

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2200/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔 號：CB1/PL/ES/1

立法會經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2001年7月17日(星期二)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：田北俊議員, GBS, JP (主席)
丁午壽議員, JP
李家祥議員, JP
李國寶議員, GBS, JP
李華明議員, JP
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宜弘議員
楊孝華議員, JP
余若薇議員, SC, JP

出席的非委員：劉慧卿議員, JP
的議員

缺席委員：呂明華議員, JP (副主席)
周梁淑怡議員, JP
張文光議員
許長青議員, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, JP
蔡素玉議員
石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS

出席公職人員：議程項目III

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

經濟局首席助理局長
陸仿真先生

民航處

民航處處長
林光宇先生

署理民航處助理處長(航班事務)
李天柱先生

議程項目IV

經濟局

經濟局局長
李淑儀女士

經濟局首席助理局長
陸仿真先生

民航處

民航處處長
林光宇先生

民航處副處長
歐鏡源先生

香港天文台

香港天文台台長
林鴻鋆博士

香港天文台助理台長(航空氣象服務)
李本澄博士

應邀出席者 : **議程項目III**

港聯直升機有限公司

總裁
謝天賜先生

營業及市務拓展總監
劉紅英女士

直升機服務(香港)有限公司

董事
John LEIGH先生

董事總經理
滕馬可先生

議程項目IV

香港機場管理局

行政總監
彭定中博士

機場管理總監
伍翹楚先生

總經理(機構拓展)
郭多娜女士

客運大樓運作總經理
黃偉麟先生

香港旅遊業議會

主席
袁家齊先生

總幹事
董耀中先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1762/00-01號文件——2001年4月9日特別會議的紀要；
立法會CB(1)1763/00-01(01)號文件——待議事項；及
立法會CB(1)1763/00-01(02)號文件——跟進行動一覽表)

2001年4月9日特別會議的紀要獲確認通過。

2. 委員察悉，繼事務委員會在2001年6月18日的會議席上討論“中流作業收費”後，政府當局已向事務委員會提供一份資料摘要(隨立法會CB(1)1773/00-01號文件發出)，載列當局所採取的跟進行動。委員並無就政府當局提供的文件提出進一步意見。

II 自上次會議後發出的資料文件

- (立法會CB(1)1702/00-01號文件—— 1999年6月至2001年5月主要石油產品進口及零售價格圖表；
- 立法會CB(1)1760/00-01號文件—— 主要燃料零售／批發價格；及
- 立法會CB(1)1788/00-01號文件—— 香港電燈有限公司——南丫發電廠擴建部分首台300兆瓦燃氣聯合循環機組(L9機組)於2004年投產)

3. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

III 香港直升機航運業的發展

- (立法會CB(1)1519/00-01號文件—— 港聯直升機有限公司提交的意見書；及
- 立法會CB(1)1763/00-01(03)號文件—— 政府當局提供的資料文件)

4. 民航處處長簡介政府當局就此事提供的文件(立法會CB(1)1763/00-01(03)號文件)。該文件闡述目前在本港經營的直升機服務，以及政府和機場管理局為促進直升機服務的發展而採取的措施。

5. 經濟局局長表示，政府明白到本港有潛力進一步發展直升機航運業。然而，發展步伐將視乎成本效益及有否輔助設施(例如有否用作興建新直升機場的其他用地)和其他配套設施(例如海關、出入境和檢疫安排等)而定。

6. 應主席邀請，直升機服務(香港)有限公司董事 John LEIGH先生重點提到與發展香港直升機航運業有關的主要事項，包括提供更多直升機場設施、加強與內地的航空運輸協定，以涵蓋開辦往來香港與珠江三角洲其他地方的不定期直升機航班服務，以及有必要確保中港兩地在收費方面的對等性，以便為香港的營運商提供一個公平競爭環境，使他們能夠與內地對手競爭。直升機服務(香港)有限公司的意見書在會議席上提交委員省覽，其後並隨立法會CB(1)1809/00-01(02)號文件送交委員。

7. 關於港聯直升機有限公司(下稱“港聯”)建議改革該公司與政府產業署現時就使用港澳碼頭直升機坪及其他輔助設施(下稱“直升機坪”)而簽訂的直升機場租約，港聯總裁謝天賜先生簡介該項建議的重點。港聯認為，現行複雜的三層租金結構，應以按班次收取定額費用這項較公平合理的安排所取代。此外，有關的租金結構應容許承租機構因曾出資改善直升機場設施而獲得補償。港聯的另一份意見書在會議席上提交委員省覽，其後並隨立法會CB(1)1809/00-01(01)號文件送交委員。

港澳碼頭直升機坪的租金

8. 經濟局局長請委員參閱立法會CB(1)1763/00-01(03)號文件附件1表2，當中載列香港與澳門之間的直升機服務的統計數字。她表示，過去數年，港聯的業務一直相當理想，由1996年至2000年，乘客數目平均每年增長20.3%。在2000年，共錄得17 436航班及94 228名乘客，較1999年分別增加6.5%及29.8%。另一方面，港聯在2000年就使用港澳碼頭直升機坪而繳付的租金約為400萬元。她表示，考慮到港聯從不斷增長的業務所獲得的收入，有關的租金水平應不會對港聯造成太大問題。

9. 然而，楊孝華議員質疑，港澳碼頭直升機坪的設施相當有限，當局按每名乘客收取50元作為直升機場租金的收費是否過高。雖然港聯的業績理想，但他指出，政府不應純粹從負擔能力的角度考慮有關問題。政府當局其實應確保直升機航運業能夠進一步發展，以促進本港的旅遊業。丁午壽議員對此表示贊同，並認為此事不應單單由政府產業署作決定。主席要求當局在會後向委員提交書面回應，解釋按每名乘客收取50元作為直升機場租金的理據。經濟局局長答應向有關的政府部門轉達委員的意見。

10. 謝天賜先生回應余若薇議員的提問時表示，倘若政府收取較低的租金，乘客將由於票價調低而直接受惠。

政府當局

提供額外的直升機場設施

11. 主席提到John LEIGH先生較早前指出，本港共有11個合適地點可作直升機場用途。他要求政府當局澄清，解釋為何規劃署在2000年的選址工作中，只選出兩幅用地。民航處處長回應時解釋，政府當局曾研究該兩間公司建議的地點，但認為並非所有地點均可作直升機場用途。當局亦須考慮多項因素，包括提供海關、出入境及檢疫安排，以及對鄰近發展項目所造成的影響等。因此，民航處在2001年4月已委托顧問進行研究，探討須否在市區增設直升機設施。當局將會就所有可作直升機場用途的地點，包括港澳碼頭的外碼頭及前啟德機場(已納入東南九龍發展計劃研究範圍之內)進行詳細研究。此外，亦會徵詢業界的意見。有關研究預計於2001年10月完成。

12. 陳鑑林議員提到政府所選出的兩幅可作直升機場用途的用地，並認為連同現時港澳碼頭直升機坪的剩餘載客量，或許已足以應付未來乘客增長的需求。他關注到香港的直升機服務可能出現供過於求的情況，並要求該兩間公司評估直升機航運業未來的增長潛力。他表示，由於直升機在運作時產生噪音，因此在市區關設過多直升機場未必切實可行。

13. 謝天賜先生回應時解釋，香港與澳門之間的直升機服務每隔30分鐘一班，平均載客率約為50%。然而，港澳碼頭直升機坪主要用作供直升機升降的跑道，該處並無停泊位。在這種情況下，要增加航班的班次會頗為困難。倘若直升機服務擴展至往來珠江三角洲，則必須提供額外的直升機場設施。他補充，港澳碼頭的直升機坪可進行擴建工程，以應付短期需求，而港聯願意支付所需的費用，但條件是該公司可在合理的年期內，經雙方同意以租金回扣方式將該項投資的金額逐年攤分。關於這方面，經濟局局長表示，港聯已將建議提交政府考慮。

14. 余若薇議員詢問載客率不能進一步增加的理由。謝天賜先生回應時提述該公司在運作上所遇到的種種困難。他表示，航班有時候會因天氣情況不穩定而取消。此外，根據現行法例，港聯不得宣傳其包機服務。余議員及單仲偕議員詢問施加該項限制的理據。單議員認為，除非是基於安全考慮，否則當局不應限制直升機服務營運商不得宣傳其服務。

15. 民航處處長回覆時解釋，開辦不定期航班服務(即包機服務)的目的，是補定期航班服務的不足。當局只會在乘客過多，而相關的定期航班服務未能應付需求時，才批准有關的申請。在這種情況下，倘若有關公司亦可就

不定期航班進行宣傳，將會對那些開辦定期航班服務的航空公司不公平。經濟局局長補充，這項禁制亦旨在保障消費者的利益。她告知委員，當局以往曾因為有關的營運商未能符合所要求的安全規定，而拒絕其開辦包機服務的申請。倘若營運商可在其申請獲得批准前就包機服務進行宣傳及向乘客收取費用，乘客的權益未必獲得充分保障。經濟局局長察悉委員的關注，她並答應，政府當局會進行內部檢討，研究可否作出更妥善的行政安排。

16. 就陳鑑林議員關注到直升機服務在運作時產生噪音的問題，John LEIGH先生表示，在選出該11個可作直升機場用途的地點時，已考慮到該項因素。他向委員保證，業界並非要求在香港興建多個直升機場，而是要物色一至兩幅可供多架直升機升降及停泊的綜合用地，以應付日後的需求。

發展跨境直升機服務

17. 楊孝華議員對於政府委托顧問進行研究，以探討香港直升機航運業發展所涉及問題的工作表示讚賞。他認為，由於香港是一個國際城市，政府當局在促進本港的直升機航運業方面，應高瞻遠矚，以便能夠提供連接珠江三角洲的輔助運輸服務。他就此詢問，與磋商航空運輸協定及提供配套設施有關的問題，會否包括在民航處的研究報告內。主席亦問及，在促進跨境直升機服務的發展方面，政府將會提供何等協助。

18. 丁午壽議員認為，政府當局應更積極主動與內地當局商討航空運輸協定及航權的問題。為保持香港作為國際及地區性航空中心的地位，他表示，最重要的是在香港與內地其他鄰近城市之間提供快捷及具效率的跨境直升機服務。就此，他要求將此事提交粵港合作聯席會議討論。

19. 經濟局局長回覆時表示，政府當局已與內地有關當局就多項事宜展開初步討論，包括研究是否需要把內地與香港現行的航空運輸安排擴展至包括直升機服務，以及商討有關的收費。她表明，政府當局理解業界所提出的關注事項，而香港與內地當局在進行正式磋商時會討論有關問題。經濟局局長並指出，發展往來香港與珠江三角洲其他地方的直升機服務，在很大程度上須取決於內地有多少個附設進行海關、出入境及檢疫檢查等合適設施的直升機升降點。民航處處長確實指出，該項顧問研究不會探討有關航空運輸協定等方面的事宜。

20. 楊議員關注到，倘若所有直升機升降點均須提供設施進行海關、出入境及檢疫檢查，所涉費用將會十分龐大。因此，他促請政府當局參考外地的有關經驗，並研究可否採取創新措施，以簡化跨境管制手續。主席認為，現正進行的顧問研究範圍相當有限，香港直升機航運業在發展跨境直升機服務方面，涉及更多問題。民航處處長察悉委員的意見及建議。

21. 委員同意，待民航處於2001年10月完成其顧問研究後，事務委員會將會跟進此事。

IV 機場在颱風尤特襲港期間及之後的運作情況

(立法會CB(1)1763/00-01(04)號文件——劉慧卿議員於2001年7月9日致機場管理局主席的函件；

立法會CB(1)1763/00-01(05)號文件——李華明議員於2001年7月10日致事務委員會主席的函件；及

立法會CB(1)1763/00-01(06)號文件——機場管理局提供的資料文件)

22. 主席表示，市民及議員均非常關注香港國際機場在颱風尤特襲港期間及之後的運作情況。因此，事務委員會決定就此事進行緊急的討論。除政府當局外，事務委員會亦邀請了機場管理局(下稱“機管局”)及香港旅遊業議會(下稱“旅遊業議會”)的代表出席是次會議。他並請委員注意劉慧卿議員及李華明議員發出的函件(分別隨立法會CB(1)1763/00-01(04)及(05)號文件發出)，當中表達了他們對事件的關注。機管局就他們提出的具體問題所作的正式回覆載於機管局的資料文件(立法會CB(1)1763/00-01(06)號文件)附件5及附件7。

23. 機管局行政總監就事件對旅客造成不便表達衷心的歉意。但他強調，無論在任何時候或情況下，安全是機管局主要和優先考慮的因素。他匯報，在颱風尤特襲港期間及之後並無發生重大事故，只有一班航機被強風吹至向橫移動，與登機橋相撞，結果導致機身輕微損毀。機管局會就該宗輕微事故作進一步調查。

24. 機管局行政總監利用投影機，向委員講解香港國際機場在颱風尤特襲港期間，即2001年7月5日至7日期間的運作情況，以及機管局為確保航空交通和旅客安全及減低對旅客造成不便所採取的各項措施。顯示颱風尤特襲港期間及之後的風力情況及航機班次的列表在會議席上提交委員省覽，其後並隨立法會CB(1)1809/00-01(03)號文件送交委員。

25. 關於日後的措施，機管局行政總監表示，機管局曾舉行多次內部會議，並與其他有關各方的代表會晤，包括民航處、航空公司及停機坪飛機服務營運商，以確定機場運作程序中需要改善的範疇。研究的事項包括停機位編配方法、支援器材的供應(如拖曳飛機的器材)、人手調配、航機在甚麼情況下需要取消、向旅客及公眾發布消息等。此外，機管局正與航空公司及其他在機場營運的機構合作，研究在遇上颱風及緊急事故時，如何進一步加強彼此的溝通及協調。

26. 旅遊業議會主席袁家齊先生轉達業界的關注。他們認為，在這種緊急情況下，向旅客及時提供其航班的準確資料十分重要。他表示，由於旅客會直接向航空公司投訴，因此，機管局必須確保與香港天文台(下稱“天文台”)及航空公司加強溝通，以便能夠及早向旅客提供最新的天氣及航班資料，這點至為重要。此外，航空公司應調派足夠的人手在櫃位當值，而他們須是合適的高級人員，以處理旅客的查詢。

27. 陳鑑林議員批評機管局在處理危機方面的表現後知後覺，在處理這個嚴重事故時未有即時作出反應。他認為，機管局在及早進行統籌策劃，以及在疏導滯留在客運大樓的旅客兩方面，應盡更大努力。就此，他建議機管局應就航空公司照顧被延誤旅客的責任，與航空公司設立正式的機制。陳議員希望機管局可接受他的批評，日後處事更為警覺。此外，他認為機管局有必要加強公關工作，讓市民知道該局所作出的努力及所做的工作。

28. 劉慧卿議員指香港國際機場的混亂情況使香港蒙羞，並批評機管局未有履行其法定職責，本着維持香港作為國際及地區性航空中心地位的目標，營運機場。她認為，在出現這類危機時，機管局有責任承擔重要的統籌職能，與航空公司及機場的所有其他夥伴緊密合作及聯繫。倘機管局未能發揮其作用，顯然是失職。此外，她對於機管局未有從香港國際機場啟用一事中汲取教訓感到失望，並質疑在香港國際機場的機場緊急事故中心運作期間，機管局的高級管理層所擔當的角色及參與程度。

29. 機管局行政總監答稱，機場緊急事故中心於7月5日(星期四)晚上7時30分投入運作，直至7月8日(星期日)凌晨1時45分為止，共運作了超過54小時。在這次事件中，機管局、民航處航空交通管制中心、航空公司及地勤服務公司的高級管理層均在場指揮各項運作。機管局行政總監表示，雖然他並非時刻留守在機場，但在星期四、星期五及星期六(即7月5日至7日)，他均在機場監督機場緊急事故中心的運作、監察客運大樓的情況，以及為那些需要長時間當值的同事打氣。

傳遞資訊

30. 劉慧卿議員提到在機場等候的旅客嚴重缺乏資訊。機管局行政總監回應時承認，旅客等候多個小時仍不知道所乘搭的航班何時可以起飛，這樣的安排既不合理，亦不能接受。然而，他表示，天文台一般會直接向機師提供天氣資料，無需透過機管局。在7月6日晚上，當時準備起飛的航機正等待風勢稍為緩和，以便把握機會立即啟航。事實上，在晚上8時至8時30分，風勢確實一度緩和，有6班航機因此得以起飛。

31. 李華明議員對於機師決定“碰運氣”等待風勢間歇轉弱，以致連接登機橋的48個停機位出現全部停放飛機的情況，表示深切關注。結果，抵港航機無法讓乘客下機，而一些載滿乘客的離港航機又無法起飛。抵港和離港航機的乘客均被迫留在機上多個小時。他詢問機管局在確保連接登機橋的停機位得到充分善用一事上有何責任。

32. 機管局行政總監解釋，由於風勢猛烈，停放於遠方停機位的抵港航機無法讓乘客安全下機。事實上，當時的風勢相當猛烈，即使是打開機門也並不安全。有鑒於此，機師決定不應打開機門，並等候可以停放在連接登機橋的停機位，才讓乘客安全下機。他向委員保證，機管局一直竭盡所能，確保48個廊前間得以完全充分善用。機管局已把逾20班未能讓乘客登機／下機的航機移至機場的遠方停泊處。然而，由於天氣惡劣，這項工作並不容易。他承認有關情況未能令人滿意，他並表示機管局會研究所有細節，以期作出改善。

33. 機管局行政總監並表示，航機的機門一旦關上，機師便會直接與航空交通管制塔聯絡。天文台的天氣預報亦會直接交予機師，由機師決定是否可以安全起飛。在缺乏這些資料的情況下，機管局不適宜推翻機師的決定。此外，機師須對乘客的安全負全責。

34. 天文台台長回應主席的提問時表示，由2001年7月6日晚上7時起直至午夜，天文台預測機場的風速達每小時56公里(即30海里)或以上，並會有狂風驟雨及豪雨。在晚上8時，天文台將有關警報延長至翌日凌晨2時。他補充，天文台透過航空氣象資料發送系統，把氣象資料即時發送至各個航空交通服務單位，再由他們將有關資料傳送給航機機師、航空公司及機管局的各個辦事處。

35. 李議員對機管局的解釋未感信服。他認為，在這種情況下，機管局應有權推翻機師等候起飛的決定。主席贊同此意見，他並表示，機管局至少應有權命令機師把航機駛往另一處，以便抵港航機可讓乘客下機。他詢問機管局可否就這方面作出改善，確保日後不會再次發生類似事件。黃宜弘議員認為，倘若有關方面已通知機師惡劣天氣會持續一段時間，個別機師應就本身所作的決定負責。就這次的事件而言，有關機師所作的決定令眾多乘客不必要地在機上等候。

36. 民航處處長解釋，在準備起飛時，機師會參考由航空交通管制塔所傳送的機場氣象觀測數據。天文台確實提供了這方面的準確資料，但這次颱風尤特所帶來的問題，主要是由於在尤特登陸後所影響機場的強風，以及機師預期風勢將會間歇轉弱，使航機得以起飛所致。機師從過往經驗知道，由於強風和大雨互相關連，在帶雨雲泡之間出現風勢間歇轉弱的時候並不罕見。因此，當機師決定在廊前閘等候機會立即啟航時，他們並非在碰運氣。此外，由於不同類型的航機在抵禦強風方面的性能各有不同，因此機師將會是決定航機在某情況下是否可以起飛的最適當人選。他向委員保證，機師所作的決定符合這方面的國際慣例。

37. 機管局行政總監亦表示，乘客的首要考慮當然是希望航機可以盡快起飛，而航空公司亦會從這角度作出判斷。倘若機管局禁止航機離港，這做法亦不大理想。不過，旅遊業議會主席指出，當晚大約有12 000名旅客整夜滯留在客運大樓內。即使天氣情況的確會間歇性地有所改善，亦無法在短時間內疏導如此大批的旅客。因此，機管局應與航空公司定出航班離港的次序，以便航空公司可及早作出安排，讓旅客離開。

38. 主席及單仲偕議員均關注到個別航班起飛的優先次序的安排。劉慧卿議員亦詢問，機管局有否與各間航空公司保持聯絡，以便他們接獲有關通知。機管局行政總監回應時強調，機管局已有一套程序，在考慮到航班及機組人員是否已作好起飛的準備，安排航班離港。在高

峰時期，客運大樓約有17 000名旅客滯留，而大約5 000名旅客獲安排入住酒店或回家休息。

天氣預測服務

39. 主席留意到，當除下8號熱帶氣旋信號，並改掛3號信號時，風勢實際上逐漸轉強。結果，香港國際機場的航班運作在7月6日晚上7時後嚴重受阻，在7月6日晚上10時至7月7日凌晨3時更全面停頓。他詢問為何天文台未能就這種異常情況提供更準確的預測。

40. 楊孝華議員提到部分航空公司作出的負面回應，並對天文台所提供的天氣預測服務的質素表示深切關注。他表示，由於這些資料對機師即場決定航班應否及何時可以起飛至為重要，天文台應檢討這方面的服務是否符合國際標準。

41. 天文台台長利用顯示颱風尤特移動途徑的圖表，解釋颱風尤特的移動情況，以及整個香港在7月5日至6日期間的相關天氣情況。在7月6日晚上，尤特已位於內陸地區，距離香港約200公里，烈風風帶集結在中央。天文台根據維多利亞港的風勢懸掛的8號熱帶氣旋信號，隨着維多利亞港的風勢逐漸緩和，便改為3號信號。然而，尤特的廣闊外圍雨帶影響香港西面地區，包括香港國際機場。受雨帶影響，香港局部地區吹狂風，機場的風速每小時超過56公里(即30海里)。此外，亦曾偵測到湍流、風切變及微下擊暴流。天文台就該段期間發出的機場天氣預報中，已預測到機場會出現這些情況。直至7月7日清晨，機場的風勢開始逐漸減弱。天文台台長補充，颱風尤特風勢異常，登陸後超過40小時才完全消散，所需時間超過在1979年颱風荷貝所創下30小時的紀錄。他並補充，天文台使用最先進的器材及預報技術提供天氣預測服務，所提供的服務與其他先進國際中心提供的相若。

一般的改善措施

42. 單仲偕議員提出一些可緩和候機乘客情緒的簡單方法，例如在客運大樓擺放一些電視。劉慧卿議員關注到當局有何改善措施，以滿足候機乘客的基本需要。機管局行政總監回覆時特別提到該文件第16段所概述的擬議改善措施。他表示，機管局瞭解到這次事件的處理手法有不足之處，並會與有關各方共同合作，確保日後會作出較妥善的安排。

43. 楊孝華議員提到機場快綫並無延長服務時間，以疏導滯留的旅客，並指出有必要加強協調工作。關於這方

面，機管局行政總監匯報，機場快綫的服務時間在7月7日(星期六)略為延長至凌晨1時。鐵路公司未能將機鐵服務時間進一步延長，是由於懸掛8號風球，該公司在之前一天晚上未能進行必要的路軌保養工程，故此有關工程將須在星期六早上進行。機管局行政總監補充，當時有機場巴士服務及的士行走。

日後的工作

44. 劉慧卿議員認為，機管局董事會應召開緊急會議，檢討整件事情，確保混亂情況不會再次發生。此外，她要求經濟局局長領導檢討整件事件的工作，並協調所有有關各方，以便作出各項必要的改善措施。機管局行政總監回應時表示，機管局董事會將於2001年7月26日召開會議討論此事。

政府當局

45. 主席總結討論時請政府當局及機管局考慮委員在會議席上提出的意見及建議，以便可進一步改善處理這類緊急事故的程序。就此，政府當局應在新的立法會期在10月開始時，向事務委員會作出匯報。

V 其他事項

46. 議事完畢，會議於下午1時20分結束。

立法會秘書處

2001年10月18日