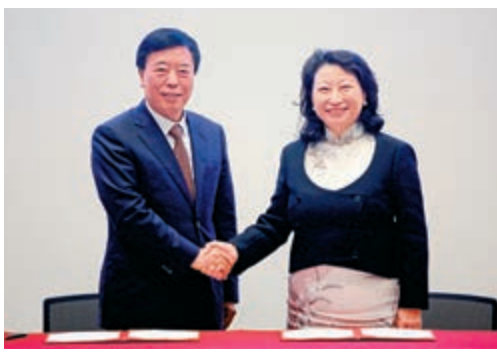


香港與內地簽署仲裁相互協助安排



▲律政司司長鄭若驊與最高人民法院副院長楊萬明簽署《關於內地與香港特別行政區法院就仲裁程序中相互協助保全的安排》。圖為鄭若驊(右)與楊萬明(左)握手
大公報記者麥潤田攝

【大公報訊】記者莊恭誠報導：律政司司長鄭若驊昨日與來港的最高人民法院副院長楊萬明，簽署《關於內地與香港特別行政區法院就仲裁程序相互協助保全的安排》(《安排》)，防止在兩地跨境商業活動需要仲裁時，當事人毀滅證據或轉移財產等，以保障仲裁裁決順利執行，更有效維護當事人的合法權益。

提升國際仲裁服務競爭力

鄭若驊指出，《安排》為香港仲裁程序當事人向內地法院申請保全，提供了明確、有效的法律機制，並確定內地仲裁程序當事人可根據現行法例向香港特區法院申請臨時措施。這將進一步提升香港特區國際仲裁服務的競爭力，並為香港特區建設亞太區國際法律及爭議解決服務中心提供巨大支持。

鄭若驊期待，兩地法律界加緊合作，互相交流，發揮在「一國兩制」下兩地的優勢，為兩地發展、為國家依法治國出一分力。

楊萬明表示，內地與港澳特區正攜手推進粵港澳大灣區建設。與世界其他灣區不同，粵港澳大灣區具有「一國兩制三法域」的獨特性，這決定了大灣區建設過程中互涉法律糾紛不可避免、國際法律衝突客觀存在、區際司法協助亟需深化。發揮仲裁在化解糾紛中的重要性、加強兩地在仲裁領域的協助合作、健全司法對仲裁的支持和監督機制，是大勢所趨、人心所向。

楊萬明指出，在「一國」之內、不同法域特別是不同法系間開展司法協助，既不同於國際司法協助，亦不同於同一法域內不同地區之間司法協助，很有挑戰。尤其是在仲裁保全方面，兩地法律制度

和法律語言差異顯著，保全措施的類型、認定仲裁程序屬屬的標準、仲裁庭在保全措施方面的權能等都大不相同。兩地法律人志不求易、事不避難，彼此尊重、求同存異，積極主動地探索了一條務實創新的可行之路，這充分證明了「一國兩制」的強大生命力。

楊萬明希望，兩地法律人以家國情懷為重、以民衆福祉為要、以民族復興為念，繼續完善兩地司法協助體系，為兩地經濟社會繁榮穩定發展、粵港澳大灣區建設穩步推進作出新的更大貢獻。

這是自香港回歸祖國以來，內地與香港簽署的第七項司法協助安排，也是內地與其他法域簽署的第一份有關仲裁保全協助的文件。《安排》將在最高人民法院公布司法解釋和香港特區完成內部程序後，同時在兩地生效實施。

重型車市場萎縮 卻不能轉組執教

駕院獨大 發牌僵化 師傅無飯開

自觀塘駕駛學院新址去年底由「香港駕駛學院」附屬公司中標後，全港四間指定駕駛學校均由香港駕駛學院獨資經營，大公報記者調查發現，香港駕駛學院學車收費高於其他駕駛學校七成至一倍。另一方面，私人教車師傅的生計雪上加霜，原因是運輸署發出的私人駕駛教師執照制度由1999年至今，二十年來「零改變」，發牌制度僵化，未能因應學車市場失衡而靈活調整，教車師傅無飯開，學神則要「學貴車」。

新聞追蹤

大公報記者 朱俊賢(文/圖)

本港分別於沙田、鴨脷洲、元朗及觀塘設有指定駕駛學校，指定駕駛學校有固定訓練場地，學員亦可於校址內應考部分駕駛考試，重考亦無需抽籤另定考場，電單車駕駛執照的強制試更必須於指定駕駛學校應考。香港駕駛學院獨資經營指定駕駛學校，佔盡市場優勢，因而門庭如市，學費亦「傲視同儕」；根據消委會於2017年所作調查，以運輸署接受至少30小時路面駕駛訓練的建議報讀自動波學車課程來統計，香港駕駛學院的學車課程收費相比其他駕駛學校的學費，高出至少五成至六成。

大公報記者日前再更新駕駛學校提供自動波學車課程收費，以運輸署30小時路面駕駛訓練的基準計算，發現香港駕駛學院相比其他駕駛學校的學費差距，仍然大幅度拋棄。以香港駕駛學院的私家車漸進課程為例，收費為\$32523起，優質駕駛訓練中心則收費\$19198起，相差近七成；與李健駕駛學校(\$14221起)及鏗鏘駕駛學校(\$13158)比較，香港駕駛學院的學費更高出一倍。

倡大車師傅優先轉細車牌

私人教車師傅的市場競爭力已難與獨市大集團較勁，惟運輸署批出教車師傅執照的制度二十年不變，令他們的生存空間日益收窄。現行教車執照制度沿用於運輸署1999年定下的指標，將私人駕駛教車師傅的執照分成3個組別，每組別批出的教

車執照數目設定上限，分別是第一類別私家車及輕型貨車的執照上限1050個，第二組別小巴及巴士的執照上限130個，以及第三組別中型貨車、重型貨車及掛接式車輛的執照上限230個。但由1999年至今，三個組別批出的教車執照數目上限從未調整。

香港商用駕駛教師協會主席鄭楚光表示，小巴、巴士、中型、重型貨車及掛接式車輛等第二、三組別的學車市場不斷萎縮，收生不足導致高達近七成師傅持牌無得教。但現行三個組別的教車執照不能互相通用，只能執教自身執照組別的車種，鄭楚光認為運輸署批出師傅牌的制度僵化，不按市場趨勢靈活調整：「阿爸教仔唔得，要仔教仔先得」。

駕院：學車人士仍有選擇

鄭楚光表示，現時持有私家車或輕型貨車駕駛執照三年便可申請考取私人駕駛教師執照，但由於運輸署以抽籤方式處理教車執照的超額申請，所以即使收生不足的小巴、中型貨車等的教車師傅想轉組，申考私家車或輕型貨車的教車執照，需靠運氣抽籤，枉費了這些富有教車經驗的師傅重投教車市場。鄭楚光續指，運輸署今年將要進行兩年一度的執照數目檢討，他促請運輸署讓第二、三組別執照的教車師傅優先考第一組別執照的空缺，或將三個組別的駕駛教師執照互相通用。鄭指工會已諮詢小巴、巴士及中型貨車

等教車師傅，他們願意接受再培訓及考核，達到教授私家車及輕型貨車執照的水平。

運輸署回應大公報表示，現正對私人駕駛教師的發牌機制進行全面檢討，當中包括檢視現時市場上駕駛訓練的供求情況，以考慮是否需要調整各組別執照數目的基準，有關的檢討預計在今年中完成，而現行的分組安排是1999年與業界達成共識的結果，經審慎考慮後透過立法方式確立，由於駕駛不同種類的車輛必須具備不同的技術，因此所需的駕駛訓練亦不盡相同，現行安排行之有效，對學車人士揀選合適駕駛教師也更清晰，亦可確保每個組別都有足夠數目的私人駕駛教師提供駕駛訓練服務。香港駕駛學院回覆指市面上還有其他私人駕駛學校及私人教車師傅，提供駕駛培訓服務，學車人士可因應個人需要自行選擇。



▲鄭楚光指出，在現行分組制度下大車師傅不能教細車，十分不合理



▷本港四間指定駕駛學校全部由香港駕駛學院經營

私人駕駛教師執照分類及上限

組別	包含車種	執照上限
第一組別	私家車及輕型貨車	1050個
第二組別	小巴及巴士	130個
第三組別	中型貨車、重型貨車及掛接式車輛	230個

資料來源：運輸署

不同駕駛學校自動波課程收費

駕駛院校	私家車	輕型貨車
香港駕駛學院	\$32523起(漸進課程) \$24158(綜合課程)	
優質駕駛訓練中心(觀塘駕駛學院)	\$19198起(漸進課程) \$17938起(速成過程)	\$19358起(漸進課程) \$18068起(速成過程)
李健駕駛學校	\$14221起	\$14793
鏗鏘駕駛學校	\$13158	\$13258(不設套餐)

註：收費計算包含學院套餐價錢、加鐘堂費、考試租車、學牌及路票費用。
資料來源：大公報記者

觀塘駕院轉手「學院牌」導師恐失議價力

根據現行法例，本港的駕駛教師執照有「私人駕駛教師執照」以及「受限制駕駛教師執照」兩類，後者俗稱「學院牌」，只能受聘於指定駕駛學校從事教車，不能私人執教。香港駕駛導師總會理事長吳超宏表示，雖然香港駕駛學院承諾聘用觀塘駕院內所有導師，但在「一院獨大」的情況下，他們擔心會失去議價能力，日後就算被削減薪酬福利亦要「硬食」。

新校址的招標文件中列明，中標者須

優先聘請觀塘駕駛學院原有的駕駛導師，而香港駕駛學院亦已承諾按原有條款聘用他們至少18個月。不過，現時於觀塘駕駛學院任教的吳超宏表示，觀塘駕院原有的60至70名駕駛導師全部是以往於香港駕駛學院被裁後轉到該校任教，擔心就算轉至新校任教，在香港駕駛學院包攬所有指定駕駛學校的情況下，持「學院牌」的他們只能留於香港駕駛學院任教，就算被削減薪酬福利亦無選擇餘地。

吳超宏又表示，運輸署自1999年制定私人駕駛教師執照上限後一直未有調整，就算有空缺亦以抽籤處理超額申請，批評發牌機制忽略申請者的教車經驗，持「學院牌」的導師要轉為私人執教十分困難；他建議停用抽籤選出應試者，優先考慮發牌予有教車經驗的申請者，長遠亦應廢除「學院牌」與私人牌的分類，將兩類牌統合為一，提高指定駕駛學校導師的議價能力。



▲觀塘駕駛學院的營運權已易手



▲駕駛學校由大集團經營後，學車費用料上升

坪洲聖家學校六女童生頭蝨

【大公報訊】記者楊州報導：坪洲聖家學校上月爆發頭蝨個案。據衛生防護中心昨指出，自上月28日起，該校有學生出現相關病徵，至今六名女學童受影響，年齡介乎11至13歲，她們曾到門診求醫，中心已派員到學校視察及建議所需預防措施，該校正接受醫學監察。

校長：可安排帶往求診

該校校長伍麗英稱，每日會檢查學生頭髮，如發現頭蝨會通知家長帶小朋友求診，若家長沒空，校方亦可安排帶小朋友到健康

院接受檢查。衛生署表示，過去三年，衛生防護中心共接獲14宗院舍爆發頭蝨個案，分別為2016年及2017年的各三宗及去年的八宗。皮膚科專科醫生陳厚毅表示，洗頭不能清理頭蝨，因為頭蝨會緊緊黏附在頭髮表面，需要使用頭蝨藥水才可徹底清理。

陳厚毅稱，在2017年，科學館曾有因共用頭盔而傳播頭蝨，相信是同學間共用過如梳子、帽子所至，他解釋頭蝨會令人頭皮癢，影響睡眠，更甚者會導致頭皮發炎。

深水埗智能車場施工期料逾五年

【大公報訊】記者謝瑩瑩報導：深水埗區議會昨討論位於區內的全港首個地下智能停車場計劃，獲得很多出席的區議員支持，有建議將五年的建造期縮短至二至三年，此外，「關注深水埗交通大聯盟」多名區議員建議，政府於區內物色更多地點，推行智能停車場先導計劃。

運輸署昨日向深水埗區議會交通事務委員會，介紹位於欽州街及通州街交界的地下智能停車場先導計劃，施工期不少於五年，成本與建造一個地下停車

場相若，初步計劃將200個停車位分為三個部分獨立運作，估計兩分鐘內可泊一輛車。造價方面，現階段未有準確金額。

騰出其他車位予商用車

運輸署策劃科策略研究部鄧錦輝指出，去年初委託顧問公司進行研究，計劃建造三個六至七層高的圓形垂直升降式停車場，每層可容納10輛車，預計提供200個車位。他又表示，停車場建於地面5.5米之上，相信足以防洪。根據數據

，深水埗200年一遇的洪水水位是3.6米，氣候變化充其量令水位升高半至一米，兩者相加低於五米；另外，會在入口處作斜路設計及設防洪閘，在地底設水泵抽水。

對於該計劃未能提供車位給「搵食車」，鄧錦輝稱，外國成熟的智能泊車系統大多是泊私家車，貨車由於重量未知，難以實行。若200個車位成功落成，其他停車場可騰出空間予商用車。屆時，署方將與地政署商量，在短期租約中增加商用泊車位數量。