

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)276/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

立法會經濟事務委員會特別會議紀要

日 期：1999年8月31日(星期二)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：李華明議員(副主席)
朱幼麟議員
李永達議員
馬逢國議員
張文光議員
張永森議員
許長青議員
陳婉嫻議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宜弘議員
楊孝華議員
鄭家富議員

其他出席議員：何世柱議員
何承天議員
何鍾泰議員
李柱銘議員
李啟明議員
吳靄儀議員
周梁淑怡議員
涂謹申議員
劉慧卿議員
蔡素玉議員

缺席委員：田北俊議員(主席)
丁午壽議員
李家祥議員

李國寶議員
陸恭蕙議員
陳智思議員
黃容根議員
劉千石議員
劉健儀議員
馮志堅議員

出席公職人員： 議程第I項

署理經濟局局長
關錫寧女士

經濟局副局長
何健華先生

署理經濟局首席助理局長(新機場)
羅應棋先生

保安局局長
葉劉淑儀女士

政府保安事務主任
吳常樂先生

署理民航處處長
歐鏡源先生

民航處助理處長(飛行標準)
羅崇文先生

香港天文台台長
林鴻鋆博士

香港天文台助理台長(航空氣象服務科)
楊繼興先生

消防處處長
曾廣豫先生

消防處副處長
許競平先生

新界南副消防總長
李梅林先生

應邀出席者 : 議程第I項

機場管理局

行政總監
林中麟先生

管理及運作顧問
施高理先生

署理機場管理總監
伍翹楚先生

醫院管理局

醫院管理局高級行政經理
劉少懷醫生

中華航空公司

飛安室代主任
葉又青先生

香港分公司總經理
費鴻鈞先生

列席秘書 : 總主任(1)4
陳慶菱女士

列席職員 : 助理秘書長1
吳文華女士

助理法律顧問2
何瑩珠小姐

高級主任(1)5
許兆廣先生

經辦人／部門

- I 1999年8月22日在香港國際機場發生的飛機意外的簡報**
立法會CB(1)1835/98-99(01)號文件 —— 政府當局提供的資料文件

立法會CB(1)1835/98-99(02)號文件 —— 李華明議員擬備的問題一覽表

副主席告知委員，是次特別會議經主席同意並根據《立法會議事規則》第77(11)條舉行。由於主席現時不在香港，他代表主席主持是次會議。

滅火及救援行動

2. 應副主席的邀請，消防處處長根據政府當局提供的資料文件(立法會CB(1)1835/98-99(01)號文件)附件A，向委員簡報香港國際機場(下稱“香港機場”)發生飛機意外當天在現場進行的滅火及救援行動。

3. 委員對在意外發生後參與滅火及救援行動的所有人員極具效率及專業的表現，表示嘉許。何承天議員察悉，首部救護車需於意外發生後約1小時才把傷者從肇事現場送抵瑪嘉烈醫院。他詢問有否其他更快捷的方法，例如採用直升機，以便將重傷者送往醫院。消防處處長表示，如有需要，當局可採用直升機將傷者送往醫院，但此方法並不適用於當時的情況，因為直升機不能在飛機殘骸附近降落，否則會有着火的危險。因此，即使必須採用直升機，亦須先將傷者送往附近的直升機升降坪，然後再轉送到醫院，但此項安排可能會耽誤更長時間。當局於是先派遣醫護人員前往肇事現場，按傷者的傷勢將他們分流，以及治理需要即時接受治療的傷者，並把須緊急送院治理的傷者首先送往醫院。消防處處長強調，救援措施已證明奏效。

4. 蔡素玉議員指出，由於北大嶼山沒有醫院，如某些原因導致青馬大橋須予關閉，救援行動會受到嚴重阻礙。她詢問當局有否計劃在北大嶼山興建醫院。保安局局長回應時表示，衛生福利局已計劃在北大嶼山人口到達20萬時，便會在該區興建一間醫院。現時估計有關醫院應於大約2006年建成。保安局局長並表示，北大嶼山是否設有醫院，不會對救援行動構成影響，因為每當涉及眾多傷者的情況，當局便會將傷者送往不同的醫院，以期善用所有緊急服務。她強調，根據香港處理飛機失事應變計劃，當局會派遣足夠的醫護及支援人員前往肇事現場展開救援行動。她亦指出，青馬大橋下層在意外當晚仍然開放，如有需要，當局可採用直升機將傷者送往醫院。

5. 李永達議員詢問，機場管理局(下稱“機管局”)是否擬於機場設立小型醫院，提供足夠的醫療物資並附設手術室，以便在發生飛機意外時提供緊急的醫療服務。林中麟先生回答時表示，倘政府決定在機場興建一間小型醫院，機管局樂意提供所需的地方。他補充，現時機管局有備存若干醫療物資，有關物資曾在意外發生後作治理傷者用途。機管局於意外當晚曾把南面停機坪旅客候車室改為接待中心，安頓無須送院的乘客。醫管局的劉少懷醫生補充，倘意外涉及的傷者人數眾多，最重要的工作是將傷者分別送往不同的醫院，在機場設立的小型醫院實在難以應付嚴重意外引致對緊急醫療服務的需求。

6. 副主席察悉，駐守機場的救護車只有兩部，但航機失事後共有57部救護車被派往機場增援。他要求政府當局檢討駐守機場的救護車的數目是否足夠。消防處處長回應時表示，除駐守機場的兩部救護車外，在緊急情況下，當局亦可調配東涌的6部救護車。他補充，當局考慮到須盡量善用資源，以及在緊急情況下須保持行動效率，於是安排兩部救護車駐守機場。

機場在意外發生當日的運作情況

7. 張文光議員詢問，即使在9號或10號烈風訊號懸掛期間，仍僅憑機師的個人判斷決定是否在香港機場降落，此種做法是否適當。他亦詢問，如香港已懸掛9號或10號烈風訊號，民航處會否就香港機場持續運作的安排向其他機場提供任何資料。署理民航處處長回應謂，香港機場在颱風吹襲期間繼續開放的安排，是根據《國際民用航空公約》附件6而作出。該公約規定，除非另有已公布的使用條件，機場及其設施無論在任何天氣狀況下，均應在指定時間內持續開放供飛行運作。民航處會向機師提供所有有關的天氣資料，機師應決定當時的狀況是否適宜進行安全升降。他強調，機師曾接受訓練，課程包括如何在不同的天氣狀況下升降，而交由控制飛機的機師自行決定是否升降的安排亦符合國際慣例。至於將香港的颱風資料通知外國機場，署理民航處處長表示，發出該等通知的原因是令外國的航空交通管制主管當局注意到，惡劣的天氣狀況可能會導致香港的航空交通出現嚴重延誤。

8. 張文光議員詢問向嘗試在香港機場升降的機師提供有關側風資料的事宜，署理民航處處長回答時表示，民航處會根據國際民航組織的標準規定，向機師提供包括風速及風向等所有必需的天氣資料。由於沒有規定必須

提供側風的資料，民航處將須就向機師提供側風資料的事宜諮詢國際民航組織的意見。

9. 涂謹申議員察悉，根據《國際民用航空公約》附件6，機場是否無論在任何天氣狀況下均持續開放運作，須視乎當地的民航主管當局公布的使用條件而定。他詢問，香港機場已公布的使用條件，是否包括在天氣惡劣的情況下限制使用的條件；若否，民航處是否認為在香港機場已公布的使用條件中加入該項條件是恰當的做法。署理民航處處長答稱，香港機場已公布的使用條件涉及若干一般性條件，例如噪音水平的限制及使用機場的飛機種類等，但並沒有關於天氣狀況的規定。他重申，容許機師自行作出升降決定，既恰當亦符合國際慣例。民航處的責任是確保向機師提供最新的天氣資料。

10. 楊孝華議員詢問，意外發生在南跑道，北跑道並不受影響，為何機場仍需關閉6小時。他認為民航處應避免關閉機場的時間過長，以免航班不必要地延誤，導致大量乘客滯留客運大樓。署理民航處處長察悉楊議員的意見，並且解釋，機場必需關閉6小時，因為當局已調派大批救援及支援人員和多部車輛前往飛機失事地點的範圍，假如飛機在北跑道升降，會引起安全問題。

11. 吳靄儀議員詢問，機管局有否首先在客運大樓公布飛機意外。她建議，如機管局沒有即時就此事作出公布，則應檢討此方面的程序。林中麟先生回應時表示，飛機意外約於下午6時45分發生，機管局約於晚上8時就此事透過客運大樓的廣播系統作出首次公布，其後每隔30分鐘公布一次。他補充，包括電台及電視台等傳媒早於晚上8時前已廣播是次意外的報道。此外，在客運大樓服務櫃檯的航空公司職員亦曾通知乘客發生飛機意外。不過，他同意研究需否改善就機場緊急事故作出公布的程序。

12. 關於意外發生後，於1999年8月23日早上抵港的航班數目減少的原因，署理民航處處長表示，當天早上出現航班延誤或取消，是由於天氣惡劣所致。

13. 關於在機場內調派車輛接載受影響人士方面，林中麟先生確認，當局曾調派機場車輛把沒有受傷或受輕傷的乘客從跑道送往南面停機坪旅客候車室，並於其後接載部分上述乘客前往機場酒店。

機場的風勢

14. 何鍾泰議員詢問，赤鱘角機場及啟德機場承受的風切變風險分別為何，以及當局會否向機師提供任何風切變警報的資料。香港天文台台長表示，專家的研究顯示，在赤鱘角及啟德出現風切變的比率大致相若，約佔0.5%的時間。在赤鱘角機場開始運作的第一年，香港天文台的警報系統有0.32%的時間發出風切變警報。署理民航處處長補充，香港天文台發出的風切變警報會即時顯示於航空交通管制塔。所有有關風切變的資料均會透過航空交通管制人員傳送給機師。

15. 至於赤鱘角的風勢會否影響其作為國際機場所在地的適合程度，署理經濟局局長指出，政府當局提供的資料文件第11至19段已就此方面提供詳盡的資料，專家的研究結論亦認為從運作的角度而言，在赤鱘角營辦大型國際機場實屬可行。

16. 劉慧卿議員詢問，自赤鱘角機場於去年啟用以來，航空公司或機師有否投訴出現風切變，以及是否已證明香港天文台的警報系統有效。香港天文台台長回答時表示，在赤鱘角裝設的風切變及湍流警報系統(下稱“警報系統”)使用最先進的科技，有助探測機場一帶的低空風切變及湍流。為證實該系統的功效，當局曾要求航空公司向香港天文台提供出現風切變的報告，以便與警報系統發出的警報作出比較。在第一年的運作期間，香港天文台接獲162次由飛機機師提供的風切變報告。香港天文台台長並表示，雖然在該162次有關出現風切變的報告中，警報系統只能夠就部分風切變發出警報，而尚未能就所有風切變發出警報，香港天文台會繼續研究每宗報告個案，以期改善警報系統的功效。

17. 楊孝華議員關注到，赤鱘角機場與美國的機場在地理因素方面的分別，會否影響警報系統的機場多普勒天氣雷達(下稱“多普勒雷達”)的表現。因應楊議員的關注，香港天文台台長表示，多普勒雷達的製造商在交付該系統前，曾在香港進行實地最佳化程序，因此製造商在設計多普勒雷達的運作系統時已顧及赤鱘角獨特的地理因素。他重申，自機場啟用以來，多普勒雷達一直表現良好。

18. 楊孝華議員察悉，為加強飛行的安全程度，部分飛機已裝設風切變探測設備，他詢問民航處會否規定飛機必須裝設有關設備。署理民航處處長表示，飛機上的風切變探測系統可向機師提供若干補充資料，但現時當局

沒有計劃規定飛機必須安裝上述設備。就此方面，中華航空公司(下稱“中華航空”)葉又青先生告知事務委員會，中華航空所有飛機均已裝設風切變探測系統。

19. 陳鑑林議員詢問，南跑道與北跑道的風速及風向是否有別；若然，當局有否向機師提供該兩條跑道的風勢的資料。署理民航處處長確認，由於該兩條跑道相距1 500公尺，因此兩者的風勢有別，而機師會獲提供兩條跑道各自的風勢資料。在發生意外當天，大部分機師均選擇於南跑道降落。民航處助理處長補充，大部分飛機均裝設先進的導航設備，可向機師提供風向及風勢方面的資料，以便機師就降落事宜作出決定。該等風勢資料亦會持續向機師顯示。

中華航空就飛機安全方面的回應

20. 劉慧卿議員詢問中華航空正採取何等措施改善其飛行運作的安全，葉又青先生表示，中華航空的飛機過往亦曾涉及飛機意外，中華航空其後已委聘德國漢莎航空公司及新加坡航空公司的專家研究意外的成因，以及在改善其飛行運作的安全方面，就中華航空可採取的措施作出建議。雖然專家尚未作出建議，中華航空已加強職員有關飛行操作安全方面的訓練，以及就容許飛機進行升降的條件方面，提高內部的規定。

意外調查

21. 關於意外調查小組的成員組合，鄭家富議員詢問，當局會否委任研究風切變對飛機運作影響的專家，以及曾反對選擇赤鱸角作為興建新機場地點的專家出任調查小組的成員。他亦關注到，倘肇事飛機的機師獲准離開香港，調查工作將難以進行。署理民航處處長回應時表示，調查小組在調查時會採取開放的態度，並會邀請各方提供有用的意見，包括風切變或機場設計方面的專家，以便協助小組的調查工作。民航處助理處長補充，民航處已根據《香港民航(調查意外)規例》對意外作出“由調查主任進行的調查”。是次調查的目的是找出意外的成因，以及作出建議，以防止日後再發生同類事件。調查小組包括9名核心成員，他們均是民航處曾接受訓練的飛機意外調查員，並由9名來自美國的民航專家(其中3名來自肇事飛機的製造商波音商業飛機公司)提供協助。此外，當局亦會邀請15名來自台灣交通部民用航空局、航空安全委員會及中華航空的專家協助調查。關於安排機師在調查小組席前作證方面，民航處助理處長表示，如有需要，該小組可透過中華航空要求該飛機的機

師提供進一步證供。有關的機師過往一直保持合作，並向民航處提供所需的資料。民航處認為無需規定該機師不得離開香港。

22. 劉慧卿議員提及政府當局提供的資料文件第22段時詢問，如分析結果涉及公眾安全的事項，當局會否將1999年9月公布的初步調查報告知會公眾。署理民航處處長表示，初步報告主要載列意外的事實要點，當發現涉及有關公眾安全的重要事項，當局會知會公眾。

23. 民航處助理處長回應涂謹申議員的問題時表示，倘行政長官決定出版調查小組的最後報告，該份報告將會在政府刊物銷售處發售。曾在調查過程中提供協助的部門、機構及個別人士均會獲提供該份最後報告。

24. 關於在出版最後報告前，民航處須否取得中華航空的同意，民航處助理處長表示，最後報告擬稿將送交包括中華航空的所有有關各方，邀請他們提供意見。最後報告擬稿的擬議修訂如獲調查小組接納，將會納入最後報告內；不獲調查小組接納的意見則會列於最後報告的附錄。

25. 至於乘客及機管局是否需待最後報告發出後才可向中華航空提出損害賠償申索，署理民航處處長表示，乘客向中華航空提出的損害賠償申索受到載於機票背面的運載條件所規管，而有關申索可於任何時間提出，與意外的調查工作沒有關係。關於機管局就修理跑道及搬運飛機殘骸的費用向中華航空提出的申索，林中麟先生確認，待機管局知悉有關的費用後，便會提出該等申索。

其他事項

26. 李柱銘議員及周梁淑怡議員指出，外國傳媒就飛機意外作出的報道似乎為香港機場塑造負面的形象，而迅速有效的救援行動在報道所佔篇幅卻十分有限。他們建議，關於國際社會感興趣的事件，政府當局應確保以更協調的方式向外國傳媒發放資料。署理經濟局局長表示，政府新聞處負責協調發布有關是次意外的新聞公布的工作。她同意作出檢討，研究在向外國傳媒發布消息方面，可否作出任何改善，以及可否動員香港的海外經濟及貿易辦事處，向政府新聞處提供此方面的協助。

27. 李永達議員關注到，據報部分航空公司採用獎金制度獎勵著陸次數最多的機師，此方式可能對飛行安全造成不良後果。署理民航處處長及林中麟先生回應時表

經辦人／部門

示，他們並不知悉該等獎勵制度。

28. 議事完畢，會議於下午4時40分結束。

立法會秘書處
1999年11月2日