



新聞公報

香港政府新聞處印發
皇后大道中
拱北行
電話：五二三三一九一

一九七七年六月一日

星期三

目錄

油蔴地小輪加價獲批准新收費法七月一日生效	第一頁
政府資助大學理工教育款項	
七八年起三年內逾十三億元	第三頁
勞工處長動議二讀僱傭修訂三號法案	第五頁
保險業管理法例當局正全面檢討	第八頁
教育司署已着手檢討簽發教員許可証措施	第九頁
政府現正研究可否沒收毒販財產問題	第九頁
死因裁判官不欠缺人手	第十頁
簽發公眾娛樂場所執照改由電視電影專員負責	第十一頁
瑪嘉烈與瑪麗醫院洗腎機類型有別但效能完全相同	第十二頁
符合樓宇安全及防火規定酒店和餐廳可以上演戲劇	第十三頁
政府與有關方面緊密合作為新邨居民提供各類設施	第十四頁
環境司解釋政府收地賠償辦法	第十四頁
當局有意制訂法例規定貨車裝置角燈	第十五頁
公務員例假比率乃根據薪俸研究委會建議制訂	第十六頁
去財政年度第三季追加撥款七千餘萬	第十六頁
立法局通過九項法案	第十七頁
海底隧道收費不宜減環境司鍾信解釋理由	第十八頁
緝私隊擬易名為海關稅務處	
本港自由港口地位不受影響	第十九頁
政府暫無意在石澳進行水錶供水計劃	第二十頁
工務司署正研究如何徹底改善公主道天橋	第二十一頁
工業經營倒閉或裁員工人遣散費普遍提高	第二十三頁
香港道路計劃	第二十三頁
首輛旋轉鋼梯滅火車運抵本港	第二十五頁

油麻地小輪加價獲批准
新收費法七月一日生效

立法局今日（星期三）通過一項動議，批准油麻地小輪公司由今年七月一日起，將大部份港內航綫的票價由三角提高至四角，並將成人月票之價格，由十二元增至十六元。

至於小童及學生收費，則維持不變，即單程船票仍為兩角，月票則為六元。

環境司鍾信在提出有關油麻地小輪公司（服務一條例的動議時指出，此乃基於該公司財政狀況之需要而採取的第三期行動。

鍾氏憶述去年八月，立法局曾達成一項決議，豁免該公司的專利稅及每月費用，同時又批准其港內綫小輪取消等級，劃一收費。此外，該公司並於去年十二月獲准增加若干離島航綫之收費。

鍾氏指出，油麻地小輪公司去年在經營渡輪服務方面所運用的淨固定資產約為壹億元，但所得利潤僅為二百萬元，即百分之二。

他補充說：「上述全部利潤，或甚至更多的利潤均來自該公司所辦理之汽車渡海服務，而載客小輪服務方面，總括來說不但無利可圖，甚至還要虧本。」

鍾氏解釋稱，當年批准油麻地小輪公司之港內航綫採取劃一收費辦法，乃希望能夠在一年內為該公司帶來約二百五十萬元的額外收益，而調整港外綫收費之舉，乃旨在利用一年的時間，將此項服務之二百萬元虧損，變為一百萬元之利潤。

環境司繼稱：「可惜在該段期間，各項成本，特別是燃料費及工資，不斷上漲，而另一方面，港內航綫去年之乘客人數又再減少百分之七，結果，受是項動議所建議之改變影響的十一條港內航綫，其中六條去年竟無法獲得足夠收入，以應付其直接營業成本。」

鍾信謂：「倘若任由此種情形持續下去，則估計在九九七七年內，油蔴地小輪公司辦理之渡輪服務，總括來說可能出現虧損。屆時將會出現由該公司其他業務方面所得之利潤資助渡海服務的情形。」

鍾氏謂：鑑於上述情形，政府與油蔴地小輪公司認為建議中的加價辦法乃最佳對策，因為根據估計，此項加價措施只會使公司損失乘客約百分之五，却可使本年內來自渡輪服務的利潤增至三百九十萬元左右，相等於下次運用之固定資產的百分之四，但即使如此，該公司的大部份盈利，仍會繼續來自渡輪服務以外的業務。

鍾信指出，在港內各航綫中，出現虧損最大的為灣仔至佐敦道，及灣仔至紅磡兩綫，故有關方面會慎重考慮取消該兩條航綫或其中一條航綫之可能性，但基於運輸立場，該兩條航綫應予以保留，尤其是因為灣仔新填地現時正在發展中，故政府與油蔴地小輪公司同意只取消灣仔／佐敦道綫的其中一艘小輪。

他說：「此舉將使該航綫之小輪班次略為減少，不致對乘客造成顯著的不便，但公司方面因此而節省之開支，加上加價後之收入，則大致上應可抵消經營該兩條航綫之直接營業虧損。」

環境司又透露，政府與油蔴地小輪公司目前仍繼續商討採取進一步措施，以減少該公司之成本及提高渡輪服務效率。

他說，自去年十二月就油蔴地小輪公司之事務進行辯論以來，該公司已將屬下三艘多餘的小輪出售，同時亦已削減行政方面的開支。

鍾氏補充謂，油蔴地小輪公司正設法出售屬下之水上士，因其經營費用相當昂貴。據悉其中一艘現已售出，而其餘幾部亦不難脫手。

政府資助大學理工教育款項
七八年起三年內逾十三億元

大學及理工教育資助委員會主席畢力治議員，今日在立法局會議上說，在一九七八至八一年的今後三年內，政府支撥予兩間大學和理工學院的款項，包括整筆補助金、建設費、及學生淨貸款等，一共可能達到港幣十三億元之譜。

畢力治議員在提出大學及理工教育資助委員會一九六五至一九七六年特別報告書時，預測兩間大學和理工學院；相等於全日上課的學生總數，到時可能增至幾達二萬名。

十年前，在香港大學及香港中文大學全日就讀的學生，共三千九百一十二名，而香港理工學院當時還是海味樓。現在香港大學已有全日就讀學生四千零三十六名，香港中文大學四千一百七十一名。至於香港理工學院，若將日間部份時間上課的學生以三人作一人計算，而晚間上課的學生以六人當一人計算，等於有全日就讀的學生七千七百六十名。三間學府總計共有一萬五千九百六十七名，或大約一萬六千名。在一九六五至六六年度，政府用在兩間大學的經費，共為港幣三千三百萬元；在加入了理工學院之後，一九七五至七六年度的數字，共達港幣三億二千萬元。

畢議員說，此種驚人的增加，極需港大及中大的兩位校長以及理工學院院長處理得法。

他又補充謂：「更值得注意的是在那段財政極度緊縮的時期，政府對於撥款的緩急次序正在大傷腦筋，而仍能給予三間學府以所需的資助。」

「所有這些款項，都是透過大學及理工教育資助委員會撥出。我在這裡要特別感謝政府裡面的最高層人士，他們一向高瞻遠矚，這一點對教育尤為重要。」

他說：「我強調官方人士，是因為該委員會雖然賦有若干行政任務，但實際上只係一個諮詢機構，戰戰兢兢的處在夾縫中工作，一面是三間名正言順的自治學府，一面則是操有一切財政大權的政府——當然政府在決定撥款之前，在手續上要經過本局同意的。」

「香港的問題甚多。」

「香港的問題甚多。」

他指出，諸如此類值得爭辯的問題，越多人公開發表意見越好。

但畢氏強調謂，物色教職員、教學、和研究工作，都是兩間大學和理工學院本身直接負責，而不是大學及理工教育資助委員會的責任，亦非政府的職責。

他說：「我們又不要忘記，為學習而學習，不應過度傾向商業化或政治化。不過，因為教育係各種社會服務中的一環，其緩急先後應有分寸，其經費大部份亦無疑來自納稅人，所以成本難免是一個主要準則。」

勞工處長動議二讀
僱傭修訂三號法案
爲工人提供七日有薪年假

新任勞工處長衛理欽今日（星期三）將一項旨在爲本港工人提供七日有薪年假之法案提交立法局省覽。

該法案適用於所有會爲同一僱主工作十二個月而入息不論多寡之體力勞動工人及月入不超過二千元之非體力勞動僱員。

衛氏在動議二讀一九七七年僱傭（修訂）（第三號）法案時指出，該七日有薪年假將成爲工人除根據現行法律享有十天法定假日外所得之額外假期。

衛氏稱，該法案中主要重點之一爲工人所享有之有薪年假須爲連續性的，而此等連續性假期可包括法定假日或休息日在內。

衛氏續稱：「舉例而言，此七日連續性假期可在農曆新年時享用，將三日法定假日及七日年假中之四日，併在農曆新年假日之前後，而組成七日。」

「在此情形下，年假中所餘下之三日假期可留待同年中其他時間，由僱員與僱主商議後決定一併或分開享用。」

衛氏又對硬性規定一段連續性假期之主要原因加以解釋。他說，給予工人一段假期，而非一天休息，可促進工人之健康及提高其工作情緒。

法案規定不得以款項代替年假，惟在終止僱傭契約之情形下，則屬例外。在終止契約時，僱員所應得而未經享用之年假，得以款項代替，故此僱員可獲按比例折算之年假工資。該項法案如獲通過實施，將於明年一月一日起生效。

衛氏說，政府在決定是否需要此種假日及其日數應爲多少時，是以其認爲對全港市民，不論僱主或僱員，皆有裨益之舉作爲依歸。

他又說：「惟倘有人認爲此項措施會影響本港之競爭
力，則本人必須指出，在本港鄰近之亞洲國家在此方面
所採取之措施雖各有不同，惟給與工人年假之日數則由
每年六日至十三日不等。」

他強調稱：「在所有與本港相似之社會中，並無未有
訂有闕年假之規例者。」

雖然國際勞工協約第一三二號只獲少數國家承認，惟
該協約建議給與工人最低限度三個工作週之年假，而其
中必須包括最低限度兩個連續工作週之假日。

衛氏稱：勞工顧問委員會及各僱主商會均支持此項七
日有薪年假之原則，惟對此等建議其他方面之問題，則
意見分歧。

若干評論家在日前指稱政府堅持硬性七天連續性假期
而又不得以薪代假，似有意將政府之意見強加諸工人身
上。衛氏予以評論時表示：「政府之意見，認爲另行支
付工資以代替假期，無疑將此法案之社會宗旨，即給與
工人一段假期使彼等有相當之休息，從而由平凡之工作
生活中獲得轉變一下之目標，破壞無遺。」

「惟是，爲避免硬性執行此等新措施，該法案現建議
此七天連續性假期得部份由年假及部份由休息日或法定假
日或兩者兼之而組成，剩下之年假餘額在同年其他時間
予以補回即可。」

各界人士會就此項法案發表評論及在報章上刊登聲明
。在此等聲明中，若干僱主認爲值有等工業現正缺乏人
力且前景並非顯得理想之際，實施強逼性七日連續假期
，實有損本港經濟。衛氏則表示：「此種看法未免過份
悲觀。」

他說：「當然，其影響所及，僱主須支付之薪金額難免有所增加。」

「根據計算所得，如果要招請替工來填補所有因年假而騰出之空缺，則所需增加之薪金額亦絕不會超過百分之二點三。」

「但我們須將此與下列事實作一衡量；有甚多僱主已給與僱員年假，且其條件遠比建議中法案所規定者為優厚，而且工人在獲得一段時間之休息後，其生產力當可提高。」

衛氏續謂：「因此，本人認為此項措施對本港經濟不會產生重大影響，其所得造成之影響亦絕不會嚴重。但本人確信此項措施能帶給本港工人一項因彼等辛勤工作而應得之利益。」

「香港之繁榮有賴於一班具有智慧，良好工作效能，有熱忱及適應能力之工人，此點已是老生常談了。當然我們應該改善彼等之僱傭條件，使彼等亦可分享繁榮之成果，何況彼等在促進繁榮方面，貢獻良多。」

保險業管理法例
當局正全面檢討

註冊總署署長現正檢討保險業管理法例的整個問題，以便加以改革及使其追上時代。

署理財政司左敦今（星期三）日在立法局會議中答覆王霖議員之問題時作以上透露。

王霖議員的問題為：「自從人壽保險公司條例於一九〇七年生效以來，根據該條例保方所需要存放之保證金，數目一直沒有改變。為着加強保障客戶起見，政府可否考慮將這些保證金數目，加以適當提高，或是採取另一措施，規定將所需要的實收股本增加？」

左氏又透露，關於人壽保險公司條例規定備有的保證金額，政府現時不擬將之提高。他解釋此舉係由於政府未能確定此保證金是否係保障投保人之一項好方法。

左氏繼續指出：「現行法例未有將有關實收股本的規定包括在內。我們認為新法例應包括這些規定，而曾與註冊總署署長洽商之保險行業代表亦表示同意。」

教育司署已着手檢討
簽發教員許可証措施

教育司署已着手檢討有關簽發教員許可証之安排。

教育司陶建今（星期三）日在立法局會議中答覆班佐時牧師之問題時，作上述透露。

班佐時牧師之問題為：政府會否考慮提高將來認可教師之最起碼資格作為改善私立學校教育水準之方法使單具中五程度之教師只能在小學任教，具有中六程度者只能最多在中一至中三任教而具有中七程度者最多亦只能在五任教？

教育司表示，班佐時牧師之建議將會獲得考慮。

政府現正研究可否沒收毒販財產問題

律政司何百勵今日透露，對於經定罪之毒販，名下財產是否可被沒收之問題，政府現正加以研究。

律政司是在立法局答覆胡鴻烈議員的問題時作上述表示。

胡議員的問題是：政府可否修改法例使被判販毒罪名成立罪犯之近親及其委託人名下之財產可加以暫時拘押？

律政司指出，政府現正研究是否可以規定，被判販毒罪名成立之罪犯，其名下或委託他人代管的財產可被沒收，除非法庭認為有關財產是循正當途徑得來。

死因裁判官
不欠缺人手

律政司何百勵表示政府認爲目前已有足夠全職死因裁判官
他並且指出死因調查案件宗數情形，每每不用佔去一位裁判官的全部時間。

何氏今日（星期三）在立法局答覆方心讓議員所提出的一項問題時，作以上透露。

方心讓醫生問：(甲)政府是否認爲目前已有足夠之全職死因裁判官？(乙)如否，政府可否考慮增聘此類官員特別是有醫科資格者？

何氏又透露當局經常注視這類案件的辦理情況，若有需要，則委派多一位死因裁判官的安排，可以容易辦到。

他說，死因裁判官條例授權首席按察司指派任何一位裁判官出任死因裁判官。同時首席按察司一向習慣乃係指派所有裁判官出任死因裁判官。

簽發公眾娛樂場所執照
改由電視電影專員負責

電視電影管理專員今後將負責簽發公眾娛樂場所執照。

立法局已於今（星期三）日通過一項動議，將原由警務處長負責的公眾娛樂場所執照簽發權力移交予電視電影管理專員，與及將公眾娛樂場所條例修訂。

民政司李福逵在提出上述動議時說，公眾娛樂場所執照一向係由警務處長簽發，以批准夜總會內舉行的表演，暨批准體育文娛項目表演及在戲棚舉行的傳統表演項目。

李氏說：「電視電影管理專員負責公眾娛樂檢查及標準檢定等其他事宜，因此，公眾娛樂場所執照由電視電影管理專員簽發，將屬較為適合。」

他指出：「移交職權之舉，使到容易根據一套劃一的準則來檢查真人擔任的娛樂表演（電影及電視，同時，又可方便警方騰出更多人力來對付犯罪活動。」

瑪嘉烈與瑪麗醫院洗腎機
類型有別但效能完全相同

醫務衛生處長唐嘉良今（星期三）日在立法局強調指出，瑪嘉烈醫院及瑪麗醫院所採用之兩類洗腎機，其效能是相等的，均可有效地發揮人造腎的功能。

唐氏是在回答王霖議員的問題時作上述表示。王議員問瑪嘉烈醫院在一九七四年以六十萬元購買的十六部洗腎機，其效能是否不及它們在定購時瑪麗醫院所擁有的那些洗腎機？如果其效能較差的話，是什麼原因？

唐氏解釋謂：兩間醫院所採用的洗腎機乃屬兩種不同的類型。兩者之間的主要分別在於其滲析器（洗腎機內充當人造腎的物體）之性質，一種是用完即棄，另一種則可用完再用。

他指出，瑪麗醫院方面是兩者兼用，而瑪嘉烈醫院則只用可以重複運用的一種。

他補充說：腎病科在決定選用何類洗腎機之前，須顧及多項因素，例如儀器的效能，使用成本及有關醫生職業方面的喜惡等。

符合樓宇安全及防火規定
酒店和餐廳可以上演戲劇

保安司戴宏志今（星期三）日在立法局答覆非官守議員吳樹熾的問題時說，酒店和餐廳上演戲劇和其他娛樂項目時，該等場所的樓宇安全情況所需符合的規定，係建築物條例內對此等樓宇通常適用的規定。例如結構穩固程度，樓面負荷程度，及須有足夠走火通路等。

至於防火設備的安裝和保養問題，則由消防事務處長加以規定。

吳氏的問題為：「政府可否說明在何種安全情況下方會容許酒店及餐廳上演戲劇及其他娛樂項目？」

保安司又說，根據消防事務條例，消防事務處長亦只有在合理的時間內到這等樓宇視察，並且得在戲劇或任何其他娛樂項目上演會引起火警時，發出滅除火警危險通知書，說明他認為必須遵辦的條件和必須採取的補救措施。

倘若上述通知書未獲完全遵照辦理，則消防事務處長得向法院申請頒令對付。

政府與有關方面緊密合作
為新邨居民提供各類設施

房屋司施恪今日在立法局表示，在策劃與發展階段，有關當局均採用中央統籌措施，而政府有關部門與公共公司之間亦保持密切聯絡，以確保居民在入住一座新落成之公共屋邨時，能夠獲得各類必需之服務如運輸，保安設施，公用事業及市場設施等。

施氏是在答覆高若華女士的問題時，作上述表示。

高女士是問政府是否認為目前已有足夠之全面性統籌工作以確保所有必需性之服務如運輸、警署、郵局、公用事業、社區服務及社會福利服務會於新市鎮之公共屋邨可入住時已加入服務或已作好服務之準備？

環境司解釋

政府收地賠償辦法

環境司鍾信今日在立法局會議上解釋稱，政府收回土地時所提出之補償方法，乃根據有關土地之市價計算，並須遵守收回官地條例內之各項規則。

鍾信說：「政府估價員在估計市價時，屬可能以公開市場方面最近就類似產業進行之交易，作為參考。」

一因此，政府估價員已將新的應課差餉額及估
值兩項因素對該等交易之影響程度計算在內。一
環境司是在答覆陳壽霖議員的問題時，作上述
解釋。陳議員是問政府在最近收回土地行動中對
業主進行補償，曾否將新之應課差餉額及估值亦
計算在內。

鍾氏又稱：倘若在估值時，並無其他類似交易
可與之比較，又或者政府估價員認為他所知之交易
，鑒於某些原因未能反映現時之市價，則應就可
收取之租金及其他因素，例如現行差餉估價，進
行一項較詳盡之研究，然後才決定政府所應提出
之價格。

當局有意制訂法例 規定貨車裝置角燈

政府將制定法例，規定所有貨櫃車在車頂及貨
櫃箱頂前後裝置紅燈，而貨車在夜間行走時則要
開亮該等紅燈，以策安全。

環境司鍾信今日在立法局答覆鍾士元議員問題
時作上述表示。

鍾氏指出，現時正在草擬中的道路交通條例全
面修訂，將包括一項規定，凡屬長身掛節車輛，
一律需要裝置額外角燈，以供夜間使用。

鍾議員的問題是：政府可否為安全理由制定適
當法例確保所有運載貨櫃箱之貨車在車頂及貨櫃
箱頂前後裝置紅燈而貨車夜間在路上行走時會開
亮該等紅燈？

公務員例假比率乃根據
薪俸研究委會建議制訂

目前公務員享有之例假比率乃以一九七一年薪俸問題
研究委員會之建議為根據。

銓叙司施恪今(星期三)日在立法局會議中答覆羅
德丞議員之詢問時作以上透露。

羅德丞先生問：政府可否詳細說明為何海外公務員會
比與其同級之本地公務員享有更長之例假？

銓叙司引述該委員會報告書第二五九段謂：「吾人之
目的為使各人員有類似而未必相同之利益。在現時情況
之下，吾人同意海外僱員不再需要長期之假期，使其經
服務於不習慣之熱帶氣候得以恢復健康。不過回返其原
來居留及將來退休之地，以探望親友，保持聯絡之旅行
，仍繼續需要。本地及海外僱員之需要各有不同，故吾
人應保留現行不同比率之假期制度。此制度，與本港私
營機構者相同。吾人建議將假期分為兩種，一種為各人
員之基本假期，其他一種為海外僱員假期，但本地人員
在海外服務亦將適用。」

施氏說：「上述原則經由行政局考慮後遂獲得政府接
納，並被編入公務員叙用手則。」

去財政年度第三季
追加撥款七千餘萬

署理財政司左敦今日在立法局透露，一九七六至七七
財政年度(十月至十二月)第三季的追加撥款共達七千
三百一十萬元。

其中有一千二百二十萬元是用以支付已在進行中的工
務計劃的額外開支，另有八百萬元是用以推行最近被列
為甲類工務工程的二十三項工程。

左敦表示：「其他值得一提的項目，包括給與市政局的二千萬元，用以支付擔任市政局工作的市政事務署員工調整後之薪酬。三百六十萬元係用作購買一部新電腦以代替現有電腦的首期款項，另外四百七十萬元則用以購買儀器，以攝製彩色教育電視節目。」

立法局通過九項法案

立法局今日（星期三）通過九項法案。

該九項完成法案委員會程序及三讀通過的法案為：一九七七年遺產稅（修訂）法案、一九七七年稅務（修訂）法案、一九七七年差餉（修訂）法案、一九七七年印花（修訂）法案、一九七七年監獄（修訂）法案、一九七七年公司（修訂）（第二號）法案、一九七七年簡易程序治罪（修訂）法案、一九七七年農業殺蟲劑法案及一九七七年僱傭（修訂）（第二號）法案。

海底隧道收費不宜減
環境司鍾信解釋理由

環境司鍾信今日表示，將海底隧道的收費降低只會使到更多車輛使用它。這樣不單造成隧道內交通阻塞，並且引起車輛不利用汽車渡海輪的不必要情形。

鍾氏是在立法局答覆王霖議員的質詢時，作以上透露。

王議員的問題是鑑於海底隧道公司有能於今年底償還其投資的借款，而運用資本所得的收益亦一直很高，政府可否考慮與該公司達成協議，減低汽車渡海的收費率。

環境司鍾信除指出上述減費會帶來的弊端外，並解釋說，隧道收費問題，並不能單就該公司的經濟情況來考慮。

他又透露目前，使用海底隧道的各種車輛數量與日俱增。他指出隧道原定每日可供約七萬輛汽車行駛。當該隧道於一九七二年八月啓用時，來往車輛每日僅達二萬輛左右，到了一九七五年，來往車輛平均每日爲四萬二千輛，一九七六年則爲五萬輛，今年首四個月，平均每日爲五六千輛。在今年農曆年內，海底隧道的來往車輛會創下每日七萬一千輛的最高紀錄。而隧道本身及通往隧道的道路，特別是在港島方面的更接近飽和點。

在論及海底隧道公司的利潤時，環境司說：「在該隧道動工興建前，會有不少人認爲這是一項冒險計劃，當時更有人形容該計劃是昂貴無用的計劃。但這項冒險計劃已帶來好處，這純然是那些有遠大眼光肯作投資的人士的功勞。」

「海底隧道公司所獲得的利潤，其中百分之十二點五是給與政府作爲專利稅，百分之十七點五則爲公司利得稅，餘下的數目，大約有百分之二十五歸政府所有，因此政府是海底隧道股東之一。因此，納稅人與社會是該項成功企業的受惠者。」

緝私隊擬易名為海關稅務處
本港自由港口地位不受影響

根據一九七七年緝私隊（修訂）法案其中一項建議，緝私隊將會易名為海關稅務處。該法案今日（星期三）在立法局提出二讀。

署理工商署長杜華於動議該法案二讀時強調謂，更改名稱之舉並不表示政府保持香港為自由港的基本政策會有任何改變。

杜華解釋，緝私隊這個古老名稱，最初係用以形容英國的海岸警察隊，當時走私並非一件不明譽的事情。

他說：「本地當年採用緝私隊這個名稱主要是由於當時部份人士認為香港是一個自由港，因此海關稅務處這個名詞不易為人瞭解，即使實際上我們多年來一直從事此種工作。」

他說：「不過經驗顯示緝私隊這個名稱不但未能避免產生誤解，反而經常引起誤解。」

杜華補充說：「例如：近年來強調與海外海關當局的聯繫，特別是撲滅毒品方面，因此本港需要向他們重複解釋緝私隊的工作性質。」

他說：「在香港各入口處，我們時常被迫使用海關“這個名稱，因為國際遊客不會明白其他的名稱。事實上，甚至有人把“緝私隊的英文名字與家庭計劃混淆。」

杜華解釋，此項法案的主要目的在使隊內督察人員受緝私隊總監的紀律管制，而毋須再以殖民地規則的程序處理。

杜華指出，緝私隊條例最初於一九六三年制定，因此其中若干條款已不合時宜，尤以關乎隊內人員觸犯紀律或犯罪行為的條款爲然。

法案將設法改善這種情形，以新的紀律條款取代主要條例的一部份，使該條例與其他紀律隊伍新近制定的類似法例一致。

政府暫無意在石澳 進行水錶供水計劃

工務司麥德霖今日說：一項爲石澳區居民提供全面性以水錶計算之供水計劃，在被列入工務計劃之前，須由有關方面進一步加以研究。但政府暫時尚無計劃爲石澳區提供該項服務。

麥德霖是在答覆方心讓議員的問題時，作上述表示。方議員是問政府現時有無計劃爲石澳區提供有水錶計算之食水供應。

但政府最近曾對民政主任（兩約）所提出之建議作出考慮。該建議是要求政府爲該處居民自己經營之唯一健康診所提供有水錶計算之食水供應系統。

該處之現有系統，爲大浪灣及石澳之鄉村提供街喉食水供應，同時亦爲會崗、救護站及市政事務署辦事處提供以水錶計算之食水供應系統。

他說：「初步研究顯示，若要提供全面性以水錶計算之供水系統，便需要擴充現有設施，及可能需要提早在柴灣興建水塘，以便由該水塘供應食水。」

他補充說：「此外，由柴灣輸水至石澳之系統，全部工程費用約需五、六百萬元。」

他說：「在向工務委員會提交一項工程，以便考慮將該工程列入工務計劃及優先進行之前，必須作進一步之研究，以評估該工程之整體含義，及說明各項需求。」

工務司署正研究如何

徹底改善公主道天橋

重鋪路面工程將於數日內完成

工務司麥德霖今日表示，目前在公主道天橋進行之重鋪路面工程，可將路面的滑行度減低約百分之六十四。

麥德霖在立法局答覆鍾士元博士的一項問題時指出：該項重鋪路面工程可望在數日內完工，同時，路傍現已設置多個巨型的「慢駛」標誌，以加強該段天橋的安全。

鍾士元博士的問題是，政府是否認為有急切改善公主道天橋安全性能之必要？如是，政府可否說明目前或將來為達成此目的之做法？

在答覆鍾士元博士的問題時，麥德霖說：「一項徹底的解決方法現時正在研究中，若能加以採用，則會在該段路上增闢一條行車綫，及在路中豎立欄干將來往車輛分隔。」

他又說：「可惜目前的天橋闊度不足，故無法在馬路中央設置欄，以防車輛迎頭相撞。同時，亦不能將其中一條南行綫封閉。」

麥德霖繼續說：「該兩條南行車綫需要加以保留，使南行交通暢通無阻，從而減輕窩打老道交界之交通阻塞情形。」

至於該路的「橫向斜度」問題，工務司署表示：該斜度是為三十哩的行車時速而設計，根據此項標準，該斜度乃屬適當。

但麥氏指出：顯然不少駕車人士並無遵照是項速度限制駕駛，同時亦不夠小心，以致危及本身及其他道路使用者的安全。

環境司鍾信則透露，由一九七六年一月一日至今年五月廿六日的十七個月內，九龍公主道天橋上據報發生的交通意外事件共有二十六宗。

他指出，其中五宗係致命的，另外十二宗導致重傷，其餘九宗則涉及輕傷，共有十二人死亡、二十八人受重傷、三十四人受輕傷。在該廿六宗意外事件中，十三宗在日間發生，其餘十三宗則在夜間發生。

關於上述意外事件的原因，鍾氏說其中最少十七宗係屬正面相撞。他解釋稱，該天橋上之規定行車時速為每小時三十哩，但似乎大多數發生意外之車輛，其時速均已超出該項限制。這樣可能引致司機無法充份控制車輛而與迎面駛來之車輛相撞。若干意外事件則似乎係因司機未看清楚定形勢，即在天橋上扒頭而造成。

環境司係在答覆鍾士元博士之詢問時作以上透露。

鍾士元博士問：政府可否詳述過去三年來在九龍公主道天橋所發生之一切意外事件，並將每宗事件之日期、時間、性質、受傷（致命及非致命）之人數亦一概列述？

環境司指出，由於一九七六年一月之前的有關資料係由人手而非電腦蒐集，因此未能應鍾博士之要求，提供過去三年來之數字。但他保證一旦獲得較早期之數字，即會通知鍾博士。

此外，鍾信又指出，警務處長現正在天橋路口當眼處，裝置車速偵察儀器。

工業經營倒閉或裁員 工人遣散費普遍提高

一九七七年僱傭（修訂）（第二號）法案今（星期三）日在立法局恢復辯論，有六位非官守議員先後發言，除羅德丞議員外，全部表示支持。

該項法案旨在將月薪僱員每完成一年服務，應得之遣散費由三份之一月薪增至二份之一月薪，而按時或按件計薪的僱員，則由十天工資增至十三天工資。

此外，該法案並建議將計算遣散費時可以認追之服務年資由五年提高至八年。

首屆非官守議員鍾士元博士就勞資雙方對該法案之觀感，分別加以分析。

鍾博士指出，資方團體的主要憂慮，係恐怕可能負擔遣散費的「或有債務」驟然增加超過一倍之多，而且這項或有的負擔將來會繼續急劇增加。

他認為我們不能否認這種年復一年或者可能的負擔的增加不為不大，但其實際情形亦不容忽視。

他指出，首先，遣散費只是一種或者可能的負擔，工業經營除非倒閉或裁員，否則僱主毋須支付遣散費。其次，本港工人流動性極高，除了紡織等工業之外，一間工業經營的工人平均服務期間都相當短；工廠中工人每月流動在百份之五至百份之十之間者，並非罕見。而一間工廠超過四份之一的工人服務期間少過兩年，或過半工人服務年資不夠五年的，亦比比皆是。

鍾博士又引用政府發表的統計數字來加以證明。他指出，製造業所僱用的工人，一九七四年十二月為六十萬人，到一九七六年十二月增至七十八萬人，顯示最低限度有十八萬工人，或目前製造工業中百份之二十三的人手，根據法例都沒有資格領取遣散費。

他說：「這個百份比本身固然很高，再加以勞工流動性之強，比率將會來得更高。因此我們可以有理由假設，平均來說，一間工廠超過四份一的工人，都未有在連續合約下受僱二十四個月，亦即未有資格領取遣散費。」

他又指出各工會都普遍接受「遲到職者先離職」的原則，如果僱主因業務衰退而裁員時採取這項原則，則再次就平均來說，一個僱主除非將工人裁減至百分之七十五以下，否則最低限度在法律上他毋須支付任何遣散費。

此外，主例第三十一條規定給予一個僱員的遣散費，最高限額為十二個月的工資。根據經過改善後每一服務年資可得半個月工資的辦法計算，這個限額使到服務年資達到二十四年，便有一個切斷點。換言之，服務年期滿二十四年，經已取得最高限額的遣散費；超過二十四年的年資，則不予以計算。這是另一項可以使僱主鬆一口氣的事情。

鍾博士指出，若干以出口為主而產品在世界市場上受高度競爭壓力的工業，認為這項修訂法案會引致生產成本日漸增加，因而深表關懷。

鍾博士表示，這些僅能獲取微利或岌岌可危的工業，當然是有理由表示焦慮的，他對他們亦寄以同情。但是作為立法局議員，對於以出口為主的香港製造業，應該從整體去考慮，而不應將眼光局限於若干少數的工業。

他說：「我們都知道本港勞工目前求過於供，一般勞動工人的工資繼續上升得很快。在這種情形之下，我認為不宜只圖使到少數薄利工業能繼續保持微弱的競爭能力，而將本港的整體的社會進化與經濟發展停頓下來。要協助這些薄利工業，儘有很多其他較佳和更有效的辦法。」

他指出薄利工業的僱主有兩條路可走：其一是轉業而仍然留在生產成本高的地區經營；另一條路，則是將生意轉移到生產成本低的地區發展。

他表示將薄利的製造工業由生產成本高的國家遷移到生產成本低的地區的過程，對於增加國際貿易及加速發展中的國家的工業化，是最有效的方法之一，實在是一件最好的事，值得全世界各國予以鼓勵。

鍾士元博士再從僱員的觀點來看此項修訂法案。他表示，根據政府發表的統計數字，在去年九月時，工人的平均每日工資約為二十八元，假定目前平均每日工資三十元，一名服務二十四年的工人如果不是自己有過失而被僱主辭退，根據目前法律他只有資格領取遣散費二千四百元。

鍾博士認為就算這項修訂法案獲得立法局通過，他的二十四年服務年資僅有十一年獲得計算，因此他服務了二十四年，亦只能得到四千二百九十元的遣散費。深信沒有一位議員，會認為這是一個慷慨的數目。

他表示，假如二十四年服務年資獲得全部承認，這個工人可得到九千三百六十元的遣散費，但就算這個數目，對於一個替僱主服務達二十四年的僱員來說，仍然不能算得上慷慨。

孟家華神父表示支持該法案，但他指出法案雖然方向正確，但推行得太緩慢，改革的地方太少。他並且說，他相信勞工法例有待改善的地方仍然很多。

他指出法案的影響僅限於僱傭條例第五A部第三一G條。但該條例同一部另有十六條款。最近有些工人向行政立法兩局非官守議員辦事處提出建設性意見，他們根據自己在工廠工作的經驗，指出該部的其他條款有什麼漏洞，批評得十分中肯。

他認為當局理應小心研究他們的意見，儘速將建議的改革提出在立法局討論。

孟神父又表示同意工人的一項意見，就是認為日薪及按件計薪工人的遣散費，應為十五日工資，而非建議的十三日工資。

根據修訂法案，月薪工人將可得半個月工資，日薪工人則可得十三日工資，孟神父表示知道半個月中，有兩日是無薪休假，但他指出月薪工人亦享有同樣的休假。

他說：「曾經有人指出，按照世界各國的立法慣例，日薪工人的遣散費是以每月二十六日為計算根據。對於此點，本人欣然贊同有些僱主在討論他項問題時，所持之意見，認為香港實不應盲目效法他國法例，為何因為其他國家以每月二十六日計算，香港便要跟隨？香港應有自己獨特的法例，要能在合法之餘亦顧及公平。」

他續謂：「白領與藍領間有階級之別，已是不當。藍領與藍領間亦有階級之別，則更為不妥。在計算遣散費時，支薪方式，不論是按日、按件或按月，都不應在考慮之列，以免部份工人蒙受損失。日後此法例為切合時宜而須修訂時，希望能顧及此點。」

他又希望僱主及僱員留意法案中第三一（g）條末段之條款，他指出根據該條款，工人可選擇以過去十二個月的平均工資計算。在公司面臨結束時，以此方法計算，會較按日計算的方法為佳。

王澤長議員在表示支持該法案時說，由他擔任召集人的一個以研究該法案為主的特別小組，曾接獲很多以書面提供的意見，各組員亦曾接見十八個團體的代表人員。

但他個人的意見，則是相信社會的進展有賴政府和民衆雙方共同努力，能導致更佳的勞資關係和更高生產力的法例是大家所樂見的；同時，制訂進步的勞工法例和其他社會性法例的進度不應對本港經濟產生不利的影響。

他又說，他相信這些意見為本港大部份市民所共有的。張有興議員表示贊成此法案，而不須作任何修改。

他說政府致力提高生活標準及勞工待遇，值得稱許及支持，但他提出一項警告，希望政府方面避免過於使人認為正在加速推行勞工法例。他說，這樣的印象可能妨礙將來對需鉅額資本工業方面的新投資，和購置更新型、昂貴和高效率的機器用以代替不合時宜的設備。

張議員又指出本港很多廠家現時正面臨亞洲其他出口地區的強烈競爭，故此他認為政府最好能對鄰近地區的經濟情況，其中與本港經濟和工業前途有關的，加強注意，這樣，政府當更充滿信心向前邁進，並循序改善本港的勞工待遇，而不致脫離我們維持經濟和社會兩方面均衡增長的主要目標。

他進一步指出現時已有跡象顯示各工業家、投資者和商人等，今後對勞工法例將更予密切注視，以便估計該等勞工法例所引致的長遠影響。

他認為如果我們知道政府將更有系統的查察工資上漲和工人所獲利益的水平，並且將之與本港每年生產總值的增長聯繫或連結，以確保生產的提高和經濟競爭能力的增加並駕齊驅，這當有很大的幫助。

他表示倘生產方面並無增加，則香港一部份工業將因競爭不如人而較我們預期更早的被摒諸國際市場之外。

張議員最後說本港未來的繁榮將更加有賴於較良好教育 and 待遇較優的勞工，與新一代開明工業管理人和企業

家的和衷共濟，携手合作。他敦促政府負起鼓勵這方面發展的責任，並且培養辛動不懈和以成就自豪的觀念，使成爲香港社會的美德。

胡文瀾議員表示他唯有帶着極爲勉強的心情來支持此一法案。

他憶述在一九七四年七月三日，當時之署理社會事務司建議遣散貧戶以一年十日服務可獲工資計算而追認服務年資應爲五年。他引述該位社會事務司的意見如下：「遣散費率應可以充份減輕一名被裁減的工人的困苦，但不應使小僱主感到吃不消，而無力應付相因而生的法律責任以及因此而停業。這將隨之帶來更多人失業及破壞這項法例的目的。」

胡氏說他本人不知道當時之署理社會事務司現在會否認爲小僱主對於三年內增加達七倍的或有債務可以應付得來，而不致停業，因此亦可以避免更多人失業和破壞法例的目的。

胡氏說香港工業總會先後於一月廿六日及三月十六日兩度致函勞工處長，強調說明他們的不滿意，因爲他們於預計工人的未來平均工資及考慮到通貨膨脹因素後，他們覺得他們的經濟負擔會使工業經營繼續合化算的程度及其未來發展能力，因或有債務突然激增之故而受嚴重影響。

他表示如衆週知，本港一般工人都寧願多得的是實際工資而非任何日後才會獲得的利益。

他說。一鑑於遣散費已逐漸成爲一個考慮因素，顯然要讓工人獲得此項未來利益便想難避免加薪方面的犧牲了。

他又說畢竟目前本港的工資比台灣高出百分之八十，比南韓則多逾一倍，而鑑於我們的傳統上有力的工業之間的距離迅速狹窄，但工業基礎、本地市場及勞工資源均較爲細少，我們縱不希望不用將價格增至無法在市場立足的程度，而採取工業高度技巧化及多樣化去提升工資，其效果是有一定限度的。

他希望當權者及聲稱關注此問題的人士能夠聽取意見及對市場情況和擬議之勞工法例的長期影響，加以研究，而非根據偏見或過時的資料，作出判斷。

羅德丞議員表示他反對此一法未，以強調所涉及之原則的嚴重性。

他認爲將一項突如其來的負擔加諸於對於付給這樣的遣散費毫無準備的僱主身上，原則上是錯誤的。

他指出在原則上來說，此舉與政府實施一項新財政措施，將利得稅或薪俸稅增加若干百分比而同時將追認有效期訂至十二年前的做法一般無異。對於此建議的影響，他認爲實在毋須多說。

他說一個有提出追溯既往法例的傾向的政府，所造成的損害是使其在管轄下居住及工作的人產生一種不存疑的感覺，並且等於對正當的策劃的蔑視。基於此點，及鑑於在立法局內官守議員佔多數，他認為政府理應將它將會作為提出追認既往法例之根據之原則，加以披露。

至於我們的遣散費法例，他認為原本的條例及現在的法案都是感情用事的明顯例子。

他指出法案的弊端在於阻撓工人的流動性、使本港的生產減少伸縮性、鼓勵紛爭及犧牲小企業使大企業得益。同時，又把將來可得的實際工資的一部份轉為延緩或。有利益，即相等於給予僱主一筆無抵押貸款，而工人在從未得到適當解釋的情形下便失去在將來選擇將他們該部份金錢作何種用途的自由。

不過，羅議員表示不願多談，部份原因是會有人提出上述意見，而對政府毫無影響，其次他深信港人具有在不適當的外來政府法例下生存的彈力。

律政司就羅德丞議員對追溯既往法例所提出的一點發表意見。羅議員詢問政府是根據甚麼原則實施該項有追溯既往效力的法例，律政司表示，由於時間有限，無法在此對該項重要問題作出完正的答覆，但他強調，他不認為此一法案中任何一點的追溯效力，與有關原則有所抵觸。

新任勞工處處長衛理欽就僱傭（修訂）（第二號）法案作出答辯時指出：僱主與僱員就有關增加遣散費之建議所提出之意見，正如所料，互不相容。

他說：這等意見，連同報章上之輿論及各界人士所提出之意見，均經由所有有關人士審慎考慮。

衛氏表示有關修訂法案會引致額外負債之爭論，多少帶有臆測性，因既缺乏真實證據支持，亦未能加以反駁。

他續稱：「一間經營中而持有訂單之機構，通常在銀行信用貸款方面，應無困難。一間機構要求信用貸款時，貸款機構將根據其整體經濟能力而非以其在倒閉時所負之額外負債作為鑑定標準。」

「當遣散費法例首次提出辯論時，若干議員會述及僱主恐防銀行對工業家所能提供之信用貸款設施會有限制，是以對此點甚為關注。」

「惟自推行遣散費法例迄今，此方面並無發生任何問題。」

衛氏對鍾士元博士就此項修訂法例所會引起之後果作出數字上及符合實際之分析，表示謝意，蓋在辯論此法案時，此項分析甚為正確。

衛氏認為倘為職業保障及就業機會降低等問題而感到憂慮乃不切實際，因為雖然遣散費之責任所在，會令到工業家在過度擴張其勞動力時須三思而行，但如果對勞動力之全面性需求始終存在時，則全面性之就業機會並不會因而受到影響。

他說：「事實上，改善遣散費之舉應使每一個機構都能具備一班更緊密合作，及效率極高之工作人員。」

衛氏並對鍾士元博士所提及有關該條例第三十一(五)條之規定一點，深表支持。該條款對有權享有按服務年資發給恩恤金或依公積金計劃而發給款項之僱員領取遣散費之辦法加以規定。

他說：「如遇到此種情形，必須在遣散費內扣除恩恤金或公積金之款項。是故，那些已爲其僱員辦有公積金計劃之僱主，則在支付遣散費時可能遭遇之困難得以減少。」

衛氏又說：「按時或按件計薪工人之遣散費計算方法中最主要之因素爲所涉及之日數。」

「根據原有條例，工人在每星期應有一天休息日，而法例並無規定每星期之休息日爲有薪者，且僱員在僱主之要求下，可自由選擇在其休息日工作。」

「故此在半個月之期間內，非支取月薪之工人通常爲其僱主工作及支取工資十三天。因此，十三天之工資應視爲相當於非支取月薪工人之半個月工資。」

衛氏表示：「此項法例爲本港工業化過程方面有所成就之另一項措施。各位議員在今午所作之評論對吾人在處理此項過程方面將有極大幫助。」

進行香港道路計劃 必須兼顧多項因素

本港需要興建一連串隧道及高架道路，來應付未來交通的需求。

工務司署路政處交通運輸調查部高級工程師彭孝忠今日（星期三）在九龍西區扶輪社演講時表示，在草擬有關道路興建計劃時，道路設計師亦須考慮下列各項問題——本港人口，尤其是二十年內新界人口的增長率；擁有自用車及使用公共交通工具人士數目較人口的增長較速及要兼顧環境及整個交通系統的均衡發展。

彭氏表示，由現在至一九八一年間，九龍的主要交通道路網，會因為機場隧道及連接隧道而沿漆咸道、九龍城道行走之高架道路，第二條獅子山隧道及屯門公路第一期工程等道路工程的完成，而告改善。

其他正着手設計或即將付諸實現的主要道路計劃，計有西九龍走廊、荃灣繞道、屯門公路第二期工程、由荃灣至沙田之第五號公路、由荔枝角至沙田之第十六號公路及由沙田至大埔沿海公路等。

在港島方面的交通亦會因香港仔隧道於一九八〇年開放通車及沿港島東北岸一條連接中區及東北部發展區的一條交通容量高之道路完成後，亦可暢通無阻。

港島東區走廊首期由銅鑼灣至北角之工程，亦可望於一九八〇年底完成，而其他主要工程，包括連接薄扶林道與干諾道西之天橋、大坑道與留仙街之天橋、港島東區走廊餘下各期工程、沿干諾道中之高架道路及鴨脷洲橋等。

彭氏說，去年十二月完成及向政府呈交報告書的「香港整體交通研究」，係採用最新交通設計及分析技術來進行。

報告書內的建議，現正由以環境司爲首的政府小組逐一研究中，以制定交通政策。該小組對市民所提出的任何建議，均表歡迎，並將加以考慮。

他指出：早期交通研究所建議道路網，主要由有限里數之新改良道路組成，稱爲主要幹綫，另配以一個次要道路系統，該系統由擴建現有道路而稱之爲次要幹綫組成。次要幹綫作用在於聯接主要幹綫網與現有道路網。

但在此等建議付諸實現之同時，工務司署道路設計師則面臨密度極高樓宇分佈及地理環境限制。

彭氏表示，由於繁盛地區內土地昂貴難求。因此興建新路或擴闊現有街道以解決交通需求，往往花費甚巨。

他又說，在丘陵起伏地帶建路，更須顧及工程問題。

首輛旋轉鋼梯滅火車運抵本港

編譯注意：

消防事務處訂購之三輛旋轉鋼梯滅火車，其中一輛現已運抵本港。

該輛滅火車是由西德製造，梯長五十公尺（一百六十四呎），將於短期內投入服務，以應付消防事務處日益增加之滅火及拯救工作。

消防事務處將於明（星期四）日上午十一時正，在尖沙咀消防局舉行一項示範演習，以介紹新滅火車之性能及用途，屆時歡迎派員訪攝。

新聞界代表可於明日乘坐消防事務處滅火輪前往尖沙咀消防局。該輪將於上午十時半駛離北角消防局碼頭。

該處之隋鴻發君將會到場協助採訪事宜。