



132, TUNG CHOI STREET, 1/F.,
MONGKOK, KOWLOON.
TEL: 2381 0844, 2381 0096
Fax: 23975678
Homepage: www.amb-u.com.hk
E-mail: 1970@amb-u.com.hk

香港消防處救護員會

H.K. FIRE SERVICES DEPARTMENT AMBULANCEMEN'S UNION

九龍旺角
通菜街132號二樓
電話：23810844, 23810096
傳真：23975678
網址：www.amb-u.com.hk
電郵：1970@amb-u.com.hk

本會檔號：(20070804) in AU 208

香港中區政府合署中及東座6樓
保安局
保安局局長
李少光先生 IDSM,JP

李局長：

於2007年7月開始，消防處因應東涌區域緊急救護服務日趨繁忙，更感不勝負荷，因此作出極度不負責任及危險的行政措施，在原有2輛駐守機場禁區內當值24小時之救護車，將其中1輛於每晚2030時至翌日0830時，改為在東涌救護站駐守當值。此無疑罔顧訪港旅客之生命安全置諸不理，違背當初東涌及赤鱸角區域無論何時，均最少有10輛救護車提供緊急救護服務的承諾。

救護員會強烈反對消防處是次調動機場禁區內之救護車，於每晚特別候命的安排，本會現向保安局簡述提供機場駐守之救護車歷史之背景資料。

i) 1997年12月保安局於臨時立法會保安事務委員會，文件中第10點提到當有嚴重事故，如空難意外，有10部救護車(部分設有輔助醫療的支援設施)可從赤鱸角及東涌即時派赴現場。(附件一)

ii) 1998年9月在立法會提問中，於(b)問題中保安局局長有以下書面回答：消防處承諾無論何時均會有最少兩部救護車駐守赤鱸角消防局，隨時為機場使用者和乘客提供服務。鑑於現時赤鱸角消防局每部救護車每天奉召出動少於四次。(附件二)

iii) 1998年本會幾經辛苦才成功爭取，在機場禁區消防主局及分局試行，每局均有1輛24小時當值救護車駐守。



132, TUNG CHOI STREET, 1/F.,
MONGKOK, KOWLOON.
TEL: 2381 0844, 2381 0096
Fax: 23975678
Homepage: www.amb-u.com.hk
E-mail: 1970@amb-u.com.hk

香港消防處救護員會
H.K. FIRE SERVICES DEPARTMENT AMBULANCEMEN'S UNION

九龍旺角
通菜街132號二樓
電話：23810844, 23810096
傳真：23975678
網址：www.amb-u.com.hk
電郵：1970@amb-u.com.hk

iv)1999年8月22日中華航空公司，於香港國際機場發生航機意外空難，立法會經濟事務委員會，事後滙報及提供意外資料附件甲中提到，航空交通指揮塔在晚上六時四十五分左右啓動機場消防隊的"空難警鐘"。機場消防隊從主局及分局派出14部消防車輛及兩部救護車，並在1分鐘內(晚上六時四十六分)抵達飛機失事現場。此舉說明本會當年爭取機場禁區內，設立救護車候命當值的政策，是絕對正確及在災難發生時可發揮最大之功效。(附件三)

v)2004年3月在立法會會議上的提問和保安局局長的書面回答中顯示，2001年東涌區緊急召喚總數2108宗，躍升至2003年之3075宗。由此可見救護服務以至供不應求之局面。(附件四)

vi)2007年6月衛生福利及食物局局長周一嶽，向各大傳媒表示過去5年在東涌經救護車送往公立醫院接受治療的人次逐年遞升，由1608人，升至3851人。(附件五)

從多方面及政府官方文件中均顯示，東涌及赤鱸角區之緊急救護服務不斷上升(附件六)，但救護資源並沒有任何增加，反過來在2003年更削減2輛夜更救護車(附件七)，資源不足之情況以達一危險界線。因為救護資源嚴重不足的關係，消防處不惜罔顧成千上萬訪港旅客及禁區工作人員的生命安全不顧，調動機場內的救護資源，處方可能漸以忘懷對在1999年之空難，消防處及政府各部門均得到國際間的高度讚揚，但對於當年參與的救護人員來說災難情景還歷歷在目記憶猶新，同時更慶幸當年在機場禁區內即時有2輛救護車及人員進行搶救，其他支援之資源亦可在短時間到達，若在今天發生同樣事件，又如何應付呢？

實際上削減東涌區域之緊急救護車資源，以非偶一為之的做法，在現行編

132, TUNG CHOI STREET, 1/F,
MONGKOK, KOWLOON.
TEL: 2381 0844, 2381 0096
Fax: 23975678
Homepage: www.amb-u.com.hk
E-mail: 1970@amb-u.com.hk



香港消防處救護員會

H.K. FIRE SERVICES DEPARTMENT AMBULANCEMEN'S UNION

九龍旺角
通菜街132號二樓
電話：23810844, 23810096
傳真：23975678
網址：www.amb-u.com.hk
電郵：1970@amb-u.com.hk

制上東涌救護站在日更編制為4輛夜更2輛，但因人手不足之問題，實際可供投入服務每天日更大多只可維持3輛。而夜更亦經常只有1輛救護車當值。

對於是次調動機場禁區內救護車資源，陷入進退維谷之困局，歸根究底是東涌區救護資源多年緊絀不足，其實在迪士尼樂園落成時，政府已批准增加4輛救護車及人手駐守竹篙灣救護站，本可舒緩東涌區之救護資源，但消防處不顧實際需要，只顧回應資源削減上繳中央政府，不惜將竹篙灣救護站4輛原先已獲批核的資源上繳中央，以作此政策之配合，才導致今天之惡果。消防處不惜兵行險着，以香港馳名國際，安全先進的大城市之聲譽作賭注，更罔顧外來遊客、禁區內工作人員生命及安全的保障責任。在1997年本會已向立法會清楚表示，東涌區沒有任何地區醫院，亦不知在何時才有地區醫院，國際機場遊客及禁區內工作人員的生命及健康均依賴駐國際機場內的救護車服務。現時駐守機場禁區內只有兩輛救護車（24小時），而服務需求亦按年遞增（附件八），根本不存在任何削減之空間，機場禁區內更不能承擔任何之風險，本會現希 保安局局長盡快將是次危機妥善處理得以化險為夷。



香港消防處救護員會

理事會 謹啓

二〇〇七年八月十三日

副本送：香港機場管理局 主席馮國經博士 GBS
立法會保安事務委員會 主席劉江華議員 JP
離島區議會 主席林偉強議員 SBS, BBS, JP

附件一

臨時立法會保安事務委員會

參考資料

赤鱗角新機場的航空保安和緊急應變管理

引言

本文件就涉及赤鱗角新機場保安運作的三類主要工作，向議員提供資料。這些工作包括：

- (甲) 航空保安安排；
- (乙) 緊急應變管理；以及
- (丙) 機場禁區的非緊急救護車服務。

(甲) 航空保安法律背景

2. 隨著當局在一九九六年年中制定《航空保安條例》並公布香港航空保安計劃，監察香港航空保安，特別是有關赤鱗角新機場發展的法律架構亦正式設立。

3. 香港航空保安計劃（保安計劃）訂定指引和準則，保護和保障航機、乘客、機員和市民免受不法干擾。根據該計劃，機場及航空公司經營者、機場租戶和業務可能影響航空保安的其他經營者，均有責任製訂符合該計劃規定的措施。

《航空保安規例》

4. 根據《航空保安條例》而制定的一套附屬規例，將於明年一月初提交臨時立法會審議。有關規例會制定一個向個別人士和車輛發出進入機場禁區通行證的制度，並列出哪些可能影響禁區安全的行為為罪行。規例主要是以目前適用於啓德機場的《香港機場(禁區)規例》為藍本。

赤鱗角的航空保安服務

5. 機場管理局已決定透過附屬公司，履行保安計劃規定的責任，該公司將會在新機場提供全面的航空保安服務。為使新機場的航空保安系統保持完整，該附屬公司亦會為其他與機場禁區毗鄰的機場租戶提供保安服務。機場管理局已經和政府達成協議，向政府借調有機場保安及管理經驗的高級紀律部隊人員。而負責航空保安及民航服務的高級政府人員亦會獲委任為該公司董事以協助該附屬公司提供有效的航空保安服務，以求達到保安計劃的要求。作為其母公司，機場管理局亦會委任非政府人員出任董事。

6. 保安人員招募工作已於十一月中展開，將會招聘約 2 000 名保安人員，負責新機場的各類保安工作。附屬公司會從保安服務業，特別是經驗豐富的啓德機場現職保安人員，物色合適人選。招聘工作預計在一九九八年二月完成，隨即會展開履職前的訓練。

7. 上文第 5 段提到，政府會安排借調高級人員管理附屬公司。借調人員包括一名警務處高級助理處長及一名高級首席行政主任。他們都是經驗豐富的首長級人員，將分別出任附屬公司的總經理及副總經理職位。當局即將向財務委員會轄下人事編制小組委員會提交正式建議，開設兩個為期三年的編制以外職位，方便借調該兩名人員。

(乙) 緊急應變管理

8. 為應付赤鱗角新機場發生的緊急事故，有關機構都需要各自擬定應變計劃，計劃的清單見附件甲。為確保各部門之間的協調，這些計劃都經過各部門的商議，而機場管理局和保安局亦有監察這些計劃。萬一發生災難事故，緊急服務隊及支援機構，包括消防處、香港警務處、民航處、機場管理局及醫院管理局，都會立即實施應變計劃，處理事故。醫院管理局會連同消防處的救護隊員積極為傷者提供送院前護理，以及安排調配醫院。當有大規模的事故發生，保安局會透過緊急支援組，和在有需要的時候設立緊急事故監察及支援中心，監察事故的發展情況和政府救援行動的進度，以提供有需要的支援。

9. 根據醫院管理局的災難事故應變計劃，發生災難事故時，多間醫院的急症室會組成一個互助網絡。若發生傷亡枕藉的嚴重災難，醫院管理局的當值主管經諮詢在現場的醫院管理局醫療指揮官及消防通訊中心後，可以透過協調，動員超過一間醫院。

10. 當有嚴重事故，如空難意外，有 10 部救護車(部分設有輔助醫療的支援設施)可從赤鱗角及東涌即時派赴現場，與此同時醫院管理局的醫療指揮官和一隊醫療隊亦會奉派到場。醫療指揮官會留駐現場，就救援傷者的事宜向消防處及警方人員提供意見，並向醫院管理局及有關醫院報情況。醫療小組會為情況危急的創傷或非創傷傷者，提供穩定傷勢／留治／急救服務等緊急治療，並為等候送院的傷者按傷勢進行現場分流。倘若情況需要，醫院管理局可動員更多醫療隊到場。如有需要，消防處亦會調派流動傷者醫療車(一架設有小型手術室的特別設計救護車)開赴現場，讓醫療隊和消防處救護人員可在車上施行治療。醫療輔助隊亦可奉召到場，協助醫療及救護人員工作。

11. 在一般情況下，傷者會由救護車經青嶼幹線送往新界西部的醫院。瑪嘉烈醫院獲指定為新機場發生災難事故時首間接收傷者的醫院。如果緊急服務的需求超乎一間接收醫院所能應付，傷者亦會被送往仁濟醫院及明愛醫院。救護車由新機場至醫院的行車時間估計在 30 分鐘以內，與其他有關的緊急事故的送院時間相若。而在赤鱗角及東涌的救護車則可於十分鐘內趕抵現場。

12. 除了調派救護車外，消防通訊中心會視乎災難的規模和性質，調派不同種類的運送工具把傷者送往醫院，醫院管理局的當值主管會動員不同醫院，以配合救援行動所使用的運送工具。這些運送工具包括：

- 空中運送

情況危殆和有生命危險的傷者，會由政府飛行服務隊的直升機送往醫院附近的直升機停機坪，並在某些情況下由救護車轉送醫院。這些醫院包括基督教聯合醫院、威爾斯親王醫院、屯門醫院和東區尤德夫人那打素醫院。

- 海路運送

傷勢較輕的傷者，可由消防處的指揮船(每艘可容納約 300 人)、快艇、滅火輪、水警輪和海事處的船隻，由新機場送往屯門公眾碼頭，再由救護車轉送屯門醫院。

- 鐵路運送

除救護車外，傷勢較輕的傷者可由新機場鐵路送往九龍車站，再由救護車轉送廣華醫院和伊利沙伯醫院。

13. 各部門均定期舉行災難應變演習，測試部門應變機制的可靠程度，並提高部門應付大災難的效率。在新機場正式啓用之前，會有兩次主要演習。當局將於一九九八年一月進行桌面模擬演習以測試各參與機構的通訊系統，而在三月間會有一次實地演習，以測試各部門之間的協調能力。

(丙)非緊急救護車服務

14.為赤鱘角新機場旅客提供的非緊急救護車服務，詳情如下：

- 抵港旅客如需在香港送院治理，而又只適宜以救護車運送，則即使情況並不嚴重，屬非緊急個案，消防處亦會為他們提供救護車服務。
- 至於離港旅客，醫院管理局和醫療輔助隊會提供非緊急救護車服務，分別把不方便行動的人士從醫院管理局轄下醫院或院舍，以及衛生署診所、社會福利署院舍和私家醫院送往新機場。
- 至於要用擔架或輪椅的過境旅客，轉機時會由有關航空公司的經營者把他們轉送到另一客機。機場管理局會與在停機坪作業的承辦商研究提供這項服務的最適當安排。

15.如有需要，航空公司經營者可為要用擔架的乘客特別安排以非緊急救護車把他們載往停機坪，然後直接登上離境航機。為方便實施這項安排，機場管理局會提供適當的護送服務，讓救護車可以進入機場禁區。

保安局

一九九七年十二月

附件甲 有關飛機意外的各種緊急事故計劃

負責部門/機構	緊急計劃名稱
保安局 -	保安局通告「處理在香港發生飛機空難的應變計劃」 保安局通告「打撈及處理空難飛機的應變計劃」
機場管理局	緊急事故程序手冊 第一部 飛機意外 第二部 航空保安 第三部 其它事故
消防處	有關滅火、拯救及處理災禍的部門緊急事故計劃
香港警務處	赤鱘角新機場飛機空難事故行動指令
醫院管理局	部門災難應變計劃（包括赤鱘角新機場飛機空難事故）
衛生署	有關災難事故部門常規指引
民航處	航空交通管理部門緊急事故檔案
醫療輔助隊	部門行動指令

附件二

立法會二十題:新機場緊急救護車服務

以下是今日（星期三）在立法會會議上李啓明議員的提問和保安局局長葉劉淑儀的書面答覆：

問題：

據報道，有乘客在航機於赤鱸角新機場着陸時心臟病發，但救護車在接到緊急召喚20分鐘後才抵達現場。就此，政府可否告知本會：

（a） 為何救護車未能按照消防處服務承諾所訂的行車時間指標，在10分鐘行車時間內抵達現場；及

（b） 有否計劃在機場禁區內設立醫療救護站；若有，將於何時設立；若否，原因為何？

答覆：

主席女士：

（a） 李啓明議員所指，在個案中救護車未能按照消防處服務承諾所訂的指標，在10分鐘行車時間內抵達現場的說法並不正確。消防處緊急救護車的服務承諾，是在92.5%的緊急召喚個案中在10分鐘行車時間內抵達現場。行車時間是指救護車由出發至抵達現場街道的時間。就機場來說，現場街道是指通往停機坪範圍(即二號檢查閘)或客運大樓(即第八層的離港層停車道或第三層的緊急通道)的緊急車輛 集處。

一九九八年八月十一日，消防處消防通訊中心接到一名飛機乘客的緊急召喚，獲悉另一名乘客在航機於機場停機坪滑行時心臟病發。赤鱸角消防局於上午十時五十七分派出救護車，並以四分鐘的行車時間於上午十一時零一分抵達停機坪閘口。

救護車獲引領至指定的停機位，在上午十一時零九分接觸到航機上的病人。救護人員隨即為病人提供初步治療，在穩定病人情況後便把病人轉送醫院。為病人提供的緊急服務並沒有延誤。

事件發生後，消防處和機場管理局已作出檢討，進一步改善有關安排；同時，有關方面亦已提醒航空公司，假如乘客在來港途中感到不適，航機職員應在飛機着陸前通知機場，使救護車能於停機位等候飛機抵。

(b) 香港國際機場以至整個赤鱘角島的緊急救護車服務，均由赤鱘角消防局負責提供。(消防局位置見夾附的草圖。)在正常情況下，該消防局的救護車可在四分鐘行車時間內到達機坪或客運大樓，另需三至五分鐘，救護人員便可抵達並接觸到在客運大樓內或航機上的病人。消防處承諾無論何時均會有最少兩部救護車駐守赤鱘角消防局，隨時為機場使用者和乘客提供服務。鑑於現時赤鱘角消防局每部救護車每天奉召出動少於四次，而其他地區每部救護車平均每天奉召出動九次，當局認為機場救護服務水平是適當和足夠的。

夾附的草圖顯示，赤鱘角消防局與機場的營運區相當接近，從消防局前往各項設施的所在地，包括客運大樓、停機坪範圍及其他主要服務營辦地點，均很直接容易。

由於為飛機乘客和其他機場使用者提供的緊急救護車服務已經足夠，當局在現階段並無計劃在機場禁區內增設救護站。此外，機場禁區內外現有的兩間私人診療所，也可提供急救服務。儘管如此，消防處仍會不時檢討有關情況。

完

一九九八年九月二十三日（星期三）

附件三

立法會經濟事務委員會

一九九九年八月二十二日在香港國際機場發生的航機意外

引言

本文件旨在向議員匯報一九九九年八月二十二日在香港國際機場發生的航機意外，並就公眾關注的一些事項提供資料。

意外

2. 一九九九年八月二十二日下午六時四十五分左右，中華航空公司(華航)一架從曼谷飛港的麥道 11 型客機(航班編號：CI642)，在香港國際機場 25L 跑道降落時(即在南跑道向西南方降落)出事。根據民航處至今蒐集得的資料，肇事客機在着地後不久，右邊機翼和引擎觸及跑道地面，冒出火光，機身隨即翻向右邊，在草坪停下時，整架飛機已翻轉，機身着火。當值的航空交通指揮塔管制人員於是立即啟動警鐘，召喚機場消防局出動。滅火及拯救行動

3. 滅火及拯救行動是按照香港處理飛機失事應變計劃、機場緊急應變程序手冊，以及有關部門就空難制定的不同行動計劃而進行的。參與是次行動的主要部門和機構如下：

i)消防處派出救火車和救護車往肇事現場增援救火、拯救現場的傷者，並將傷者送往各家醫院。消防處就有關滅火及拯救行動的詳細報告，載於附件甲。

警方負責封鎖現場，控制進出情況，並安排額外人手維持路面交通秩序，確保路面暢通無阻，讓救護車可迅速把傷者送往醫院，又在醫院派駐警員為入院的傷者進行登記，在意外發生後不久警察總部的傷亡查詢組開始運作，以及增派人手到不同地點維持秩序；

ii)駐機場的港口衛生醫務主任和屬下職員，以及機場私營診所的醫生和護士是第一批派往肇事現場的醫護人員；

iii)醫院管理局增派醫療隊前往現場就地搶救傷者，以及按照傷者的傷勢將他們分流。醫管局同時在各醫院實行災難應變計劃，準備接收大量傷者。衛生福利局擬備的報告見附件乙；

iv)醫療輔助隊增派救護車到場，並派遣額外人手到現場及醫院協助進行緊急救援工作，消防處亦同時向聖約翰救傷隊發出緊急警報，請救傷隊增派救護車；

v)民安隊亦加派人手協助消防處人員搜尋乘客，並協助其他單位接待無恙的乘客；

vi)民政事務署連同社會福利署及警務處等其他政府部門，在各家醫院設立諮詢櫃，為受傷乘客及其家屬提供所需的協助；

vii)入境事務處在醫院為受傷乘客辦理入境手續；

viii)機場管理局(機管局)為是次拯救行動提供協調、促進及支援服務，例如發出公開廣播、引領拯救隊伍往失事現場等等。該局的報告見附件丙；及保安局的緊急事故監察及支援中心投入運作，在是次拯救行動的整個過程中監察有關情況，並為各方提供支援。

4. 航機上共有 315 名乘客，其中兩人在送抵院前死亡，210 人受傷及在八月二十二日有向醫院管

理局登記(其中一人留院期間不治)，六人於八月二十三/二十四日前往醫管局的急証室，另外 97 人則無恙。至一九九九年八月三十日上午九時四十五分為止，23 名乘客仍留院治療，其中七人的情況令人滿意，15 人情況穩定，其餘一人情況危殆。

5. 保安局的評估認為整體而言，有關各方按照應變計劃提供的滅火、拯救和緊急醫療服務，既有效率又有成效，效果令人滿意。

6. 所有參與的部門及單位除會各自檢討是次行動，還會一 進行檢討，以便將有關經驗包括於應變計劃內，以期進一步提高效率和成效。

消防處採取的行動和抵達時間

航空交通指揮塔在晚上六時四十五分左右啓動機場消防隊的"空難警鐘"。機場消防隊從主局及分局派出 14 部消防車輛及兩部救護車，並在 1 分鐘內(晚上六時四十六分)抵達飛機失事現場。

2. 與此同時，機場消防隊立即通知消防通訊中心。消防通訊中心按照既定程序，立即從機場外的其他單位，包括赤鱘角消防局及東涌消防局調派消防車輛增援。第一部到場增援的消防車輛約在 6 分鐘後(晚上六時五十二分)抵達機場，其餘增援車輛亦隨即相繼到達。

派出的消防車輛及人員數目

3. 消防處為處理這宗事故而動用的資源，概述如下：

機場消防隊最初派出的車輛及人員

消防車輛	救護車	消防人員	救護人員	總計(人員)
14	2	42	6	48

派往機場增援的車輛及人員

消防車輛	救護車	消防人員	救護人員	總計(人員)
14	55	63	175	238

總共出動的車輛及人員

消防車輛	救護車	消防人員	救護人員	總計(人員)
28	57	105	181	286

此外，醫療輔助隊派出 4 部救護車，聖約翰救傷隊派出 7 部救護車到場協助。

墜機現場

4. 消防車輛的司機在趕往墜機現場時，要克服因傾盆大雨及地面不穩定烈風造成能見度極低的問題。他們駛近現場時需小心翼翼，因為現場周圍散佈飛機殘骸的碎片，而且開始有人從墜毀的客機逃出。

5. 消防人員抵達現場時，發現麥道 11 型客機完全翻轉，躺在 J6 及 J7 滑行道之間的草地上。客機右面的機翼從機身脫落。機身被火吞噬，尤其是右面機翼、機尾和左面機翼。飛機的 2 號引擎亦(從機尾)脫落，並在機尾右面的地上燃燒。在機頭前面，溢出的燃料猛烈燃燒，造成一片很長的火海，面積約為 100 米乘 20 米。飛機的周圍及下面佈滿燃燒 的大片溢出的飛機燃料。

6. 溢出的飛機燃料可能很快形成一層會引起爆炸的油污，威脅機上 315 人以及滅火和救援隊員的生命。

7. 乘客從機身左面兩道完全打開的機艙門和一個缺口，以及機身右面一道半開的門逃出。火警產生的高熱和濃煙嚴重妨礙乘客逃生。

滅火行動

8. 機場消防隊的消防車輛到場後，便根據拯救指揮官的指示，在數秒鐘內駐守有利位置。由於火勢正向機身蔓延，影響乘客逃生，於是消防人員迅速使用機場消防隊消防車輛車頂上的 8

枝泡沫槍，撲救威脅到機身中部和尾部的火勢，同時處理由於洩漏燃料而造成的火海。泡沫槍是以每分鐘 5 萬公升的速度放出製成泡。

9. 在強風下使用泡沫滅火會出現問題，因為製成泡很輕，可能被風吹走。因此，泡車須停泊在很接近火的位置，並盡可能以最佳角度射出泡沫。雖然這樣對消防人員的安全構成極大危險，但這方法證實是成功的。機身的火勢在兩分鐘內受到控制，並在 5 分鐘內被救熄。至於在跑道上及飛機周圍的火海，亦在 15 分鐘內被徹底撲熄。

救援行動

10. 14 部消防車輛被分為 4 個行動單位，每個單位均配備具有製泡、舖喉和救援功能的裝備。消防人員到達現場後，便同時展開滅火和救援行動。乘客由消防人員協助離開飛機殘骸，很多乘客都須要消防人員不斷安慰才鎮靜下來。配備呼吸器的消防人員進入機身，救出被扣牢在座椅上並懸在高處、或被困在損毀物件中的乘客。很多乘客均已受傷，傷勢不一。部分乘客因過度虛弱或受驚，須由消防人員協助離開飛機殘骸。由於機身翻轉，使機身內的活動空間非常狹窄，而且沒有通道，令搜索和救援工作受阻。機身內散佈了大量私人物品和小型行李，亦令人行動時遇到困難。

11. 晚上 6 時 53 分左右，即消防人員到場後約 8 分鐘，大約 200 名乘客已獲救，並被送往設於跑道上的臨時集合點。經所有消防人員，包括增援的消防車輛和救護車上的人員共同努力，餘下的乘客亦陸續獲救和被送往集合點，繼而轉送傷者處理站。最後一名乘客約在晚上 9 時 02 分被救離飛機殘骸。搜索和救援行動持續至凌晨 3 時 35 分，即直至警方證實已找出飛機內所有人的下落才結束。

附件四

立法會八題：東涌的緊急救護服務

以下為今日（三月十日）在立法會會議上麥國風議員的提問和保安局局長李少光的書面答覆：

問題：

關於向東涌傷病者提供的救護車服務，政府可否告知本會：

- （一） 救護車由東涌救護站出發至抵達召喚地點的平均所需時間；
- （二） 過去五年，派駐東涌救護站的救護車平均每年每輛出動的次數，該數字與全港的有關數字如何比較；及
- （三） 過去三年，每年消防處調派其他救護站的救護車前往東涌接載傷病者的次數？

答覆：

主席女士：

問題的答覆如下：

（一） 以二〇〇三年為例，東涌的緊急救護服務召喚共有 3 075 宗，其中 97.1% 的召喚，救護車能於十二分鐘召達時間內到達現場，超出消防處承諾的 92.5%。而救護車抵達召喚地點的時間平均約為六分鐘。

（二） 下表分別列出過去五年，東涌救護站的救護車和全港的救護車平均每年每輛出動的次數：

年度	東涌救護站的救護車 平均每輛出動的次數	全港的救護車平均 每輛出動的次數
1999	413	1984
2000	487	2167
2001	642	2222
2002	817	2312
2003	839	2181

（三） 下表列出過去三年，消防處調派其他救護站的救護車前往東涌接載傷病者的次數：

年度	東涌區緊急 召喚總數	調派其他救護站的 救護車前往東涌的次數
2001	2180	116
2002	2903	187
2003	3075	356

完

二〇〇四年三月十日（星期三）

附件五

東涌經救護車送公立醫院人數五年升一倍

2007-06-27 HKT 13:10

衛生福利及食物局局長周一嶽表示，過去5年，在東涌經救護車送往公立醫院接受治療的人次逐年遞升，由1608人，升至3851人。

周一嶽說，政府已經在東涌預留一幅約49,000平方米的土地，興建北大嶼山醫院。局方正進行醫院的規劃工作，包括醫院的醫療服務範圍、醫院的運作模式等。

他又說，東涌健康中心提供每周7天、每天24小時的門診服務後，額外需要42名醫護人員，涉及額外資源約1400萬元。

列印新聞 寄給朋友

附件六

附表三	東涌地區		
	年份	總救護召喚	緊急召喚的 召達時間表現
	1999	1,651	96.62%
	2000	1,947	97.43%
	2001	2,481	96.55%
	2002	3,269	97.54%
	2003	3,358	97.06%
	2004	4,327	94.99%
	2005	4,877	92.76%
	2006	5,073	94.68%
	2007年 至5月31日止	2,160	94.33%

附表四	赤鱸角地區		
	年份	總救護召喚	緊急召喚的 召達時間表現
	1999	2,291	95.33%
	2000	2,283	99.08%
	2001	2,492	98.75%
	2002	2,400	99.05%
	2003	2,259	98.42%
	2004	2,861	96.83%
	2005	2,732	92.69%
	2006	2,950	95.27%
	2007年 至5月31日止	1,162	95.27%

附件七

附表一	駐守救護車數目					
	機場禁區內		東涌救護站		赤鱗角消防局	
年份	日更	夜更	日更	夜更	日更	夜更
1998	0	0	4	4	4	2
1999	2	2	4	4	2	1
2000	2	2	4	4	2	1
2001	2	2	4	4	2	1
2002	2	2	4	4	2	1
2003	2	2	4	2	2	1
2004	2	2	4	2	2	1
2005	2	2	4	2	2	1
2006	2	2	4	2	2	1
2007	2	2	4	2	2	1

附件八

附表二	機場禁區內的 救護服務召喚次數
年份	
1999	881
2000	900
2001	986
2002	970
2003	900
2004	1,077
2005	1,081
2006	1,142