

二零零一年七月十七日

討論文件

立法會經濟事務委員會

颱風尤特吹襲期間及其後 香港國際機場的運作情況

引言

本文件載述香港國際機場在颱風尤特吹襲期間及隨後的運作情況，即二零零一年七月五日至七日期間的運作情況；並闡述機場管理局就確保航空交通安全、旅客安全及減低旅客不便所採取的各項措施。

背景

天氣情況

2. 在二零零一年七月五日至七日期間，香港受颱風尤特影響，熱帶氣旋信號的變化如下：

- 七月五日（星期四）上午十時四十五分懸掛三號熱帶氣旋信號，晚上七時三十分改掛八號東北熱帶氣旋信號，到晚上十一時四十分改掛八號西北熱帶氣旋信號；
- 七月六日（星期五）上午九時四十分改掛八號西南熱帶氣旋信號，下午一時四十分改掛三號熱帶氣旋信號；以及
- 七月七日（星期六）上午十一時二十分除下三號熱帶氣旋信號。

3. 二零零一年七月六日大約下午六時，尤特已位於內陸地區，距離香港約 200 公里，但是廣闊的外圍雨帶開始影響香港西面地區，包括香港國際機場。由下午七時起，天文台預測香港的風速達每小時 56 公里（即 30 海里）或以上，並會有狂風驟雨及豪雨。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）。晚上九時後，機場飛行區錄得每小時 46 至 74 公里（25 至 40 海里）的側風，亦曾偵測到湍流、風切變及微下擊暴流。直至七月七日清晨，機場的風勢才逐漸減弱。

4. 尤特風勢異常，登陸後超過 40 小時才完全消散，所需時間超過在一九七九年颱風荷貝所創下 30 小時的紀錄。

航班受阻

5. 香港國際機場在尤特吹襲期間及隨後的天氣異常惡劣，很多航班被迫取消。此外，鄰近機場的運作亦受尤特吹襲影響，令情況更加惡劣，導致香港國際機場的航班運作嚴重受阻連續 31½ 小時（由七月五日約晚上七時三十分至七月七日約凌晨三時）。在這段期間，只有 220 班航機著陸，152 班航機起飛，與原定的 360 班抵港航機和 355 班離港航機相比，減少 343 班。這段期間的航機起降活動詳情載於附件 1。

6. 在七月六日下午六時三十分後的數小時內，香港國際機場的天氣異常惡劣，不時出現豪雨、強烈湍流、風切變、微下擊暴流及強烈側風等現象。因此，很多機師決定放棄起降，大約有 60 班航機須轉飛其他地方，29 班來港航機需要採取復飛程序。在晚上七時至十時，有 44 班來港航機在機場著陸，但只有六班航機起飛。機場 75 個停機位全部停滿飛機，部分飛機須臨時停放在貨運停機坪、維修停機坪及一條滑行道支道上。在航機滯留的高峰期，共有 112 架航機在香港國際機場停放，差不多是平日的兩倍。

7. 隨着天氣情況逐漸改善，由二零零一年七月七日清晨起，航機得以安全地着陸和起飛；香港國際機場的航班運作亦逐漸恢復正常。然而，由於香港領空的交通繁忙，航空交通管制當局須實施流量控制，直至晚上為止。機管局的首要工作是疏導滯留的旅客及航機。機管局與民航處、多個政府部門、航空公司、停機坪飛機服務營運商及外勤維修服務專營商緊密合作，令機場可以在午夜有效地恢復正常運作，即在上午八時風勢緩和後 16 小時之內回復正常。

旅客

8. 航班運作受阻令旅客十分不便。在高峰時期，客運大樓約有 17 000 名旅客滯留。大約 5 000 名旅客獲安排入住酒店，或接受航空公司發出的現金津貼，乘搭交通工具回家休息。由於酒店房間需求殷切，供應又甚為緊張，所以航空公司無法安排所有旅客入住酒店，加上部分旅客選擇在客運大樓內等候，以致大約有 12 000 名旅客整夜留在客運大樓內。部分旅客要長時間在機艙內等候。就某些航機而言，這是因為機師沒有立即取消航班，而決定等候，希望天氣情況改善，能夠在風勢間歇轉弱時啓航（但結果徒勞無功）。就另一些航機而言，這是因為航機無法在遠方停機位安全地讓旅客下機，而需要等候連接登機橋的停機位（總共 48 個），以及等待風勢稍為緩和，在登機橋能夠安全運作時，才讓旅客下機。

機管局的措施

統籌緊急應變措施

9. 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。各有關方面在七月五日整天舉行多次會議，商討颱風來臨時的對策。這些會議包括機管局的內部會議，以及機管局與業務夥伴及政府部門舉行的會議，目的是評估所預測的颱風移動途徑對機場運作的影響；決定應採取的預防措施；以及議定應採取的跟進行動。機管局根據機場《緊急事故程序手冊》

的規定，於七月五日（星期四）晚上七時三十分（即八號熱帶氣旋信號懸掛時），開始運作香港國際機場的機場緊急事故中心。該中心一直運作至七月八日（星期日）凌晨一時四十五分，直至機場運作恢復正常並且穩定下來為止，歷時超過 54 小時。有關機場緊急事故中心的詳情載於附件 2。

10. 由於機管局定期進行緊急事故演習，並獲航空公司、停機坪飛機服務營運商、民航處、警方等其他有關方面的支援，機管局職員得以充分遵循緊急應變程序，並以專業手法執行應變措施。因此，雖然飛行區的天氣非常惡劣，但在整段期間，旅客、其他機場使用者及機場職員的安全均得到保障，而且無人受傷。至於身體不適的旅客，亦已獲得適當治理，及／或迅速送往醫院接受治療。

11. 除了確保安全外，機管局還採取一連串措施，以減輕航班受阻對旅客帶來的不便。早於七月五日上午九時，機管局已提醒機場的食肆及主要的零售特許經營商預備額外的存貨、增派人手，以及作出特別的運作安排，以應付預期增加並可能會長時間逗留在客運大樓的旅客、送機人士和接機人士。在整段期間，機管局與各食肆保持緊密聯繫。許多食肆均能持續供應食品。客運大樓食肆及便利店的運作詳情載於附件 3。此外，機管局亦照顧旅客的其他基本需要（例如水和毛氈），並與交通運輸公司聯絡，確保在惡劣的天氣情況下，仍不斷有安全的陸路交通工具來往機場與市區。

溝通

12. 在機場緊急事故中心的協調下，機管局、民航處、警方、航空公司／服務代理商、禁區接駁車服務營運商、停機坪飛機服務營運商及機場保安有限公司均能夠有效地溝通。這對旅客及機場職員在整段期間的安全保障甚為重要，亦促使機場在天氣情況好轉後回復正常運作。

13. 機管局每 15 分鐘便在機場內作出廣播，通知旅客以下事項：

- 由於天氣惡劣，部分抵港及離港航班將會延誤；以及
- 如航班資料顯示系統未有顯示旅客所乘搭航班的資料，應聯絡有關的航空公司。

機管局亦作出以下安排，向公眾發布航班受阻及有關事宜的最新消息：

- 在機管局網頁上發出提醒旅客的通告，建議旅客啓程前往機場之前，向有關航空公司查詢航班資料；
- 發送特別布告予電台及電視台的值勤廣播人員，藉此向公眾發放上述特別消息；
- 定期向所有傳媒機構發放最新消息（在機場緊急事故中心投入運作的 54 小時內，每天發放六次），公布取消／延誤的航班數目，並同時發放上述提醒旅客的通告；以及
- 在機場受熱帶氣旋影響期間，處理大量新聞查詢。

日後措施

14. 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、飛機在甚麼情況下需要取消、向旅客及公眾發布的消息等。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。

15. 有關與旅客溝通方面，機管局將採取以下措施：

- 增加機管局網頁內航空公司緊急聯絡電話的數目，以便旅客向有關航空公司取得所乘搭航班的資料；
- 在可行的情況下，透過客運大樓的廣播系統，向旅客公布更多有關航班受阻的消息；以及
- 與航空公司委員會及航空公司探討其他方法，進一步改善航空公司與旅客之間的溝通。

16. 機管局將採取以下措施，在航班延誤或取消時，減輕旅客在客運大樓滯留時感到的不安：

- 與客運大樓的食肆合作，改善在航班受阻期間為旅客提供的膳食服務；
- 促使航空公司與食肆作出安排，訂定如何使用航空公司提供的食物券（已展開工作）；
- 與航空公司進行檢討，研究各項緊急應變安排，以便透過航空公司的航膳供應商，向旅客提供額外食物及飲料（已展開工作）；
- 在航班受阻期間，增加食物售賣機的補給次數；
- 在客運大樓離境旅客候機處，供應更多免費樽裝飲用水，以應付航班受阻期間大量旅客的需求；
- 改善轉機櫃檯及航空公司服務櫃檯的設計，以便旅客能夠更有秩序地排列，進一步保障旅客及工作人員的安全；

- 與警方檢討人群控制的應變安排，並在客運大樓其他地區放置輕便圍欄，以加強人群控制及方便旅客；以及
- 在航班受阻期間，增加客運大樓人群聚集區域的空氣調節。

回覆議員提問

17. 有關劉慧卿議員及李華明議員的多項提問，機管局正式回覆的要點載於附件 4 至附件 7。

機場管理局

二零零一年七月

香港國際機場
在颱風尤特吹襲期間及其後
航班受阻的情況

時間	熱帶氣旋信號	天氣	預定		實際航機起降		
			抵港航機	離港航機	著陸	起飛	轉飛其他地方
7月5日 19:30 - 7月6日 13:40	8 號	強風至烈風影響香港。	172	171	61	83	1
7月6日 13:41 - 7月6日 19:00	3 號	尤特進一步吹向廣東西部，香港風勢逐漸緩和。	102	106	115	63	16
7月6日 19:01 - 7月6日 22:00	3 號	尤特的外圍雨帶開始影響香港西部，為機場帶來狂風豪雨。	53	40	44	6	24
7月6日 22:01 - 7月7日 03:00	3 號	惡劣天氣持續。	33	38	0	0	24
7月7日 03:01 - 7月7日 11:20	3 號	凌晨 3 時左右，機場的豪雨減弱。在早上 8 時後，強風至烈風開始緩和。	58	67	26	49	0
7月7日 11:21 - 7月7日 16:00	-	風勢進一步轉弱，3 號熱帶氣旋信號除下。	106	97	103	81	0
7月7日 16:01 - 7月7日 24:00	-	多雲，間中有驟雨。7 月 8 日，尤特終於在廣西消散。	127	129	160	166	0

香港國際機場 機場緊急事故中心

1. 目的

機場緊急事故中心設於客運大樓，在機場發生緊急事故時投入運作，負責下述職務：

- 在機場發生緊急事故時，擔當機場運作的指揮及監控中心；
- 調配整個機場的資源，以盡量減低緊急事故對機場運作可能造成的影響；
- 促使機場實行緊急應變措施及整理有關資料，並向在機場營運的機構及公眾發布有關消息；以及
- 盡快恢復香港國際機場的正常運作。

2. 投入運作

機場緊急事故中心會在下述緊急情況投入運作：

- 飛機意外
- 全面緊急戒備事故
- 炸彈恐嚇
- 重大的保安事故（警方）
- 客運大樓及地面運輸中心火警
- 八號颱風信號懸掛
- 涉及公眾衛生的緊急事故
- 機場運作受阻後須實施流量控制

3. 人手調配

因應緊急事故的類別或對機場造成的影響，機管局各有關部門的代表，例如客運大樓運作部、飛行區運作部、道路及地面運作部、公共關係科及維修服務部的代表，均會在機場緊急事故中心當值。其他在場的機構代表包括機場保安有限公司、

民航處航空交通管制中心、香港警務處、航空公司委員會、航空公司／服務代理商、政府新聞處、機場禁區接駁車服務專營商、停機坪飛機服務專營商及外勤維修服務專營商派出的代表。

4. 各代表的職責

在颱風吹襲時，機場緊急事故中心的主要職責如下：

- 就航班資料事宜聯絡民航處航空交通管制中心、機場運作控制中心、停機坪管制中心、航空公司委員會及自行提供服務的航空公司／服務代理商，並負責有關的統籌工作，以確保屏幕顯示最新及盡可能準確的資料；
- 就停機位編配及停機坪運作事宜，協調專營商的服務；
- 確保盡快維修任何可能受損的設備；以及
- 統籌颱風吹襲後恢復運作的安排，確保機場盡快回復正常運作。

爲了履行以上職責，機場緊急事故中心會成立運作恢復小組，目的是確保機場盡快恢復正常運作，小組成員包括機管局代表、停機坪飛機服務專營商代表、外勤維修服務專營商代表，以及航空公司／服務代理商的代表。運作恢復小組的職責包括：

- 統籌重新編定航機起降時間的工作；
- 交換資訊，並就航班抵港、離港、延誤和取消，統籌相應的行動；以及
- 就民航處航空交通管制中心及其他飛行情報區對客運大樓及停機位實施的流量控制措施，統籌相應的行動，並訂定措施，匯集客運大樓及停機坪上的各項資源。

香港國際機場

客運大樓食肆

食肆名稱	平日食品種類	颱風尤特吹襲期間及其後的營業時間				評語
機場禁區		七月五日	七月六日	七月七日	七月八日	
空中花園	亞洲特式美食廣場，供應粥、粉、麵、飯、亞洲特式食品、中式燒味等	0700 至 2330	0700 至七 月七 日 0300	0700 至七 月八 日 0300	0700 至 2330	<ul style="list-style-type: none"> • 某些食品出現短缺，但能夠持續供應大部分受歡迎的熱食，例如飯、麵等
天外天	亞洲特式美食廣場，供應粉、麵、飯、亞洲特式食品、中式燒味等，設侍應服務區	不停服務				<ul style="list-style-type: none"> • 某些食品出現短缺，但能夠持續供應大部分受歡迎的熱食，例如飯、麵等 • 將侍應服務區改為自助服務區，以容納更多顧客
天姿舞	西式食品美食廣場，供應中西麵食、飯、三文治、沙律、壽司、糕點等，設侍應服務區	0700 至 2330	0700 至七 月七 日 0200	0700 至 2330	0700 至 2330	<ul style="list-style-type: none"> • 某些食品出現短缺，但能夠持續供應基本熱食，例如飯、麵等 • 將侍應服務區改為自助服務區，以容納更多顧客

食肆名稱	平日食品種類	颱風尤特吹襲期間及其後的營業時間				評語
Take Off	西式食品美食廣場，供應中西麵食、三文治、沙律、糕點，啤酒等	0730 至 2230	0730 至七 月七 日 0300	0630 至 2230	0730 至 2230	<ul style="list-style-type: none"> • 部分食品沽清，但能夠向旅客提供其他食品選擇（部分旅客對所選食品沽清有所不滿） • 部分旅客多次排隊輪購，以盡量利用航空公司派發的食物券 • 航空公司安排將 Take Off 的外賣食物送到登機閘口

食肆名稱	平日食品種類	颱風尤特吹襲期間及其後的營業時間				評語
		七月五日	七月六日	七月七日	七月八日	
機場非禁區		七月五日	七月六日	七月七日	七月八日	
香港傾情	亞洲特式餐廳，供應飯、麵、亞洲特式食品、中式燒味等	七月五日 0600 至 七月七日 0200 不停服務		0600 至 2400	0600 至 2400	<ul style="list-style-type: none"> • 某些食品出現短缺，但能夠持續供應大部分受歡迎的熱食，例如飯、麵等
歌柏斯意大利餐廳 + 希福牛扒屋	西式餐廳，供應意式麵食及薄餅、沙律、牛排、糕點等	0630 至 2300	0630 至 2400	0630 至 2300	0630 至 2300	<ul style="list-style-type: none"> • 沒有出現大問題
吉迪愛爾蘭酒吧	各式三文治、酒精及非酒精類飲品	0700 至 2400	0700 至七 月七 日 0030	0700 至 2400	0700 至 2400	<ul style="list-style-type: none"> • 沒有出現大問題 • 設有吸煙區
美心閣	中式茶樓，供應中式食品，飯、麵、中式燒味	0630 至 2330	0630 至 2330	0630 至 2330	0630 至 2330	<ul style="list-style-type: none"> • 部分食品沽清，但能夠向旅客提供其他食品選擇 • 維持正常運作，所有旅客均可購得食物

食肆名稱	平日食品種類	颱風尤特吹襲期間及其後的營業時間				評語
蕉葉亞洲美食	亞洲特式快餐，供應飯、麵、咖喱、沙律等	0530 至 2300	0530 至七 月七 日 0130	0530 至 2300	0530 至 2300	<ul style="list-style-type: none"> • 食品供應保持充足 • 維持正常運作，所有旅客均可購得食物
Bravo le Café	西式快餐，供應意式麵食、飯、日式麵食、三文治、沙律、糕點等	0530 至 2400	0530 至七 月七 日 0200	0530 至 2400	0530 至 2300	<ul style="list-style-type: none"> • 食品供應保持充足 • 沒有出現大問題
大家樂快餐	中式快餐，供應飯、麵、咖喱、三文治、中式燒味、沙律等	不停服務			0630 至 2400	<ul style="list-style-type: none"> • 食品供應保持充足 • 沒有出現大問題

食肆名稱	平日食品種類	颱風尤特吹襲期間及其後的營業時間				評語
		七月五日	七月六日	七月七日	七月八日	
機場非禁區		七月五日	七月六日	七月七日	七月八日	
利華超級三文治店	特式三文治、沙律、糕點	0630 至 2400	0630 至 2400	0630 至 2400	0630 至 2400	<ul style="list-style-type: none"> • 部分食品沽清，但能夠向旅客提供其他食品選擇 • 沒有出現大問題
麥當勞	漢堡飽及薯條	0630 至 2400	0500 至七 月七 日 0130	0500 至七 月七 日 0130	0630 至 2400	<ul style="list-style-type: none"> • 沒有出現大問題

客運中樓內的便利店

店舖名稱	平日食品種類	颱風尤特吹襲期間及其後的營業時間				評語
機場非禁區		七月五日	七月六日	七月七日	七月八日	
OK便利店	24 小時營業的便利店，供應三文治、包裝食品、小食、包裝飲品、熱咖啡及茶	不停服務				<ul style="list-style-type: none"> 沒有出現大問題

附件 4

(立法會秘書處譯本，只供參考用)

(立法會議員劉慧卿議員辦事處用箋)

傳真及郵遞函件

香港大嶼山
香港國際機場
暢業路1號
機場管理局
主席
馮鑾鏗先生

馮先生：

本人特此來函，表達對赤鱸角國際機場過去數日所發生事件的深切關注。據傳媒報道，由於颱風尤特及國泰機師工業行動的影響，有數以千計的乘客滯留在機場。

赤鱸角機場是得獎無數的世界級機場；對於其運作陷入混亂狀況，甚至有部分乘客將之形容為“難民營”，實在令人震怒。

機場在上周的種種混亂情況令舉世矚目，對於香港特區致力發展成為亞洲區內航空樞紐方面的努力，會帶來負面影響。乘客及其親屬作出的多項投訴和指責，已令香港的形象受損。

根據《機場管理局條例》第5條，機管局須本著維持香港作為國際及地區性航空中心地位的目標，負責營運機場。這方面的工作包括與航空公司及機場的所有其他夥伴緊密合作及聯繫。因此，機管局承擔着重要的統籌職能，特別是在出現危機的時候，倘該局未能發揮其作用，便是失職。

本人雖理解颱風襲港和國泰工潮並非機管局的責任，但機管局應能預計有關後果，並命其職員全面戒備。可惜的是，機場運作的混亂情景顯示出機管局缺乏危機管理的意識。

鑒於事態嚴重，並引起廣泛的公眾關注，本人促請機管局就混亂事件進行緊急調查，並就避免日後出現類似事故的措施提出建議。由於香港正踏入風季，而國泰的勞資糾紛仍未有解決跡象，這方面的工作實在至為重要。

鑒於大混亂對數以千計的乘客及其親屬帶來不便、慣滯及財政損失，機管局董事局及高層管理人員應向公眾道歉，本人並希望機管局解答以下問題：

1. 在該段期間有否設立緊急控制中心處理危機？
2. 在向職員發出指示方面，高層管理人員有否密切參與？
3. 高層管理人員有否與航空公司及其他夥伴緊密聯繫，以確保機場的順暢和有效運作？
4. 有否調派額外人手應付危機？若有，調派了多少人手，以及他們何時報到？
5. 有否危機管理工作的守則及定期進行演習？對上一次演習於何時進行？
6. 混亂事件對機管局帶來多少經濟損失？
7. 為何滿載乘客的航機須在停機坪上滯留多個小時，而乘客不得離開飛機？
8. 為何不把停泊在停機坪上的航機移到機場的周邊地方，讓其他航機起飛及降落？
9. 機管局有否竭盡所能，使乘客從航空公司取得最新及準確的資料？
10. 廁所有否保持清潔及設備齊全？
11. 有否提醒食肆貯存足夠的食物及飲料？
12. 有否向被迫在機場過夜的乘客供應毛氈？
13. 有否調派足夠的警員和護衛員維持秩序？

本人促請機管局董事局舉行緊急會議，檢討此次的大混亂，並成立一個小組調查有關問題。本人並希望立法會經濟事務委員會舉行特別會議，討論此事，因此，本人會把此函件的副本送交事務委員會主席田北俊議員及經濟局局長李淑儀女士。函件的副本亦會送交行政長官董建華先生參閱。

劉慧卿

2001年7月9日

m2709

答覆立法會劉慧卿議員提問

1. 機場緊急事故中心於七月五日（星期四）晚上七時三十分投入運作，直至七月八日（星期日）凌晨一時四十五分爲止，共運作了 54 ¼ 小時。在機場緊急事故中心投入運作之前，有關人員於七月五日當天舉行了多次會議，商討颱風襲港的應變措施。
2. 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。
3. 在這次事件中，機管局的高級管理層與運作區及機場緊急事故中心的航空公司和地勤服務營辦商的高層管理人員，一直保持緊密聯繫。
4. 除了正常當值的 84 名機管局運作部門人員外，機管局還額外召回超過 70 名職員協助應急。
5. 機管局根據機場牌照的規定，負責擬定、管理和派發《緊急事故程序手冊》。手冊載列多種足以影響機場運作的緊急事故，並詳述各項緊急應變措施及恢復運作程序。機管局經常就不同事故進行演習，而且每年進行一次大型緊急救援演習，以應付航機意外和劫機事件。最近一次航機意外周年演習名爲「二零零一年赤義角緊急救援演習」，剛於二零零一年六月十九日進行。

在颱風季節來臨前，機管局已就颱風吹襲前後的安排，舉行多次簡報會連案頭演習。踏入颱風季節後，亦會不時舉行同類的簡報會，提醒員工須注意的事項。二零零一年有關颱風的簡報會分別在五月十八日及五月三十一日舉行。

6. 由於天氣惡劣，香港國際機場的正常航班運作長時間受到影響，以致在運作受阻期間，約 140 班抵港航機未能著陸（以實際著陸的航機數目與預定著陸的航機數目比較），所涉及的著陸費爲 200 萬元左右。香港國際機場恢復正常運作後，轉飛其他地方的旅客亦相繼返回香港。

7. 由於側風強勁，在七月六日（星期五）晚上七時至七月七日（星期六）凌晨三時期間，只有六班離港航機能夠成功啓航。這六班航機是在晚上八時至九時之間，當天氣情況略有改善時啓航的。在這段期間及晚上時間，機場的天氣預報顯示，風速達每小時 56 公里（30 海里）或以上，並會有狂風驟雨和豪雨。相信當時準備啓航的機師，正等待風勢稍為緩和，以便把握機會立即啓航。由於強風和大雨互相關連，根據過往的經驗，在帶雨雲泡之間出現風勢間歇轉弱的時候並不罕見。事實上，在晚上八時至八時三十分，風勢確實一度緩和，令部分航機得以啓航。在其他時間，風勢也曾緩和，但緩和的程度及時間不足以讓其他航機啓航。其間，天文台偵測到湍流、風切變及微下擊暴流。在晚上八時三十分至九時，原本準備啓航的航機讓機上乘客下機返回客運大樓，同時要求乘客每小時向航空公司報到。直至天亮前，惡劣天氣未見顯著改善。

由於連接登機橋的 48 個停機位已經全部停放飛機，抵港航機只好停放在遠方停機位。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，這些飛機需要等候，直至可以停放在連接登機橋的停機位，才可以讓乘客安全下機。

8. 在這期間，有 23 架在客運大樓旁邊停放的航機被拖開，以便抵港航機能夠停放在連接登機橋的停機位，讓機上乘客下機。然而，只有航班已經取消時，才可以將航機拖開，因為其他飛機仍在等候風勢間歇轉弱的時候啓航。
9. 根據既定程序，航空公司須將修訂的航班離港時間告知機管局的機場運作控制中心，以便機管局透過航班資料顯示系統及廣播系統，將有關消息通知旅客。爲了協助航空公司，機管局不時透過廣播系統，向旅客報告最新的天氣情況，並就事件引起的不便向旅客致歉。
10. 清潔洗手間的承包商已接獲指示，在機場運作受阻期間，預留額外人手應急。機管局至今未有接獲有關洗手間清潔情況的投訴。

11. 在七月五日（星期四）上午九時，機管局首次提醒機場的食肆及主要的零售特許經營商，須預備額外的存貨和增派人手，並作出特別的運作安排，以應付預期增加並可能會長時間逗留在客運大樓的旅客、送機人士和接機人士。在整段期間，機管局與各食肆保持緊密聯繫，並檢查食肆的設施，確保一切妥善。多類食肆均能持續供應食品。雖然部分旅客未獲供應他們首選的食品，但食肆都為他們提供其他選擇。
12. 機管局共有約 1 000 張毛氈，供航空公司派發給客運大樓的旅客。航空公司共向旅客派出了 4 000 張毛氈。
13. 由七月六日午夜起，除了正常當值的警員及保安人員外，派駐客運大樓的警員及保安人員亦有增加，這安排持續至七月七日全日。客運大樓各處，特別是較為人多擠迫的地方，例如旅客登記大堂、轉機區及航空公司的服務櫃檯，均有足夠的警員和保安人員，以保障現場所有人士的安全，因此，在整段期間並沒有人受傷。



民主黨立法會議員秘書處
SECRETARIAT OF LEGISLATIVE COUNCILLORS OF THE DEMOCRATIC PARTY

香港中環皇后大道中政府總部西翼401-410室
Rooms 401-410, Central Government Offices, West Wing, 11 Ice House Street, Central Hong Kong.
Tel: 25372319 Fax: 25371469/25374574

香港立法會
總辦事處秘書處
立法會議員

印出日期:

就機場混亂事件要求政府及機管局提供書面答覆

就著 7 月 5 日至 9 日赤鱗角機場的混亂事件，現本人提交下列問題，謹請政府及機管局在 7 月 17 日本委員會開會時，以書面形式答覆：

- 1) 機場管理局有否估計，在 7 月 5 日颶風尤特與港懸掛 8 號風球至 7 月 9 日為止，在赤鱗角機場共有多少班次客運及貨運航機受延誤，當中涉及旅客估計為多少，因貨運延誤所引起的經濟損失又為多少？
- 2) 有報導指出，乘客因為是次延誤在機場苦等，當中甚至有未滿十八歲的青少年在候機室逾 20 小時，機管局有否指引，或會否制訂指引，當出現類似的混亂事件時，要求各航空公司即時向機管局通報延誤資料，及妥善處理旅客滯留問題，包括必要時由機管局派員協助疏導人潮，以免機場成為大量旅客滯留的場所？
- 3) 在 7 月 5 日至 9 日期間，是否在赤鱗角機場內有旅客因於機艙內超過三小時仍未能下機，若然，牽涉航機及旅客數目為何？而旅客遲遲未能下機的原因為何？
- 4) 在 7 月 5 日至 9 日期間，是否曾執適有過百架飛機停泊赤鱗角機場，引致部份預備升空航機未能泊在預定位置，及使到旅客未能按原定時間上落機？若然，機管局當時是開放了多少滑行道以供停泊？而開放滑行道的決定是由機管局那個部門作出？日後機管局如何避免相同事件再次出現？
- 5) 由於颱風吹襲香港甚常見現象，是次卻造成機場大混亂的場面出現，政府及機管局會否汲取教訓，及如何避免日後情況再次出現？

立法會議員李國明

2001 年 7 月 10 日

97-16-01
22/12/01

14:08

529684575

RECEIVED

X P. 01
OTAL P. 01
P. 01

14-JUL-2001

答覆立法會李華明議員提問

1. 香港國際機場運作受阻持續超過 30 小時，其間只有 220 班航機墜陸及 152 班航機起飛，與 360 班編定的抵港航班及 355 班編定的離港航班相比，減少 343 班。在高峰時期，客運大樓約有 17 000 名旅客滯留。大約 5 000 名旅客獲安排入住酒店，或接受航空公司發出的現金津貼，乘搭交通工具回家休息。由於酒店房間需求殷切，供應又甚為緊張，所以航空公司無法安排所有旅客入住酒店，加上部分旅客選擇在客運大樓內等候，以致大約有 12 000 名旅客整夜留在客運大樓內。以香港為運出地／目的地的貨物吞吐量（出口／入口）並未受颱風影響，因為香港國際機場恢復正常運作後，轉飛其他地方的航機將貨物載返香港。
2. 香港國際機場備有處理航班受阻的程序，有關程序已通過全面測試並進行演習。如有航班延誤，航空公司會將資料向機管局報告，以便最新資料能正確載列在航班資料顯示系統，並向旅客發布。若預計航班會有延誤，即會修訂航機的預計離港時間，並為旅客作出相應的安排。
3. 在飛行區天氣惡劣的情況下，共有兩班抵港航機及五班離港航機有一段時間無法讓旅客下機，因為須確保旅客及地勤人員的安全。

由於側風強勁，在七月六日（星期五）晚上七時至七月七日（星期六）凌晨三時期間，只有六班離港航機能夠成功啓航。這六班航機是在晚上八時至九時之間，當天氣情況略有改善時啓航的。在這段期間及晚上時間，機場的天氣預報顯示，風速達每小時 56 公里（30 海里）或以上，並會有狂風驟雨和豪雨。相信當時準備啓航的機師，正等待風勢稍為緩和，以便把握機會立即啓航。由於強風和大雨互相關連，根據過往的經驗，在帶雨雲泡之間出現風勢間歇轉弱的時候並不罕見。事實上，在晚上八時至八時三十分，風勢確實一度緩和，令部分航機得以啓航。在其他時間，風勢也曾緩和，但緩和的程度及時間不足以讓其他航機啓航。其間，天文台偵測到湍流、風切變及微下擊暴流。在晚上八時三十分至九時，原本準備啓航的航機讓機上乘客下機返回客運大樓，同

時要求乘客每小時向航空公司報到。直至天亮前，惡劣天氣未見顯著改善。

由於連接登機橋的 48 個停機位已經全部停放飛機，抵港航機只好停放在遠方停機位。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，這些飛機需要等候，直至可以停放在連接登機橋的停機位，才可以讓乘客安全下機。

4. 在高峰期間，香港國際機場共有 112 架航機停放。所有航機均獲編配固定停機位或遠方停機位。只有一架飛機暫時停放在滑行支道上六小時，滑行道則沒有航機停放。機管局已制定程序，可讓 138 架航機停放而不會影響機場的運作。
5. 有關所確定的改善措施，請參閱小組會議文件第 14 段至第 16 段。