

2024年8月29日

明報 - 觀點

黃俊恒

## 改革「無牙老虎」平機會

早前香港快運把視障乘客「趕落機」事件令社會嘩然，本會「引爆」事件翌日，平機會新任主席林美秀表示對事件相當關注，並表明若事主提出投訴，會方將認真處理。林主席對事件的迅速回應，讓人期待新官上任後平機會將更積極回應香港的歧視問題。惟「趕落機」事件的後續發展令我們需重新思考，今天平機會擁有的權力是否足以回應香港仍然存在的歧視問題？

因應2015年民航處向航空公司發出《給香港註冊航空公司的指引：協助行動不便人士使用航空服務》，平機會於2017年公布《香港無障礙航空簡易指引》，以引導各航空公司回應殘疾乘客需要。

可是上述指引只為提示性質，無任何約束力。情況就如視障人士被「趕落機」後，快運也不需承擔任何後果，其母公司國泰亦可置身事外。同時，我們也無從得知平機會接到有關殘疾人士使用航空服務的投訴時，會否按照指引判斷是否屬歧視行為並且跟進。

### 平機會介入歧視個案 門檻不低

更令人難以明白的是，去年已有視障人士遭快運不友善對待，卻未能得到平機會支援。事緣該視障人士出發前已向航空公司表明其視力狀況，要求航空公司派員協助她往登機閘口，惟遭拒絕；該視障人士遂向平機會求助，然而平機會當時的回應是「歧視行為未有出現」，因而未能提供支援。

以上事件顯示，平機會的做法是必須在歧視行為確實出現後方能介入，即是有關視障乘客必須到達機場及未能得到護送往登機閘口的安排，平機會才能處理。事件令我們發現，平機會介入處理歧視個案的門檻實在不低。

上述情況讓我們意識到，要保障視障人士使用航空服務的平等權利，必須從檢討現行的反歧視政策出發。因此本會曾致函平機會主席，邀請就保障殘疾人士使用航空服務的權利交流。惟平機會僅回應未能與本會會面，但會派員出席本會與運輸及物流局就有關課題的會面，更指平機會將嚴格按照現時反歧視法例框架賦予的職能和職權行事。

筆者認為，平機會的回應似向社會發出一個相當清楚的信息：它是一個「按本子辦事」的機構。作為一個執法機構，此等態度實屬無可厚非，甚至是應有之義。但若我們期望平機會能夠「多走一步」，唯一途徑就是要求政府檢視並修訂現行反歧視政策和法律框架，讓平機會得到更多權力以加強其職能，特別是在檢控和處分方面。

現時平機會因應現有 4 條反歧視條例，制定一系列實務守則和指引，結果頂多就是啟動調查及決定是否向受屈人提供法律支援的依據。其次，平機會普遍以調解方式處理歧視個案，但若被投訴一方堅拒接受調解，受屈人只能透過民事訴訟跟進。而平機會提供法律支援的門檻亦相當高，受屈人很多時要自掏腰包和經歷冗長的程序提出訴訟。

### **倡設「平等機會事務審裁處」**

事實上，由法定組織向做出違規行為者或機構施加處分，已有先例可援。在《競爭條例》下，競爭事務委員會可主動啟動法律程序，就個案入稟競爭事務審裁處；妨礙競委會調查屬刑事罪行。而當局亦正研究修訂《個人資料（私隱）條例》，授權私隱專員向違反條例的個人或機構施加行政罰款。

筆者認為，政府着實有足夠基礎研究賦予平機會更大權力去處理歧視個案，以及應考慮賦予指引一定權力，因應違反守則或指引的行為施加處分，以起阻嚇作用。

而政府有必要參考競爭條例或相關經驗，設立「平等機會事務審裁處」處理涉及歧視的個案，甚至由審裁處判定歧視個案的賠償和罰款金額。

### **更有效處理歧視 彰顯社會公義**

當一個有實際權力、門檻較低的審裁處出現後，社會便會意識到若出現歧視個案，後果可以很嚴重。筆者相信，此舉能有效預防歧視個案發生，並鼓勵以調解方式解決歧視問題。

改革平機會職能，不單有利保護殘疾人士免受歧視，更可惠及受現有反歧視法例保障的群體。筆者相信，上文提及的狀況並非新事物，故冀政制及內地事務局能認真考慮，並積極回應改革平機會的建議，令平機會由「無牙老虎」蛻變成有作為的「有牙老虎」，使其更有效處理歧視行為，彰顯社會公義。

**作者是香港失明人協進會會長**