完成諮詢的工作。此外，政務司亦應向本身的酌情權作出交代，令到各個業主有清晰的了解。為何政務司會給與豁免權，所持的理據為何，令小業主有詳細的資料去分析及作出應有的行動。長遠來說，匯點認為這些行政指引，最終是希望能夠透過立法程序寫入法律之內，保障小業主的權益。

第二、針對土地審裁處日後所扮演的職能，匯點重申，政府應該撥予足夠的資源，令到土地審裁處不會因為大廈管理的案件增加而大大增加輪候的時間。好像普通法所說「拖延就扼殺公正」。因此，匯點認為有關的撥款，應即時進行研究，以期最遲在明年的四月一日之前就可獲得有關的撥款，加強現有的資源，令土地審裁處可盡早落實執行這條例草案建議中的職能。匯點認為由土地審裁處審理大廈管理的案件，只能是一項中期的措施，旨在令法例能盡快有執法部門去處理。但由於大廈管理案件的性質與土地及租務糾紛是有不同之處，同時預期在有關條例通過之後，將會有大量的管理問題呈現表面化及作出提訴，長遠來說，設立一個獨立的大廈管理事務審裁處是必需的。

第三、針對原發展商擁有大比例業權分數的問題，由於涉及與小業主之間在權益上的平衡關係，及當中涉及商業單位、住宅單位與公眾設施地方的使用及管理權問題，因此，這問題是相當複雜，亦很難「一刀切」，或用「一刀切」的方式去解決。現時，不同型式的公契內，對業權分數的分配問題，需要由不同的專業共同研究及跟進。

總的而言，匯點建議政府應在法律通過之後，即時重設私人大廈諮詢委員會，由該小組就以上的法律漏洞，進行討論及跟進，並對政務司就有關豁免權申請的行政程序作出檢討及建議修訂。基於此，匯點將會對修訂後的條例草案第 34 條及 33A 條投棄權票，而支持草案內其他的修訂。

主席先生，本人謹此陳辭。

政務司致辭的譯文：

主席先生，我非常感謝李鵬飛議員和他的專案小組的同事就 1992 年多層建築物（業主法團）（修訂）條例草案提供明智的意見，並且撥出寶貴時間審核這項條例草案。

建築物管理對本港大部份市民的生活質素有重大影響，而這項條例草案正是要應付建築物管理各項形形色色的問題。草案的主要目的，是協助多層建築物業主成立業主法團，以及加強管制業主法團的管理委員會。草案要求多層建築物業主、住客、管理公司及其他人士在本條例草案所規劃的權責下，為提高本港的建築物管理水平合力做好本份。

本條例草案經專案小組各議員仔細審閱後，已有多項修訂。在委員會審議階段所作的修訂將於稍後公布，而其中一些修訂頗為複雜。我們得以及時完成條例草案的修訂工作，全賴法律草擬專員努力不懈，鼎力協助。

正如有些議員所指出，專案小組贊成推行一項臨時措施，將土地審裁處的管轄權擴大，使可以審理建築物管理事務；專案小組的長遠目標仍是成立一個建築物管理審裁處。我不擬反對專案小組的長遠目標，但覺得最重要的是，我們應該採取務實的態度進行此事。因為我們仍須尋求所需的資源，俾土地審裁處能於一九九四年四月一日起，將管轄權擴大至審理建築物管理事務。不過，各位議員大可放心，司法機構方面業已表明會在一九九四至九五年度開支預算中，爭取適當的額外資源，冀能實施這項建議。

如果我們按部實施建議，最優先進行的事項應是在預定日期（即明年四月一日）之前，擴大土地審裁處的管轄權。完成此事後，我們才根據所累積的實際工作經驗考慮按議員建議的方式進行往後的工作。

數位議員曾指出，有些發展商在屋邨擁有超過 50% 的業權份數。很抱歉，我們並無這類建築物的確實數字，但相信為數甚少。無可否認，這類建築物的其他業主會發覺難以在有必要時將建築物的管理人解僱。不過，值得注意的是，根據本條例草案，業主仍可根據經修訂條例成立業主法團，並向管理人提出他們對屋邨管理的集體意見。我深信管理人不會漠視業主的集體意見。議員當會注悉，第 34E(5) 條規定，政務司須在憲報公布有關行使第 34E(4) 條所述酌情權的準則，而涂謹申議員已對行使酌情權這一點表示關注。我們已擬備該等準則的初稿，現正草擬最後定稿，稍後將按照法例的規定在憲報刊登。我們會考慮議員今午提出的各項意見，然後才最後訂實該等準則。

若干議員也提到，如建築物管理人根據本條款，即第 34E(4) 條提出申請，要求第七附表第 7 段不適用於有關建築物，有關方面應將此事通知各業主。對於這點，簡單的答覆是必須這樣做。事實上，有關方面會按照發出通知的規則，使用適當方法通知各業主。我們稍後會公布與實施本條文有關的發出通知規則，俾眾週知。我們在最後訂實上述規則之前，會考慮議員提出的寶貴建議。

當局也注悉，有議員對於政務總署是否有能力執行新訂條款第 40A 條的規定表示關注。我必須作出澄清，這項新條文不外是反映政務總署的一貫職務。這些職務並非特別繁重，因為該署只會在需確定建築物的管理情況時，才行使有關權力。這項規定通常不適用於管理妥善的建築物。不過，我不同意有些公司會利用目前的漏洞這個說法。

主席先生，我謹此陳辭，建議各位議員通過將在委員會審議階段動議修訂的 1992 年多層建築物（業主法團）（修訂）條例草案。

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(1) 條的規定，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。

1992 年多層建築物（業主法團）（修訂）條例草案

第 4、6 至 9、11、12、14、15、17、18、20、22 至 25、28 至 31、33 及 38 至 48 條獲得通過。

第 1 至 3、5、10、13、16、19、26 及 34 至 36 條

政務司致辭的譯文：

主席先生，我動議修訂此等條文，修訂內容一如提交各位議員傳閱的文件所載。

修訂草案第 1 條，加入新的第 1(2)款，規定該條例的生效日期由總督指定，並在憲報公布，總督並可以同樣方式為其他條文定下不同的生效日期。根據這條款，條例草案內有關土地審裁處的部份可於稍後日期才生效。

修訂草案第 3 條，其中包括為「建築物」一詞定下新的定義，目的是協助一個大型屋邨的業主為該屋邨成立一個業主法團。這樣有助該屋邨的統一管理。

修訂草案第 16 及第 19 條，加入「避免產生疑點」的條文，以確保當該條例與公共契約或任何其他協議的條文有出入時，應以該條例的條文為準。

關於該條例第 18 條的草案第 16 條的規定包括：任何在管理委員會任職的特定人士，可根據第四附表的規定支取津貼。

關於該條例第 21 條的草案第 19 條，是關乎如何決定業主向基金繳付的款額，並規定收支預算案的製備以及其他有關事宜由第五附表加以規範。

修訂第 34 條，藉以把「組成任何屬建築物公有產業的土地或構成其中任何部份的斜坡、斜面及護土牆，包括海堤（如有的話）」納入第一附表內。有些業主並不知道他們須負責維修其私家地段內的斜坡和護土牆。這項修訂只是說明業主的一貫責任。

第 35 條旨在修訂關於「管理委員會之組織及工作程序」的第二附表。第 36 條旨在修訂關於「法團之會議及工作程序」的第三附表。當局並藉此機會把「避免產生疑點」的條文納入其中，以確保當該條例與公共契約或任何其他協議的條文有出入時，應以附表為準。

其他修訂主要是技術上的修飾和相應修訂。

主席先生，我謹提出動議。

建議修訂內容

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的 1 至 3、5、10、13、16、19、26 及 34 至 36 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

第 21、27 及 37 條

李鵬飛議員致辭的譯文：

主席先生，本人動議修訂此等指定條文，修訂內容一如提交各位議員傳閱文件內以本人名義所提出者。

修訂第 21(1)條，使法團的收支帳目及資產負債表須由管理委員會的主席及司庫或秘書簽署。

至於第 27 條，我已在本條例草案二讀辯論時解釋，為何認為需要就大型屋邨的統一管理及政務司的批准豁免權而修訂第 34E 條。我將會集中討論其餘的修訂條文。

建議對第 34D(1)條所作的修訂純粹是一項技術上的修訂，因為該條例內出現不同的實施日期。

建議增訂新的第 34L 條，是為廢除公契內任何不公平的條文，該等條文規定業主須向建築物管理人賠償因涉及此等業主與管理人之間發生訴訟而須支付的任何法律費用。

轉談到第 37 條，建議修訂第四附表，是要澄清第四附表內第三欄所列應支付的最高津貼額，是指管理委員會內擔任每一職位的人士。

修訂在第七附表內建議增訂的第 5(5)(a)段，是規定如有法團在建築物管理條例實施前已告成立，則根據第七附表第 7 段就終止管理人的委任而發出的通知期限，必須在新條例實施起計的九個月內、而非一年發出。如有任何人士向政府遞交一份書面管理承諾或協議，並負責建築物的管理，而法團又已委任一名新管理人，則該名人士毋須對新管理人的任何作為或不作為負責。

修訂建議中的第七附表內第 7(7)段，使法團被視為已向該名人士因新管理人的任何作為或不作為而須負的責任給與賠償。

本條例草案內加入兩個建議增訂的新附表。第九附表初期為空白的，稍後會包括獲豁免的屋邨及政務司根據新條例內第 34E(4b)條而加入的任何屋邨。

第十附表規定土地審裁處處處理建築物管理事務的管轄權。有關這些修訂的背景資料，我已較早前的條例草案二讀辯論時解釋過。

主席先生，我謹提出動議。

建議修訂內容

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

政務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議進一步修訂此等條文，此等修訂以本人名義載於提交各位議員傳閱的文件。

現修訂條例草案第 21 和 27 條，加入「避免產生疑點」的條文。

關於條例第 27 條的條例草案第 21 條關乎業主法團的帳目。該條款規定，由管理委員會擬備的收支帳目和資產負債表須妥為審核，並規定新訂的第六附表內有關管理委員會須備存帳簿和紀錄的條文，具有效力。

關於條例第 34J 條的條例草案第 27 條，規定成立業主法團及執行事務的權利。

加入「避免產生疑點」的條文，以確保遇到此等條款與公共契約條款有出入時，應以此等條款為準。

有關第 37 條的修訂，主要是技術上的修飾。

主席先生，我謹提出動議。

建議修訂內容

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 21、27 及 37 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

第 32 條

李鵬飛議員致辭的譯文：

主席先生，我謹動議修訂第 32 條，修訂內容一如提交各位議員傳閱文件內所載。

修訂第 32 條，使政務司可按憲報刊登的命令，修訂第九附表。第九附表內載有獲豁免的屋邨，以及政務司根據新條例第 34E(4b)條加入的任何屋邨。

主席先生，我謹提出動議。

建議修訂內容

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的第 32 條經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

新訂的第 1A 條 修訂詳細標題

新訂的第 49 條 修訂附表

新訂的第 50 條 修訂附件

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

政務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議依照提交各位議員傳閱的文件，二讀增訂的第 1A、第 49 及第 50 條。

增訂第 1A 條，旨在修訂有關條例的詳細標題。條例的詳細標題現修訂為：「協助個別大廈或多座大廈各單位的業主組織法團，同時對個別大廈或多座大廈的管理及有關事項，加以規定。」我們需要修訂詳細標題，使其與經修訂的條例相符。

至於增訂的第 49 及第 50 條，則是對會社（房產安全）（豁免）令的附表以及釋義及通則（中文簡稱）公告的附件作出相應的修訂。

主席先生，我謹提出動議。

條文的二讀動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

條文經過二讀。

政務司致辭的譯文：

主席先生，我謹動議本條例草案增訂第 1A、第 49 及第 50 條。

建議的增訂條文

（詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本）

增訂新條文的動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

- 新訂的第 16A 條 在某種情形下法團得將有關單位出售或將欠項登記備案
- 新訂的第 30A 條 進入及視察的權力
- 新訂的第 33A 條 加入部份
- 新訂的第 38A 條 審裁處的審裁權
- 新訂的第 38B 條 提交審裁處裁決事項的條例依據

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

李鵬飛議員致辭的譯文：

主席先生，我謹動議二讀新訂的第 16A、30A、33A、38A 及 38B 條，內容一如提交各位議員傳閱文件內所載。

新訂的第 16A 條是根據現行條例第 19 條的規定，擴大法團所享有的權力，以包括第 40 條內所載的某些情況。根據現行第 19 條，法團可在某些情況下，將一名業主的土地權益出售，或針對該權益而在土地註冊處將欠項登記備案。專案小組認為應將這類權力擴大，向法團提供有效而負擔得來的方法，使其可以收回管理委員會因行使第 40(1)(a)(2)或 40(1)(b)條所授予的權力時而支付的任何費用。

新訂的第 30A 條對第 40 條作出輕微的修訂，以因應上文所概述的變更。

新訂的第 33A 條增加第 VIII 部，賦予土地審裁處處處理建築物管理事宜的管轄權。

新訂的第 38A 及 38B 條對土地審裁處根據土地審裁處條例（香港法例第 17 章）第 8 條所獲的管轄權作出若干相應的修訂。

主席先生，我謹提出動議。

條文的二讀動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

條文經過二讀。

李鵬飛議員致辭的譯文：

主席先生，我謹動議新訂的第 16A、30A、33A、38A 及 38B 條應列入本條例草案內。

建議的增訂條文

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

增訂新條文的動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

附表

李鵬飛議員致辭的譯文：

主席先生，我謹動議修訂附表，修訂內容一如提交各位議員傳閱文件內所載。

第一項擬議修訂是一項相應的修訂，將管理委員會向土地註冊處申請註冊為一業主立案法團的期限由 14 天延長至 28 天。

其餘的建議修訂項目均屬相應的修訂，涉及擴大土地審裁處的管轄權。

主席先生，我謹提出動議。

建議修訂內容

(詳情請參閱會議過程正式紀錄英文本)

修訂動議經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

已修訂的附表經向委員會提出，付諸表決，並獲通過。

本局會議隨即恢復。

條例草案三讀

律政司報告謂：

1992 年多層建築物 (業主法團) (修訂) 條例草案

已通過委員會審議階段但須予修訂；他並動議三讀上述條例草案。

條例草案三讀動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

條例草案經三讀通過。

議員動議

主席（譯文）：我已接納內務委員會就發言時限作出的建議，而各位議員亦已於五月一日接獲有關通告。提出動議的議員可有 15 分鐘時間發言及致答辭，其他議員則有七分鐘時間發言。根據會議常規第 27A 條的規定，任何議員若發言超逾時限，我得着令他結束演辭。

陸路及水路交通系統

鄧兆棠議員提出下列動議：

「由於中港轉口貿易發展迅速，本局促請政府檢討陸路及水路交通系統，以便改善和發展必須的基本建設、使其更能迎合貨運服務不斷增加的需要，和進一步促進香港的轉口貿易。」

鄧兆棠議員致辭：

主席先生，本人動議通過議事程序表上所列本人名下的議案。

本人動議的主要目的，是希望政府及社會人士明瞭中港貨運對本港經濟及社會的重要性，從速全面檢討陸路及水路運輸系統，以便改善基本建設，迎合日益增加的中港貨運的需求。

自從一九七八年開始，中國推行現代化計劃，對外貿易大幅增加。本港的轉口貿易，更如雨後春筍，發展驚人，以致中港貨運，大幅上升。本港轉口貿易在一九七八至八七年間，每年增長了 32.4%。比較一九七零至七七年間的 17.5% 增長多出一倍。而去年，本港對外貿易超過 18,800 億元，較九一年同期高出 22%。貿易增長主要是由於轉口貿易增加，尤其是與中國的轉口貿易。一九九二年中港貿易增加了 26%，佔本港貿易總額 33% 而達 6,280 億元。因此，在中國經濟壯旺帶動下，本港轉口貿易，增長迅速。

香港與中國的貨運，主要以三個方式進行，就是道路、水路和鐵路。下列一些數字，足以顯示個別運輸方式的重要性：

根據一九九零至九二年統計數字，由道路轉運的貨量，每年大約 1000 萬噸，而由鐵路轉運的約 220 萬噸。另一方面，水路運載貨量比道路貨量還高，在一九八九至九一年三年中，每年平均達 1500 萬噸，且有上升趨勢。根據統計，一九九二年已達 1900 萬噸。

從上述數字顯示，中港目前貨運，以水路和道路並重，而鐵路方面，遠遠落後。目前，來往中港兩地的貨車及貨櫃車，每日達 18000 架次，而屯門公路最高流量只不過 10000 至 11000 架次，明顯地不能應付今日及未來的需求，阻礙香港整體經濟發展。

多年來，社會人士，特別是新界西的居民，多次建議和催促當局盡快興建第三號幹線和鐵路，從速解決上述嚴重的客貨運輸問題。可惜，運輸署深得太極張三豐的真傳，不斷原地踏步，幸而財政司對改善新界西基建的迫切性「大有同感」，在最近預算案中，撥款改善屯門公路，並預留 40 億元，興建第三號幹線。除此之外，政府更把西部走廊鐵路，列為優先處理。這些建議，是可喜，也是可憂。可喜的是政府終於明白新界西北客貨運輸短缺的嚴峻性，可憂的則更多，例如：上述的基本建設只是一個有限度和片面性的建議，好像「頭痛醫頭，腳痛醫腳」，而不是一個全面性的計劃，最明顯的缺點就是沒有把道路、鐵路及水路三方面，作有系統的全面研究，以便制訂一套全面性的長遠交通政策。

其次上述基本建設的完工時間完全不切實際，三號幹線郊野公園段於九五年動工，九八年完成，而西部走廊鐵路估計九八年動工，二零零一年完成。在短期而言，即未來五、六年間對大排長龍及超過流量的屯門公路實在是無補於事，因「遠水不能救近火」，加上天水圍 15 萬人口陸續遷入，新界西道路負荷，更是「火上加油、百上加斤」，亦反映出政府當局規劃不足。

再者，上述基本建設未有考慮水路交通的發展，以配合整體貨運的需要。事實上，水路交通非常重要，而且優點很多。加上香港是一個天然海港，具有很大的發展潛力。目前，港口處理的貨物，每年達一億噸，而貨櫃處理，亦達 800 萬個，其中 510 萬個經貨櫃碼頭，250 萬個經浮標，而 40 萬個經河運。香港目前的貨櫃吞吐量已佔世界第一位，大型貨櫃碼頭的建設，已屬刻不容緩，而中英交惡，導致九號貨櫃碼頭的興建懸而未決，第 10 號及第 11 號碼頭，更是遙遙無期。凡斯種種，皆非香港人所願見。近年來，採用躉船和中流作業方式對港口貨運亦有很大貢獻，可惜政府缺乏遠見，未有足夠預留地，使臨時作業區的運作，既引起交通擠塞，又帶來環境污染，嚴重影響民生。最近屯門居民群情洶湧，極力反對屯門 16 區作中流作業區，就是一個明確的例證。據悉，本來在今年動工的屯門內河碼頭亦因此延遲興建，亦因為屯門公路擠塞而起，這種做法，無疑像「斬腳趾，避沙蟲」。整體而論，與道路及鐵路比較，水路發展的資金較少，改善及發展的時間亦快得多，可在短期內減輕屯門公路的交通壓力和加強中港貨運服務。

貨運業的增長刺激了貨櫃車停車場及貨櫃倉等設施的需要。從晚間違例停泊的貨櫃車在新界西北區比比皆是，以及貨櫃倉雜亂無章地遍佈新界西北區等情況，充分反映政府沒有積極關注到貨運業的需要及基建配合。政府以這種任由「自生自滅」的態度，去對待關乎全港經貿命脈的行業，實在令人費解。

此外，過境關卡的開放時間及通道不足，不但造成中港貨運延誤，更因缺乏永久性大型貨櫃車過境輪候站，導致新界西北區路面不必要的擠塞，長達六公里的車龍，隨時可見。

為了應付未來五、六年中港貿易增長帶來的基本建設需要，我有下列建議：

- (一) 希望政府提早落成第三號幹線，以解決目前的交通擠塞。目前，中方因為中英問題還不能解決和表態，但設計工作，應從速進行，當中英把問題解決之後，便可立刻動工。

- (二) 加速檢討和發展中港水路運輸，以鬆弛目前陸路運輸的死結。
- (三) 加速西北鐵路的建設計劃，提早落成及延長支線至屯門，全面顧及整體性交通發展的需求。
- (四) 加建大型貨櫃碼頭，配合港口貨運需要。
- (五) 增設內河碼頭，以紓緩中港客貨運輸。
- (六) 撥地增設貨櫃處理站，作為貨櫃碼頭的後勤基地。
- (七) 提供大型貨櫃車永久性的過境輪候站，尤其是新填區和新界北區，避免邊境路面擠塞。
- (八) 提供貨櫃車泊車位，以避免雜亂無章地隨處泊車阻塞日常交通。
- (九) 考慮建立其他中港通道，例如珠屯大橋或是其他的關閘，使中港交通順暢。
- (十) 由於中港貨運關乎香港經濟繁榮的盛衰，當局應對基本建設作更深入研究和檢討，廣徵民意。

今日，更希望各位立法局同事，發表意見，協助當局制訂更有效的政策。由於這個基建系統複雜，並非運輸署或任何一個部門可獨力承擔，因此，我建議當局成立一個跨部門工作小組，包括運輸署、港口發展局、海事處及經濟科，專責檢討，研究和策劃整體的陸路與水路交通及基建措施。同時，還應邀請有關人士和專家參與。該小組亦須與中國有關當局密切聯絡，使中港兩面的陸路及水路交通互相配合，令雙方的基建投資有更大的成本效益。

「三十年河東、三十年河西」是商場經濟競爭的規律。如果我們仍陶醉於「世界第一港」的美譽而不思進取，香港未來的經濟前景，將因政府的錯誤設計而放緩，甚至倒退。

主席先生，本人謹此陳辭，提出動議。

動議經向本局提出。

譚耀宗議員致辭：

主席先生，今天香港經濟的繁榮，跟中國蓬勃的經濟發展是息息相關的。隨着中港兩地的轉口貿易發展迅速，有關的陸路及水路交通系統亦急需改善。然而，很值得注意的是，政府雖然十分強調基本建設對香港經濟發展的重要，甚至不惜動用數以百億元的資金去進行龐大的機場及港口發展計劃，但對於一些急待解決的有關中港兩地的貨運設施的不足問題，卻未能給予足夠的重視，甚至把問題一再延誤，使人相當失望。

就以中港兩地的水路運輸而言，政府對加強這方面的設施顯然仍需努力。雖然香港是一個優良的港口，但政府在海港建設，提高港內安全設施方面付出的努力不多，而近年來更下降至使人憂慮的程度，對不斷繁忙的中港水路運輸發展造成了障礙。就以改善馬灣航道這一點而言，政府就遲遲都不願作出行動。其實，早在一九八八年，一些中國的小船代理公司已經向政府指出不少來自珠江三角洲到香港的船隻，都必需經過馬灣航道到西區檢疫錨地辦理入境手續，然後再折返到屯門，荃灣等地方卸貨。如此大小船隻一來一回，既浪費時間，又使馬灣航道變得更加繁忙。因此，這些輪船公司已多次向政府要求在屯門海面設立小型船隻入境碇泊區，以緩和馬灣航道的繁忙，並縮減海運的時間。在八九年十一月，人民入境事務處處長也書面向那些輪船公司表示同意在屯門對開海面設立小型船隻入境碇泊區。

然而，政府卻一直沒有重視這個意見。幾年以來，中港間的水路交通發展蓬勃，不少大小船隻都要進出馬灣海峽。根據經濟司在去年十二月答覆本局質詢的答案可知，在去年通過馬灣海峽的遠洋船大約有 3000 艘次，而每天的流量應大約是 8.2 艘次；而去年通過馬灣海峽的小型船估計多達 27 萬艘次，每天的流量約為 739.7 艘次。由此可見，目前馬灣海峽確是非常繁忙。然而，政府似乎尚未意識到這個發展帶來的隱憂。要知道青馬大橋將要興建，而肯定架橋設施的架設，和兩岸的橋臺，必然會佔去馬灣海峽不少水面，而在施工期間，亦會有不少工程船隻在馬灣海峽出入和徘徊。如果海峽的交通管理控制不足，在如此繁忙和混亂的情況下，發生撞船一類意外的可能性是相當大的。

去年，經濟司在答覆本局議員質詢時，表示政府將會在九三至九四年度在屯門離岸設立船隻入境檢查處，在雙仙灣設立船隻航行監察站，並在交椅洲設立雷達站，加強對馬灣海峽的監察。這些都是對症下藥的好建議，我想政府不要再在這事上拖延，應該考慮香港船務職員協會的建議，盡快在屯門離岸設立小船入境處，減少那些沒有必要經過馬灣航道的船隻流量，另外要增加該航道的交通訊號指示，加強交通管理，在繁忙時間讓大型船和快速船有優先使用權，避免船隻因爭用航道而發生意外。

至於陸上交通方面，我特別希望政府注意目前中港兩地貨運關卡的擠塞情況。根據港粵運輸司機從業員協會的朋友向我反映，目前每天經文錦渡，落馬洲及沙頭角三個邊境口岸進出中港之間的貨車有近二萬架次，但邊境口岸常有塞車的情況，一輛貨車進出沙頭角及落馬洲大約要塞上一小時，而文錦渡的情況更惡劣，平均要塞上三個小時，阻延了貨運的效率。因此政府必須要改善這三個口岸，特別是文錦渡口岸的過境設施及加派人手處理貨車出入及管理交通秩序，緩和交通擠塞的苦況。

另外，既然時常有大批車輛在上述口岸排隊輪候，政府亦應該在當地設立一些便利貨車司機的設施如洗手間、小食亭、沖洗輪胎等設備。由於大量司機會集中在這些口岸的停車場內，如果政府在小食亭內設立告示牌，宣傳政府的交通法例及運輸行業的訊息，對邊境口岸的穩定運作也會有好處。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

劉健儀議員致辭：

主席先生，自從中國實施開放政策以來，香港和中國的經濟關係日趨密切，彼此的貿易迅速增長，中國成爲港貨出口的重要市場，亦是本港轉口貨物最大的市場和最大的來源地。隨着經濟的發展，中港間的貨運服務需求急劇上升，其中以陸路貨運及水路貨運增幅最大，對香港的基礎建設，尤其是交通設施方面，構成沉重的壓力。屯門公路經年塞車，過境貨車長期要在文錦渡和沙頭角輪候冗長的時間才可以過關，海港內的航道繁忙，造成船隻爭用航道，大量貨櫃車因缺乏後勤基地而停泊在路旁等現象，顯示香港現有的交通設施不足以應付不斷增加的貨運需求。

雖然港府計劃在一九九五年完成九號貨櫃碼頭，以配合日後的發展，但在未解決道路網絡和貨櫃後勤基地等問題之前，即使增設新貨櫃碼頭亦很難滿足貨運的需求，況且中英仍在爭拗中，能否在一九九五年落成九號貨櫃碼頭仍是未知之數。財政司在今年的財政預算案演辭中，宣布政府預留 40 億元作爲興建三號幹線之用，即使這條幹線有希望在一九九八、九九年落成、但近期推出諮詢公眾的鐵路發展研究報告，顯示政府有意在二零零一年完成西部走廊鐵路，滿足過境客貨運的需要。不過，這些交通設施的鴻圖大計最少需要等待五至六年，甚至更長的時間才能完成。期間貨運需求的壓力如何紓緩？過境交通問題如何解決？政府卻未有具體交代。我認爲政府在解決貨櫃車需要的問題上欠缺全面性和週詳的計劃。

中港之間的貨運主要依靠陸路運輸和水路運輸，同樣是運輸貨物，但竟然涉及兩個不同的政府部門。陸路運輸由運輸科負責，水路運輸則由經濟科負責，兩個部門之間都似乎缺乏充分的協調，令所提供的設施未能互相有效地配合。雖然在陸路運輸基礎建設方面，運輸科是有較爲長遠的計劃，但水路運輸方面的改善，似乎停滯不前。其實，現時水路運輸仍未能發揮最理想的效能，主要是基於設施的不足，如中流作業區、貨物裝卸區、內河碼頭，入境檢查處，船隻停泊處等。在運輸科積極研究如何加強陸路運輸的同時，經濟科亦應全面檢討水路運輸的系統，尋求改善，使港口的設施能更有效地運作，以應付貨運日益增加的需要。與此同時，運輸科和經濟科應該多協調，互相配合，使有關改善貨運設施的計劃能更全面地、更有系統地進行。長遠來說，我認爲政府應該考慮將所有的運輸政策歸納由一個科去統籌負責，這樣就可避免部門間出現矛盾或缺乏協調的情況。

我認爲要解決中港貨運增長所帶來的種種問題，政府有需要：

- (1) 盡快全面開放落馬洲的通道，並採取措施吸引貨運者使用。
- (2) 確保九號貨櫃碼頭能夠如期落成。
- (3) 撥出土地作爲貨櫃車的後勤基地，使貨櫃車可以停泊，以免阻塞交通和道路，對其他交通或道路使用者構成不便。
- (4) 從速檢討水路運輸系統，加強設施以配合水路貨運的增長。

- (5) 全面研究如何令各類不同貨運設施互相配合，使它們能更協調、更有效地滿足貨運的需求。
- (6) 盡快完成三號幹線及落實西部走廊的鐵路計劃。
- (7) 積極研究及實施有效的短期性措施以改善新界西北的道路網絡，以紓緩交通擠塞的情況。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

馮智活議員致辭：

主席先生，相信大家都認同一個地方要有良好的經濟發展，必須要有良好的交通網絡和設施配合，兩者是相輔相承的。但是當運輸網絡和設施吃不消的時候，才謀求方法去改善，是遲鈍和被動的做法，更會阻礙本地經貿發展速度。香港的運輸規劃就是這樣後知後覺，如當某地的道路擠塞至不能容忍時才「考慮」加建道路網，當年的獅隧、青衣南橋，現時的屯門和青山公路便是明顯例證，這樣白白令市民損失不少寶貴時間，亦加重貨運因損失時間而額外帶來的成本。

雖然香港有世界上最優良的港口及港口設施，但是在道路運輸配合方面做得十分之差，令至葵青、荃灣泊車及塞車問題嚴重，亦令屯門公路每日必大塞車。這情況出現的最主要原因是政府未能正確估計近年中港貿易的增長速度及道路設施和新市鎮發展不協調之故。隨着大量生產工序遷入內地，完成品多數要回經香港出口，而轉口往中國的貨品亦每年以三至四成的幅度增加，所以政府除了要加強道路網的建設外，絕對有需要加強鐵路及海路在中港貨運上的角色，以免道路負荷過重。

現時過境的貨車主要經文錦渡及落馬洲來往中港兩地，使用文錦渡的車輛可用大埔道及吐露港公路，而出九龍的樽頸通道亦因城門隧道及大老山隧道落成得以紓緩，所以前往文錦渡的公路大致可以應付貨車流量，但是這個關卡現時已到達飽和。反而新的落馬洲關閘卻未被充份利用，究其原因亦是新界西到市區交通接駁差的問題，屯門公路及青山公路的擠塞問題已是全港聞名，在繁忙時間重型貨車佔屯門公路行車量的三成，在日間非繁忙時間至五成。本人認為提早完成三號幹線才能疏導來往新界西及內地的貨車流量，因為單靠屯門公路做落馬洲至貨櫃碼頭的大動脈，除了因塞車損耗時間外，若出現大型交通意外更令全線癱瘓。所以三號幹線應提早於九七年完成，及加建屯門公路慢線的工作，要早於九七年完成才能切合實際需要，不然的話，在時間和經濟上的損失將是十分鉅大的。

另外在三個道路關閘附近的車龍及塞車亦是無日無之，尤其是在關卡收工之前，問題更為嚴重，為避免輪候車龍阻礙區內其他載客車輛之出入，本人贊成關卡附近興建大型貨櫃車過境等候站，此亦有助更有秩序及快捷地辦理過境手續。而過往出現多次過境貨車罷駛事件，突出了中港兩地海關及政府與貨車司機之間溝通不足，待問題爆發才急於解決。既然兩地政府都願見兩地貿易增加，兩地有關部門應盡最大努力去方便貨運車輛進出邊境，例如兩地海關可合作嘗試延長及提早開放各個關卡，避免貨車集中在同一段時間進出邊境，造成不必要的擠塞。

最後，港同盟希望政府盡早解決重型貨車的泊車問題，眾所週知，香港泊車位不足，但若重型貨車亂泊路邊或泊於新界西北非正式停車場時，除了阻塞道路，亦做成了潛在危險。而泊於新界西的貨櫃車更要拖空車進出屯門公路到貨櫃碼頭，加重屯門公路之負荷，我們希望政府於未來兩、三年內在貨櫃碼頭附近興建新的大型貨櫃車停車場，以配合貨運增長。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

黃震遐議員致辭：

主席先生，香港的水陸交通擠塞，歸根究柢，是當初在設計基本設施和道路網絡時，都是以香港內在環境的需求以作規劃，並未考慮到自中國開放改革以來的急速發展，以及中港兩地的經濟緊密合作，成為中國大陸轉口的吞吐港，令香港無論在貨運、客運上都使原來的交通網絡不勝負荷。

另一方面，貨物流通系統包括貨存，拆散和集合，過關手續及儲運通訊等等，交通只是其中一環節。正如今日的動議字眼一樣，政府只着眼交通部份，以致香港整個貨物流通系統缺乏配合，尤其因為儲存集散土地不足造成水陸路面的浪費。

自中國開放改革以來，廣東省的發展一直領先全國，而珠江三角洲更是帶動廣東起飛的龍頭，開放後平均每年增長率上達 14% 至 16%。在珠江三角洲的產品中，幾近半數的加工原料要由香港輸入珠江三角洲，而製成品亦要透過香港再輸往外地。況且，中國第三產業嚴重落後，整個南中國的活動，大半都要依賴香港提供工業服務，單是廣東省的出口，便有 89% 經香港出口。

珠江三角洲有 97% 的貨櫃要經由香港處理，以一九九零年為例，香港港口處理的標準貨櫃 510 萬個，其中轉口內地的貨櫃估計佔 180 萬至 230 萬個。可見香港在珠江三角洲的貨運所扮演的重要角色。

重要的是這些貨櫃都非常依賴公路運輸進入香港，香港的公路網流量因而大增，不勝負荷。

此外，過去幾年，內河貨櫃量有強勁的增長，九一至九二年便有近四倍的增幅，使香港躉船業務，中流作業，內河碼頭都做成嚴重的負擔。

當然，倚靠陸路運輸，以大陸的發展經驗，最經濟和最便捷的是鐵路運輸，但是香港的鐵路終點站紅磡，當初的設計即以客運為主，而且深入市區，並沒有腹地可供貨櫃處理，加上九廣鐵路的貨運已經飽和，另一方面由於珠江三角洲的鐵路興建緩慢，令到沿線的三資企業放棄使用鐵路，改用貨車運輸原料及製作品往返香港及內地工廠，造成公路的流量大增，惡性循環。

香港西北部交通現在已擠塞不堪，不勝負荷。將來又會如何？展望未來幾年，華南經濟仍然會以高速推進。九五年底北京九龍鐵路可望通車，由於新界西北鐵路網尚未動工，短期對紓緩公路壓力無補，反而會引致更多貨物南下。

在公路方面，廣深珠高速公路明年啓用。將來還會建設多條橫貫廣東省內公路線和北京廣州公路。這些運輸網的建立不但會將廣東的經濟增長推展到珠江三角洲以外地區，更會使長江流域的商品都可以借道香港出口，香港的陸路和港口負荷，必會有增無減。雖然有計劃在南沙建立一個貨物集散港，然後用較大船隻運貨櫃來香港，可以減輕部份路面壓力，但這亦會增加香港水域的船隻活動量和碼頭設置的需要。

因此，本人建議當局在建設新機場和港口的同時，必須與中國緊密合作，盡量配合因應南中國發展的需求，令到香港的航運、公路和鐵路運作都可以作整體考慮，尤其在貨運方面，香港應趁機場鐵路尚未施工，認真考慮真正的直通車，令到國內的貨櫃能透過鐵路直通香港新港口，以紓解公路運輸的負荷。

去年通車的直通貨櫃運輸線，行走九龍紅磡至廣州大朗車站，而目前正在施工的京九九或京廣鐵路，都以九龍為終站，但為了未來發展的需求，政府實應：

- (1) 盡快將機場貨運支線連接大嶼山北部港口、葵涌貨櫃碼頭，直通深圳，使華北貨源通過京九九或京廣鐵路，直接運到香港港口出口。
- (2) 如果一旦建成珠海至屯門的公路，利用屯門內河碼頭作集散地，不經屯門公路而以水運直接接駁港口。
- (3) 政府在開發大嶼山北部港口的同時，應利用目前大嶼山的空間，作為儲存貨櫃的中心，徹底改善貨櫃途經主要公路，屯積貨櫃於新界，做成不必要的公路流量和環境破壞。
- (4) 改善中流作業，貨櫃碼頭，新界道路網及邊境的口岸，關於這方面，港同盟的其他議員是會作解釋的。

本人謹此陳辭，支持動議。

狄志遠議員致辭：

主席先生，中港運輸近年發展迅速，為香港帶來不少經濟收益，但同時亦帶來不少民生問題。過往幾年，新界北的居民長期備受中港運輸所引致的問題困擾。這些問題包括：區內非法泊車嚴重、輪候貨車引致交通擠塞、農地變成貨櫃停放處、環境和安全問題等……上述問題的成因主要是政府未能準確預測中港運輸的發展，並低估了發展的速度。此外，政府亦沒有因應問題從速制訂有關的政策。現時的政策根本完全未能配合實際的發展。

主席先生，本人在今次的辯論將集中討論貨櫃車所引伸的問題及提出匯點的意見。匯點認為貨櫃車所面對的不是一個獨立問題，當局必須有堅定長遠的眼光去改善有關的問題。在研究有關問題時，我們認為目標必須同時放於下列三點：

- (1) 解決交通擠塞，特別是新界西北部的困境。
- (2) 配合機場與海港的發展。
- (3) 與中港運輸急升的交通需求配套。

基於上述分析，匯點提出下列紓緩和解決的建議：

(1) 檢討現時的政策

一九九零年運輸政策白皮書應重新進行檢討，例如運輸後勤支援和所需土地的比重，重新研究建多層貨櫃車場的需要等。

(2) 改善貨櫃車的停泊

匯點認為長遠來說，必須增加貨櫃碼頭附近的後勤和泊車用地所佔的比例及面積。中期來說，可以在邊境低發展潛力的地區，例如無人居住的採泥區，開設貨櫃場及在近關卡的地方建立補給站。短期來說，在各個工業區和新市鎮的不同地區設立臨時貨櫃車停泊處。

(3) 落實各項計劃

政府如果能夠落實九〇年運輸白皮書和歷年來的工程計劃，已相當不錯。此外，我們認為有需要興建一些新的道路網絡以配合未來的發展。

(4) 研究開設第四個口岸

現時三個中港運輸口岸已接近飽和，我們認為有需要開設多一個新口岸。我們建議政府積極與中方聯絡研究有關的方案，然後提交本局審議。

主席先生，中港運輸的發達為本港帶來經濟增長，但在繁榮的背後，有很多居民正面對不少困擾。我們認為政府有責任積極迅速解決上述問題，因此我們支持今次的動議。

何敏嘉議員致辭：

主席先生，作為港同盟新界西支部的成員，我的發言將會把焦點集中於對新界西的影響方面。這個動議主要的調子是要政府檢討水路及陸路的交通系統，以期達致迎合貨運服務的需求及促進香港的轉口貿易的目標。

本人認為檢討範圍不應只局限於香港的內部水陸交通系統。我同意其中的一個目標，是要促進轉口貿易，但我並不同意這是唯一的目標，因為我們應該同時照顧到本港內部的需要，以及鄰近地區的發展將會帶來的影響。

眾所週知，中國的經濟發展步伐迅速，而位於中國南大門的香港，更深受改革的影響，尤其是當中國心臟地帶、沿海省市、及華南地區等爭相與香港建立聯繫，利用香港先進的建設及較完善制度去發展其經濟，香港面對的壓力將更大。我們要加速更新、發展我們內部的各種基礎建設及運輸的設備，以迎合這些急劇增加的需求。這些壓力當然是有利的，也是正面的。轉口貿易上升，將會帶來很大的利益，但為了要應付將要增加的運輸負荷，新界西區必須同步發展各個道路網絡。

運輸科最近發表的鐵路發展研究諮詢文件，就是將貨運增長視為考慮鐵路發展的其中一個重要準則。在文件內，評估準則很清楚列明，鐵路的發展方案對鞏固香港作為區內主要港口、貿易及商業中心的策略性地位，是可以發揮很大的作用。由於中港經濟關係日趨緊密，我們的水陸交通系統規劃，就更加需要雙方的緊密協調，而不是單方面進行。就珠海市最近公布興建珠海伶仃洋跨海大橋，接駁本港新界西屯門一事為例，便是在缺乏協調機制之下出現的一個奇怪現象。我們不是否定屯珠大橋的價值，這條橋最少可以協助珠江三角洲西部以珠海為中心的城市群的經濟發展。但我們不能同意的，就是珠海市政府在未與香港方面深入討論前，就單方面宣布這項建橋行動。事實上，這條橋會為本港帶來沉重的交通負荷。正因如此，我們可預見現時已接近飽和的屯門區道路將會更加擠塞。

上星期，港同盟有幾位屯門區議員前往珠海考察。得到的消息是屯珠大橋計劃將會在兩個月內呈交國務院，待批准後，才與香港接觸。但屯珠大橋計劃經國務院批准後，究竟又是否有轉彎的餘地？這對香港來說，是否有「大石壓死蟹」的情況呢？我們就這建議，希望中、港兩地建立一個恆常的對口機制，特別是就交通系統及基本建設方面，去加強溝通及協調。

再提一個不協調的例子。在二月底，中國國務院京九鐵路小組決定將京九鐵路原定於一九九七年落成的日期提前至一九九五年，但香港西部走廊計劃卻要在二零一一年才可完成。由此可見，我們的交通網絡，根本是無法協調的。

珠海市希望跨海大橋可於九七年通車，但香港屯門公路的擴闊工程在一九九七年才完成，而三號幹線何時才可出現，仍是未知之數。由此可見，中國及香港之間如不能盡速就水陸交通系統作出配合及協調，將會令九十年代中期或末期的中港交通變成一片混亂，尤其影響新界西部的交通。為配合鄰近地區的發展，我們希望在此期間，香港政府盡速進行一套有系統及全面的研究。

本人謹此陳辭。

黃秉槐議員致辭：

主席先生，自從中國大陸在一九七九年實施對外開放政策以來，中港兩地特別是珠江三角洲和香港的經濟組合，經已成為不可逆轉的趨勢。隨着香港工廠和生產設施的大量北移，從經濟角度來看，中港邊界已差不多不再存在。換句話說，香港再不是一個獨立的經濟個體，任何宏觀的規劃必須將本港的規劃視作華南地區的一部份，且以此作為規劃的起點。不過這一事實似乎並未在香港基建規劃和運輸系統的研究中獲得重視。

目前，中港兩地的規劃部門各自為政。有關兩地交通問題的接觸，只限於邊境聯絡小組，而這小組的職權範圍亦只限於邊境通道，至於兩地的交通運輸，以至基建系統的配合，目前可謂全無溝通和統籌的。我想在此舉幾個例子加以說明：

- (一) 陸路運輸方面，連接廣州、深圳和珠海的廣深珠高速公路首期工程，預算會在今年下半年左右正式啓用。由於這條公路將會連接落馬洲，啓用後肯定會增加新界西北部道路系統的負荷。鑑於屯門公路目前已達到飽和的狀態，廣深珠公路全面通車之後，新界西北的道路系統，怎能承受這些額外運輸的負荷呢？當局究竟有什麼應變措施？到目前為止，外界仍一無所知。不禁使人懷疑，當初計劃興建這條公路時，中港兩地曾否進行討論或聯繫？
- (二) 珠海市最近表示有意興建跨海大橋，連接珠海和屯門爛角咀，有關計劃將在短期內提交中國國務院審批。可是，珠海市至今仍未與香港商討大橋和本港交通系統怎樣配合的問題，再次反映出兩地道路規劃缺乏協調。
- (三) 水路運輸方面，由於目前珠江三角洲內河港口缺乏處理貨櫃設施，導致近年愈來愈多來自中國的散貨經水路運抵本港才可以進行裝箱，再運往目的地。鑑於內河貿易的貨物量不斷增加，令馬灣航道嚴重擠塞。為解決這問題，政府正打算在屯門 38 區興建內河碼頭。不過，問題是：興建屯門內河碼頭只是將馬灣航道的擠塞問題轉移至屯門公路，對解決問題並無實質幫助。其實，要解決這問題，最有效的方法是在珠江三角洲尋找合適地點，設立一個或多個內陸貨運處理口岸，將散貨裝箱後，再透過鐵路網的配合，運往葵涌貨櫃碼頭處理。不過，這需要中港兩地的規劃部門緊密合作。在目前雙方缺乏聯繫和協調的情況下，這是難以做到的。

主席先生，本人贊成檢討本港陸路和水路交通系統，以配合中港轉口貿易迅速發展。不過，為了從根本上解決有關問題，即中港兩地在交通和基建規劃上不協調的局面，本人認為政府應該盡快尋求與中國的規劃部門，特別是廣東省當局，建立起緊密的聯繫，以便雙方能在工作的層面上互相配合，擺脫各自為政的現象。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

代理主席杜葉錫恩議員暫時代為主持會議。

黃偉賢議員致辭：

代理主席女士，本港的交通問題，不單來自貨運方面的壓力及香港轉口貿易所需，而是整個過境及境內交通系統追不上需求。同時也不僅是貨運，連客運亦同樣出現問題。

去年十一月二十五日，在局內同事一致支持下，本人提出促請政府盡快改善新界西北交通的動議獲得通過。現在事隔半年，是時候去回顧一下本人當日所提的建議，看看有關問題是否有進展及改善？

當日本人提出的五點方案，目的有三：除了第一要解決新界西北部的交通擠塞外；其次是要配合新機場及整個海港西移所帶來的全港性交通樞紐的移動；第三是為紓緩中港之間客、貨運急升的沉重運輸壓力。這是由於當局對華南地區（尤其是珠江三角洲）的經濟發展一直低估所致。上述三個目的與今日辯論課題的目的基本上是一致的。

其實五點方案是包括了十多項具體措施，短期的改善是增加屯門往返市區的渡輪服務，以及改善屯門公路的擠塞情況；中期措施是全線擴闊屯門至荃灣一段的青山公路；長遠的解方法是必須立即興建三號幹線（郊野公園段）及新界西北接駁市區的集體鐵路運輸系統。元朗固然是急需鐵路接駁市區，屯門亦同樣需要有鐵路出市區，從而形成一個屯門、元朗、市區的環迴鐵路網。一方面可解決境內的客運，另一方面亦是達致上述三大目的，尤其是應付中港過境客運及貨運的需求。

過境運輸方面，剛才匯點的狄志遠已有談及，本人在此只是強調我們必須加強三方面的的工作：

第一就是中港海路的運輸。由於中港海路運輸不斷上升，令到本港中流作業的需求亦相應增加。最近由於計劃興建九號貨櫃碼頭，政府打算將受影響的中流作業遷往屯門 16 區，但即時遭受新界西區議員及居民的強烈反對。主要理由是他們擔心對屯門公路帶來更嚴重的交通擠塞，加上政府也計劃在屯門 38 區設置內河碼頭，雖然有關的建議是有利於經濟的發展，但可惜在港府對新界西北交通缺乏全面評估及配套之下，我相信屯居民會繼續飽受塞車之苦。如果政府沒有全面改善新界西北，尤其是屯門區內及屯門公路的交通擠塞問題，相信屯門區的居民會繼續反對在屯門 16 區設置中流作業。

第二是中港第二鐵路，我們很高興知悉最近政府公布了鐵路研究報告，將西部走廊列為優先考慮。但可惜仍要等到二零零一年才可落成。如果稍有延誤，中港第二鐵路的落成日期就更令人擔憂。事實上，目前中港的紅磡至深圳（即羅湖）鐵路無論是客運及貨運已經達到相當飽和。在今早的立法局交通小組會議上，我們亦討論了四月三日羅湖關卡出現乘客嚴重擠迫的問題。所以中港第二鐵路是相當迫切地需要興建的。我希望政府有關方面盡快落實興建這條鐵路，從而紓緩現時唯一一條中港鐵路的客運及貨運擠迫情況。

第三是中港道路的連接，本人欲指出，除了沙頭角、文錦渡、落馬洲三個過境渡口之外，我們需要開始準備第四個的渡口，因為沙頭角及文錦渡兩個渡口已達到飽和，而落馬洲在九二年底的使用量已達到 40%。如果按每年大約增加 5000 架次，即增幅約

25%來計算，落馬洲通道將於九四至九五年達到飽和。因此是適當時候去研究第四個過境渡口。匯點認為第四個過境渡口的位​​置必須從理性及按照實情由規劃、經濟、民生三方面去綜合考慮，必須由中港客貨運整體發展需要及按分佈找出最適合的位置。當決定位置後，政府亦必須同時使境內的配套交通系統後勤補給等安排有充分的配合，否則就如北區一樣，重蹈其覆轍。

匯點指出，華南地區隨着由珠江三角洲以至廣州，甚至福建、江浙一帶與本港交通的不斷增加，是經濟發展重要的基礎及支援。因此匯點建議港府必須盡快開始交通規劃的合作，成立中港專責小組去進行政策上、規劃上、資源上的交通建設及合作，這種合作已是刻不容緩的。

代理主席女士，本人謹此陳辭，匯點的四位議員，支持動議。

陳偉業議員致辭：

代理主席女士，香港是世界第十大貿易和經濟體系。單是九二年的海運貿易價值已高達 9,880 億元，香港有 90%的貿易經由港口進出。根據政府的估計，本港港口及有關活動為本港大約 30 萬人提供就業機會，人數約佔所有商業機構就業人數的 20%，而生意總值則佔本地總生產值的 15%。

香港貨櫃吞吐量在九二年有接近三成的增長，但是，大幅增長的動力主要是來自中流和內河船隻裝卸式的運作。中流作業和內河船隻的吞吐量大幅上揚充分顯示中國轉口貿易比重日益上升。這些貨品絕大部份是一些售價不高的貨品或以散貨形式運載，一般都不能負擔收費昂貴的貨櫃處理形式。

但很可惜，港府一直忽視中流作業對本港貨運業的貢獻。事實上，貨櫃中流作業人士可視為補充現時貨櫃碼頭不足的一種服務，實在是貨櫃運輸中一個後勤支柱。中流作業處理的運作一般用較小船隻運載貨物，這些船隻進出本港港口很頻密，而這些較小的船隻不能負擔貨櫃碼頭昂貴費用。中流作業運作的船隻可以在一些停泊的船隻兩旁進行操作，當船停泊在浮標或拋錨時，即可立刻動工，進行貨物的起卸。基於這個運作，可減低船隻逗留在香港的時間，可說是十分機動，效率十分高。

現時港府並沒有一套針對中流作業的整體策劃，形成中流作業一直被視作可有可無的服務。近年，政府需在港內進行大型填海及港口建設，使中流作業的海旁操作區面積日漸減少，現時大部份操作區均以一些短期租約的形式批出，由於時間很短，中流作業的經營者對臨時操作區沒有大量投資的意欲，結果令到土地沒有充分發揮效用。

另一方面，因為是採用短期租約形式，引致規劃上出現其他很多問題，經常使海面的發展和陸上的土地運用出現不協調情況。由於操作區只屬暫時性，政府不會花錢建立陸路及水路交通系統，對於在操作區部份的居民，產生嚴重的環境及交通方面的問題，對居民而言可說是十分不公平的。屯門居民最近大力反對第 16 區用作中流作業是一個好例子。

所以，我覺得政府應切實制訂一套有關中流作業整體的政策，以便這行業可以作出長線發展，而政府亦可以為操作區中的發展，在水路及陸路交通方面作出配合，使現時很多基於規劃上出現的問題得以避免。

另外，當中流作業者逐步增加時，來往水上的船隻亦隨着增加，我們看到現時的海港日漸繁忙，是一個很明顯的現象。剛才很多議員也提到馬灣的航道已是很擠塞，我們可以看到現時海上船隻的運作缺乏妥善的管理，也很容易產生混亂和發生意外。近期本港水域便出現過多次撞船意外，青衣南橋更多次被大型躉船撞擊，這些意外不但令致有人受傷，更帶來不同程度的經濟損失。交通的混亂，在過去多年來，都使荃灣、葵涌和青衣的居民在生活上受到嚴重的滋擾。所以，政府應切實檢討現時水上交通的安全措施，政府應確保水上交通的安全。

另一方面，當中港貨運日漸增加的同時，近年本港水域範圍內多次出現貨船被不明身份的人士和船隻截查。港府有必要加強本港水域範圍內的水上巡邏活動，避免出入本港的貨運船隻受到不必要的滋擾。另一方面，港府亦應加強與本港水域範圍鄰近地方國家的合作，以確保船隻能安全進出本港水域範圍。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

李永達議員致辭：

代理主席女士，本港經濟發展初期要倚靠作為轉口港起步，到了今日，香港已成為東南亞貿易中心，擁有最優良的貨櫃碼頭，貨櫃處理量世界第一，而隨着中國經濟發展迅速，本港作為轉口港的角色又再吃重。雖然我們會為貨櫃處理量的世界紀錄自豪，但在面對每年大幅增長的貨櫃數目，我們不能不擔心本港內部的運輸網絡是否承受得了。

按照政府提供的資料，本港貨櫃處理量每年約增加 6.5%，到九十年代末會比現時處理量增加一倍，到了二零一一年又再倍增。資料又顯示自八六年開始，中港貨運用公路運輸的比例由八八年的 21% 加重至九一年的 44%，而鐵路運輸的比例反而下降了。這些數字是頗令人擔心的。若中港貨運仍然倚重公路運輸，而每輛貨櫃車又只可裝一個貨櫃，到了二零零零年，我們可能要面對比現時多一倍的貨櫃車數目。無論如何加快興建新界的公路也不可能追上貨櫃車的增長數目。所以中港貨運的策略理應加重鐵路和水路的作用和功能，太過倚靠公路運輸，除了加重污染，亦影響新市鎮居民用公路進出市區的空間。

依照最近完成的全港鐵路發展研究報告建議於二零零一年建成一條由葵涌至天水圍及落馬州的重鐵，該鐵路將兼有過境客運、貨運的功能及連接市區和西北新市鎮的功能。我們贊成盡快建成這鐵路，因為這計劃除了能減輕對道路運輸的倚賴，亦可解決現時過境鐵路快將飽和的問題。使用鐵路作運輸的好處是能夠將客運和貨運分開，避開了像屯門公路巴士和貨車爭路的問題，而發生意外的機會也較細，是應鼓勵的運輸方法。可惜依照九鐵九二年的業績報告，中港鐵路貨物運輸比九一年下跌 11%，這顯示現時鐵路貨運模式比其他貨運模式的競爭力差。所以若新鐵路可直接運載每年 100 萬個貨櫃又可直達貨櫃碼

頭，將大大提高鐵路在貨運的功能。鑑於貨櫃處理量的增加速度遠高過道路網的擴展速度，建成第二條過境鐵路是刻不容緩的，我們建議應提早於一九九九年完成西部鐵路走廊。

除了上述理由外，第二個理由要提早完成西部走廊是因為屯門，元朗一帶人口早已令出市區的道路吃不消。本局已多次討論這個問題，我們建議政府應在諮詢完畢後即時籌備興建這條鐵路的工作。而屯門於九十年代末人口會達 50 多萬，到時建成的三號幹線亦不會直接使屯門市民受益，50 萬人口的社區若仍只有屯門公路出入市區而缺乏集體運輸系統，是說不過的。所以我們極力要求西部走廊要直達屯門市中心，避免龐大人口出入市區都要經多番轉折。至於和輕鐵競爭問題，只要西部走廊只出售直接出入市區的套票，便可將區內乘客和出入市區的乘客分開，兩者市場根本不同，況且輕鐵載客量漸已飽和，根本不能承擔接駁西部走廊的功能，若不將西部走廊伸延至屯門市中心，龐大數目的屯門居民將對西部走廊興趣大減，政府和九鐵公司應考慮這個重要問題，並盡快落實興建這鐵路系統，早日解決新界西北交通的先天性缺陷，並促進中港鐵路貨運的發展。

代理主席女士，我想提及海上貨運安全的問題。近數年，由於中港貨運的急劇上升，令海上交通愈來愈頻繁，海上交通意外的數字也增加得很快。我希望有關部門能夠重新檢討和制訂一些更加嚴謹和有效的海上安全法例，並加強海上巡邏，以減少海上的交通意外。對於前日下午在青衣南橋發生的船隻撞橋事件，已是過去 10 個月來的第三次。我建議海事處應該派遣巡邏船 24 小時維持該區的海上交通安全。另外，我也了解到現時的法例未有給與海事處處長足夠權力，去限制桅桿過高的船隻進入藍巴勒海峽青衣南北橋間的水域。我建議政府應盡快修改法例，令青衣南北橋之間的水域成為管制區，限制桅桿過高的船隻進入這個海域，防止該區再發生類似的意外。

代理主席女士，本人謹此陳辭，支持動議。

楊孝華議員致辭：

代理主席女士，對於今日辯論的話題，我相信大家不感到陌生，因為無論政府或是本局的議員，都曾經就陸路及水路交通問題做過報告研究或是辯論，例如政府較前發表的港口及機場發展策略研究，以及本局數月前曾就新界西交通舉行過辯論，都有涉及水陸交通系統這個題目。不過政府的發展計劃往往都是側重宏觀經濟的產物，而議員就聽取公眾及民意的回響，再向政府反映，要求改善。我覺得議員的角色好像是替政府的大「項目」「執手尾」一樣。談到水陸交通系統及中港轉口貿易，自然特別注意貨櫃航運在其中扮演的角色，除了貨櫃航運業，我亦十分關心中流作業的問題。

眾所周知的事實是中港兩地的貿易是愈來愈頻繁，尤其是中國與香港之間的轉口貿易更以驚人的比例增加。而且，放眼將來，轉口貿易將會由現時集中於華南地區，不斷向北及內陸伸展，而貨物總額亦不斷上升，意味着未來港口的活動將會更加繁重，需要更長遠的策略來應付發展，以及更多資源來興建基本港口建設。未來港口發展必定朝向興建新貨櫃

碼頭為主，但預期中流作業的貨物裝卸活動仍然十分重要。單在九二年，於本港港口所處理的貨櫃，四份之一就是由中流作業處理。現時本港的港口內共有 76 個浮筒，由躉船將貨物裝卸在那些停泊在中流的船隻上。估計在未來發展，中流作業更加吃重。因為正如我剛才所講，香港的轉口貿易主要是來自中國、珠江一帶，而要倚靠躉船或者中小型船隻。這些載有貨物，經珠江到香港的船隻亦必須在海傍落貨，再由躉船將貨物轉卸，由此看來，中流作業必然維持活躍，而當貨櫃量增加時，所需的額外海傍土地將會更多。

不過據我所知，海傍一帶上落貨的土地不增反減。有很多租借給貨櫃及船公司上落貨的地方，都因為政府快將興建三號幹線及青衣大橋而終止租約。

解決方法之一是興建內河碼頭供那些由中國抵港的船隻處理需要轉口的貨物。政府亦有意在屯門發展內河碼頭。這個計劃值得歡迎，因為船隻可以毋須經馬灣海峽進入貨櫃碼頭而直接在屯門落貨，亦可改善現時馬灣海峽因船隻進出頻密而造成的阻塞及安全問題。不過政府遲遲未有落實這些計劃研究及發展報告，更招來屯門居民的異議及反對之聲。我認為政府實在有必要從速落實在屯門內河興建碼頭及設立屯門的清關設施，否則必會大大阻礙本港貨運及轉口貿易的發展。

除了中流作業及海傍卸貨的土地缺乏之外，供給貨櫃儲存停放及貨櫃車位的土地亦是嚴重不足。要煮好一煲「靚飯」，除了要有水、有米、有飯煲之外，亦要這三樣東西放置在相近的地方。很難想像主婦會將米，飯煲和水放在不同的房間（除非有時我替太太煮飯才会有此情況）。但現時本港的貨櫃運輸就正正如此，司機由甲地方取車，到乙地方取空貨櫃，再到丙的貨櫃碼頭上落貨，中間轉折不堪，造成的問題，如違例泊車及阻塞道路交通，消耗的時間及人力令人難以忍受。我認為要促進本港轉口貿易，提供足夠及適合的地方給與貨櫃儲存及貨車停泊，亦是必須得到處理的一環。

今日運輸司在答覆議員的問題時，承認在本港有 32200 輛登記的中重型貨車，但只有 30600 個泊位，這樣，已可以看到問題的一斑。

財政司承諾興建三號幹線，並表示會邀請私人發展。我希望政府能夠可以考慮在現時就開始着手興建「汀九橋」及連接屯門公路的一段，由政府的工務工程基金中預支款項，邊興建邊與私人發展商磋商，然後批給私人發展商投標經營，這樣就可以更早解決屯門、荃灣一帶道路擠擁的問題。

要保持香港主要轉口港的地位，一個良好及具發展擴建潛力的水陸交通網是十分重要，同時海傍基本建設及服務亦同樣不可或缺。我支持今日的動議，促請政府盡早展開各項必需基建的工程，包括屯門的清關設施。

代理主席女士，我支持動議。

經濟司致辭的譯文：

代理主席女士，我歡迎這次辯論。我感謝鄧兆棠議員提出動議，亦謝謝各位議員的意見和建議。

在以下數分鐘，我會講述本港港口在進出口和轉口活動所擔當的角色，期間，我會評論各位議員提出的一些意見，然後展望未來。接著，我會請我的同事運輸司答覆有關土地運輸問題的意見。

正如各位議員所指出，貿易是香港的命脈，而進出口和轉口是這命脈的重要環節。一直以來，香港港口處理大部份的進出口和轉口活動。一九九二年，本港港口處理一億公噸貨物；經邊境道路運輸的貨物，有 1200 萬公噸；經鐵路的有 200 萬公噸；經機場的則有 100 萬公噸。

經本港港口處理的一億公噸貨物，約有半數以貨櫃裝運，其餘就是我們所說的散裝貨，例如油或煤。

貨櫃裝運的 5000 萬公噸貨物，是由本港現有的七個貨櫃碼頭（合共處理約 3000 萬公噸貨物）或中流浮標或碇泊區（合共處理約 2000 萬公噸貨物）處理。

港口總吞吐量中，約有 3500 萬公噸屬轉口或轉運貨物；過去 10 年，這個進出口活動的特別環節，增長率約為 20%。

發展本港港口的計劃，在一九八九年公布，作為港口及機場發展研究的一部份。這項研究，制訂出一個策略架構，在此架構下，港口設施可以發展至應付下一世紀的預測需求。建議的改善措施，包括貨櫃碼頭、中流作業設施及內河貨運碼頭的改善。

其後在一九九零年，政府成立港口發展局，定期檢討港口發展策略計劃，並就需要甚麼類型設施以應付貿易需求及這些設施應於何時投入服務，向政府提供意見。

一九九一年，港口發展局全面預測本港港口可能的貨運增長。該局計劃每兩年檢討預測一次。該局的成員，包括來自多個不同行業的專家，而實際上，其中一些現時從事中國貿易。該局在工作上亦與中國的港務局保持緊密聯繫。因此，我想向各位議員保證，在即將進行的預測和檢討，我們不但能顧及本港內部活動增長所產生的需求，亦能顧及鄰國的需求。

此外，該局的成員也包括不同政府部門和決策科的代表，他們出席該局各小組委員會或委員會會議。經濟科為該局提供文書支援，但實際上，各有關政府部門都直接參與該局的商議和工作。

展望將來，該局的意見，是第八號貨櫃碼頭的第一個停泊處，須於今年稍後投入服務。以貨櫃碼頭貨櫃運輸現時的 14% 趨勢增長率來看，一九九五年中應有另一個碼頭啓用，到一九九七年年初，應再有另一個碼頭啓用。在此之後，到二零一一年，我們預期須於大嶼山提供額外 13 個貨櫃船停泊處。

正如我較早時所說，不是所有港口運輸都直接經貨櫃碼頭處理。本港大部份水上貿易，正如已有議員指出，都是經中流作業及位於港九、新界各個公眾或私人貨物裝卸區處理。

我們完全認同中流作業經營者和所有與他們一起工作的人士的貢獻；該局亦積極考慮如何改善設施，不單是為貨櫃碼頭經營者，同時亦為中流作業或透過地面設施作業的不同經營者而改善。

為避免本港海港的進出口航道隨着貿易擴展而出現擠塞，我們計劃在屯門發展內河貨運碼頭。發展這個碼頭的目的，是把來自珠江三角洲的貨物集中起來，利便運往貨櫃碼頭。預料會有一組專用接駁躉船，來往內河貨運碼頭與貨櫃碼頭之間。此舉有助減低各位議員所述的馬灣海峽交通量。

當局不久前邀請有關人士遞交對碼頭表示興趣書，現正進行評估。我們希望，第一期設施可在一九九七年以前啓用。

再談到新界西設施的營運問題，我們正研究在屯門區一帶設船隻入境檢查處所造成的影響。

現再轉談內河貨運碼頭設施。較長遠來說，我們估計在大嶼山北岸會需要有類似的設施，而我們預料，在累積足夠的需求後，這個碼頭設施則會開始運作。

正如已有議員指出，香港目前缺乏支持中流作業的海旁後勤土地。我們需要一套有系統的手法，來處理長期租約土地。在這方面，目前規劃署正進行一項內部研究，基於不同的吞吐量情況，更明確地鑑定將來的需要。我們預料，這項研究的結果，可於今年稍後公布。

適合作為支援中流貨櫃處理的海旁用地不容易找到。我們的政策，是提供永久用地，並逐步淘汰臨時用地。要達到這個目標，仍需相當時日。

在目前階段，我們仍繼續倚賴臨時用地。我們完全明白這情況並不理想，亦知悉一些研究中的地點受到當地居民的反對。不過，當局目前仍未就第 16 區用地的使用作最後決定。目前，我們正等待邀請表示興趣書的結果，以及研究使用該用地對交通及環境的影響。

我現在轉談香港港口的使用及港口內各條航道。我十分了解議員關注有需要監管海港各區域內船隻的行駛，並確保船隻的行駛十分安全及有秩序。

我知道各位議員對兩日前發生的事件十分關注。有關當局現正對該事件進行調查。我不準備提述這宗特別個案，但我要向各位議員保證，海事處處長目前正採取一切必要措施，確保使用藍巴勒海峽這個非常繁忙航道的人士，明白有關的危險，以及跨越該海峽所建築的設施。該處長亦在研究應利用什麼設施：實體、機械甚至電子設施，來提醒貨車、躉船、拖船等的駕駛人關於現有大橋的高度限制。

我們亦在研究如何修改法律，令使用該海峽及本港海港其他繁忙航道的人士的安全，得到最大的保障。

代理主席女士，瞻望將來，香港港口仍會是世界上最成功的港口之一。它對本港經濟所帶來的利益，遠遠超出本港海岸線的界限。它是私營機構和公營部門並肩合作的一個驕人例子，我們希望能繼續維持這種合作。

爲了應付我們在九十年代以及下一個世紀的需要，我們必須經常檢討港口設施的性質、規模及時間配合，以及我們的水上運輸系統。這項檢討，會由各有關方面進行，包括港口發展局、政府各部門、私營機構內不同公司的負責人，同時並會徵詢本港貿易夥伴的意見。

謝謝各位。我現在請我的同事運輸司發言。

主席恢復主持會議。

運輸司致辭的譯文：

主席先生，各位議員就水陸貨運提出了廣泛和有用的意見，我謹此致謝。我現在想談談陸上運輸的各方面問題。

港口設施及陸上運輸策劃

我首先想再次強調，政府在策劃和改善所有水陸運輸系統時，各部門間有非常緊密的協調。明顯地，除非我們同時具備本港境內及過境貨運所需的運輸設施，否則即使在港口設施方面有十分龐大的投資計劃，亦不足以應付本港的經濟發展和迅速增長的對華貿易。

因此，我們透過策略性土地使用和運輸規劃，細心着意使日後的港口發展和陸上運輸計劃互相配合。同樣地，我們亦會仔細研究各項港口發展建議對交通及運輸的影響，以確保我們的道路運輸系統能夠應付得來。

我亦與議員同樣關注後勤用地不足的問題。現時的貨櫃碼頭後勤用地不足，一直對貨物的存放和運輸造成障礙，同時更增加了對道路系統的壓力。當八號及九號貨櫃碼頭完成時，便會增添 88 公頃後勤用地，到時上述問題將得以紓緩。至於大嶼山港口，由於每個新建貨櫃船停泊處均會附設 10 公頃後勤用地，所以初期不會出現上述問題。

陸上邊境通道

近年經陸路出入境的貨運量大幅增加。一九八七年至一九九二年期間，由 540 萬公噸增至約 1220 萬公噸，每年平均增加達 18%。

同一時期經陸路出入境的車輛總數亦告增加，由平均每日 9000 架次增至約 18000 架次。正如各位議員所知，現有三個過境通道分別設於文錦渡、沙頭角和落馬洲。現有邊境站的容量，要視乎駐守邊境兩面的入境和海關管制站所能應付的數量以及開放時間而定。過境管制站的開放時間近年已因應需求的增加而逐漸延長。

不過，我們要注意的是一日之中，過境的車輛數目並不是平均分佈的。在香港這一邊，擠塞情況往往在早上出現，車輛在邊境站開放前便排長龍。擠塞情況以文錦渡尤為嚴重，車龍有時會一直排到新界環迴公路。作為一項臨時措施，我們打算把文錦渡停車處的容量增加一倍，即增至可容納 220 輛車。此外，我們亦會考慮與中國方面探討可否再延長邊境站的開放時間，並增加落馬洲的行車道數目。

三號幹線郊野公園段

前往邊境的貨車現可使用東西兩面的主要道路走廊。三號幹線郊野公園段連同汀九橋建成後，便會有第三條走廊通往邊境。正如各位議員所知，我們正優先處理這項計劃。當局剛收到私營機構交來有關以專營權安排興建這條公路的各份興趣表達書，反應相當令人鼓舞。我們現正研究這些建議書，然後會盡快決定招標安排。我們會竭盡所能，務求這條公路盡早施工並落成啓用，因此各位議員可以放心。

其他道路計劃

在改善現有道路網方面，我們亦同樣不遺餘力。在三號幹線建成之前，出入境的車輛可以使用最近已經改善的新界環迴公路前往東西兩條走廊。新界西部現時正進行大規模的道路興建計劃。元朗至屯門東走廊將於七月通車，其後元朗南繞道亦會於明年年中建成。正如各位議員所知，我們計劃動用 10 億元在屯門公路闢建四條上斜慢線。至於新界東部，我們會在本年稍後時間委託顧問公司就興建十六號幹線進行可行性研究。該幹線亦是連接貨櫃港與沙田的通道。

鐵路設施

當然，我們不能單靠改善道路網應付貨運的需求。正如改善水上運輸所帶來的好處一樣，改善鐵路貨運設施亦有助紓緩道路系統所承受的壓力。

近年鐵路貨運量有所下降，由一九八七年的 230 萬公噸減至一九九二年的 190 萬公噸，每年下降約 3%。這趨勢反映出需求已轉移至道路運輸方面，部份原因是由於現時鐵路貨運場的處理量有限所致。

九廣鐵路現時每日平均處理 220 個來自中國的貨卡，雖然這個數目是在羅湖編組站可以應付的範圍內，但卻十分接近五個貨運場每日可處理約共 265 個貨卡的限度。為增加九廣鐵路公司的貨運處理量，當局會在紅磡灣填海區批出五公頃土地，供九鐵擴建總貨運站之用，此舉可令貨運站每天可處理的貨卡增加 140 個。

上述措施只屬臨時性質。爲了使香港能充分發揮其作爲中國轉口港及港口的作用，我們必須在鐵路貨運方面制訂較長遠的計劃。在現時的鐵路貨運中，以貨櫃裝運的貨物不足 2%，而這些貨物部份是利用穿梭紅磡及大朗（位於廣州以北）之間的貨櫃專列服務。雖然這項服務所運送的貨物有限，但卻顯示出興建一條通往邊境的新貨運鐵路線，將會帶來莫大益處。

鐵路發展研究 — 港口鐵路線

鐵路發展研究建議本港應發展一條港口鐵路線，作爲整體貨運策略的一部份。該鐵路線由羅湖經新界西北部伸展至葵涌貨櫃碼頭，預期在二零零一年完成，每日可處理貨櫃達 4000 個，將來更可加設一條通往大嶼山港口的路線。

相信各位議員都知道，當局現正就上述研究結果諮詢公眾的意見。市民對港口鐵路線及西部走廊甚爲關注。我很高興議員今午表示支持這項計劃。關於這方面，我想強調是項研究已充分顧及中國的鐵路發展，特別是華南一帶的鐵路發展。我們將與有關當局保時聯絡，以確保兩地的基建同步發展，相輔相承。

結論

最後，一套整體配合得當的貨運策略，必須考慮到貨運業的需要、該行業行所面對的困難，以及提高貨運效率的措施。爲此，整體貨運研究將會研究現時本港境內及出入境貨運的情況，並評估未來 20 年可能出現的趨勢。這項研究將提出一套最適合本港經濟情況的道路、鐵路及水上運輸系統策略。研究結果將於本年較後時間備妥，預料可助制訂一套更能協調各種貨運活動的方法。謝謝各位。

主席（譯文）：鄧議員，你是否想致答辭？你有五分五秒時間。

鄧兆棠議員致辭：

主席先生，首先謝謝各位同事對動議的支持。我想所有發言的同事都認爲政府未有考慮到珠江三角洲近年的迅速發展和中港貿易的增加，因而低估了事實，令我感到非常遺憾。

剛才黃秉槐議員指出中港雙方之間缺乏協調，這可能是事實。經濟司在回覆時所講的，只是給我們對前景一個美麗的描述。他沒有注意到未來五、六年間香港所面對的問題，也沒有注意到我們今天的辯論所提出的要求，就是成立一個統籌小組，統籌陸路和水路的發展，這建議亦得到劉健儀議員的支持。至於運輸司方面，他亦是帶給我們一個美麗的梦想，但以目前情況來說，我們實在不能夠應付日常的需要。

我很感謝譚耀宗議員、劉健儀議員、黃秉槐議員、李永達議員。他們與我均認為水路運輸是有發展的需要，亦有發展的餘地。若我們能夠發展水路運輸，起碼可以減輕陸路運輸的不足。我亦很感謝馮智活議員、劉健儀議員和陳偉業議員提出，要提早完成三號幹線。其實三號幹線如果能夠提早完成，肯定可以減輕屯門公路的壓力，在未來五、六年間可以暫時應付中港貿易的需要。

至於貨櫃場的需要、關閘的進入口等問題，政府在今日的回覆中並沒有討論到，希望經過今次辯論後，政府切實考慮我們所提出的意見，從速增加和改善各項有關措施。我亦期望政府成立一個由運輸科、經濟科、海港發展局，以及海事處組成的統籌小組，合力研究各項問題，希望最終能解決中港水、陸路交通的問題和改善中港貿易。

謝謝各位。

動議付諸表決，並獲通過。

法律改革委員會拘捕問題研究報告書

周梁淑怡議員提出下列動議：

「本局促請政府考慮本局以及社會人士就法律改革委員會拘捕問題研究報告書所表達的一切意見，從而使有關的政策決定既可與人權法案協調，亦可確保警方保持有效的權力，尤其是在防止罪行方面，以維護治安及法紀。」

周梁淑怡議員致辭：

主席先生，本人動議通過程序表上所列以本人名義提出的議案。

香港是一個實事求是的社會，我們香港人對不妥善的事會盡量爭取改善，但對於行之有素的事情就不會為改革而改革。主席先生，我今天提出這個動議的目的，是希望本局和社會人士能夠集中注意和討論一下，法律改革委員會在拘捕問題研究報告書中倡議將英國的警察與刑事證據法例引入香港的利弊，以及在諮詢過程和政府訂定政策的時候，所應該考慮到的因素。

我們首先要考慮的是英國這條法例的目的，旨在警員行使他們防止罪行、搜查、拘捕的權力上，設置一些限制和制衡，以保障被警員懷疑有刑事犯罪企圖的人物的權利。對於有關法例的這項原則，相信無人會反對的，尤其是一個接受西方法治精神的社會。我們既然同意把還未經公平審判定罪的人視作無罪這個概念，當然贊成保障疑犯權利的原則。問題的關鍵就是在執法、律政和司法方面，到底要做到何種程度才公認為做到這個原則呢？社會要付出甚麼和多少代價？這個代價是否社會願意付出的？又會否出現理論和實踐脫節，又或會否得不償失呢？我不是律師，所以對法律改革委員會的建議只可以從一個普通人和市民的角度去了解和考慮。

有關建議對公眾影響比較大的，是警員在公眾地方有權截查或搜查的權力。據了解，如果建議獲接納，警員在截停和搜查疑犯的時候，所要考慮的和所要做的手續比現時是繁複得多。第一，警員首先要決定他是否有理由去懷疑這個可疑人物在過去、現在或未來觸犯可被拘捕的罪行，或者這個人物身上有否贓物或非法的物品。第二，在行使這個搜查權力之前，警員須表明身份，其法律根據和搜查理由。第三，事後要書面紀錄搜查的目的和理由，搜查的日期、時間、地點，有何結果和有否因行動而傷人等等。

此外，警方設置路障的權力亦會受到限制。第一，須有可拘捕罪行作為理據，才可決定設置路障。換言之，一般防止或阻嚇性的截查車輛行動是不能進行的。第二，要總督察作出決定。第三，要就所有截查過的車輛作書面的紀錄。第四，每個被截查的人士有權在12個月內要求警方書面交代截查的目的。除此之外，在進行拘捕、入屋搜查及扣留等行動方面，對警隊行使這些權力設下若干限制；而在行使權力後，更要詳細的書面紀錄。結果是所用的人力物力比現在大大增加，而效率卻大大減低。根據英國的經驗，以前一個警員用兩小時可以完成的拘捕工作，現在要兩個警員用四至六個小時才可完成。建議書更同意英國法例新設的指定警署、扣留警長和覆查警官的條文，以確保定時檢討應否繼續拘留被扣的人士。

總括來說，法例的目標是保障可疑人物的人權。英國的法例在一九七七年開始由特別委員會討論和作出建議，一九八四年立法，八六年實施。時至今日，效果如何呢？月前，BBC(英國廣播電台)拍了一部紀錄片，特別就這條法例的實施作深入的探討。結果發現，在這法例的規定下，警隊的工作重點從實際行動轉到文書的工作上，而且因為警員在防止和阻嚇疑犯的行動上所受的制肘太大和顧忌太多，以致他們的心理和士氣大受打擊。另一方面，文書工作的負荷太重，在人力資源有限的情況下，相對而言便減少了在街上巡邏的人手，引起市民極端不滿。此外，有關案件的文件堆積，加重了檢控和法庭工作的負擔，更因為紀錄繁多，經常有技術上的錯誤，使到辯方時常有機可乘，以技術理由推翻控罪。結果，罪案的數字攀升，但是拘捕罪犯的數字則下降。

到底法律改革委員會在考慮過英國的法例之後，在提出建議時，有否同時考慮英國現時出現的種種困難和惡果呢？到底在討論時，有否諮詢執法者的意見，或者嘗試體察香港的實際情況呢？警隊內部有否就這些建議廣泛地與前線工作者(即員佐級的警員)研究和討論？再者，委員會有否評估市民對警隊在防止和阻嚇罪行的期望呢？我認為將英國的警察與刑事證據法例引進香港之前，一定要廣泛諮詢大眾的意見。我提出這項動議，是覺得有關方面並未積極打開諮詢的渠道。例如，對報告書宣傳不力，沒有策略，沒有計劃，亦沒有定下時間表，更沒有任何主動工作引起公眾的討論和了解。自從文件公布之後，在過去的六個月內，這個建議書並無得到社會的重視。有關的討論圈子只是局限於法律界和高層的警務人員。其實，建議書影響深遠，與我們日常的生活關係非常密切，絕不能視之為一個技術性的文件，而決策者一定要聽取各方面的意見才可以作出最後的決定。

我認為保障市民權利的第一步就是要盡快把警察通例涉及公眾的部份盡快寫成職務守則，並且公開諮詢，聽取意見，然後加以修改，從而加強其認受性，令警察行使權力的根據是合法而公正的。這樣才是積極和有效的辦法。此外，建議中應盡快改革的是有關進入私人地方搜查物料的條文，尤其是在處理「除外物品」時，必須透過法庭雙方面的申請，這是絕對合理的。而且，警察進入私人地方拘捕疑犯時應該有明確的限制和監管，以確保私隱權。

主席先生，在本局辯論人權法時，議員很明確指出必須在保障人權和維護治安這兩方面，有適當的平衡，從而確保我們可以安居樂業。無論是國際人權公約或香港的人權法都不是建基於人權是絕對的概念。爲了整個社會的利益和意願，人身安全的保障，人權和法權一定需要有適當的協調。我希望政府認清市民對良好治安的渴求，不要對有效防止罪行的必要權力，設置太多的障礙，導致香港要飽嘗英國矯枉過正的苦果。

動議經向本局提出。

李柱銘議員致辭：

主席先生，在法治原則之下，香港政府不能擁有任意或專橫的權力。政府只能透過法例及判例所賦予的權力來治理社會。只有這樣，市民的人身自由才能夠獲得保障。

但是很遺憾，在實行普通法的地方之中，執法人員和市民都覺得拘捕權力過於分散，而且是難以掌握的。卑利教授(Professor S. H. Bailey)批評說：「沒有人滿意有關的法律。它實在太過複雜，並且是由一些炒雜錦式，而且是過時的法例和判例所組成」。澳洲新南威爾士(New South Wales)法律改革委員會在九零年的一份報告中亦指出：「普通法未能爲警察提供切實的機會去完成他們的調查，……又未能對警察的權力訂下可以接受的限度，……實際上未能切實維護被警方拘押人士的權利」。

由於香港亦是沿用普通法的，所以一直存在以上的問題。法律界多年來亦十分關注。

因此，港同盟贊同法律改革委員會的建議，將英國的《警察及刑事證據法令》(Police and Criminal Evidence Act 1984)引入本港。我們認爲《證據法令》將可改善以上法律的不足之處。在一方面，它可以將執法人員現時分散的權力編纂起來，亦將不同紀律部隊之間的權力及程序標準化，令拘捕權力變得更加清晰及一致；另一方面，而且更重要的是，《證據法令》能提供具體、清晰，而且具有法律效力的條文，令被拘禁人士的基本權利獲得保障。

現時，市民在被拘捕或拘禁時的人身自由權利，已經由本局在九一年通過的《人權法案條例》所確認。而「英皇制誥」亦已經有相應的修改，以保證將來的新法例不能牴觸《公民權利及政治權利國際公約》的規定。這是香港法律史上一個重要的里程碑。以後本局在通過新法例時，便需要以落實「英皇制誥」及人權法爲目標，以保障市民的權利。這點是無庸置疑的。

然而以上所訂立的，只是保障市民最基本的人權。我們認爲香港既然是一個進步的社會，市民的權利理應獲得更充分的保障。在法律改革委員會的屬下小組討論之中，報告書所有的建議也爲警方代表所支持。所以我們不用擔心報告書建議通過後，警方的士氣和執行任務的效率會受到不良的影響。

在此，我想鄭重指出，周梁淑怡議員原動議的中文版有一個重要的翻譯謬誤（不是她譯的）。原動議的英文版是：將來政府的政策是要"Compatible with the Bill of Rights"字義應解作爲「符合人權法」，或者是「不能牴觸人權法」；但中文版卻用了與人權法「協調」的字眼，含有「可以遷就」、「可以妥協」的意見，可解作是如果政府政策決定與人權法有衝突時，人權的考慮可能變成是「水瓜打狗，唔見咁攞」，恐怕市民在人權法保障下的權利就要大打折扣了。我認爲人權，是每一個市民最基本的權利，是一條不可移動的底線。用人權去協調，去遷就，去妥協，是一個文明社會所不能夠接受的交易。

主席先生，我們認爲在報告書中仍有些美中不足的地方。我會就截停和搜查方面的權力作出討論。報告書 3.27 段建議：應該保留《人民入境條例》第 17C(2)條的權力。該條例賦予警方及人民入境事務處官員權力，可以在沒有「合理懷疑」(Reasonable Suspicion)的情況下，要求查驗市民的身份證。這條例的原意是用以查驗市民是否爲非法入境者，但警方經常濫用這項權力，用來查驗懷疑被通緝的人士。

而且，這種查驗是有歧視性的。外國人就一定不會被查身份證，穿着西裝的人又不會被查，戴副金絲眼鏡似是讀書人的也不用查。被滋擾的可能根本是最低下階層市民及美麗的年輕女士們了。我曾經從電台聽到有女聽眾投訴，說她曾多次被警察截停查身份證。對方沒有說出截查的原因，但就偏偏只是問了她的電話和地址。所以她覺得十分尷尬及氣憤。

主席先生，普通法的一貫原則是：執法人員必須要根據客觀事實，認爲有「合理懷疑」後，才可以行使權力，從而防止權力被濫用。然而由於以上條文沒有要求合理懷疑的條件，執法人員可以任意地進行截查，所以是極不合理。在這論點上，我完全同意法律改革委員會屬下小組的少數成員意見。但很遺憾，這些意見並沒有列入最後報告書中。

我重申，法例必須要維持「合理懷疑」的原則。英國的「刑事訴訟程序皇家委員會」(Royal Commission on Criminal Procedure)也曾嚴正指出：「我們必須有安全措施，以保障公眾免受隨機任意、及具歧視性的搜查……並且嚴格控制應用合理懷疑的準則」。

對於現時一些執法權力的漏洞，我們亦好應該趁這次機會提出修改，令我們的法律制度，以及對市民權利的保障，能夠追上時代的步伐。

雖然港同盟因爲以上原因而不接受中文動議的字眼。但是，我們知道，最後主席將只會讀出英文版作表決，所以港同盟可以支持這項動議。

夏佳理議員致辭的譯文：

主席先生，從這個動議的發言人名單看來，似乎本局任職律師的同事是這項辯論的主要參與者。鑑於這事涉及一些法律觀點，我希望我們能夠聽到多方面的意見，以免市民被一些法律用語，弄得摸不着頭腦。

主席先生，法律改革委員會所編製的拘捕問題研究報告書，是一份高度專門性的文件，實在是小組委員會及法律改革委員會的心血結晶。我可以這樣說，如果在發表報告書時，能同時公布一份精簡淺白而易於理解的中英文撮要，則極有助於公眾、有興趣的機構及團體參與其事。

主席先生，我只想就該份報告書的其中一個題目——「截停和搜查的權力」發言。這個題目可籠統地分為三個小項目，即第一、檢查身份證；第二、截停和搜查及第三、道路截查。

首先，「檢查身份證」可容許任何警務人員、入境事務主任、入境事務助理員或獲適當授權人士，要求我們出示身份證。表面看來，這可令上述人員查核市民的身份及該人的資料或所缺乏的資料。我說「缺乏的資料」，是因為如果你沒有刑事紀錄或暴力行為紀錄；當局沒有向你發出通緝令，而你又不是失蹤人士，那麼當局便沒有你的個人資料。在此情況下，我們應否反對檢查身份證？

反對檢查身份證的理由似乎有二。首先，這種檢查可能違反人權法案第十四條；其次，獲提供的資料範圍值得商榷。

委員會建議，這種檢查可獲得的資料範圍，不應包括刑事紀錄及受檢查者是否失蹤人士的資料。若果說不把刑事紀錄包括在內，則較容易解釋，但你怎樣向一些因家中10多歲的子女失蹤而向警方報案的家長解釋，有關失蹤人士的資料是無關痛癢的？

道路截查與檢查身份證十分相似，不同的是道路截查可分為三種。第一種是毋須懷疑的截停；第二種是須有合理懷疑的截停；而第三種則是隨機抽查。報告書再次提及行動自由，這是受到人權法案所保障的。

至於截停和搜查本身，現有的權力已載於不同的條例內，包括警察條例，列明警務人員認為如果某人行動可疑，及在有合理懷疑的情況下，可截查該名人士。

在審議此事時，委員會十分側重英國的一條法例，名為警察及刑事證據法令，又稱「證據法令」。主席先生，很多人已就這條法例寫過評論，其中一些是好評，但根據我所閱讀的報導，則大部份是惡評。

本局同事不是第一次聽到「香港式解決方法」這個名詞。事實上，今天早上在選舉分界及選舉事務委員會條例草案委員會的會議席上，法律草擬專員曾正確地提醒我們，不應盲目跟隨其他地方所頒布的法例。顯然，當我們處理這個治安問題時，必須明確地顧及市民的意見和期望。

就這方面而言，我相信基於充分及實際的理由，我們每一個人都曾被要求過出示身份證明文件，不論這是屋邨的保安方式，或者是當我們駕駛着自己的車輛，進出公共屋邨或停車場的時候。

事實上，有關我的朋友李議員所發表的言論，說什麼人會被檢查身份證或什麼人會被截查。我就千真萬確曾在駕駛自己的車輛離開停車場時，被一名停車場職員（而不是警務人員）截停，要求我出示身份證明文件。在我把車開走時，他們還把我的身份證號碼及車輛號碼記錄下來。

主席先生，其實從自出娘胎的那一刻起，身份證明便十分重要，因為嬰兒也常常被套取腳掌紋。我認為我們作為社會一份子，都想盡力為家人及子女確保街道及家居的安全。

因此，就這方面而言，我要求同事不要隨便選擇解決方法，因為治療可能比疾病本身為害更大。

主席先生，遇有法例被濫用的情況，本局全體議員就有責任去改善法例，但不是由於其他國家已這樣做我們就要依樣葫蘆，因為每個社會皆有其獨特情況。在找出一個周全的解決辦法的同時，我們不要忘記這次行動的獨有目的，不外是服務及保障社會。

在作出任何修訂之前，我促請政府發出一份諮詢文件，以便公眾及所有有興趣的團體，包括本港各執法機構，能夠有機會就本局及政府如何處理這項頗為微妙及重要的任務，發表他們的意見及期望。

主席先生，我謹此表達意見，支持動議。

劉健儀議員致辭的譯文：

主席先生，我身為法律改革委員會委員之一，看到該會體現在本報告書的辛勞成果，可扮演促進本港積極進步的角色，實在引以為榮。法改會追求的原則性目標，不僅值得我們關注，而且有許多更是保障個人權利和自由所必需的。在本港歷史上這個活力充沛、變幻不定的時刻，訂立一些確保人權法案條例獲得遵循的守則和程序，代表本港社會一項自發的進步。但「自由」永遠不是絕對的，也並非脫離實際而存在。公民自由必須按照與本港治安唇齒相依的實際問題和情況予以考慮。因此，人們應根據本港不斷轉變的情況來判斷本報告書；將其內建議視作討論的基礎，而非認作可能實施改革的定論，亦不無助益。

大部份的擬議修訂對本港執法機關有不同程度的影響，並需要當局大事和全面地改變現行做法。這些舉世公認效率超卓、使本港得以成為世界上最安全地方之一的執法機關，對擬議的改革應有所了解及扮演評估與逐步實施的角色。在本港，我們並非要將警方錯誤之舉幡然改圖，而是要將一個以任何標準衡量都屬運作良好的制度試行改善。法改會目前的改革建議，是以英國的《警察及刑事證據法令》作為依據，而該法令的頒布，則由 Philips 報告書所促成。該報告書建議，任何規範警察權力的新法律，都應符合公平、公開和可行性的標準。由於我們的目標是要在維持最大程度的公眾安全與促進個人權利之間，達致巧妙的平衡，而非急劇地對刑事審判制度作出粗略的修訂，因此必須與親自實施建議的執法機關合作，共同研究報告書所追求的公平、公開和可行性目標。

可以順理成章地預料的是，本報告書闡述的建議，在有關法例頒布之前必須加以修訂，因為當前在新科技和新事物投入的形勢下，將可提高表現的潛能，以達致保障自由和負責任的雙重目標。我相信若將「原則」和「實踐」放在同一天秤上衡量，便可斷定法改會是否能夠最有效地發揮催促進步的功能。

當初已清楚看到，要實施任何擬議的改革，無論是按現有形式或修訂後的形式實施，都必須輔以新資源的整體承擔，以作支援。很多這些建議所臻達的詳細程度，是需要治安當局提供同等詳細的訓練，不但需為執法部隊內新受訓的人員設計及提供材料和課程，更需付出極大精力，為經驗豐富的人員提供再培訓。常言有云：「臨老學吹打」，即使從最樂觀的角度來看都是難事，當局為整個警隊進行這項工作，便須在訓練方面作出前所未有的努力。我們必須準備在時間上作出巨大投資，讓當局有充裕時間進行訓練工作，因為這是成功推行改革的重要基石。

如要實施各項建議，也許更重要的是有需要增加本港警隊的人手。相當時日以來，我們一直對招募警察所遇到的困難極表關注。鑑於目前警隊正努力提高效率，預料其編制在可以預見的將來不會增長。若我們要維持現狀，但只將擬議的改革工作加諸警隊身上，便會立即出現人手嚴重短缺的情況。由於實質上有較多數量的紀錄需予保管、較多程序需予採納、較多檢討需予進行、較多授權工作需予辦理，因而就必須要有更大量的警務人員執行工作。這只是假定我們這個在蛻變和成長中的社會，仍未有要求警隊自然增長，更遑論本港犯罪率有可能波動的問題。但我們往哪裏取得這麼多的警務人員？以上種種因素必須審慎而週詳地予以考慮，在肇始時即納入我們的承擔內。由於在報告書未發表之前，市民早已要求加派軍裝警務人員在街上巡邏，撇開不談目前對人手需求的明確數量，在這個警力已是不足的時候實施改革，顯然只會導致在街上巡邏和在辦公桌工作的警務人員比例進一步下降，實有違公眾意願。如果我們在尋求改善和保障基本權利時，罔顧或忽略市民對加強治安的熱切期望，我認為長遠來說將與本港的最終目標背道而馳。

本港市民不能容忍開釋罪犯，任由逍遙法外；但同樣亦不能容忍錯捕市民。這兩種情況可能由人為或技術性錯誤所造成，但後者可予糾正，而前者則只會導致公眾安全的惡化，使人對公共秩序信心減弱。我們不能對這種微妙的困境掉以輕心，而在向前推進時必須步伐審慎。最後，當討論和諮詢民意工作完結時，我們必須按照我們在現有資源下履行承諾的能力，逐步和審慎地分期實施改革。

主席先生，我相信我們有責任改善我們的守則、做法和法律，以確保個人自由獲得合理保障。我也相信可以辦到這一點，而又不會妨礙我們的執法機關，特別是每日為我們冒生命危險的勇敢警務人員。但要實現這適度的改革，我們必須致力滿足這些機關的實際需要，正如我們致力奉行報告書所擁護的原則一樣；兩者缺其一，都不能相輔相承。我很高興身為法改會一份子，可參與製作這份促進改革的詳盡報告。我盼望有關方面通力合作，意見一致，共同發展制衡制度，不但可盡量確保本港的穩定安全，也可保障本港市民的權利。

主席先生，本人謹此陳辭，支持動議。

主席（譯文）：現在已屆八時，根據會議常規第 8(2)條的規定，本局現應休會。

律政司（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(2)條的規定，以便本局可完成今晚的事務。

動議經向本局提出，付諸表決，並獲通過。

鄭慕智議員致辭的譯文：

主席先生，當我第一次翻閱法律改革委員會去年發表的報告書時，令我印象深刻的是報告書內的崇高目標和擁護個人自由的情操。身為一位律師，多年來我已學到了一件事，就是文字上雖然是最崇高的意念，在實際情況下卻往往弄得亂七八糟和一塌糊塗。對於這份報告書，我關注的是報告書內一些有意義的目標，不致因為其他某些有問題的建議而作不必要的犧牲。事實上報告書十分側重英國模式的《警察及刑事證據法令》（簡稱證據法令），這一點驅使我們要考慮幾個問題，而甚至更重要的是，證據法令自一九八四年通過後所得的經驗、成果和教訓。

說老實話，我大致上覺得不安心，因為香港無論在任何問題上的進展和解決方法，仍是全盤引進外國的法例。不用說，這種方法危險之處，就是不負責任地剝奪了本地特色。再者，假如部份的原本目標是針對可以提高效率的，我們就必須考慮到，香港是世界各大都會地區中罪案率最低的地方之一。今天，香港的罪案率大約是倫敦驚人罪案率的九份之一。大部份統計資料都顯示，自從實行證據法令以來，英國的罪案率上升，而一大批新市場律師抓緊技術程序，從而大量增加法庭的訴訟工作量。結果，英國的罪案一方面上升，但據報刑事檢控個案卻下降，因為技術程序和紀錄工作問題已開始掩蔽了有罪或無罪所定讞的公正問題。一支士氣低落的警隊和不再存有幻想的市民，在經過不夠 10 年後所得的教訓，以及面對可能再受嚴重打擊的信心危機，這一切都值得我們深入探討。世界各地很多文明國家都妒忌我們的低罪案率和高度信心，我們必須謹慎，在改革有效的傳統治安制度時，切勿操之過急。

我同意委員會的呼籲，要提高對個人自由的保護，而我們社會上的每一份子也應獲得保障。但我完全無法相信的，是採納一個來自英國或美國的外國模式，或甚至將這個模式稍作改動，便是最有效處理我們獨特情況的方法。西方社會傾向擴大法律程序的做法，已增加了法庭、警方和市民的負擔，並趨向建立一個官僚制度，因而往往遮蓋了真理和公正。我想起一個人人皆知的道理，就是「切勿庸人自擾」，因為雖然我們希望繼續改善和發展現狀的目標是值得稱讚的，但香港良好的治安制度還未達致崩潰的地步。

我認為最大問題是採納一套死板、無彈性和狹窄工作程序的意念，這會妨礙巡邏警員在危急情況下運用他的常識，以及對警察守則的承諾作出即時反應。假如我們已通過這個本質上是英式的模式，那麼有人必會問，在元旦蘭桂坊慘劇中，當警方致力維持公眾秩序時，不知會有多少投訴或控告警員非法拘捕；又由於只因一份文件未能符合建議中的指

引，不知會有多少名積犯因此獲釋，自由自在地遊蕩街頭；更不知會有多少年輕警務人員由於新程序繁多，迫使他們思量人為錯誤所造成的個人後果，以致他們採取拘捕時會猶豫不決，甚或放棄拘捕。依我之見，即使答案只有一名，那也是不應有的。這些或其他不良反應已在英國顯露出來，而且有很大可能性——雖然這個可能性是不可接受的——會隨着委員會目前的建議一併輸入香港。

儘管有這些明顯的發現，我們仍可選擇性地從報告書中抽取某些意念，在提高個人權利與締造一個更安全社會兩者之間，取得一個健康和有效的平衡方法。要達到這種平衡，我們就必須繼續維持市民與警方之間的合作和信任，避免採取一些分化他們的措施。例如，與其辯論、商議和闡釋這條廣泛描述盤問程序的法例，我們倒不如考慮投資在現代化技術上，使警方只需將盤問過程錄音或錄影，以更簡化和較少官僚式的方法達到同樣的目的。

自從法律改革委員會的小組委員會展開工作至今的五年內，已有很多新發展和改變，我們須要按目前的環境運作，而不是考慮在一個空想的時期內我們的權利會有怎樣的假設意義。主席先生，我因此促請政府早日廣泛諮詢市民對一份按照香港實際環境設計的職務守則的意見。我希望在整個過程中加上這項額外的措施後，我們能詳細審閱每項建議，既可回顧英國所得的經驗，亦可集中展望我們未來的路向。

我們是可以，也應該提高市民在面對刑事審判制度時所享有的個人自由，但毋須因而犧牲社會安定或增加罪案作為代價。香港的市民要求公平和公正的待遇，但他們也珍惜能夠優游地走到街上時所感到的那份安全感。既然我們社會的這些特色現在並不是互不相容，就讓我們努力找出一些改善辦法，不會帶領我們走上那滅亡之路。我們所尋找的，是一個可以確保我們發展至下一世紀時仍能享有社會安定的平衡方法。假如我們能將報告書內崇高和革新的意念，在方法與目標之間作出更平均的分配，我可以肯定這種平衡之道已在我們掌握之中。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

葉錫安議員致辭的譯文：

主席先生，1984年警察及刑事證據法令是一項重要的立法，徹底改善了英國的刑事司法制度；也是一項歷逾10年詳細而全面檢討警察權力的成果，自該項法律生效至今七年期間，公眾普遍認為該項法例在充足警權與保障疑犯權利之間，取得了適當的平衡。

本港有許多人士批評引入這項法律。他們聲稱這些新程序和保障措施費用高昂，並且對警察行動構成官僚障礙，而任何企圖修訂警察權力或使其合理化的行動，就等同削弱警隊的效率。

一般人過份傾向於認為引入一些改革建議，特別是在人權法案的背景下，只是照顧到罪犯的權利。但這種想法太過單純了，與真相不符。

基於一個根本理由，一個法治的社會必須維持足夠的保護措施，以防濫用或過於熱衷使用國家權力。這些保護措施的存在可以防止行政機關變得過份強大，以致可在沒有適當理據的情況下侵犯公民的權利和自由。

現在我會扼要地研究一下警權的三個重要範疇，而我相信採納《證據法令》當可大為改善。

第一，截停、搜查和逮捕的權力

現時警察權力在許多方面都過於廣泛和含糊不清。首先，即時逮捕疑犯的權力概括了所有可判處監禁的罪行，其中包括許多輕微而瑣碎的違法行為，例如隨地吐痰及亂拋垃圾。其次，警察可以純粹因為某人的行動值得懷疑便可將其截停，搜查及扣留，即使並無懷疑該人觸犯了任何罪行。第三，現時並無規定被捕疑犯須獲告知其被捕的原因。此點抵觸了人權法案第五（二）條，該條規定任何被逮捕的人，在被逮捕時應獲告知逮捕他的理由和對他提出的任何指控。

《證據法令》內有關逮捕的規定糾正了其中一些問題。這些規定對可以進行逮捕的情況作出更嚴格限制，並且規定疑犯須獲告知被捕的原因。

第二，搜查私人樓宇

現時，根據警察條例第 50(7)條，假如合理地懷疑某樓宇內存有對調查任何罪行有價值的事物時，裁判官可簽發搜查令，即使被懷疑對象只觸犯了極輕微的罪行，或需要搜尋的物件的證據價值至為細小，這項權力也可予行使。

相反地，《證據法令》卻有較縝密的程序結構規管搜查私人樓宇的行動。搜查令只就嚴重的可拘捕罪行簽發，並且必須有合理理由相信有關樓宇內的物件有可能對調查有重大價值。此外，警方還須符合某些條件才獲簽發搜查令，例如，倘與任何有權批准進入該樓宇的人士聯絡是不可行的，或者除非立即取得有關證據等物，否則搜查的目的會受挫折。

《證據法令》亦為法律上不容洩漏的資料或其他列為「豁免資料」或「特殊程序資料」的敏感資料提供保護，並會召開司法研訊，以決定警方是否可以取得這些資料。此舉較本港現行措辭寬鬆的規定，會是一項改進。

第三，羈留的權力

最後一個重要的範疇是羈留犯人的程序和羈留期間的保障措施。這是其中一個令人最不滿意的環節，因為本港現行法例對這方面的規定少之又少。現時處理被扣押疑犯的規例主要由警察通例及法官規程作出規定，但前者只是一套列為「內部文件」的警隊內部行政指引，市民無法查閱。法官規程則基本上是有關接納證據，而不是有關疑犯在羈留期間待遇的一般守則。

有關羈留疑犯的規定為數不多，其中一項是警察條例第 52(1)條，該項條文訂明任何人士如被逮捕及扣押羈留，須按可行情況盡速提交裁判官，但並無特定時限。一般認為這項規定過於含糊，未能對疑犯在羈留期間提供足夠保障。

相反，《證據法令》則對未經落案檢控的羈留定下時限，時限定為 24 小時，但可延長至 36 小時，倘裁判官認為有合理理據，方可將時限再度延長。

最重要的是《證據法令》引入一個制度，規管對羈留疑犯的審問和待遇。幾項重要權利，例如有權尋求法律意見，都涵蓋在內並獲得加強。該法令亦規定在警署設立羈押主任的職位，其一般職務是確保所有被扣留人士的待遇是按照該法令而執行。

總括而言，無人懷疑警察打擊罪案時需要有足夠權力的重要性。由現在至一九九七年期間，維持治安是本港的首要工作，然而，我們同時亦不能忽略其他事情，保護公民自由是其中一項。我相信採納《證據法令》當可平衡這兩項經常互相衝突的利益。

主席先生，我謹此陳辭，支持動議。

李華明議員致辭：

主席先生，法律改革委員會在《拘捕問題報告書》內對拘捕權力方面作出全面分析及就此而提出改革的建議，匯點是十分歡迎的。

然而，如何確保人權和警權會得到充分保障呢？匯點認為，必須在「程序公正」這一個重要原則下實踐。在這方面，我會就「程序公正」這一原則作出闡釋。匯點另一位議員黃偉賢會就「程序公正」如何在警權及人權中實踐，及就法改會報告書內一些具體內容作出評論。

一直以來，社會上有一種見解，認為警權與人權是處在對立面的。所尋求的，只是消極地尋求其中的平衡點。最後，只能做成社會人士的誤解，產生警權和人權的對抗。反而，我們認為，隨着社會的發展，應該是尋求在一個互相促進，互相制衡的共同點，達到平衡。這是一個積極的平衡點，若要達到的話，便需採納「程序公正」作為一個重要原則。

若要達到「程序公正」，以下九點必須注意：

- 一、執行法紀要有一套程序，這法定程序並非是一個內部守則，必須通過一套立法程序，使市民、公眾隨時可以掌握到，而且必須合情合理。
- 二、程序必須是「預先設定」的，即是法例必須訂立清楚仔細的程序處理步驟，盡量將「酌情決定」減到最低。
- 三、程序的訂定須經廣泛諮詢，使任何人在這程序中的身份、角色（即執法者或市民）易地而處都會接受這程序。

- 四、程序制訂後，要通過廣泛的宣傳，使公眾充分了解、掌握程序，以能達成「社會共識」。
- 五、程序通過後，必須切實執行。程序中每一步都是有法可依，有跡可從。
- 六、執法者及市民在程序執行中都預設有旁證的保障，以防任何一方濫權。
- 七、程序的執行必須有紀錄，並且要確保無偽造證據，或者強迫簽署的機會，而且雙方都必須擁有紀錄。
- 八、違反程序的行爲，本身已是一項罪行。
- 九、程序的執行是應該有機制去監察，受委屈者，尤其是市民，可以提出上訴，最好，是有一個獨立的監察機構，例如設立一個獨立的警察投訴科等。

匯點認為，以上「程序公正」的大原則，能夠保證執法者與市民都不會濫權。

法律改革委員會的拘捕問題報告書中，致力在程序公正方面做工夫，匯點是十分歡迎的。但是，在程序公正方面，法改會是否提供足夠的程序限制呢？又法改會的報告書，在拘捕問題上，全面參考英國法例是否恰當呢？我們匯點另一位議員黃偉賢會就這方面發言。

主席先生，謹此陳辭，支持動議。

文世昌議員致辭：

主席先生，根據前英國內務大臣 Leon BRITTAN 指出，引進警察及刑事證據法令（以下簡稱證據法令）即"Police and Criminal Evidence Act" (PACE)旨在「推動一個有關刑事罪行調查法例的現代化計劃，以及進行一個早應推展的改革」。證據法令的主要目的是裝備好執法人員，使他們有效地、公正地，以及負責地執行法律，但同時亦要照顧到被捕人士的基本權利，所以基於以上的原因，證據法令的對象是包括所有執法人員，而不是單指警方。

若我們作出分析，可以發現證據法令透過三種工具或方法，去釐訂執行人員的權力。第一是從程序及時間方面作出限制；第二是需要將有關資料紀錄在案；第三是制訂各種的職務守則(Codes of Practice)。通過以上三種工具，證據法令提供了一套行爲程序的客觀標準，令執法人員及市民都可以明白彼此的權力及權利，從而令刑事罪行調查的法律能夠落實法治的原則；即是透過清晰的法例賦予執法人員適當的權力，以執行法律。所以港同盟認為香港應盡早引入有關的法例，以改善現時拘捕權力方面不清晰、難以掌握，以及比較神秘等未盡人意的情况。

在接納報告書之餘，我們亦認為有些建議仍有不足之處，例如公眾人士是可以對這些問題作出一些更深入的探討。李柱銘議員已就截查身份證的問題發表了深入的意見。我打算再就兩點作出討論。第一就是警方進行的"stop and search proper"（報告書譯為「切實截停和搜查」）問題。如警方懷疑有人犯罪，或藏有偷竊得來的物品，或攻擊性武器，報告書建議警方在截停該人後，可透過通訊系統查閱資料，其中包括被截停人士是否有案底。我們認為這是不必要的，原因是這種截停權力其實已是基於有合理懷疑，才可應用，而市民被截停後，他們是否有案底對警方並無合理的作用可言，況且一個人是否有案底並不構成可予合理懷疑的因素。所以，保留此權力可能影響改過自新的人，使他們被截停及被「起底」之後，很可能受到一些不必要的刁難，這是典型的「黑羊理論」。對守法的市民而言，這是不公平的。

第二點是關於可逮捕罪行的定義。這個分類主要是以可監禁年期來界定罪行的嚴重性，以便特別賦予警方有較大的權力，以應付此類罪行。報告書建議香港引進這個分類，但「為了一致和清楚」的緣故，所以將英國原本是五年的可監禁年期建議改為一年。我們覺得這涉及非常大的問題，影響也很深遠，同時亦覺得報告書提出的理由並不充分。我們建議政府應就此問題作出更深入的研究及討論。

大體而言，本人希望政府能夠盡快草擬有關法案及作出廣泛的諮詢工作，以便盡快將本地的有關法律現代化，符合此條法例的原則。

主席先生，本人謹此陳辭，支持周梁淑怡議員英文版本的動議。

涂謹申議員致辭：

主席先生，剛才一直很擔心在七分鐘內未能夠充分發揮一些論點，但幸好聽到葉錫安議員講及刑事證據法的一些具體論點，已經說出我心內差不多大部份法律的論據，所以我只能說我同意他全部的論據。至於周梁淑怡議員的演辭既生動又有說服力，我覺得如果不去回應，就有違我們的辯論精神，我嘗試大膽地回應剛才的論點。

首先，我覺得周梁淑怡議員或者自由黨的很多成員，剛才引用很多負面或有保留性的意見，來說出我們不能夠盲目引進英國的法令，尤其是說到香港的現有制度行之已久，行之有素。其實，他們舉出事實的一面來支持對有關法令的保留，同樣我亦可以舉出 10 個正面的例子，來說明為何我們要引進刑事法令。我很高興聽到自由黨的議員在原則上贊成該法令。我亦同意不應盲目追隨一些在外國引用了的法例，須看看其成效等等。

我希望在此回應一下剛才周梁淑怡議員和其他自由黨議員所舉的例。剛才周梁淑怡議員說，如果引入這個證據法令，則警方對一些可被拘捕的罪行要有合理的懷疑，才可搜查。我覺得剛才葉錫安議員已回應了一點，即是否雞毛蒜皮的罪行亦可以搜查？是否雞毛蒜皮的罪行亦去拘捕？我相信其中的平衡點是清楚不過的，就是應針對一些嚴重的罪行。這樣一來，我們來看看：法改會認為 12 個月或以上的監禁才算所謂可被拘捕的罪行，即所謂嚴重的罪行，英國則用五年或以上作為標準。當然我們要慢慢衡量一下和搜集資料，去做

一些研究，看看界乎一年以上和五年以下的罪行，究竟包括甚麼罪行。我們要按章按節去研究有關法律，同時考慮香港的情況，以確定應否以可監禁一年這個標準，將有關罪行定為可拘捕的罪行，以便可以執行拘捕權和搜查權，這是我們要研究的。

第二方面，關於執法人員有合理的懷疑，然後去搜查或拘捕時，要說明理由這點，其實我們現在的普通法就要求執法人員要說明理由，只不過現在這個證據法令，將其變為成文，令疑犯的權利得到進一步的保障。

另一方面，周梁淑怡議員亦說到設置路障的問題，一定是要有針對所謂可被拘捕的罪行，才可設路障（當然，根據報告書的建議可被拘捕的罪行是按可被判處的年期為準，香港是一年，而英國現時是以五年為標準），而這項規定會令執法人員不能設置防止和阻嚇性的路障。我對這個觀點有點保留。為甚麼呢？我們試從另一個角度看，當沒有大案件發生時，是否要在街上設滿路障，想「博一博」，看看一晚有沒有收穫，也許可以抓到一、兩個疑犯，所謂" fishing expedition"呢？我覺得這可能是濫用警權，甚至是浪費警權的行為。在完全沒有依據，甚至連線索、情報都沒有的情況下，只是說近來市民害怕起來，便要設置許多路障。我懷疑設置路障抑或警車多走兩次，藍燈多閃兩下，是否能起鎮壓作用？是否一定要設路障來截查呢？我對此有保留。

另一方面，周議員說英國執行有關法律之後，人手增多，效率卻降低，以前一個警員兩小時的工作，現在要兩個警員四至六小時才可完成。我們實在要仔細研究英國實行的情況。當然亦要檢討一下，香港警隊的效率和英國警隊的效率。老實說，以我自己初步的認識和一些研究，其實香港警隊的效率是很高的。當然也有美中不足的地方，其實有很多文書的工作是不需要由受過警務訓練的警隊人員去擔任。例如，我見過一些屬於高級幫辦級甚至是「三柴」的女警，竟然擔任高級警務人員的秘書，做一些秘書工作或處理一些文件，以書面回答律師樓要求的資料。我覺得這樣做很浪費人力。有關工作也許可由一個 EO(1)（一級行政主任）做好後，拿去給上級看，可能已經代替了有關幫辦或沙展的工作，而將有關的女警務人員調往處理受害人涉及婦孺的罪行，這可以把人手進一步有效率地運用。所以我覺得有關的效率問題只是表面的情況，實際並不一定有問題的。

至於進行更多監察的工作，會否增加很多文書工作及繁文縟節呢？這是我們應該研究的。正如鄭慕智議員所說，我們不應怕文件的工作，而完全否定了英國證據法令，或用一種很恐懼的態度來審議。我覺得這是很有問題的，因為有很多有關的文書工作，正正是可以用文職人員去代替。這當然要配合警隊的所謂全面盡量文職化工作。

最後，我想指出，不同背景的議員在認知方面確實有局限，我自己也不例外。一些尊貴的議員每逢遇見警察的時候，他們都是對你 *salute*，向你鞠躬，對你微笑；另外有些深入基層的議員，他們見到很多市民，收到很多投訴，發覺很多警權濫用的例子，而我亦曾親身目睹。由於背景不同，我覺得議員對於政治和社會的哲學亦有不同的取向。

我會支持周梁淑怡議員的動議，但希望政府誠意地檢討和進行。最後，我有一點是不吐不快的，就是警誡供詞有一個版本「唔係是必要你講」，這句話其實是過氣的中文，以及不能正面地說出疑犯的權利，應該變成「你有權……」。

蜂音器發出持續的聲響。

主席（譯文）：涂議員，你必須停止。

涂謹申議員致辭：主席先生，我謹此陳辭，希望政府研究一下警誡供詞的正確版本。

黃偉賢議員致辭：

主席先生，匯點認為在「程序公正」這個大原則下，如何協調警權和人權，是我們必須顧及的。對於拘捕的權利，香港人權法案第五條對人身自由和安全，有以下規定：

- (1) 人人有權享有人身自由和安全，任何人不得加以任意逮捕或拘禁。除非依照法律所確定的根據和程序，任何人不得被剝奪自由。
- (2) 執行逮捕時，應當場向被捕人宣告逮捕原因，並應隨即告知被控的理由。

人權法雖然早已制訂一些逮捕或拘禁的基本原則，但人權法只能提供人權。這些基本原則的反映，是程序的公正。事實上，維持恰當的警權和人權法，配合是必須的。法律改革委員會（法改會）提出拘捕問題研究報告書，內容力求程序公正，匯點對此表示歡迎。匯點認為程序公正，可在下列七方面反映出來：

- (1) 警方必須有足夠及合理的權力，作為執法基礎。
- (2) 警方在運用有關權力時，必須有合理的理由而非任意運用。
- (3) 除非情況危急，否則執法者要告知市民有關行使權力的理由，法理依據和所作的法律行動。另一方面市民亦有權索閱警方證件和記下其姓名編號，即使情況危急，警方亦必須在採取有關行動後立即完成上述程序。
- (4) 採取行動後，警方須作出紀錄，並將副本發給被拘捕者。
- (5) 警方運用權力及市民的權益，應通過法定的程序來反映雙方的利益，違法者應受檢控。
- (6) 市民在受到執行者無理運用權力時應有足夠、獨立的渠道申訴。
- (7) 透過教育、訓練、宣傳，令市民和警察都認識到人權、警權的重要性。

法律改革委員會的報告書只是一個起點，報告書借鏡英國的警察及犯罪證據法(Police and Criminal Evidence Act)，作出多種程序建議，但參考之餘亦將英國這條法例內一些缺點都納入建議之內，成為美中不足的地方。第一，身份證截查權方面，匯點的法律小組在去年十二月亦作出建議，將因非法入境而截查身份證的權力和因截停搜查而查閱身份證的權力分開，並且應限制截查身份證而得的資料。匯點更提出要加上「合理懷疑」此項理由，以防止濫用截查身份證的權力。法改會屬下的小組原本亦作出上述的建議，可惜該委員會的報告書，將這小組的主流意見排除了。匯點認為政府應重新考慮這建議。在身份證截查方面提出較嚴格的程序要求。

第二，在截停搜查(stop and search)權力方面的建議，除參考法改會的建議外，警方亦主動告知市民有權索取紀錄副本的權利。

第三，對於法改會推薦警察及犯罪證據法第 67 條有關內部守則的規定，匯點是歡迎的。但違反第 67 條並不構成罪行，因為英國有一套相對獨立的投訴警察機制和法庭有權不考慮和取消因違反內部守則而獲得的證據。後者的權力來自警察及犯罪證據法的第 82(3)條，所以，匯點認為若要推薦第 67 條，更加應該一併推薦第 82(3)條，否則，只得第 67 條是無效的。

主席先生，報告書雖然有以上的瑕疵，但總的而言，法改會的建議是值得支持的。

本人謹此陳辭，匯點支持動議。

陸恭蕙議員致辭的譯文：

主席先生，我是法律改革委員會的成員，但我並非代表該委員會發言。

一九八八年十二月，法律改革委員會委任一個小組委員會去研究現行的法律，並提出各項改革建議。小組委員會成員來自司法部、法律界、律政署及警方。

小組委員會共召開 44 次會議，並於去年三月向法律改革委員會提交建議書。在某些方面，小組委員會成員的意見亦有分歧之處。法律改革委員會本身舉行了五次會議，討論有關建議，然後才在去年七月通過最後報告書。

1984 年英國警察及刑事證據法令，簡稱證據法令，為委員會提供理想的研究基礎。該法令是立法機關首次就警方在調查罪行方面的權力和慣常做法，嘗試制訂全面性法規。

其他普通法司法區亦正在研究立法及程序方面的改革，以便刑事調查工作更能配合現代社會的需要。因此，香港現在着手這項工作，正合時宜。

拘捕問題研究報告書所建議的改革，旨在提出一套公開及公平的刑事調查制度；目的是在維持治安和保障個人自由之間，取得合理的平衡。

一方面，警方可以有一套清楚、詳盡和全面的程序規則，以便在執行職務時遵循；而另一方面，這套規則又保障那些在警方拘押下焦急憂慮的人。

要取得兩者的適當平衡殊不容易。法律改革委員會的研究報告書反映出該委員會曾深思熟慮地嘗試做到這一點。可是，似乎警方只是對建議書其中部份感到滿意。他們關注到建議的刑事程序會令警方在執行職務時增加困難。

我知道政府有一個內部委員會，負責檢討法律改革委員會的建議。相信警方會在委員會上提出他們的意見。對於警方的擔憂，我有部份是有同感的，有些則不甚同意。

由於時間有限，我只希望選兩個課題來說一說。

可逮捕罪行

「可逮捕罪行」的定義對建議中的改革舉足輕重。法律改革委員會建議，可逮捕罪行指可判處超過 12 個月監禁的罪行。

我最近獲悉，舉例來說，這個定義會容許一名警員逮捕一名他目睹其打破一輛停泊車輛擋風玻璃的人士，但卻不許逮捕一名剛打了別人的人士。

至於普通毆打、在公眾場所打架、藏有假炸彈、非法賽車及冒認某些公職人員等罪行，則明顯不屬於「可逮捕罪行」所述定義的範圍內。

這些都是不合理的情況，應該在法律制訂過程中的決策階段及立法階段，予以處理。

保留恰當的紀錄

有關保留紀錄一節，我不大同意警方的意見。法律改革委員會的建議，是規定警員在某些情況下，須保留詳盡的紀錄，並規定其標準應高於現時所採用者。

警方認為這項規定是官樣文章，只會導致文件堆積如山，卻又無助改善破案及調查的工作。他們的論據是：增加的文件工作量會將警務人員留在警署內，而並非在街上巡邏；其實在街上巡邏才是他們應該做的工作。

用較有系統的方式保留恰當紀錄這項規定，是我們所要求的開放式政府制度的一部份。此外，更是在程序方面作出預防以制衡警力的最佳方法。此舉亦有助警務人員在執行職務時更有責任感，令他們日常的工作更能直接及個別地向公眾交待。

本局最近同意撥出大量經費給警隊，以改善其電腦及技術支援系統。正如他們的代表雄辯滔滔地論說，這些系統可以令警方更有效率地保留更好的紀錄。

倘法律改革委員會的建議獲得接納，警方可能需要更多時間教導警務人員如何保留恰當的紀錄一事，並不能構成理由，指稱這樣做過於費時失事。

然而，我同意警方的另一項關注，即技術程序可能產生更多漏洞，給人利用來推翻整宗案件。我相信只要我們制訂一套容易使用的系統，可向仍然採用英文為主要語言的法庭提供準確的紀錄，這些顧慮是可以消除的。然而，警方亦必須確保警務人員明白及尊重這項新系統，並且正確地予以運用。

政治

最後一點是證據法令第 113 條應否適用於香港的問題。法律改革委員會認為「似乎毋須制訂一條像第 113 條這樣的條文，以監管香港的憲兵進行調查的方式」，因為聯合王國駐港三軍均受聯合王國法例管制。

一九九七年以後發生的事是敏感的政治問題，一九九七年以後，人民解放軍會接管聯合王國三軍的工作。解放軍應如何進行調查工作？

基本法第十四條規定：

「駐軍人員除須遵守全國性的法律外，還須遵守香港特別行政局的法律。」

這應該解釋為香港得有權制訂有關一九九七年後中國憲兵操守的規例。英國政府及香港政府應從速着手處理這項問題。

結論

主席先生，我認為法律改革委員會的建議，為制訂政策及立法指引提供了有用的基礎，目的旨在加強公眾信心，使公眾相信警方的工作程序及刑事審判制度是完善的。因此，我支持這份報告書及動議。

保安司致辭的譯文：

主席先生，我很感謝各位議員進行這次辯論，讓我有機會聽取他們就法律改革委員會拘捕問題研究報告書提出有見地及具建設性的意見。我想請各位議員放心，政府參照這份報告書制定政策時，會充分考慮這些意見。

四年前，當局交給法律改革委員會一個艱巨的任務，請委員會就警方、其他公職人員及平民在截查、拘捕及羈留方面的權責，檢討當時有關的法律及慣例，特別考慮香港應否引進「1984 年英國警察及刑事證據法」條文。報告書內容詳盡，載列的建議逾 60 項。我們感謝法律改革委員會各委員的努力。

「英國警察及刑事證據法」界定了英國的警權範圍，並訂明程序規定，以防止濫用權力。法律改革委員會建議引進該法例的多項條文，其中包括有關在街上檢查及羈留的條文，加以適當修訂，以配合香港的情況。

法律改革委員會的建議不但適用於警方，也適用於其他執法機關。報告書發表後，我們向受建議影響的紀律部隊徵詢初步意見。他們認為建議可能會對執法的有效程度有深遠的影響；要落實這些建議，無疑需要立法，亦可能會帶來巨大的財政負擔。因此，我們認為有需要作出審慎而周詳的考慮。

主席先生，我想在現階段就預先提出警告，並回應今晚聽到的一些評論，希望各位議員不會有所誤會。「英國警察及刑事證據法」在英國也非萬應靈方。英國的法律界、高級警務人員及一些司法部人員曾公開表示對該法例保留態度。此外，英國在該法例於一九八四年通過前出現的社會弊病跟香港今日的社會弊病不同。該法例在英國通過時，當地警隊完全稱不上同族同源，而國內的罪行及種族問題正日趨嚴重。除了警方調查某些事件的方式令人生疑外，多宗引人注目、罪犯被判處徒刑的案件亦使警權深受質疑。這些因素在香港並不存在。多年來，香港的罪案率比英國低，又沒有種族問題的困擾。

由於英國不像香港那樣制定了本土的人權法案，政府立法清楚界定警權範圍及訂明防止濫用權力的措施，更形重要。另一方面，香港已通過人權法案。除其他規定外，人權法案確實限制了警權，又定出防止濫用權力的措施。

英國在一九八四年之前的情況跟香港今日的情況有別，因此，我們必須審慎研究法律改革委員會的報告書。

不過，我們相信「英國警察及刑事證據法」有很多地方是法律改革委員會認為對香港有利的。我們需要對報告書中的 60 項建議詳加研究，才能提出具體的方案。為此，我們成立了一個跨部門工作小組，由我出任主席，紀律部隊及律政署均派高層人員作為代表參與工作。

工作小組已展開工作。要討論的問題儘管複雜，但我們認為必須優先處理。我無法在現階段預計研究工作需要多少時間，但我希望我們略有進展後，工作的規模會更為清晰，屆時我便可以預計工作何時完成。

不過，我們已同意審議報告書時應遵守數項原則。首先必須確保我們根據報告書的建議而提出的任何方案，不會影響紀律部隊維持治安的效力。我所指的，不獨是罪案發生後進行調查的權力，也指截查疑人及設置路障等防止罪案發生的權力。

其次，我們提出的任何方案必須與人權法案條例相符。我們需要在有效執法與保護個人權利兩者之間求取平衡。

第三，我們應考慮本局議員及公眾的意見。紀律部隊的權力本質上具爭議性，對市民生活也有影響。在根據報告書的建議擬定方案時充分考慮公眾意見，十分重要。我們打算進行諮詢，而目前正考慮諮詢的最佳方法。我們會審慎考慮各位議員的意見。

主席先生，紀律部隊維持治安的能力，是穩定本港社會的基石。我們必須確保紀律部隊的權力是必要而足夠的，同時亦與人權法相符。法律改革委員會報告書提出多項具體的建議，我們現在必須加以審慎研究。我希望我們審議的結果能配合本港的情況，並獲得社會人士的支持。

主席先生，我謹此陳辭，支持當前動議。

主席（譯文）：周梁淑怡議員，你有四分 43 秒時間。

周梁淑怡議員致辭：

主席先生，首先我很感謝各位同事踴躍發言，但有數點我想回應一下。我很同意李華明議員所說，警權和民權其實並非對立，雖然時常有人說兩者是對立的，實在是錯誤的說法。其實市民要求有效的執法，包括防止罪行或阻嚇罪行的發生，因而保護市民安居的這項權力亦是人權之一。所以，我們不能說因為給與警察適當的權力就一定是侵犯人權。

當然，有時警察行使警權時，是會造成一些不便。相信各位議員上飛機時，手提行李須接受檢查，你可以說為何一定要給他們檢查，為何要經過儀器接受搜身而引致許多不便？有人甚至認為這亦是侵犯人權！不過，這樣做無非是為了大眾的安全，我們是可以接受的。這純粹是視乎什麼是大眾利益、整體利益和整體安全而定。

我聽到很多同事發言，似乎大家有點「一廂情願」，好像認為我們做了一件事，那麼事情便應該是那樣發生的，但實際上做了之後，情況可能完全不是那回事。英國實行了 PACE，正好證明此點，有關情況是：英國當局訂定了一些程序，規定警察一定要執行，以保障某些人的權利，結果怎樣呢？結果是警察不會逐一執行，因為他們覺得在執行上非常困難，無論是在行使前、行使時、行使後均無法決定應否予以執行。於是，他們不去行使該權力，使公眾沒有了保障。我希望大家能夠正視這點。

涂謹申議員談到關於路障的問題，認為是否真的如我所說般那麼嚴重，其實也許不然。我曾就這問題問過律師，也問過警察。同時相信局內曾被人偷汽車的議員，如黃宜弘議員、潘國濂議員等，甚至在這方面曾提出投訴的李柱銘議員亦會同意，在合理的情況下，應該設立一些具阻嚇性、防止性的路障。然而，律師和警察都告訴我，如執行新例的話，現在一些具阻嚇性、防止性的路障，便不可以設立，因為不是與"arrestable offence"拉上關係，所以不可設置一般性的路障。涂謹申議員又謂警員是有責任應該這樣做、那樣做，我不知道他問過多少名前線警員，有否與他們談過，還是他只是猜想他們應該這樣做？我就聽過他們曾說過：他們認為實際的經驗告訴他們，這些事情是會令他們寸步難行的。

到底最大問題是什麼呢？我覺得我們最重要的是要正視英國實際的經驗給了我們什麼教訓，而我們必須參照這些教訓。我很高興聽到保安司謂會絕對正視我們的意見，我亦期望看到他的工作小組會提出一些建議，並且盡量諮詢市民的意見，以保障我們整體社會的治安和安定。

動議付諸表決，並獲通過。

休會及下次會議

主席（譯文）：我現依照會議常規的規定，宣布休會。下次會議定於一九九三年五月十二日星期三下午二時三十分舉行。

會議遂於下午八時五十四分結束。

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

書面答覆**附件 I****教育統籌司就劉千石議員對第三項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文**

人民入境事務處認為，假若要僱主在申請外地家庭傭工時，提供所有家庭成員的名字、住址及其他有關資料，而當一名家庭成員曾犯錯而留下不良紀錄，其他家庭成員便一概不准聘請外地家庭傭工，這種做法是不恰當的。一個僱主犯錯，理應由他個人去承擔，而不應由他的家人陪著接受懲罰。若發覺原僱主用其他人身份去聘任外地傭工為己用，則當然會被人民入境事務處控告，受應得的法律制裁。

附件 II**保安司就李永達議員提詢第六項問題所作跟進答覆的譯文**

在 14 宗涉及學生販毒的案件中，其中一宗肯定與黑社會有關；另外兩宗亦可能與黑社會有關，但卻未能證實。

附件 III**保安司就李永達議員對第六項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文**

自本年二月十五日試行推出專供學生使用的罪案資料郵柬以來，當局共接獲 36 份填妥的郵柬，其中 33 份被列為可進一步處理，並已轉交警方有關部門進行調查。在這 33 宗案件中，18 宗正進行調查，其餘 15 宗由於資料不正確，或資料太模糊而不能進行調查，故不擬採取進一步行動。直至目前為止，當局沒有因而拘捕任何人。

若要評估這項專供學生使用的罪案資料郵柬新計劃的成效，現在為時尚早。待這項試驗計劃完結後，警務處處長將於八月擬備一份評估報告。

附件 IV**保安司就黃宜弘議員對第六項問題的補充提詢所作書面答覆的譯文**

社會福利署署長告知本人，從沒有因為這類保護性安排失敗而導致學生受傷。

