

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1435/09-10號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EDEV/1

經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期：2010年2月22日(星期一)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：林健鋒議員, SBS, JP (主席)
謝偉俊議員(副主席)
何俊仁議員
李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
李華明議員, SBS, JP
陳鑑林議員, SBS, JP
劉健儀議員, GBS, JP
劉慧卿議員, JP
石禮謙議員, SBS, JP
梁君彥議員, SBS, JP
黃定光議員, BBS, JP
湯家驊議員, SC
詹培忠議員
李慧琼議員
陳茂波議員, MH, JP
梁家騮議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP

缺席委員：方剛議員, SBS, JP
譚偉豪議員, JP

出席公職人員：議程第IV項

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)9
鄭港涌先生

民航處助理處長(航空交通管理)
王炳輝先生

署理民航處助理處長(航空交通工程及標準)
李天柱先生

民航處高級民航事務主任(安全監理)1
張根發先生

議程第V項

旅遊事務專員
容偉雄先生

旅遊事務副專員
林錦平女士

機電工程署助理署長／氣體及一般法例
凌錦開先生

應邀出席者 : 議程第V項

昂坪360有限公司

董事總經理
李殷泰先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
游德珊女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
石逸琪女士

議會秘書(1)6
金嘉龍先生

議會事務助理(1)3
盧惠銀女士

I 確認會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1148/09 —— 2010年1月25日會議
-10號文件 紀要)

2010年1月25日會議的紀要獲確認通過。

2. 主席告知委員，由秘書處資料研究及圖書館服務部(下稱"研究部")就選定國家的競爭政策而提交的首份研究報告將於2010年3月底(而非原定的2月底)備妥。秘書在回答劉慧卿議員的提問時表示，由於在公眾可參閱的範圍中，可以找到有關是項研究計劃所需的資料不多，研究部因而聯絡了該4個選定地方的規管人員、政府官員、立法機關、商會及學者，以取得此等資料。在等候上述部分機構回覆的同時，研究部需要一些時間瞭解及消化至今所收到的數據，因此該部要求把完成首份研究報告的期限延展至3月底。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1045/09 —— 政府統計處就2008年
-10(01)號文件 1月至2009年12月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表)

3. 委員察悉，自上次例會後秘書處已發出上述資料文件。

III 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1146/09 —— 待議事項一覽表
-10(01)號文件)

立法會CB(1)1146/09 —— 跟進行動一覽表)
-10(02)號文件)

4. 事務委員會同意在2010年3月29日舉行的下次會議中討論政府當局提出的下列項目：

(a) 航海訓練獎勵計劃；

(b) 在檢討《空運(航空服務牌照)規例》(第448章附屬法例A)後提出的建議；

- (c) 新郵輪碼頭大樓的工程；及
- (d) 檢討香港旅遊業議會(下稱"旅遊業議會")的運作。

委員並同意把會議提前於上午9時正舉行，以便有更充裕的時間審議個別事項。

(會後補註：政府當局其後通知委員會當局未能於下次會議上討論項目(a)及(d)。同時，主席已同意討論由謝偉俊議員所提出的有關航空公司削減旅行代理商的佣金事宜。主席亦已指示3月29日的會議改於上午10時45分開始舉行，修訂議程已於2010年3月23日隨立法會CB(1)1439/09-10號文件送交委員。)

5. 主席向委員提述一個團體代表要求參與第3(d)項的討論，並建議在事務委員會考慮是否安排另一次會議與團體代表就有關議題會晤前，應先聽取政府當局的簡報。委員表示同意。劉慧卿議員認為，事務委員會或可邀請不同方面的人士，就檢討旅遊業議會運作的報告所作出的建議(如有的話)發表意見。

6. 李華明議員查詢何時討論"競爭法案"及"加強保障消費者法例的建議"的項目。秘書解釋，她已在2月初向政府當局查詢，討論該兩個項目的擬議時間(即在事務委員會的"待議事項一覽表"所載分別在"2010年首季"及"2010年年初"討論該兩個項目)須否予以更新。政府當局在2010年2月10日表示，討論該兩個項目的擬議時間仍然維持不變。儘管如此，秘書處將會向政府當局作進一步查詢，以方便委員會可及早作出安排。

(會後補註：秘書已在2010年2月24日致函商務及經濟發展局，要求該局盡早告知事務委員會是否會把該兩個項目中的任何項目納入2010年3月會議的議程內。)

IV 香港航空體系安全監督審計

(立法會CB(1)1146/09 — 政府當局就香港民航
-10(03)號文件 系統安全監察審查提
交的文件)

立法會CB(1)1204/09 — 政府當局就香港民航
-10(01)號文件 系統安全監察審查提
(於會議席上提交， 交的文件(電腦投影
其後於2010年2月22 片資料))
日發出)

政府當局作出簡介

7. 應主席的邀請，運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)9向委員簡介國際民用航空組織(下稱"國際民航組織")進行的全球安全監察審查計劃(下稱"審查計劃")。審查計劃旨在審查國際民航組織的190個締約國的航空當局履行安全監管職能的有效程度。在2009年11月，國際民航組織發表有關香港的最後審查報告，國際民航組織審查小組(下稱"審查小組")對香港的航空安全監察系統給予正面的評價，並提出若干改善建議。

8. 民航處助理處長(航空交通管理)借助電腦投影片向委員簡介審查計劃的目的、審查前準備工作、現場審查過程、審查結果，以及跟進行動，有關詳情載於政府文件(立法會CB(1)1204/09-10(01)及CB(1)1146/09-10(03)號文件)。他重點提述，國際民航組織自2005年以來已擴大審查計劃的範圍至涵蓋《芝加哥公約》(下稱"《公約》")18個附件中的16個，以期更全面地評估有關航空當局履行安全監察職能的能力。適用於所有締約國的整個審查計劃在2005年展開，到2010年年底結束。現時為香港進行的審查，已於2009年2月26日至3月6日期間進行，審查範圍涵蓋香港航空安全監察系統在多項航空活動的表現，包括航空人員執照的簽發、航空器運作和適航性、機場牌照的簽發、航空導航服務、國際航空導航的氣象服務、搜救服務，以及飛機意外及事故調查等。香港在維持有效的安全監察系統方面，整體得分為94.47%，於現已接受審查的航空當局中排名第五。民航處助理處長(航空交通管理)進一步向委員簡介審查小組的建

議及政府當局的跟進行動計劃。他表示，民航處會繼續致力確保香港擁有安全和有效率的航空系統。

討論

整體表現

9. 劉慧卿議員讚賞香港在審查的整體得分取得94.47%，遠高於已接受審查的136個締約國的全球平均得分57.74%。她希望民航處盡快跟進審查小組的建議，並繼續致力爭取在下一次審查時獲得更高評分。她察悉香港的得分迄今排名第五位，她詢問哪些締約國的排名高於香港，以及內地在這次審查的表現為何。陳鑑林議員表示，由於各締約國的機場規模不同，故此不應以審查得分和排名把本地航空安全監察系統與其他地方的航空安全監察系統作直接比較。鑒於還有一些締約國尚未完成審查，香港的排名或會在國際民航組織完成整個審查計劃後下降。然而，作為在國際及區域航空中具有領導地位的航空中心，香港的航空安全應維持相對較高的水平。

10. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)9強調，審查計劃旨在評核安全監察系統的各項關鍵要素的有效實施程度，以及找出不足之處，這些不足之處若不妥為處理，長遠而言會削弱該系統在維持航空安全於高水平的效能。然而，相對偏低的得分並不意味個別安全監察系統有迫切的安全問題。當局察悉，主要經濟體系(例如美國、內地及英國)的航空當局大多已完成審查，並已在排名榜內。但餘下締約國的審查工作仍在進行中，預料會在2010年年底完成，屆時香港的排名或會有所改變。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)9進一步表示，根據國際民航組織的指示，締約國的審查結果存放在國際民航組織的保密網站，供其他民航當局參考，但卻不擬公開披露。因此，未經有關締約國同意，不宜披露有關得分及排名。然而，因應委員的查詢，他與委員分享，韓國迄今在所有完成審查的締約國中排名居首，而在亞太區內已完成審查的航空當局中，香港的排名僅次於韓國。倘若尚未完成審查的締約國(特別是往績向來良好的日本和新加坡)得分更高及超越香港，則香港的排名或須予調整。至於內地，在2007年審查的整體得分約87%，排名位居前列。應劉慧卿議員的要求，政府當局答允待

政府當局 國際民航組織的所有締約國的審查計劃完成及最後得分發放後，當局會就香港的最終排名提供進一步資料。

11. 民航處助理處長(航空交通管理)在回答劉慧卿議員的進一步詢問時表示，國際民航組織尚未就下一項審查計劃訂出具體時間表，有關詳情有待該組織於2010年3月舉行的高層安全會議中商議。預料下一輪審查工作將會採取更集中的方式，針對國際民航組織在現時的審查工作中向各民航當局提出的建議所帶出的事項。

就國際民航組織的建議採取的跟進行動

12. 黃定光議員表示欣悉香港的得分很高，並詢問有哪些方面仍須改進。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)9表示，正如電腦投影片的簡介資料所綜述，國際民航組織曾就若干範疇提出建議，讓航空當局跟進，這些建議涵蓋立法、人員編制、培訓及安全檢查等方面。

13. 劉慧卿議員詢問何時就審查小組建議的範疇提交立法建議／修訂。陳鑑林議員察悉，如有需要，民航處會尋求於2013年年底至2015年期間分階段提交立法修訂，以加快修訂規例及本地標準的程序，藉以遵循《公約》最新附件的規定；他認為，在制定與《公約》的規定一致的本地法例方面，香港不應落後於其他地方。鑒於當局可即時參照《公約》的條文，他詢問當局為何須延遲至2013年年底才提交立法修訂。

14. 運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)9表示，政府當局認同有需要更新法例，以反映國際民航組織的規定的最新改動，而當局已因應《公約》的相關附件更新後的改動每兩年提交有關空運危險品法例的建議修訂。鑒於審查小組的建議涵蓋範圍甚廣，當中涉及《民航條例》(第448章)的多條附屬法例，政府當局會小心研究審查小組的建議，並會在適當的情況下優先處理不同事項。至於該等或會涉及修訂法例的建議，政府當局現正參考外國經驗，研究這些建議對香港航空業運作可能造成的影響，並由2010年年底起會分階段諮詢各持份者。倘若屆時的結論是有必要修訂法例，當局將在適當的時候向立法會提交有關修

訂。劉慧卿議員要求政府當局盡可能加快進行諮詢工作和立法程序。

15. 謝偉俊議員詢問香港上次接受審查時表現為何，以及審查小組先前建議當局進行的跟進工作中，是否仍有部分尚未完成。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)⁹表示，在2000年，國際民航組織首次在香港進行審查，當時審查小組的結論指出香港的航空安全維持在高水平，並對本港政策、規例、程序、架構及人手安排各方面的配合得以維持航空安全的高水平，給予正面的評價。在2001年，當局向當時的立法會經濟事務委員會匯報了審查結果和建議。審查小組完成2000年的審查工作後提出6項建議，所有這些建議的跟進工作均已完成。由於現時的審查工作涵蓋《公約》18個附件中的16個，與前次審查工作僅涵蓋3個附件相比，是次審查工作的結果和建議更能說明香港在航空安全監察方面的水平。

16. 主席提述國際民航組織建議香港民航當局制訂和實施綜合飛行標準安全監察計劃，以包括所有必需的巡查種類和巡查次數，並詢問與其他安全監察系統比較，香港的安全監察系統的主要不足之處為何。民航處助理處長(航空交通管理)表示，雖然現時的巡查次數被視為足夠，但審查小組建議採用較具策略性的方法調整巡查次數，即根據以航空公司及其他有關機構的表現為基礎的風險評估來調整巡查次數，從而作出改善。

航空人員執照的簽發及人力資源

17. 劉慧卿議員察悉，審查小組的其中一項建議是確保有足夠的合資格督察人員進行安全監察，以及為他們提供具規範的定期培訓計劃。她詢問有關當局有否提供充足人手和培訓，尤其在以往已面對人手短缺問題的航空交通管制服務方面。主席關注到有必要確保有足夠的合資格督察人員，以應付預期未來10年香港國際機場因航班升降次數上升而增加的需求。

18. 民航處助理處長(航空交通管理)表示，在2009年3月的審查工作完成後，民航處在運輸及房屋局支持下，已增加了提供予該處航空交通管理標準組的人手，就導航服務進行安全監察，並已為督察人員制訂綜合培訓計劃。民航處將適當地考慮日後的人手

需求，以期滿足民航業較長遠的需求。運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)9表示，為應付因跑道的航班升降容量和航班升降次數上升而帶來的人力需求，民航處將會制訂長遠的人手規劃，其中包括人員編制及相關培訓。

19. 葉偉明議員察悉，民航處已檢討現行授權許可證機構的核准考核員執行航空器維修執照考試的政策後，現已撤銷有關授權，並指示相關機構自行負責指定和監察轄下考核人員。他詢問民航處如何確保接受考核的航空器維修人員具有所需的資格。

20. 民航處高級民航事務主任(安全監理)解釋，批核機構提供航空器維修培訓，是國際的慣常做法，與此同時有關的航空當局會監管許可證機構的表現。上述核准考核人員所執行的實習考試與簽發航空器維修執照無關，而受訓人員實際上仍須參加民航處另行舉辦的執照考試。因此，審查小組認為無須由民航處監察該等機構是否有效履行指定和監察轄下考核人員的職責。

21. 葉偉明議員表明反對由內地(例如廈門)輸入航空器維修業的受訓人員。他要求民航處為該行業培訓更多本地人才，而不應依賴外間機構。他憂慮內地／海外受訓人員會佔用了本地人士的培訓及就業機會。主席亦詢問內地／海外受訓人員受訓完畢後會否在香港找尋工作。

22. 民航處高級民航事務主任(安全監理)回應時表示，根據現行的做法，航空器維修公司可自行培訓航空器維修工程師或委派外間培訓機構擔任此項工作，而其他技術人員的培訓工作亦會由航空器維修公司自行安排。他表示，葉偉明議員所提述有關讓內地受訓人員來香港受訓的安排，完全由有關公司決定。飛機技術人員除接受有關領取牌照的職前訓練外，在職期間仍會繼續定期接受在職訓練，以便複修曾學習的技術和掌握最新的技能。他向委員保證，本地人員的培訓機會充足。

23. 據陳鑑林議員觀察所得，航空人員的部分培訓是在香港以外的地方(例如珠海)進行。他詢問審查小組有否前往該等培訓設施，進行實地審查。民航處助理處長(航空交通管理)表示，審查小組曾視察本地

培訓設施，並妥為查閱所有與員工培訓、航空人員執照的簽發及設施(包括在內地／海外地方進行的相關活動)的相關文件及紀錄，並已在審查的過程中就上述事項作出適當考慮。

航空安全及保安措施

24. 葉劉淑儀議員祝賀民航處在是次審查中取得高分。她察悉若干航空安全及保安措施(例如在入境登記大堂進行入境檢查時，掃描飛機乘客的身體；以及在飛機著陸前一小時內，限制空中乘客的活動)對飛機乘客造成諸多不便。她詢問有關當局在採取上述措施前是否已徵得國際民航組織的同意。據主席觀察所得，上述措施只適用於某些國家／地區，並非全球通用。署理民航處助理處長(航空交通工程及標準)表示，所有國際民航組織締約國的代表會定期會晤，檢討普遍公認的標準，並就民航的行事方式作出建議。締約國會審議與安全或保安有關的規定及程序是否普遍適用。與此同時，個別締約國可根據風險評估額外施加適用於該國或地區性的措施，以防範非法侵擾航空安全及保安的行為，例如恐怖襲擊及在飛機上運載危險品。就葉劉淑儀議員進一步詢問香港在國際民航組織的身份為何，署理民航處助理處長(航空交通工程及標準)回答時表示，作為締約國之一的中國代表團的一分子，香港可透過與內地代表的協調就國際航空提出意見及建議。

總結

25. 主席總結時重申，委員關注當局能否確保為本地人士在民航業提供足夠的培訓及就業機會，以及令本港的航空交通管理和航空安全維持在高水平。他希望民航處能把現時的良好表現一直保持下去，並盡可能於下一次審查中取得更佳成績。

V 與昂坪纜車運作有關的事宜

(立法會 CB(1)1146/09 — 政府當局就有關昂坪
-10(04)號文件 纜車運作的事宜提交
的文件

立法會 CB(1)779/09 — 政府當局就昂坪纜車的
-10(02)號文件 通報機制提交的文件

立法會 CB(1)1146/09 — 立法會秘書處擬備有
-10(05)號文件 關昂坪360纜車運作的
文件(背景資料簡介)

立法會 CB(1)1204/09 — 昂坪360有限公司提
-10(02)號文件 供的簡介資料(電腦
(於會議席上提交， 投影片資料)(只備中
其後於2010年2月22 文本))
日發出)

政府當局作簡介

26. 應主席的邀請，旅遊事務專員向委員簡介與昂坪360纜車(下稱"昂坪360")運作有關的事宜，有關資料載於政府當局文件(立法會CB(1)1146/09-10(04)及CB(1)779/09-10(02)號文件)。他表示，儘管在2009年受到全球金融危機及爆發人類豬型流感的影響，昂坪360的訪客人數保持穩定。與2008年相比，每日平均的訪客人數仍錄得輕微上升。他亦簡介昂坪360有限公司就其沒有即時向機電工程署(下稱"機電署")通報有關2009年11月18日纜車系統中的一部救援車損毀的事故(下稱"該事故")後所採取的相關改善措施。他強調政府當局會繼續監督昂坪360有限公司在操作及保養纜車系統方面的工作，以確保可靠的纜車服務。昂坪360有限公司承諾在任何時候均會尊重及遵守所有法定要求。

昂坪360有限公司作簡介

27. 昂坪360有限公司董事總經理李殷泰先生闡述昂坪360於2007年12月重開後的整體表現。他表示，昂坪360有限公司是香港鐵路有限公司(下稱"港鐵")的附屬公司，在2007年9月起接管纜車服務的運作後，執行了多項措施，包括加強操作及保養纜車系統的工作，以及改善纜車服務的資源管理和員工培訓。在2008及2009年，昂坪360的可靠性平均維持在99%以上，在國際上屬相當高的水平。2009年4月，昂坪360有限公司的纜車營運部成功取得ISO認證，由此證明該公司在品質管理方面已達到高水平。在市場推廣工作方面，李先生特別提述到"水晶車"玻璃車底纜車(下稱"水晶車")和最近推出的"360虎年通"。為慶祝國際婦女節100周年紀念，在2010年3月8日的首3 800

名持有有效香港身份證的女性訪客，將可免費乘搭纜車。此外，在2010年3月8日後的4個星期三，女性訪客將可享有六二折的車票優惠。昂坪360有限公司亦會舉辦遊覽昂坪360景點連同大澳水鄉及南大嶼山泳灘的生態旅遊團。

28. 昂坪360有限公司李殷泰先生其後借助電腦投影片向委員匯報昂坪360最近於農曆年初一暫停服務的事故。他表示，由於東涌和昂坪當日持續大霧和低風速，纜車一帶凝聚了很多水氣，影響了通過牽引纜索的訊號傳送。按照安全操作的規定，昂坪360有限公司在接獲安全監察系統發出的警報便採取行動，暫停了纜車服務。為免令專程前來乘搭纜車的訪客失望，昂坪360有限公司在當日中午左右，當天氣情況有所改善時宣布恢復纜車服務。但其後不久天氣再度轉壞，昂坪360有限公司遂再度暫停纜車服務。李先生就暫停纜車服務對訪客造成不便表示歉意。為了作出補償，除了向已購票人士退回票款外，昂坪360有限公司亦安排了巴士服務，免費接載訪客往返東涌與昂坪之間。李先生表示，昂坪360有限公司會汲取這次經驗，會在天氣更趨穩定後才考慮恢復纜車服務。

討論

纜車事故的通報機制

29. 李華明議員察悉昂坪360有限公司違反既定的通報機制，在該事故發生後兩日才通知機電署。他詢問延誤通報的原因，以及應該由纜車控制員還是昂坪360有限公司負責向機電署通報有關事故。他亦對該公司一旦再犯同樣錯誤將會受到的處罰表示關注。

30. 旅遊事務專員特別提述乘客的安全是昂坪360有限公司操作纜車系統時首要關注的事項，並強調旅遊事務署及機電署將繼續與昂坪360有限公司緊密合作，確保纜車服務安全及可靠地運作。他表示該事故並沒有影響纜車的安全。鑒於昂坪360有限公司沒有遵守通報機制，機電署已向該公司發出警告信，重申該公司必須遵從通報規定。

31. 陳鑑林議員關注到通報機制雖實施多時，但昂坪360有限公司仍未能遵守通報規定，他對此表示難以接受。

32. 昂坪360有限公司李殷泰先生解釋，據該公司對《架空纜車(操作及保養)規例》(下稱"《規例》")的理解，纜車系統的操作員須向有關當局通報所有在纜車系統範圍內出現的嚴重事故，例如纜車系統範圍內涉及任何人傷亡的事故、主要驅動裝置失效事故等。

33. 機電工程署助理署長／氣體及一般法例表示，昂坪360在2006年9月啟用前，機電署已與當時的纜車營運商訂立通報機制，以監察纜車的操作及維修保養工作。根據已訂立的通報機制，昂坪360有限公司須在事故發生後30分鐘內向機電署口頭通報《規例》內所指定的事故及其他因機件故障而或會影響系統安全運作的事故，包括救援車損壞等，並於24小時內提交書面報告。機電署在完成檢討2006年藉行政措施而實施的通報機制後，機電署署長現已引用《規例》賦予的權力，訂明纜車操作員(如已通報則為昂坪360有限公司)必須就任何與昂坪360操作有關的事故通報機電署。任何人如違反有關規定，將須負上法律責任，最高罰款為2,000元及監禁3個月。

34. 旅遊事務專員表示，機電署現已在書面指引中訂明有關通報範圍及時間的規定，並不存在含糊不清的情況，因此昂坪360有限公司應遵循指引所載的既定機制。

35. 葉偉明議員關注到倘若纜車操作員已通知該公司發生事故，而該公司卻沒有向機電署通報有關事故，有關的操作員會否仍因違反通報規定而負上法律責任。

36. 機電工程署助理署長／氣體及一般法例回應時表示，持牌纜車操作員須熟悉《規例》的規定，包括通報規定。他向委員保證，機電署會先考慮違規個案的證據，然後才確定究竟是纜車操作員還是有關公司違反通報規定而觸犯《規例》。

37. 劉健儀議員詢問機電署有否進行全面檢討，研究應否把現行規管昂坪360運作的行政措施訂為法定措施。機電工程署助理署長／氣體及一般法例表示，根據現時的行政規定，即使發生輕微事故，昂坪360有限公司仍須通知機電署。

纜車系統的保養

38. 李華明議員對昂坪360纜車在2009年8月及9月期間曾暫停服務約6個星期表示關注。陳鑑林議員亦對此表示關注，並認為儘管有關當局必須確保纜車的安全，但訪港旅客遊覽天壇大佛的計劃或會因此而受到影響。

39. 機電工程署助理署長／氣體及一般法例表示，根據纜車製造商的保養計劃，每隔3至4年便須進行為期40天的導軌纜修正工程。昂坪360有限公司李殷泰先生補充，進行這項工程時，有必要把導軌纜向前移動，以免同一位置的纜索在纜塔上不斷受壓。昂坪360有限公司正與纜車製造商商討，研究可否縮短導軌纜修正工程的時間。旅遊事務專員表示，昂坪360有限公司將會考慮在淡季或非繁忙時段進行導軌纜修正工程，並會設法縮短工程的時間，以盡量減少該工程對訪客造成的不便。無論如何，昂坪360有限公司將會透過不同渠道盡早告知市民和訪客有關工程。

暫停服務及通報系統

40. 劉健儀議員強調有必要加強暫停纜車服務的通報系統，以免令因不知道纜車服務暫停而專程前往東涌的訪客失望及對他們造成不便。她提出，除利用電視台及電台的常規廣播外，昂坪360有限公司應在港鐵東涌線沿線及轉車站透過廣播、以書面告示和車廂內的電子顯示屏，預先或盡早通知訪客有關纜車暫停服務的消息。

41. 昂坪360有限公司李殷泰先生表示，就已計劃進行的維修保養工程而言，該公司會透過其網頁公布暫停纜車服務的安排，並會在至少一個月前通知旅行代理商暫停纜車服務的安排。如須臨時暫停纜車服務，昂坪360有限公司會透過電子傳媒及在港鐵車站內，以及透過昂坪360的服務查詢熱線，通知市民暫

停服務的消息。昂坪360有限公司會設法把有關纜車服務的更新資料更快捷及有效地向公眾發放。

42. 黃定光議員表示，市民對農曆年初一纜車服務暫停的混亂情況感到不滿。他認為昂坪360有限公司應與香港天文台保持緊密溝通，以便預先確定天氣情況，特別在大霧的季節。

43. 昂坪360有限公司李殷泰先生向委員保證，昂坪360有限公司已24小時密切留意香港天文台的天氣報告，特別是有關昂坪和東涌當地天氣情況的資料。李先生答覆黃定光議員的進一步查詢時表示，昂坪360有限公司最近才達至收支平衡。

44. 謝偉俊議員認為，昂坪360有限公司可考慮與香港天文台製備濕度指數，並在早上的天氣報告中發放，讓市民大眾和訪客可決定應否於某一天到該景點遊玩。

45. 昂坪360有限公司李殷泰先生表示，東涌纜車系統在惡劣天氣下(例如有雷暴和颱風)會暫停運作，而昂坪360有限公司會設法盡快通知公眾和訪客。但鑒於強風或會很快減弱並在短時間內可恢復纜車服務，昂坪360有限公司會先評估情況才決定是否宣布暫停服務，以免造成混亂。李先生在回答謝偉俊議員的進一步詢問時表示，在2009年，纜車服務因遇上惡劣天氣而暫停半小時或以上的情況曾出現約10次左右。

46. 石禮謙議員申報他是港鐵的獨立非執行董事。他認為纜車服務如因東涌的天氣突變而暫停，昂坪360有限公司很難就此預先通知訪客。他詢問有何補救措施對受影響的訪客作出賠償。昂坪360有限公司李殷泰先生表示，纜車服務如須暫停，他們會為持票者提供往來昂坪與東涌的免費巴士服務。應石議員的要求，該公司會考慮可否對受暫停服務影響的訪客作出賠償安排，包括向訪客退還乘搭港鐵往東涌站的車費。

47. 主席察悉，乘坐昂坪360景觀視野較佳的"水晶車"車廂，比乘坐標準車廂較為昂貴。他詢問在大霧或大雨的天氣情況下乘坐"水晶車"的訪客會否因

此而獲得賠償。主席亦關注到"水晶車"的保養維修，因為這些車廂較易遭硬物撞擊或刮花。

48. 昂坪360有限公司李殷泰先生答覆時表示，部分訪客或會覺得在大霧或大雨中乘坐"水晶車"欣賞景色更為浪漫，而公司亦將會彈性處理有關賠償。至於"水晶車"的安全問題，李先生表示，"水晶車"車廂由3層玻璃造成，總厚度為2.5吋。"水晶車"所用的玻璃已經過嚴格測試，在承受5百萬次撞擊後仍能保持完整無損，並能承受一定重量。李先生進一步指出，"水晶車"車廂內層墊上塑膠膜，用以保護車廂內層免被刮花。工作人員如認為有需要，會在每日進行檢查時更換車廂內的塑膠膜。

49. 李華明議員指出，香港在3至5月期間通常天氣潮濕，因此他關注到昂坪360有限公司可如何克服此情況，以免須經常暫停纜車服務。主席建議在終點站和轉角站安裝通風器，以降低空氣濕度。

50. 昂坪360有限公司李殷泰先生強調昂坪360有限公司已與纜車製造商研究數項措施，以改善纜車在大霧時的運作，例如減少訊號在傳送時流失的情況。該公司已採取多項措施，以減低訊號傳送設備附近的濕度。昂坪360有限公司將繼續與纜車生產商探討可行的改善措施。

市場策略

51. 陳鑑林議員建議應在2010年3月8日慶祝國際婦女節100周年紀念時，讓本港所有女性居民免費乘搭昂坪360，而非只限於當日首3 800名才可享受此優惠。昂坪360有限公司李殷泰先生回應時表示，昂坪360有限公司其實原本計劃在2010年3月8日讓所有女性訪客免費乘搭纜車。該公司將會因應人流，盡量彈性處理該項優惠女性訪客的措施。

52. 葉偉明議員建議，該項免費乘搭纜車的推廣優惠措施應改於2010年3月7日(星期日)推行，以期吸引更多訪客。昂坪360有限公司李殷泰先生備悉葉議員的建議，以供該公司考慮。據劉健儀議員觀察所得，乘客須輪候約45分鐘才能乘搭纜車。李先生回應時表示，在可行的情況下，該公司會安排不同的表演節目，以供輪候纜車的乘客欣賞。

53. 謝偉俊議員察悉，內地訪客佔昂坪360總訪客人次的13%，相比之下，內地訪客則佔前往香港的整體訪客人次的60%。他詢問有如此差異的原因，以及有何措施吸引更多內地旅客到訪昂坪360。旅遊事務專員表示，政府當局將會與昂坪360有限公司商討如何吸引更多內地旅客到訪昂坪360。

更換管理層

54. 謝偉俊議員察悉，港鐵透過收購Skyrail-ITM(香港)有限公司(下稱"Skyrail")接管昂坪360的管理及運作事宜。他問及有關昂坪360更換管理層的安排，包括港鐵收購Skyrail的相關條款及條件。

55. 旅遊事務專員及旅遊事務副專員表示，Skyrail與港鐵所訂的協議屬商業協議，受到保密條款的保障。他們承諾會提供公眾可參閱的相關資料。應李華明議員的要求，旅遊事務專員承諾在會後就以往在Skyrail管理下與現時在昂坪360有限公司管理下，昂坪360發生與運作有關的事故數目提供比較資料。

政府當局

結論

56. 主席在總結時表示，事務委員會委員對昂坪360的安全和有效率的運作提出關注。他們亦促請昂坪360有限公司改善在出現事故時的通報機制和知會公眾的系統。

VI 其他事項

57. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年3月23日