

立法會

調查赤鱲角新香港國際機場自1998年7月6日 開始運作時所出現的問題的原委及有關事宜 專責委員會

第3次公開研訊的逐字紀錄本

日期： 1998年9月26日(星期六)
時間： 上午9時
地點： 立法會會議廳

出席委員：

周梁淑怡議員(主席)
何鍾泰議員(副主席)
何承天議員
李永達議員
吳靄儀議員
馬逢國議員
張永森議員
陸恭蕙議員
陳鑑林議員
單仲偕議員
劉江華議員
劉慧卿議員

缺席委員：

蔡素玉議員

證人

新機場工程統籌署署長
郭家強先生

主席：

我們剛收到新機場工程統籌署署長提交的一些文件，該等文件將會作為證據的一部分。秘書處職員現正影印給委員參閱，故此可能需要等候三、兩分鐘的時間。對不起，我們待文件齊備後才開始研訊。

主席：

多謝各位出席今天舉行的專責委員會第3次公開研訊。

在未正式開始研訊之前，我想提醒各位委員，整個研訊過程，必需有足夠的法定人數，即連同主席在內應共有5位委員。

我想再次提醒公眾人士及傳媒，若在研訊進行程序以外披露研訊上提供的證據，將不受《立法局(權力及特權)條例》所保障，因此傳媒應就他們的法律責任，徵詢法律意見。

若各委員對研訊程序無其他意見，我便宣布研訊開始，並傳召證人新機場工程統籌署署長(下稱“統籌署署長”)郭家強先生。

(郭家強先生進入會議廳)

主席：

郭先生，多謝你出席今天的研訊，本專責委員會今天傳召你到本委員會席前作證及出示與專責委員會研訊範圍有關的文據、簿冊、紀錄及文件。首先，本委員會決定所有證人均須宣誓作供，我將以專責委員會主席的身份負責為證人監誓。你可選擇以手按聖經以宗教式宣誓，或以非宗教式宣誓。請依照放在你面前的誓詞宣誓。

新機場工程統籌署署長郭家強先生：

我郭家強，謹以至誠，據實聲明及確認本人所作之證供，均屬真實及為事實之全部，並無虛言。

主席：

多謝郭先生。專責委員會現在會處理1998年9月12日及19日的兩張傳票，分別命令證人出示文據、紀錄及文件。

首先，關於1998年9月12日的傳票的附表，專責委員會知悉證人已提供其中所載列的文據、紀錄及文件。至於1992年10月29日至1997年3月26日期間舉行的統籌署首長級人員會議的摘錄，當中涉及到索償、合約金額屬商業敏感資料，故已被統籌署抽起，專責委員會已決定暫時不會跟進此事。日後若有需要，我們會處理有關的問題。

郭先生，你現在是否根據1998年9月12日的傳票，正式向專責委員會出示該傳票附表所載列的文據、紀錄及文件作為證據？

新機場工程統籌署署長：

是，主席。

主席：

對不起，我更正。你現在是否根據1998年9月14日的傳票，正式向專責委員會出示該傳票附表所載列的文據、紀錄及文件作為證據？

新機場工程統籌署署長：

正確，主席。

主席：

第二，關於1998年9月19日傳票的附表，專責委員會知悉證人已於1998年9月25日，向專責委員會秘書提交下列文件：

- (1) 工程顧問經理、副工程顧問經理於1997年9月25日至12月1日期間，就新機場啟用日期為統籌署署長擬備的特別報告，合共7份。
- (2) 1997年4月4日至1998年6月19日期間供統籌署首長級人員會議使用的重要事項摘要，合共28份。
- (3) 統籌署在1997年4月3日至1998年7月11日期間，為機場發展策劃委員會擬備的每周狀況報告，合共62份。

專責委員會知悉有關的索償金額屬商業敏感資料，故已被統籌署抽起，專責委員會亦決定暫時不會跟進這事。日後若有需要，我們會處理有關的問題。

郭先生，你現在是否根據1998年9月19日的傳票正式向專責委員會出示夾附於你1998年9月25日來函的文據、紀錄及文件作為證據？

新機場工程統籌署署長：

是，主席。

主席：

第三，專責委員會剛收到證人呈交下列4封信件：

- (1) 1998年4月15日統籌署署長致香港空運貨站有限公司常務董事的信件；
- (2) 1998年4月15日統籌署署長致機管局行政總監的信件；
- (3) 1998年5月21日統籌署署長致香港空運貨站有限公司常務董事的信件；及
- (4) 1998年5月25日香港空運貨站有限公司常務董事致統籌署署長的信件。

郭先生，你現在是否正式向專責委員會出示上述4封信件作為證據？

新機場工程統籌署署長：

是，主席。

主席：

我現在宣布上述所有的文據、紀錄及文件獲接納為向專責委員會出示的證據。我想再次提醒各位委員，所有向專責委員會提供的文件均須保密，但如果證人就披露其證據及／或文件作出任何申述，則視乎專責委員會在回應其申述時所作的決定，有關證據及／或文件在獲接納為向委員會出示的證據後，可於委員會的公開研訊中被引用。

各位，證人剛才提出要求作一簡短陳述。現在請郭先生作陳述。郭先生。

新機場工程統籌署署長：

多謝主席，我想藉此機會簡短地講解新機場工程統籌署的工作，及其在新機場開幕所扮演的角色。

新機場工程統籌署於1990年成立，主要目的是為以新機場為首的10項核心工程提供統籌工作，令新機場核心計劃得以如期順利進行。我們的辦事處是一個規模較小的政府部門，只有約150多名工作人員，其中工程專業人員有50多人。

本署在機場啟用所扮演的角色是負責找出與機場啟用具關鍵性的問題，然後定期檢討該等問題應如何解決，並與有關方面商討解決問題的方法。此外，我們亦派駐人員定期視察機場工程的進度，及參與機場各次的測試；並於測試後與他們檢討結果，從而改善其計劃及準備就緒的工作。此外，我們需要統籌各有關政府部門和新機場的工作，希望新機場能順利投入服務。本署在這方面的工作相當繁重，因為牽涉的部門約有20個。

至於我們檢討工作進度的方法，主要是靠定期審核各有關方面的報告，例如機場工程，就會審核機管局提交的定期報告；至於機場管理局屬下的特許專營商的工程，我們主要會透過由這些特許專營商提交予機管局的報告而獲得資料。在機管局與特許經營商的合約中，本署不存在一個合約關係，故本署與特許經營商之間必須依靠良好的工作關係，才可獲得需要的資料。

有關我們在機場啟用的工作，本人在1998年1月19日上任之後，我曾徹底觀察我認為最主要會影響機場順利投入服務的關鍵性事項，然後把自己的分析，提交予機場發展策劃委員會，然後向該會提供本人的見解和建議。以我當時的分析，雖然機場啟用涉及這麼多事項，但我自己認為最關鍵性和本人最關注的事項，是航班資料顯示器和機場空運貨站啟用的問題。在這兩方面，稍後我很樂意把我觀察、分析所得及我的建議向大家詳細交代。

整體而言，過去機場尚未啟用的半年內，雖然我們很積極審核各方面的進度，包括貨運站和航班資料顯示器的工程進度，但我們一直都不察覺在這兩方面有何重大的問題，足以延遲或會影響機場啟用的日期。故此我們亦贊成機場在1998年7月6日啟用。至於機場啟用後所遇到的問題，其實亦是新機場工程統籌署所不能預見的。但以我們當時所得到的資料和保證所理解，我們依然認為機場啟用日期訂於7月6日是合理的決定。多謝主席。

主席：

多謝郭先生。現在請委員舉手示意發問。何承天議員。

何承天議員：

多謝主席。首先我想瞭解NAPCO與其他機構的責任及其職責。我手頭有一份文件，英文是“Job Description for Director of New Airport Projects Co-ordination Office”，這是他們向委員會提交的其中一份證據，內容載列其職責及其責任，即他們的“duties and responsibilities”，其中(B)3項是“providing contract administration and construction management services in connection with the airport and related projects”，從字面上去理解，新機場工程統籌署的責任應包括合約及建築上的管理“construction management”，但剛才聽郭先生說，他們只是收集其他機構(例如機管局或顧問工程公司)的資料來編製文件呈交機策會。但從文字來看，其職責應不只是這樣。郭先生可否清楚說明，他覺得該文件所述，關於合約和建築上的管理，是如何理解的。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，有關職權範圍的描述，廣義來說是正確的。就與機場有關的工程來說，我們整體上是負責監察、評估其進度和支出。我們向來均有監督機場的工程如何按原定計劃進行及遭遇甚麼困難。但就實際合約本身來說，我們並不是簽署工程合約的其中一方，因為機場工程合約是由機管局負責的。我們既然不是簽署合約的一方，便不可以直接管理工程，但退一步來說，我們監察著各方面的整體協調及工程進度等，這方面我們是有做的。

主席：

何承天議員。

何承天議員：

主席，在該文件(A)1項中，提到協調的問題“overseeing and co-ordinating”，但我們很清楚看到“contract administration”管理合約，和“construction management”管理建築，如果郭先生覺得因為NAPCO不是簽訂合約的一方，故不能履行管理的責任，為何該種責任會在文件中列出呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我相信文件的意思是假如機管局在執行管理工程合約方面遇到困難，我們便會盡力協助他們解決，例如勞工問題，需要輸入外勞的話，我們會協助他們安排輸入外勞；若遇到工程上的問題，我們會在技術及資源許可下，協助他們解決。我們是會投入這方面的工作，從而協助管理合約，但最終的責任，是在簽署合約的一方，我想解釋這一點。

主席：

換言之，新機場工程統籌署這方面的工作並非如文件所述？

新機場工程統籌署署長：

我們並非合約最終的負責人，但我們會在可能範圍內，協助執行合約內所需要做的工作。

何承天議員：

但既然文件中載明有關新機場工程統籌署的責任是“construction management”或“contract administration”，NAPCO是否應該爭取成為簽約的其中一方，否則便不能履行這個責任？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，在法例上，機場管理局獲授權提供建設及營運新機場，故在這方面我們不能超越機管局的權力範圍，參與簽訂機場合約。

主席：

劉江華議員。

劉江華議員：

我希望澄清幾種關係。在1997年12月之前，CPM，即那個工程顧問經理，曾提交很多報告給署長，但在決定了機場啟用日期後，似乎從沒呈交過一些詳細的報告給郭先生，為甚麼兩個署長有不同的做法？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

多謝主席。我今年1月19日接任後，翻看以往的文件，據我理解，機場發展策劃委員會在1997年7月2日開始較積極考慮機場啟用的日期問題。我相信為了配合這方面的工作，前任統籌署署長林中麟先生定期要求顧問公司－柏克德公司，提交詳盡的機場就緒報告，經過數月的詳細研究及與機場管理局洽商後，結果是在今年1月初決定機場啟用的日期。既然籌備工作已經完成，機場啟用日期決定之後，要求顧問公司做的工作已告完成，他們的工作便進入了新的階段，不需再有前期的準備，即建議啟用日期的工作，我相信分別是在這裏。

劉江華議員：

你認為有關機場就緒方面的工作，當機場啟用日期決定後，便毋須再作詳細評估，這是你的分析，對嗎？

新機場工程統籌署署長：

主席，我認為當新機場啟用日期決定以後，作為負責任的政府機構，我們一定會定期監察及評估其可行性、可以預見的問題及如何解決問題等。故此自我上任後，雖然機場啟用日期的決定工作已完成，但本署依然定期觀察著機場的工程進度，一旦我們察覺到有問題時，便會即

時提出，並與有關方面商討解決辦法。在本署呈交專責委員會的文件中，亦可詳細看到，我們有一個頗完善的系統來作評估報告。首先，我們的顧問公司－柏克德公司，每兩星期會向本人提交一份關鍵性問題的報告，而這些關鍵性的問題，在本人主持每兩周一次的署長級會議均作詳細討論，而有關的會議紀要亦已提交各委員審核。此外……。

主席：

郭先生，當你說到你的文件時，你可否拿出那份文件出來，指出是那份文件，因為我們收到很多文件，當你引述那份報告時，我們不知道你是指哪一份文件。剛才你說的有關文件，你首先給我們看其中一份，我們便知道應該如何去跟進。

新機場工程統籌署署長：

多謝主席。署長級會議的紀要摘要是今天呈交各委員的文件內第C3開始至C10，其中詳細臚列本人主持的新機場工程統籌署署長級會議紀要，內中詳細記錄與新機場啟用有關的關鍵性問題的內容。

劉江華議員：

主席，我想問他與政務司司長的關係。

主席：

對不起，你再提問前，我想請郭先生再跟進你剛才曾提出的一個問題。CPM又如何向你們首長級會議作匯報呢？除在會上討論外，他們有甚麼文件提交貴署首長級會議的呢？這些文件有否包含在你呈交我們的文件內？

新機場工程統籌署署長：

主席，我上任後的工作安排是這樣的：柏克德工程顧問經理每兩星期提交一份比較關鍵性的事項報告，我們會在每兩周的首長級會議內討論該份報告，這些文件我們已經提交專責委員會，例如文件C20至C80全部都是他們提交予我們的文件。

主席：

這些是由你們的顧問工程師統籌後才提交予你們的會議，是嗎？

新機場工程統籌署署長：

正確，主席。顧問公司的最高負責人在我們工程統籌署就是工程顧問經理，負責提交這些文件予新機場工程統籌署，我們接受之後，會在首長級會議上詳細討論，討論後得到的結果及審核工程進度的時候，本署每星期都會向機場發展策劃委員會提供有關機場工程的最新進展報告，而這些報告亦已提交予各位，各位從文件中C20開始可見到。每次當機場發展策劃委員會開會時，一般而言，討論與機場有關的事項前，我們會先作一些內部討論，首先集中找出問題的癥結所在，作簡短的內部討論，然後才邀請機場管理局管理階層的高層人員參與討論。在前期的討論時，很多時我會提出本人認為最扼要、最重要的問題，以方便接著的討論，這在機場發展策劃委員會的紀要內有詳細的記載。

主席：

因為文件實在太多，我想讓各委員清楚知道，因為昨天秘書處收到三類文件，剛才我在會議開始時亦提過：第一是工程顧問經理及副工程顧問經理，就新機場啟用日期為統籌署署長所擬備的特別報告，是97年9月25日至12月1日期間的；第二是提供了在97年4月4日至98年6月19日統籌署首長級人員會議紀要，即剛才郭先生曾說的會議紀要；第三是在97年4月3日至98年7月11日期間，統籌署為機場發展策劃委員會擬備的報告。剛才我們所看的，一方面是會議紀要，另一方面是為機場策劃委員會擬備的報告；另外，工程顧問經理給署長的文件，則是在這兩個大“file”內。啊，對，這兩個大“file”所載的是1997年4月4日至98年6月19日期間，統籌署首長級人員會議使用的重要事項摘要，所以我澄清一下，大家看的文件是首長級會議的紀要，及交給機策會的每兩周狀況報告。

吳靄儀議員：

我要求澄清，證人剛才提到工程顧問經理每兩周提交報告給他們，證人說該等文件包含在C20至C80，是嗎？

主席：

郭先生，請你澄清一下。

新機場工程統籌署署長：

很對不起，主席，可能我剛才看錯了，因為文件比較多，文件C20至C80，其實是我們每周提交予機場發展策劃委員會的報告。另外每兩周工程顧問經理提交的報告，我們已呈交予秘書處。但似乎手頭上……。

主席：

不，撮要是在這兩個大的“box file”內，這兩個大的“box file”並無送到各位議員的手中的，但他們討論的事項則在紀要內。劉江華議員。

劉江華議員：

我所關心的是每周狀況報告，即這個報告，我希望可以證實都有交予機策會，即陳方安生女士都會看到該份文件的，是嗎？

新機場工程統籌署署長：

主席，這一點是正確的。這份每周狀況報告是會提交予每位機場發展策劃委員會的成員。

劉江華議員：

我希望清楚瞭解你與政務司司長的關係，既然在這批文件內，特別是接近開幕時，已有很多跡象顯示機場尚未準備就緒，但陳太出席本專責委員會的研訊時，說沒有絲毫跡象顯示機場有問題。究竟是她視而不見，還是你的分析誤導她，使她以為一切無問題呢？我想瞭解你兩者間的關係。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，在行政來說，新機場工程統籌署隸屬於工務局；在運作來說，本署其實是機場發展策劃委員會的執行機構，本人直接向委員會報告。在本署的每周狀況報告中，我們確有列出若干我們認為與機場啟用有關、關鍵性的問題，大家從文件中都知道我們所看到的問題是哪幾類問題、機場工程的進展如何，我們認為解決的辦法如何等。至於你說這麼多問題，為甚麼機場發展策劃委員會好像視而不見呢？如果大家詳細看

機場發展策劃委員會的會議紀要，亦可以知道這些問題，在每次開會前、或會議的初段時間，都會由本人提出本人認為最關鍵、可能影響機場運作的問題來討論，而每次都獲得充分的討論。這些問題，直至新機場開幕之前，我們都十分關注，並已督促有關方面處理這些問題，而一直以來，對新機場工程的進展，本人，新機場工程統籌署署長及機場發展策劃委員會的成員都認為其進度可以接受，所以我們才決定維持機場啟用的日期。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

多謝主席。請問郭先生，你剛才說一直看不到有甚麼重大問題，並說當時機場啟用的混亂情況是你所不能預見的，是嗎？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，正確的。因為我們一直有視察著機場工程的進度，亦有參與每一次機場管理局的測試，一直與他們討論他們所遭遇的問題，亦有和他們商討解決的辦法，而且我們在多次正式或非正式的會議中，亦得到他們相當程度的保證，這些問題必定得以圓滿解決。故有很多問題，在當時來說，我們都認為可以在新機場啟用前獲得解決。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

主席，剛才郭先生所說給予機策會的每周狀況報告，即C20至C80的文件，當時你本人也見過，是嗎？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，這些文件是由新機場工程統籌署內的專業人員及我們屬下的柏克德顧問公司人員草擬，並由本人批核，之後呈交予機場發展策劃委員會參考，所以每一份本人都有看過。

吳靄儀議員：

郭先生，你會否同意，其實在這些文件內，我所指的時間是指你上任之後，你差不多每次都有很大的保留，特別是最後幾次，我們看不齊所有文件。或者請郭先生看一看文件C79。這次是6月20日的報告，郭先生看到嗎？

新機場工程統籌署署長：

看到。

吳靄儀議員：

這裏特別報告了關於6月14日的所謂"演習"，若郭先生你看右邊，你會看到"Airport Operational Readiness"，即是說機場準備是否就緒呢？你可看到Current Assessment，第二句開始"The continued system delay and operational problem represent a significant risk to a smooth opening"，我不讀太多，這裏已說得很清楚，例如很多電腦系統仍有很多的大問題，因為它們未曾準備就緒。第二段說，由於許多設施都未準備就緒，而且並未齊備，所以政府的訓練計劃亦有問題，最後一句說"This is a serious cause for concern as further delay will affect smooth operation of the Government departments at Airport Opening"。然後提及測試方面，說14日當天的演習實際上有很多事情做不到，因為文件中間的部分提到"government systems were generally not available or inoperable and most deficiencies at the immigration and customs clearance hall identified in previous trials have not been rectified. Failures of airside systems and equipments were also noted at the gate ramp location trials"。上述種種情況，顯示有很多毛病，對機場可否在預定期限啟用有很大保留。你可在稍後作出整體的回應，你看到文件這些部分嗎？

新機場工程統籌署署長：

主席，我很清楚這份文件的內容，因為這份文件由我批核。我亦很清楚這幾點。

吳靄儀議員：

主席，我們可從所有的報告看到，這些問題大多沒有改善。我特別想請你參看隨後一星期，在6月29日發出的報告，即文件第C80號。請特別注意，我剛才引述的幾種情況，並沒有顯著的改善。此外，亦請參看第1頁第1段所述的“Critical Issues:Airport Programme”，特別指出航班資料顯示系統的問題不斷增加，“including high priority items”的問題亦是，“reliability tests continue but FIDS performance still shows instability problem”，仍然是“unstable”。關於後備系統，說需要在6月24日，48小時才可以測試。這種種跡象均顯示有很多問題，當時你們也知道，可以從報告中看到。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我嘗試逐一解答這一連串的問題。

單仲偕議員：

我想問一個與這問題有直接關係的問題。請各位參閱文件第 C13 號，其中第四部分提及，當日考慮機場應否在4月1日啟用的問題時，第二點說“integrated system fully tested and commissioned six weeks prior to opening”，即2月15日。即是說當日評估機場在哪天啟用時，有6星期進行所有“systems integration”的“test”。但如果根據吳靄儀議員剛才引述的資料，截至6月27日的報告，訂定6月26日為“target completion date”，較最初評估的“completion”時間，全部延遲了5至6個星期，因為已訂定了一個“bench-mark”，一個指標，但未能達致這個指標。

主席：

郭先生，請你回答。請各位委員集中就關鍵性的時期發問，即6月下旬。郭先生，據你表示，你在面對種種問題時，是依靠顧問工程師的匯報，你到底怎樣處理這種種問題？

吳靄儀議員：

主席，我的問題是，你究竟真的不能預見問題，還是其實根據所有的資料、每星期的報告等，已能充分預見問題？我最後希望你參看文件第C81號，是7月13日的文件，當天機場經已啟用，亦出現很多問題。請看“critical issue”那一段，有關“Airport Operation”。主席，這一段不是很長，我把它讀出來。當中講述的問題其實全部都可預見，事前在你的文件已有提及。由第二句開始：“However, initial operations at the new airport have been chaotic, resulting in unacceptable service standards. Primary causes of the operational problems appear to be partial failure and instability of FIDS, inadequate communication, lack of required resources, poor training and procedural integration and inadequate management focus, accountability and action.”你是否同意，從這些報告看來，根據你們一直以來的進度，7月13日機場所出現的混亂情況，全部曾在你們之前的報告中清楚顯示出來？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

多謝主席。或許這點反映出我們過去的監察工作的水準。機場發展策劃委員會每次舉行會議時，我會提出我認為是關鍵性和需要解決的問題，進行內部討論。如果各位有機會翻閱機策會每次會議的紀要，可看到這些重大的問題均經過詳細討論，而在機場啟用前的多次會議席上，每次會議我們均提出這些問題，亦重複得到機管局高層管理人員保證，會圓滿解決這些問題。這些保證可從會議紀要內看到，每次提交給機策會的進度報告中，亦有明確列明。另一方面，我作為機管局董事，亦有收到管理層提交給董事會的文件，其中包括對這些問題的應變方法的詳細報告。

其實在機場未啟用前，我們已留意到有若干問題需要解決，我們亦已提出這些問題。機管局曾解釋應付問題的各項方法和計劃。我們得到一個清晰的訊息，就是他們會圓滿地解決這些問題，而這些問題不會影響新機場的運作。至於為何大家看到多個月來似乎有多項問題，情況似乎很悲觀，其實部分原因是與角色問題有關。新機場發展的原動力主要是來自機管局，他們負責執行各項工程的合約，提供機場服務。新機場工程統籌署的主要職責有點像一個警報系統，監察機管局的工作進度，在發現可能出現問題時便提出，要求有關方面正視和處理。我們發揮這方面的職能時，並不是採取消極的態度，而是盡量在發現可能出現問題

時提出來討論。因此我們的工程人員的立場，是盡量與機管局人員合作，討論和提供專業意見，研究如何解決問題。大家可以看到，這些文件和討論的紀要均一直顯示，機管局非常有信心能逐步解決這些問題。

主席：

郭先生，在你講述機管局是否有信心前，請回答吳靄儀議員提出的問題癥結，即在機場未啟用前，你到底是否已預見這些問題？你剛才說有足夠的警報系統，從報告中我們可以看到，你的同事已響起警鐘，但你本人有沒有覺察到已響起警鐘？

新機場工程統籌署署長：

主席，正如我剛才解釋，我的同事已經提交報告，表示會發生這些問題的危險，我亦透過各方面的討論和觀察，得到同樣的結論。因此，正如我剛才已解釋，在每次機策會的會議席上，我都會提出這些問題，會議紀要有清楚記述。至於為何即使能預見會有這些問題，最終又未能避免？是否有人沒有對事件採取行動？在這方面，其實大家可以看到，有關方面曾承諾會採取各項措施，處理這些問題。而在機場未啟用前，機策會曾在6月14日和6月24日兩次進行實地視察，亦得到有關方面的口頭保證，表示這些問題會在機場啟用前獲得解決。我們基於這些原因，才決定維持機場的啟用日期不變。不過，最後要補充一點，很多時，報告中所列的問題，最理想的情況當然是這些問題得到圓滿解決，但如果未能圓滿解決，往往亦有其他折衷和補救的辦法以免運作出現困難。舉例說，假如控制進出每道門的電腦系統出現問題，不能以電腦卡控制進出，很簡單地，只需派一名警衛看守，便能解決問題。假如有個別的航班資料顯示出現問題，未能顯示資料，可利用白板把資料寫出來。這不是十分理想的方法，但依然可以維持機場運作。若電話運作出現問題，可以利用其他方法，例如無線電話，甚至採用原始的方法，利用信差傳遞資料，亦可以解決問題。換句話說，這些問題是嚴重的，但不是沒有解決方法，不一定要等到事情完全獲得圓滿解決後，才不會影響運作。

吳靄儀議員：

主席，我的問題不是那些問題能否解決，或有沒有解決，而是問題是否可以預見？從文件來看，有關問題是否應該全部可以預見？既然郭先生提到會議紀要，那麼請你參閱文件第C8號，你在5月25日出席的會議的紀要。在第1(b)段，你的顧問工程師指出，總體來說，那些系統“remained a risk for airport opening”，他說那些系統的“integration”，令機場的啟用具有很大的風險。當時提出的問題，你經已知道。但在1(c)

段，你表示政務司司長將於下周發出邀請信，邀請海外的客人。當時你有否提出警告，發揮警報系統的功效，表示不要發出這些邀請信，因為存着這些嚴重的問題，存着高風險？請你再參閱文件第C10號，在6月22日舉行的另外一次會議，即一個月後的事。對不起，請你先看文件第C9號，即6月8日的會議。你部門負責統籌赤鱲角工程的同事提出“system integration”有問題，因此操作人員的培訓亦有很大的問題。在接著的一段，你或你的副手提到與中國內地人員會面的問題，說希望在下周作最後決定，似乎並無就這重要的問題提出警告，建議延遲討論，因為可能出現問題。至於文件第C10號，即6月22日的會議，在第1B段，你提出的問題是，“the Director said that the major concerns with systems integration were the instability of FIDS and the standby systems not being fully tested.”，即尚未進行測試，明顯提及航班資料顯示系統有問題。接著你們負責統籌的同事表示，若要動用後備系統，可能需時超過45分鐘。在會議中提到那麼多問題，為何你仍不向機策會反映，說機場在7月6日啟用很有問題，須冒十分大的風險？你是否仍然表示問題不可預見？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

機場的運作可說是一項非常複雜的任務，因為涉及的範圍十分廣泛，亦十分繁複。假如我們事前預見有問題，通常有幾種解決方法，一是視若無睹，不提出有關問題、或是延遲啟用新機場、或是維持新機場的啟用日期，並致力解決問題，以期在機場啟用前圓滿解決各項問題。在3個可行方法中，我們採用了第三個，即是說，我們盡量尋求辦法，希望徹底解決問題。部門工程人員告訴我存在着若干風險，例如系統方面的問題，我在評核這些資料後，已提交機策會，並在會議席上進行討論。我們不單只是討論，亦有派員與機管局有關人員商討解決辦法。正如文件提及，我較為關注航班資料顯示系統的穩定性問題。相信大家亦留意到，這方面最後出現問題。

有人會這樣說，既然一早能預見問題，為何仍贊成於7月6日如期啟用新機場？是否有失職之嫌？事實上，航班資料顯示系統在1月18日首次進行測試時，已經出現問題，未能如期進行測試。在2月15日機場進行第二次測試時，系統亦出現問題，同樣未能運作。我在1月上任後，參加第二次測試時，便發現有這問題。有關人員，包括我本人，曾提出一定要在這方面下功夫，必須在新機場啟用前解決這問題。經多方面的

討論後，結果機管局亦正視這問題，並於他們2月的董事會會議席上，指示管理層準備後備系統，以應付這問題。所以各位可以看到，各方面一早發覺可能出現問題，於是採取行動以應付或解決這問題。當時機管局的應變方法是，一方面盡量改善航班資料顯示系統，提高其穩定性；另一方面，則設立一個後備航班資料顯示系統，以備不時之需，即是在主系統出現毛病時，可利用後備系統應付問題。由此可見，我們所發揮的作用是在察覺到問題時，與有關方面討論，然後採取行動，訂出解決問題的程序和方法。

主席：

郭先生，我要提醒你，今天你是證人，委員要知道的，是你本人在整件事上所擔當的角色。你不是代表機管局或機策會發言，而是以作為署長的角色發言。相信剛才吳靄儀議員或其他議員提出的問題，均是關於你作為署長在整件事上的角色、判斷，及曾採取的行動。請在作答時盡量集中講述你的角色、判斷和曾採取的行動，而不是在答覆時把問題擴大，花很多時間形容你們集體的想法。吳靄儀議員，請盡量簡短。

吳靄儀議員：

主席，我會很簡短地發問。你的顧問專家向你提出警告，你是否相信他？陳太說雖然已訂定機場的啟用日期，但若有絲毫跡象顯示機場運作並未準備就緒，也會考慮改期。你是否相信陳太？你是否相信你部門的技術人員？如果兩方面你都相信，你是否認為，既然已訂定啟用日期，惟有盡力去做，或是在訂定日期後，仍有這樣嚴重的問題，你便應發出警告，提出需要改期？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我們的工程人員發出警報後，首先我會評估他是基於甚麼理由發出警報，然後作出判斷，再把問題提交機策會，以便作出最後決定。正如我剛才所說，例如系統方面可能出現問題，解決方法是要盡量改善系統，因為如果只是不停把日期推遲，而不集中力量解決問題，對機場的順利運作毫無幫助。所以我們工作時，會在得悉警報後與有關方面合作，盡量尋求解決這些問題的適當途徑。我剛才提及機管局的決定，是因為我身為機管局董事，是機管局的一分子，亦在董事會會議席上支持

接納後備系統，因為如果將來機場開始運作後出現問題，這決定有助解決問題。所以，我們的工作是在發現問題後，與有關方面通力合作，解決問題及採取後備措施，以應付可能出現的問題。這是我們的工作策略。

主席：

陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

主席，剛才郭先生提到後備系統，請問郭先生是否知道，後備系統需要30至45分鐘才能啟動？

新機場工程統籌署署長：

後備系統的構思其實是在有關政府部門，包括新機場工程統籌署的倡議下，才決定設立。該系統的設計比較簡單，但亦可靠，這是它的優點，但亦有一個缺點，就是主要需要依靠人手操作，要以人手輸入資料，因此運作上效率會較低。我們亦清楚明白這後備系統的優點和缺點，以及投入運作的過程。我們曾在幾個場合，包括在機管局董事會和機策會的會議席上，詳細討論這後備航班資料顯示系統，我亦有直接參與有關討論。機管局的代表曾向我們作出交代，詳細介紹系統的運作模式及運作所需的時間。根據他們其中一次的解釋，新的後備系統投入運作時，由主要的系統轉為後備系統需時30分鐘，這一點我們是清楚的。

陳鑑林議員：

這問題是否曾在機管局的會議席上正式提出？是否每位機管局董事均知悉這情況？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

據我記憶所及，相信是的，因為管理層曾在機管局內詳細介紹後備系統的問題，而我身為機管局董事，當時曾聽取他們的介紹。

陳鑑林議員：

郭先生是否曾向機策會所有成員交代有關情況？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

大約在6月底舉行的一次機策會會議席上，機管局的代表曾向機策會成員解釋，轉用後備系統需時30分鐘。另一方面，根據新機場工程統籌署專業人員的分析，聲稱的30分鐘是較為樂觀的估計，換句話說，實際可能需要較長時間，因為我們的工作人員在這方面亦有一些經驗。由於在轉用新的後備系統時，需要在現場拔去很多插頭，插入新的電掣內，需要進行若干工作程序，因此可能需時較長，這一點我們亦有提出討論。

陳鑑林議員：

剛才郭先生曾提及，後備系統如果出現問題，例如航班資料顯示系統若有問題，可用人手將資料寫在白板上；如果電閘不能使用，可派護衛員看守。我想知道，郭先生是機管局的一分子，對於7月6日的“opening date”，機管局多次向機策會表示，認為會是“safe, smooth and efficient opening”，你認為在這些情況下，算不算是“smooth and efficient”？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我對這問題的理解是，在這種情況下，若要採取其他臨時措施，例如需要利用白板顯示航班資料，或者以警衛代替電腦，是否安全和有效率的運作？如果純粹從安全方面來看，相信不會受影響，因為假如所顯示的資料是正確及合時的，雖然不是理想的做法，但似乎不會影響運作。當然這是非常不理想的做法，我們亦不滿意，我們絕不鼓勵或接受航班資料顯示系統發生故障是沒有問題的說法，利用白板的做法是絕對不可以接受的。所以我們倡議設立後備航班資料顯示系統。在安全方面，相信大家均會接受，截至現時，新機場的運作並沒有出現任何安全問題。

主席：

陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

我相信這是最後一個問題。郭先生是否記得，機策會主席曾經說過，縱使可能只是有一些毛病，但很多小毛病相加起來可能會造成很大的混亂，所以要求機管局和各有關部門審慎對待所有問題。郭先生身為新機場工程統籌署署長，有沒有警覺到機策會主席這項提示和要求？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我們非常重視機策會主席的意見。在機場準備啟用的整個過程中，我們非常盡力執行這方面的指示，我們每發現有問題時，便盡可能提出，尋求解決方法。

主席：

副主席。

何鍾泰議員：

郭先生剛才提及，新機場工程統籌署有150多人，有50多名工程人員，他們也參與很多巡察和測試工作。你們的參與程度如何？因為你們的部門有很多工程人員，也有工程顧問經理，你們在這方面如何運作？你剛才提及的警報系統，是你屬下人員親自參與巡察、監察和測試，然後將結果匯報，抑或只是聽取管理層的報告，若管理層說可以，你們便認為可以和接受他們的意見。因為你說過，很多時需要參閱管理層的報告，亦提及在6月14日，機策會包括其主席在內，到機場巡察，得到一些口頭的保證，你們是否單憑這些保證便不採取行動？還是日常只擔任郵箱的功能，只負責傳遞文件？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

新機場工程統籌署透過幾個途徑，定期評核和檢討機場工程的進度。首先，在文件方面，機管局會定期提交進度報告給我們，我們會詳細審核報告的內容。第二，我們在機場內派駐人員，定期視察工作進度。我們在機場設有辦事處，由專業工程人員監察工程進度。第三，當我們的工程人員發現有問題時，會在工作層面進行直接討論，商量解決辦法。換句話說，我們並不是採取對立的做法，而是當看到有問題時，磋商研究應以甚麼方法處理，然後看看可如何解決這些問題。最後是透過定期會議，例如在機策會會議席上，由我提出重要的問題，以及在會議席上請工程顧問經理直接提出他的問題。可以說，我們在幾個不同的層面進行工作。

何鍾泰議員：

就這幾個層面來說，請問郭先生，第一、你說看機管局的文件，看到有問題便提出來。請告訴我們，你看見有問題，向管理層提出時，他們是否有任何回應，有否跟進你的意見，還是聽過便算，不當一回事？第二、你們的工程人員在參與監察和測試時，你說並不是對抗性，那麼是否有合作呢？在監察方面，是否得到機管局管理層的合作，還是他們只是敷衍了事？雖然不是對抗性，但亦不是通力合作？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

基本上在工作方面，我們的工程人員與機管局管理層有同樣的工作目標，就是確保機場順利完成和運作，但雙方扮演不同的角色。我們的角色是從旁觀察、評核和協助機管局管理層工作。一般來說，工作關係可算相當良好，至於我們的工作人員指出問題後，他們是否聽過便算，敷衍了事，還是獲得妥善處理，情況其實並非如此極端，在若干情況下，我們提出的一些意見管理層會接受，在一些情況下，基於各種實際的原因，管理層不一定會接受。我們索取的一些資料，基於一些實際困難，未必能獲得。其實各種情況均會出現。

何鍾泰議員：

我想跟進一點，是關於剛才提及的警報系統。機策會舉行會議時，機管局的兩位高層人員，即董誠亨先生和柯家威先生均有出席。根據機策會的會議紀錄，似乎他們的匯報比署長你的匯報更為重要，即是說機策會相信他們所說的話，而機策會只當你們所說的話為輔助性質，或只是把你看作一個郵箱的性質，實際上他們只接受上述兩人就工程或整個機場進度提交的報告。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我相信在機策會會議席上，新機場工程統籌署和機管局高層人員的代表享有平等地位。正如剛才我已解釋，每次舉行會議前，通常會有一次內部會議，我會提出一些重要的問題。在這些會議席上，我的顧問經理柏克德亦直接提出他的問題。大家是以平等的地位進行討論。假如我們發現系統有若干問題，我們會要求機管局解釋他們對問題的看法，以及建議如何處理這些問題。如果我們對解答感到不滿意，亦會提出，由機策會作最後決定。

主席：

郭先生，既然我們現正討論關於貴署與機管局的工作關係，希望大家看看你在上任後第一次出席機策會會議的文件，即文件第A33號。你一開始時便提及你關注兩項重要的問題，“Director of NAPCO said that there were two important areas of concern: HACTL and FIDS”。隨後在第2段，“Director of NAPCO was concerned by the repeated slippage in FIDS”，即是說，你上任時已很清楚知道這是“大件事”。第4段說“the Chairman felt that the Government was not getting accurate information for this significant system at the new airport. She also felt that AA might be too ambitious in choosing a very sophisticated system”。很明顯你們在這方面彼此已有共識，認為有很大問題。在最後一句，你們的顧問工程師說“he did not have more detailed information as NAPCO staff had been kept out”。我想問，你剛才說顧問告知你們一些情況，機管局又告知你們另外一些情況，你們不相信機管局不會履行其承諾，因為你們一向信賴他們會採取行動。我想知道，機管局一向由你的部門監管，正如副主席剛才說，他們進行工作時，如果說你們是警報系統，你一定要留

意他們的工作，而且要留意他們的工作是否能達致他們所承諾的目標，及你是否相信他們？你相信他們，還是相信你們的顧問？請你集中回答這個問題。你相信機管局可以完成工作的承諾，抑或相信你們的顧問的警告，認為機管局不能完成工作？

新機場工程統籌署署長：

關於這個問題，其實我們作為視察工程進度的機構，一方面很幸運有專業顧問柏克德作為支援，提供專業分析，指出工作的進度和問題。當他們發現有問題時，會向我報告，我們亦會向機管局提出，並加以討論。由於扮演的角色和所掌握資料各有不同，或者是觀點有差別，因此顧問和機管局所得的結論未必完全一樣，但也不一定完全對立。就航班資料顯示系統來說，我相信我在1月19日上任後，各方面均有共識，也理解到工作進度確實比原定時間為慢，而系統亦出現穩定性的問題。對於這一點，大家均接受和沒有異議。所以我們討論的焦點是應如何解決這問題，並不存在相信那一方面的問題，亦不存在永遠對立和不同意對方的情況。在很多問題上，大家均明白存着問題，明白應討論如何解決這些問題。

何鍾泰議員：

我有一個很重要的問題希望跟進。首先，柏克德擔任貴署的工程顧問經理，他每星期向你提交清楚的報告，剛才吳靄儀議員亦已提及，即文件第C79和C80號，講述了問題的嚴重性，但你們的警報系統根本完全不能運作，完全沒有警覺性，這是第一個問題；第二個問題是，前一天黃保欣先生在這裏說，他不太同意“Booz-Allen & Hamilton”的顧問報告，因為報告說，機管局董事認為管理層人員能力不足，以及他們的運作不理想，效率欠佳。黃保欣先生認為該報告並非十分正確，說得過分一些。你亦是機管局的成員，你覺得黃保欣先生的說法是否正確？抑或你認為機管局管理層非常完善、效率很高，和能力超卓？

新機場工程統籌署署長：

第一個問題關於我們是否發揮了警報作用。其實新機場工程統籌署每周自行向機策會提交進度報告，因此我們十分清楚有關情況。正如我剛才已解釋，我們在提交這份列舉可能遇到的問題的報告後，我曾在機策會會議席上提出，一定要充分討論這些問題和得出解決方法後，才討論下一項議題。因此我十分肯定，這個預先警報系統已發揮作用。至於第二點，對機管局的表現和我是否，……

何鍾泰議員：

對不起，我想問的是，機管局對於管理層，即“management”有何看法？

新機場工程統籌署署長：

關於我是否贊同顧問公司“Booz-Allen & Hamilton”的批評，似乎我在這裏作出批評，並不十分恰當。

主席：

現在的問題是信賴與不信賴。我們想你作答，但你始終不願回答。你到底是否相信機管局最後能達致對你作出的承諾？到6月27日的最後關頭，正如剛才吳靄儀議員讀出的報告指出，仍然存着問題，甚至威脅機場的啟用。你在那階段還相信機管局可以解決問題嗎？

新機場工程統籌署署長：

機管局須根據法例規定履行它的職責，即是要建造和營運機場。負責有關工程的人員和高層管理人員均在這方面具有豐富經驗，是資深人員，而他們掌握關於工程進展和各項問題的資料比任何人多和更為直接，所以……

主席：

郭先生，不如這樣，我們問你一個簡單的問題，請你以簡單的方式作答。到底你相信自己的顧問，還是相信機管局的口頭承諾，認為顧問在6月27日向你提出的問題，可以在7月6日機場啟用前得以解決？我是問你，作為署長，根據你的判斷，你認為機管局是否有可能解決問題？現在僅是講述你的判斷，不要提及其他複雜的問題。請說出你的判斷。你認為機管局是否可以解決問題？

新機場工程統籌署署長：

我的判斷是，我相信任何在有理據情況下向我提出的保證，假如機管局是有充分的資料和理據……

主席：

不是假如，是當時。請不要說假如，是當時。

新機場工程統籌署署長：

如果我的顧問公司給我的意見有充分理據，我便相信他們。機管局的工程人員如果有實際的資料，我亦會相信他們。

主席：

不是“如果”。我們的問題是“當時”，在6月27日，你的顧問向你提出警報，表示機場於7月6日啟用會有嚴重的問題，現時機策會主席亦表示機場未能達到“safe, smooth and efficient operation”，你當時的判斷是否認為，機管局可以推翻你顧問的報告，解決所有問題？

新機場工程統籌署署長：

主席，我的簡單答覆是：雖然有一個警報系統可能會出現問題，但有關機構表示會採取若干程序處理及應付這個問題，而作出的保證是有實據支持的。例如後備航班系統，機管局的確批出合約，進行這方面的測試，所以我們接受機管局管理階層向我們作出的保證。我們並無理由懷疑他們會說謊或向我們作出失實的陳述。他們的確安裝了這個後備航班系統，以解決問題，故此我們接受他們作出的保證。

何鍾泰議員：

主席，我想作出最後一個跟進。我相信很多委員都會跟進這個問題。我只有一點想問郭先生。郭先生，6月27日的報告呈交機策會後，請問機策會主席陳方安生女士有否向你表示，報告的內容十分嚴重，並問你如何處理該等問題？她有否即時與你聯絡？這是我想問的問題。

新機場工程統籌署署長：

主席，我們提交這份報告後，於7月4日在機策會的會議席上進行討論。機場管理局在會議席上向機策會提交了一份機場準備就緒的報告書。我們亦在會議席上充分討論該等問題。該份報告書提及所有問題，包括關乎系統、機場準備就緒的問題，都會全部得以圓滿解決，以應付新機場在7月6日啟用。

主席：

陸恭蕙議員。

陸恭蕙議員：

主席，我想請問郭先生在7月5日的晚上能否安心睡覺？郭先生，你還記得嗎？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

對不起……

陸恭蕙議員：

你知道新機場會在7月6日開始啟用，那麼你在7月5日的晚上能否安心睡覺？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，7月5日那天，我大約在早上5時起床，然後出席一個大約在6時30分舉行的會議。會議席上決定機場的搬遷行動如期進行。當時我的心情非常興奮，因為這是一項很大的挑戰，亦是一項很重大的責任。我在當天需要長時間工作。至於7月5日的晚上，其實答案很簡單，我當晚沒有睡覺。因為我在當天晚上負責監察整個搬遷行動的進行，以及協調政府各個部門，以配合該次搬遷行動。此外，我參加了告別啟德的儀式，也……

陸恭蕙議員：

我相信……對不起……主席，我不需要知道這些先前的事情。換句話說，當晚你沒有睡覺，那便算了吧。我想跟你談談你的職責。根據今

天早上提交的文件，你是向政務司司長負責的。該文件A1項載列你的工作，除了“overseeing and co-ordinating the overall programme and progress”外，也負責“giving any necessary guidance to achieve timely completion”。可否這樣說，可能政務司司長也是依靠你提供一些……“or any necessary guidance”，關於機場各方面的運作。任何時候也好，你可曾認為7月6日並非新機場開始運作的適當日期？

主席：

郭先生。

陸恭蕙議員：

任何時候也好，你可曾有這樣的想法？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我十分明白這方面的責任，因為我是全職檢討新機場的進展，所以一直提醒自己，應盡自己在這方面的責任。直至新機場啟用前，我並無持有這樣的意見，認為新機場啟用時會出現嚴重的問題，因而需要更改新機場的啟用日期。

陸恭蕙議員：

我想進一步提問，你沒有作出上述的考慮，是因為你覺得新機場在該日啟用不會有嚴重的問題，抑或你覺得不可以考慮將新機場延遲啟用？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，其實我們一直的目標，是新機場必須安全運作、保安完善和具高效率，並視之為金科玉律。假如我們真的十分擔心新機場的運作不

可以符合以上的目標時，我一定會向政務司司長提出更改新機場的啟用日期。

陸恭蕙議員：

可否這樣說，除了你剛才所說的，即基本上如果新機場的安全並無問題，那麼“FIDS”的問題，或是空運貨站公司的問題，都不會令你認為新機場因此不能在當日啟用？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，假如我們知道航班資料系統完全不可以運作，而且亦無後備系統作支援，那麼新機場根本不可能有效地運作，亦不符合我們的目標，這點足以構成新機場延遲啟用的原因。請容許我作較詳細的解釋。對很多人來說，航班資料顯示系統只不過是在電視機中顯示航班資料，沒有甚麼大不了。其實，航班資料顯示系統是控制或管理整個機場運作的心臟系統。無論飛機降落在每個泊機位、旅客辦理登機手續等，如果大家瞭解這個系統的作用，我便不作詳細的說明。由於這是一個十分重要的系統，假如我們知道這個系統存在著嚴重的問題，而沒有後備系統作支援，我們不會容許新機場在7月6日啟用。

陸恭蕙議員：

主席，那麼我想問郭先生，大家都知道新機場在當日啟用是有一定的風險，是有一定的“risk”。你是否承認存在著風險？若你承認的話，請告訴專責委員會你覺得風險有多大？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，風險的定義是發生一些不想見到的事情。我們做任何事情也有風險，例如過馬路也有風險，是否因此我們不過馬路呢？問題在於風險程度的高低。我們集合了各方面的資料、對有關事情有所理解及獲得

有關的保證後，根據我們獲得的理據，我們認為7月6日啟用新機場是一個正確的日期。我們是根據當時獲得的資料而作出這個決定。

主席：

陸恭蕙議員問你認為風險有多大……

陸恭蕙議員：

你有否預測到“significance of risk”？雖然你的文件也有提及，但現在是問你本人的意見？

主席：

你是否接受你的顧問跟你所說，“the continued system delays and operational problems represent real risk to smooth airport operation”？你是否接受這個說法？

何承天議員：

這個不是他的顧問……

主席：

文件已經他批核了。他們“prepare”給機策會的。

陸恭蕙議員：

他自己的。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，其實這份文件由我簽署，所以我當然同意有關的內容。這其實是代表新機場工程統籌署的觀點。問題是發出警告後，我們對有關事情有所理解，以及得到一些資料，顯示這些問題將會圓滿解決，所以我們仍然接受7月6日為新機場的啟用日期。

陸恭蕙議員：

對不起，主席，我還是要追問一點。既然你也承認有風險，你是否認為所涉及的風險跟過馬路可能發生意外的風險完全一樣？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，在獲得各方面的保證和資料後，我認為風險是十分低，不足以影響新機場的啟用日期。

陸恭蕙議員：

所以在新機場啟用當日，你真的認為無需感到不放心？直至7月5日的晚上，你是否仍然認為所存在的風險很低，根本無需擔心呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，任何一個大型行動和工程的啟用，我相信大家也有這樣的經驗，會有不同的感受。一方面既有成功感，又懷有興奮的心情，另一方面是既期待，又感到若干程度的擔心。我相信大家也明白，無論準備工作是怎樣也好，一定會有不同的感受。但整體而言，我可以說，以我當時的理解和感覺而言，我的判斷是出現嚴重問題的風險不高。

陸恭蕙議員：

最後的一個問題，今日我們在這裏聽了郭先生的一番話，剛才亦讀出了文件內一些我們十分關注的事情。我想問郭先生，對於你剛才的答覆，可能你自己很有信心，你會否認為你所說的，會令我們覺得新機場在7月6日啟用，只不過是“*wishful thinking*”？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我想“wishful thinking”的意思是給自己一個幻覺，認為會發生的事情自然會發生。事實上，實際的情況並非如此。大家也知道，我們提交了一份報告給機場發展策劃委員會，然後進行詳細的討論，以及跟進解決的辦法。換句話說，其實我們並非在自我矇騙。事實上，我們有採取切實的行動跟進問題，所以我不相信我們漠視了或察覺不到有關的問題。

主席：

我們現在暫時停止會議，請各位委員前往會議室C。

(研訊於上午11時20分繼續)

主席：

郭先生，現在繼續研訊，但我想告訴你，委員希望你能直接了當地回答他們問題的癥結。李永達議員。

李永達議員：

多謝主席。郭先生，我第一個問題是，你個人是否接受7月6日機場出現大混亂的情況？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。不接受。

李永達議員：

多謝你。主席，我想問第二個短問題，你覺得這大混亂的情況，和你們的顧問工程師在剛才吳靄儀議員所引述的兩個報告內的情況，是否差不多是一個預先估計到的災難？多謝主席。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，第一點是，剛才提及的報告，其實是我們新機場工程統籌署的報告，並非顧問工程師的報告。第二點是，機場啟用當日所遇到的問題，有些是我們預先提出過需要關注的問題，有些則是我們沒有提出過需要關注的問題。

李永達議員：

主席。郭先生可否直接回答我，哪些災難性的事情是你預先估計得到的，哪些是預先估計不到的？若你引證本身在6月20日和29日所作的報告，哪些是你估計得到的，哪些是你估計不到的？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。新機場啟用後遇到不少嚴重的問題，我不敢同意用“災難性”等措辭去形容這些問題。不過，若干問題的確相當嚴重，是不可接受的，而有些是我們預計不到的……

李永達議員：

郭先生，你可否直接回答我的問題？那些是可以預先估計，而那些是不可預先估計？

新機場工程統籌署署長：

例如機場貨運站的啟用問題，以及行李處理方面的問題，是我們未

能預見的。各位可看到我們在每星期的報告內並無提出行李處理方面遇到的問題。另一方面，停機坪巴士調配所遭遇的問題亦是我們未能預見的。另外，有市民投訴洗手間的清潔問題，亦是我們未能預見的。此外，電動扶梯停止運作，以及供水和電力中斷的問題，也是我們未能預見的。各位可見我們的報告內並無提及這些問題。

李永達議員：

郭先生，你是否已預先估計到航班資料顯示系統在機場啟用當日一定會發生問題？因為你剛才所提出不能估計得到的問題中，並無包括這一點，是不是？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。我們非常關注有關航班資料顯示系統的問題。正如我剛才所說，我上任後已經……

李永達議員：

郭先生，我希望你不要再用繞圈子的方法回答問題。我想問你有沒有估計到這個系統會出現問題？

主席：

等一等，等一等……

李永達議員：

主席，我要“point of order”，因為我已經有點不耐煩。若我每次提出問題時，郭先生均重覆我已知的事情，就是浪費專責委員會的時間。我的問題是，郭先生在回答我第二個問題時，沒有提及航班資料顯示系統，你的意思是否在6月時，已估計到這系統會在機場啟用時出現問題？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。我們的工作不是“靠估”的，我們是評核的。我們在事前……

李永達議員：

郭先生，我指的是“估計到”，而不是“猜測”。

新機場工程統籌署署長：

主席，對不起。我被人打斷了話，聽不到。

主席：

你是否估計得到有關航班資料顯示系統的問題？

新機場工程統籌署署長：

主席。在機場啟用前，我非常關注航班資料顯示系統的問題。我們估計該系統在運作時可能會遇到問題，是可能會。其實，我們亦曾向機場發展策劃委員會提出我們在這方面的關注。當機場管理局提出該系統的可靠程度達98.7%時，我們作出另一方面的分析，就是該系統可能會有9%的時間出現問題。至於為何有這分別，我稍後會詳細解釋。不過現在我不……

主席：

郭先生，你可否引用一些文件來證明你在機策會內……

李永達議員：

主席，我可否引用這一份文件？主席女士，郭先生說他估計問題不會很大，但吳靄儀議員說，他在自己所寫的報告內已指出，在新機場工程統籌署6月29日的文件中說，“reliability test continues but the FIDS performance still shows instability problems”。郭先生，我們不明白，你在書面上的寫法是很嚴重的，但今天的說法則很輕鬆。我想問究竟哪一段證供是真確的？哪一段是不真確的？郭先生，我提醒你，你是在宣誓後向這專責委員會作供的。你的證供是有書面紀錄的。若你的證供有矛盾，我會問你哪一項證供是真確的。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。很多謝李議員提醒我。大家可清楚看到，我的證供是，在機場發展策劃委員會7月4日的會議紀錄內，有提及航班資料顯示系統問題的情況。我在開始時提出，該系統在測試的過程中，大約有9%的時間會有問題。其實我們不是輕描淡寫地提出這問題的，我們有指出問題的嚴重性。雖然機場管理局指出系統的可靠程度是98.7%，但我們亦曾提出不同的見解，所以我不相信我們隱瞞問題的嚴重性，或只是輕輕帶過。

主席：

你可否告訴我們是文件的哪部分？

新機場工程統籌署署長：

麻煩你翻閱文件A46，1998年的會議摘要。

主席：

第幾段？

李永達議員：

沒有這一段，我找不到。

主席：

根據這一份會議紀錄，署長根本沒有就航班資料顯示系統發言。

新機場工程統籌署署長：

主席。在該會議之前，我們有一份給主席的文書，文書內有提及我們的分析。

主席：

不。剛才你不是說在會議上有討論嗎？我想問你有關討論的事。因

為若你認為問題如此嚴重，必定會在會議上討論。你可否告訴我們是在會議紀錄的哪一段？現在我們看不到會議紀錄內有提及這問題，你可否指正我這說法。

李永達議員：

主席……

主席：

郭先生仍未回答，待郭先生……

新機場工程統籌署署長：

主席，我有一份文書，但未有正式提出來作為證供，內容顯示我們很明確地指出航班資料顯示系統在6月14日至6月27日的測試期間，有9%的時間是完全不可以運作的。

李永達議員：

主席，“point of order”。

主席：

讓他先回答。李議員。

李永達議員：

主席，我剛才的問題不是關於他未提交的文件。郭先生回答我的問題時說，他說在會議紀錄裏面，記著，這是在證供內表達的，他們在機策會會議上曾討論這問題，而他提出過要討論的。我唯一看到署長所提及的問題是在第4段：“D/NAPCO”即“Director of NAPCO reassured the Chairman that she would be notified immediately if anything went seriously wrong in the process”。在其後的討論過程中，我看不到署長在任何一段中，曾提醒機策會的同事，或提醒主席，他認為航班資料顯示系統或“stand-by”系統有問題。唯一有作出這提示的不是他本人，而是機管局資訊科技部主管。所以我想再提醒郭先生，你所提出的證供是要清楚和確實的。我不希望你將證供混淆在一起談。我的問題是，在這過程中，你是否真的記得自己曾在機策會會議上提醒機策會的成員或主席，這系統其實是有問題的？你是否清楚記得？多謝主席。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。我相信我在該會議上曾經提及這點，但最重要的是，我們曾提交一份文件，詳細列出我們關注的問題。

李永達議員：

主席，我想問既然你曾經提過，為何完全沒有紀錄？這是由去年年中至今年，機場發生的兩個主要的大問題，我相信郭先生不會不同意。你提出那麼重要的事，為何你的秘書不作記錄？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我不能就這一點代表撰寫這紀要的人員作答，不過我想提出，我們的確在會議上提出一份文件，說出航班資料顯示系統和其他各項準備就緒問題的最新狀況。

主席：

你想清楚才回答。李永達議員問你在會議上有沒有討論這個如此嚴重甚至會威脅到“smooth operation, real risk to smooth operation”的問題。你有沒有在會議上提出？或要求討論，或進行討論這問題？

李永達議員：

主席，我想問郭先生，在他參與撰寫的那份報告內，有沒有試圖向委員讀出一句話，這句話是每位同事，包括我自己和吳靄儀議員均讀過的，即“Critical Issues – Airport Systems Contracts”裏那一句。你有沒有請委員留心或討論你的評估？多謝主席。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。那不是委員會的運作模式，所以我沒有。

李永達議員：

主席，我想問最後一條問題。郭先生，你令我覺得奇怪的是，你自己撰寫這份報告，指出一個很嚴重的情況。你又說自己是一個收集警報系統的人，而你又將警報發出去。我的感覺是，你是否變成一個系統內的“低音喇叭”，甚至將“喇叭”拆除，以至這聲音未能傳達給決策人士。你覺得他們可以不在你的提點下了解實際情況，而你只知道唯一一個全職監察工程進度的人是你自己？你有沒有將系統的警告淡化，甚至隱瞞？多謝主席。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。簡單的答案是，我既沒有誘因，亦實際上沒有將問題淡化。相反，事實上我透過一份詳盡的文件，將重要的事項提交委員會。

主席：

劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

我有很多問題，但想首先跟進此點。我不怕累贅再讀一遍6月29日郭先生批准的那份報告，第一段寫著：“Outstanding number of FIDS software problems report are now increasing, including the high priority items. Reliability tests continue but the FIDS performance still shows instability problems”。主席，我們剛才說郭先生沒有在7月4日機策會會議席上提過FIDS的問題，但在有關的會議紀要，即文件A46的第5段是有人提及的。那是機管局其中一名人員，他提及：“On FIDS, HIT/AA reported that the permanent FIDS continued to be stable”。這正正是事實的相反。郭先生，你當時是在場的。你說自己沒有提出來，而寫了一封信，但現在發現有人提及，而所提出的論點和你的意見剛好相反，你竟然啞口無言地坐在一旁而不告訴主席、副主席和其他人？當時你是否離

開了？若是，秘書應會記下。你是否記得當時的情況？為甚麼出現了那種情況而你當時不發言？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。實際的情況是，我們是在6月27日製備那份每周報告，說明當時我們對航班資料顯示系統的看法。到會議舉行時已是7月4日，在那段期間，機管局已和他們的承辦商全力加緊改善航班資料顯示系統的表現。所以最新的表現情況的確要依賴機管局作出報告。但另一方面，希望大家留意更重要的一點，為何我們較早前曾提出過系統可能出現問題，但依然繼續保持原定的啟用日期？其實一個很主要的原因是，我們知道機管局預備了一個後備系統，而機管局在會議上保證，該後備系統已經過測試，運作正常，可以隨時準備投入服務。

主席：

劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

主席。我想問我們是否應該還有一份報告？因為這是每星期一份的。剛才我們提及的是6月27日的，但接著一份已是7月11日的。期間是否應還有一份報告？我們想證實一下，因為根據郭先生所說，6月27日時存在的問題，於7月4日的機策會會議上，很神奇地似乎已圓滿解決，無需擔心。所以當機管局人員說情況很穩定時，你完全沒有提出意見，亦沒有提及一星期前情況仍不穩定。我們想問還有沒有這些報告？因為我們也相信這些報告內容真實。是否還有一份報告？為甚麼6月27日之後便是7月11日的報告？

主席：

郭先生。

劉慧卿議員：

還有，雖然你在6月27日認為情況是這樣嚴重，但7月4日你真的認為事情已全部解決？所以當機管局人員向機策會解釋情況穩定時，你完

立法會調查赤鱲角新香港國際機場自1998年7月6日
開始運作時所出現的問題的原委及有關事宜
專責委員會
Legislative Council Select Committee to inquire into the circumstances
leading to the problems surrounding the commencement of the operation of
the new Hong Kong International Airport at Chek Lap Kok
since 6 July 1998 and related issues

全認為無需加意見？你自己認為6月27日所提出問題已全部解決？我的兩個問題是：有沒有多一份報告及問題是否已全部解決？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。第一個問題是有沒有多一份報告。據我理解應該是不會再有的。因為所有報告已全部提交專責委員會。至於為甚麼我們在6月27日的報告內提出了問題，其後在席上接受了機管局的解釋？其實主要是由於他們當時非常緊急地進行改善航班資料顯示系統表現的工作，所以我們要接受他們在那方面的報告，因為他們實在花很多工夫盡量將系統做好。正如我說，最主要是當時有一個後備系統，而這後備系統已測試妥當，準備在有需要時使用，所以我們才接受那方面的風險不會太大。

劉慧卿議員：

主席。我想問有關測試方面，據說有九成多的測試是成功的。我從其他方面看到，那只是有關硬件的測試，軟件測試是分開進行的，對嗎？那98%的成功測試是否指全部？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。根據我們的理解，亦根據機場管理局給我們的資料，那測試是一個長時間的測試，是由6月14日至6月20日期間進行的測試。而整段期間的可靠程度是98.7%。

主席：

是指硬件還是包括其他所有方面？

新機場工程統籌署署長：

據我了解是整個系統。

主席：

包括操作人員？包括全部各方面？

新機場工程統籌署署長：

我的理解是，在系統操作時，整個系統是可以順利運作，沒有問題的。

劉慧卿議員：

主席，我們在這方面可能有不同的意見。我們不是不相信證人，但希望有些文件……因為我們在外間得到許多資料，指測試不包括軟件，只包括硬件。不過我們今天無需爭拗，我們亦不是不相信你。不過這是很重要的，因為現在最大問題是軟件。若你只是說硬件沒有問題的話便不妥當……

主席：

我稍作補充。郭先生在6月29日簽署發出的報告內有關“current assessment”的一段中曾說：“these delays and problems have critically impeded training schedules, particularly for government departments as well as...”。換句話說，即使有機件，工作人員在操作機件方面的訓練也是“critically impeded”。剛才郭先生說在6月29日至7月4日期間，機管局可能修理了一些機器，令7月4日的報告說OK，即剛才劉慧卿議員問及有關硬件的問題。但這似乎是包括訓練和操作的。

劉慧卿議員：

主席，我想郭先生要回答你這問題，但亦請處理我剛才提到要求索取一些文件，以證實成功率那麼高的多次測試，是包括所有軟件和硬件的。或許郭先生可否在事後幫忙提供這些文件給我們？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，這是我們當時的理解。坦白說，這可能是錯誤的。但這是我們當時得到的資料令我們有這樣的判斷。

主席：

李永達議員，你是否“point of order”？

劉慧卿議員：

先讓我問完……

主席：

不，他是否“point of order”，抑或想跟進這點？

李永達議員：

我想“point of order”。我希望郭先生發言和作供時可以穩定一點。郭先生，你要記著，這不是一個事務委員會，而是一個專責委員會。若你的書面證供和口頭證供，或之前和之後的口頭證供變化那麼大，我們很難理解，尤其是你說你的理解可能錯誤。那麼，你的意思是否要我們就每一句證供問你，你所說的會否有錯，然後再繼續發問？郭先生，我不想逼迫你，但我們有充分時間讓你回答，希望你不要給我們這樣的解釋，否則我們很“頭痛”。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，很多謝你們在這方面的警告。其實我在作供時，是以本身理解的事實全面作供的。假如事後有資料顯示我的理解錯誤，當然大家可加以批評，或指我的資料不全面。不過，當時我的理解的確是，整個系統的可靠程度是98.7%。至於這點是否正確，一定要根據當事人提供的實際資料，以及要找出他提供資料給我時，為何會得到這樣的結論，才可作出斷語。

主席：

你可否回答，即使在測試時，機件的準確程度是98.7%，但機件終究是要由人操作的，而你未能妥善訓練工作人員，你對此有沒有疑問？

新機場工程統籌署署長：

主席，其實我們一向覺得沒有充分時間去訓練人員，因為系統工程經常出現延誤的情況。不過，對有關政府部門來說，雖然訓練人員的工作受影響，但他們仍盡量採取辦法解決問題。結果，政府部門的服務不會受訓練方面的問題影響。至於其他方面，例如航班資料顯示後備系統，根據機管局的資料，他們曾充分測試這系統，而工作人員亦受過訓練，所以他們保證沒有問題。

劉慧卿議員：

主席。我們邀請郭先生出席，當然會就你所知的範圍提問，而不會問你不知道的事，所以你要就本身所知的事回答。但後來你卻說可能有錯，那會影響委員會對你的信心。因此，若你不知道便應說不知道，或者說稍後回答。我希望你這樣作答，而不是在回答後卻說可能有錯。這樣我們會有所窒礙，不知道應如何處理。但就這件事，你現在是否想我們理解為你不知道？你會再調查？還是怎樣？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。我相信我在這裡作答，是以本身掌握的資料及當時的理解來作出解答的。

劉慧卿議員：

但當委員問你時，你說不是很清楚。不過，你承諾會找資料給我們，是嗎？

新機場工程統籌署署長：

主席，其實我剛才想解釋的是，就這方面的資料，一定要根據資料本身的來源才可以求證。我們也是根據對他們當時提供給我們的資料的理解，而作出這樣的判斷。

劉慧卿議員：

這點我不接受。你作為監管人員也沒有那些資料，那你憑甚麼相信他們可以弄妥？

主席：

你如何理解那些資料，而作出有關判斷？

新機場工程統籌署署長：

主席，就是根據當時機管局給我們的解釋和資料，顯示那整體系統的可靠程度是98.7%。

劉慧卿議員：

主席。那麼機管局要有文件給你們看，難道只憑口頭上說可以便可以？我們就是要那份文件。你自己說來也有點語塞。

主席：

郭先生，你可否回答劉慧卿議員，你是否將會把那些令你作出判斷，認為整個系統有98.7%可靠的文件給我們？

新機場工程統籌署署長：

主席，絕對沒有問題。其實那是在機管局提交機場發展策劃委員會的6月24日會議文件內的一份文書，我可以查到該編號。6月24日的文件清楚提到系統的可靠程度是98.7%。

劉慧卿議員：

主席，我們看到那數目字，但我們現在擔心的是那98.7%是指硬件，而不是軟件。我們知道有那數字，我們就是問你是否知道有關測試已包括所有硬件及軟件。你最初說是，後來又說未必準確。主席，或許我們不要花時間在這問題上，雖然，若有人被誤導，我相信這點很重要，我想你為我們澄清。主席，我想問郭先生剛才提到的後備系統。因為有後備設施，所以你很放心。後備設施包括白板、警衛、信差。這是你剛才說的。你可以聽回錄音帶，因為整個過程均有錄音。你說有問題，但問題是可以解決的。如果沒有電腦，便找警衛；如果沒有電話，便找信差。我相信這點很重要，這是你本身的態度問題。你是否認為，雖然我

們花了上千億興建這機場，但由於有這些原始的方法，因此可以安心？而後備系統要40分鐘後才可啟動，後來也無法啟動。那你如何說服我們，你覺得當時有那麼多後備設施，是應該很安心的？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，剛才我說過，若出現問題時有其他解決的方法，但當然，解決辦法未必一定很理想。至於航班資料顯示系統便不是一個原始的解決辦法，而是一個人手輸入的辦法。據我理解，該系統的費用亦不少，而其操作其實對機場運作沒有特別的影響。為何我會這樣說？這亦是根據我們的認識和機管局提供給我們的資料而判斷的，就是航班資料顯示後備系統的確需要一段時間，由現在的模式轉移到後備系統，所需的時間約30至45分鐘。剛才我曾解釋，根據顧問的分析，這時間可能是較為樂觀的推測。即是說，要轉移至航班資料顯示後備系統，可能不只需要這段時間。但為甚麼我們會安心和接受，主要是因為這後備系統可以維持機場的正常運作，而不會影響旅客服務。為何需時30至45分鐘才轉移到後備系統也不會有影響？主要原因是機場航班資料顯示系統的資料通常是兩小時前顯示出來的。假如航班資料顯示主系統不能操作，需要動用後備系統時，已顯示出來的資料不會消失，於是需要工作的人員及旅客不會受到影響，他們仍然會看到資料，而那些資料對他們來說仍然有用。而在那些資料未過時之前，後備系統應已提供新的資料。所以他們所受的影響不大，而機場可以繼續順利運作。那系統的意思便是如此。

劉慧卿議員：

但當日事情並不是如此。究竟哪裏出錯？再者，剛才李永達議員多次提到，那些問題是否你事前完全預料不到的？究竟哪裏出錯？為何那機制會失靈？

新機場工程統籌署署長：

主席。當日為何沒有使用後備系統，最好由機管局解釋。不過，根據我們的理解，他們內部對於系統的操作有若干指引，即是航班資料顯示系統要在停頓一段時間後，才需要啟動後備系統。因為啟動後備系統需要人手作轉接程序，所以據我了解，他們定了大約在兩小時後才需要動用後備系統。而據我了解，7月6日當天，我和董誠亨博士透過電話交

談，他給我的訊息是，航班資料顯示系統基本上沒有問題，依然可以運作，因此機管局沒有動用後備系統。但實際情況如何，應由他們解釋會比較清楚。

主席：

郭先生，我想在這裏跟進一點。你們署方提到的後備系統，或我們一般人所說的“stand-by”，就是一有任何問題，那“stand-by”便會開始運作的。現在你說，雖然要在45分鐘後才轉換到後備系統，但應該不會對各方面構成混亂情況。我想問，你這結論是基於甚麼報告得來的？有沒有作過這估計？或有沒有任何結論令你很安心，就是雖然要在45分鐘後才轉換到應變系統或“stand-by”系統，但也不會有問題。有沒有進行過這評估？以及在這方面有沒有任何文件給委員會參考？

何承天議員：

應該是兩小時加45分鐘。

主席：

對，兩小時加45分鐘。

何承天議員：

因為有兩小時是用來作決定的。

主席：

因為你的信心倚賴在那個“fallback”，即“stand-by”，那“stand-by”令你安心。當你將信心寄托於“stand-by”系統時，你對這系統的理解有多全面？你有沒有作過評估，當這航班資料顯示系統不能運作，要轉換作後備系統時，你理解當時的局面會怎樣？由於航班資料顯示系統包括許多方面，所有的事將會怎樣發生？你有沒有做過這評估？若有的話，有沒有文件？你參考過哪些文件？可否向我們提交有關的文件？郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。根據我們的理解，這些資料當然是由機管局提交給我們的。在航班資料顯示後備系統啟動時，需要若干人手將原來的系統轉換到新的系統。由於原有系統顯示的資料是兩小時前的資料，所以他們有一段

時間作出應變。至於運作時需要那一段的時間才開始運用後備系統？這是他們實際的運作問題，而且這是他們的工作，所以我不能在此說他們的做法是對或不對。但肯定的是，根據他們的資料顯示，他們這後備系統已完全準備妥當，亦曾測試成功，準備就緒的。

主席：

郭先生，請你回答我的問題。我的問題是，你們判斷這後備系統是可以接受的，並把信心寄托於這“stand-by”的系統，是否基於他們提交給你的任何文件？你們有沒有全面了解過若屆時航班資料顯示系統不能運作，將會有甚麼事發生？屆時不同的單位、部門或人士將需要做些甚麼？可以在多少時間內控制情況？這方面有沒有文件，或你們有沒有看過、了解過、理解過？若有的話，可否給我們？你首先回答我們，有沒有這些文件？

新機場工程統籌署署長：

主席。整份詳盡的報告就沒有，但機管局的代表曾經在機場發展策劃委員會會議上作出介紹和口頭報告，亦在他們的機場運作就緒文件內講解系統的內容及運作。實際來說機場啟用時會怎樣？其實啟用時一般旅客不會知道使用了後備系統，由於資料會繼續顯示，因此不會影響他們使用機場。

主席：

若你有這些文件，可否提交給我們？

新機場工程統籌署署長：

主席，可能已經有，但由於文件太多，未必可以那麼容易“check”到，若沒有，我將這些文件提交給大家，可以知道我們以甚麼作基礎。

主席：

或許你稍後再交給我們。

劉慧卿議員：

我想知道機管局董事會開會討論這事件的日期和有關文件。因為機管局主席說不知道這事，他不知道要30分鐘，他以為要1分鐘。不過你不用代他答，我們想取回當日機管局董事會開會討論這後備系統那天的日期。我想我們應該已經有那些文件，我們再看一下。

主席：

我讓沒有問過的同事問。馬逢國議員。

馬逢國議員：

多謝主席。我剛才多次舉手，想跟進而不得要領，我發覺不舉手反而會跟進得到。我希望主席注意這問題。我其實想向郭先生跟進很多剛才曾提出的問題，因為我得不到確切的答案。第一個問題是有關剛才提及的航班資料顯示系統。我想問清楚新機場工程統籌署是否有人曾參與整個系統的測試？還是純粹倚賴機管局管理層提交的報告？有沒有人參與其中？有還是沒有？我只想知道有或沒有。

新機場工程統籌署署長：

主席。我們透過數方面評核系統的表現。我們在每一次大規模的測試中均派人員觀察他們如何進行，以及派人到運作中心觀察他們運作。至於他們的日常工作，日常怎樣改善、怎樣解決問題，我們的人員不會在那裏，因為我們也沒有人手這樣做。

馬逢國議員：

多謝，我覺得已經足夠。接著的問題是，這些參與測試的人員會否單獨向你作出匯報？即是他們對測試所感覺的情況，會否向你匯報？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，測試是有非常多種類的。不過我相信，如果是大規模的測試，包括整個機場運作的測試，以及航班資料顯示系統的測試，我們的工作人員會在事後作口頭匯報的。

馬逢國議員：

接著的問題是，你在6月27日發出那份報告後，最後令你能信任他們已經在7月4日弄妥的過程中，有沒有收到下屬向你提交一份他們作出的評估報告？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。我們的工作人員並非每一天也坐在工作間觀察他們的進度，所以在這段時間內，我並沒有收到進一步的報告。不過，我們很清楚知道，當時的機場管理局完全明白到那系統的重要性，亦加緊派人盡量提升那系統的表現。

馬逢國議員：

我想問的問題是，在6月27日之前，即你向機策會作出那報告時，是否考慮了你們新機場工程統籌署的同事給你的報告，才會這樣寫？我相信這並非機管局給你的報告。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，正如我剛才所解釋，這份報告是我們參考了柏克德顧問公司的同事給我們的意見，以及根據我們對該問題的了解，然後才擬備這份報告提交給機場發展策劃委員會。

馬逢國議員：

其後在7月4日前數天，你的顧問公司或你的下屬有沒有向你報告？有關情況和機管局作出的報告內容是否一致？

新機場工程統籌署署長：

主席，在那段期間，我沒有進一步的報告。

馬逢國議員：

即是你的認知仍然停留在6月27日之前的認知，然後才在那一次的會議上接受了機管局給你的，或給機策會的一個解釋，或所謂“assurance”，即擔保或保證。

新機場工程統籌署署長：

主席。在那段期間，我知道機場管理局在各方面均全力進行他們的工作，盡量改善他們各方面的表現，所以我相信他們一直在改善情況。

馬逢國議員：

為何在那幾天你卻不嘗試督促你的下屬跟進一件這麼重要的事，而只倚靠機管局管理層所提交的報告？而你又接受？

新機場工程統籌署署長：

主席。其實機場工作包括的範圍非常多。這當然是很重要的一部分，但另一方面，我們要看其他方面準備就緒的問題。所以我沒有另外再要求一份新的報告，因為我知道當時機管局正努力盡量將系統改善。

馬逢國議員：

即是那幾天你們關注的焦點已經不再在航班資料顯示系統上？可否作這假設？

新機場工程統籌署署長：

那段時間的焦點在於關注整個機場的運作及其準備情況，但我們沒有另外要求一個特別的報告，因為我們深信最準確的資料一定是來自機管局。

馬逢國議員：

接著的問題其實剛才已有同事問過，但我也想再問。在機場啟用前，你本身對啟用當日能順利有效率運作的信心有多大？我想你嘗試用50%、60%、70%或80%，去顯示你的信心程度。不知你可否用這方法顯示？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，假如要將信心量化是有一點困難的。由於要看各方面的情況，因此不是那麼容易辦到。不過，整體來說，雖然我們預計到有一些問題，但我當時覺得既然各方面做了那麼多工作，以及得到各方面的保證，亦理解到他們採取了許多其他解決的辦法，所以新機場開始啟用時，未必所有事項完全百分之百做好，甚至偶然會有問題出現，但結果機場的整體運作順利應該是不會有問題。

主席：

張永森議員。

何承天議員：

主席，你想不想讓跟進問題的同事先問，然後再到另一個問題？抑或若我們問過問題了，便要很久之後才可以.....正如剛才馬逢國議員所說，便沒法子追問那問題了。我想你有一個決定。

主席：

因為有很多問題是相關的。其實馬逢國議員剛才提出的問題，其實是因為在很大程度上他是跟進某一點，所以我才容許某一點。但當然，正在輪候的同事的問題可能和那一點也有關係，所以他會有點不滿。這是比較困難，因為每位同事均表示會跟進。問題是有些問題是相關，有些未必.....

何承天議員：

這個我知道，我絕對服從你的決定，我只想澄清一下。因為馬逢國議員剛才提出舉手的問題，他想追問某個問題。例如我們說及後備系統，即“stand-by system”時，我自己亦想追問，但沒有辦法，因為我已問過一次。現在提及機場啟用日期，即為何署長當時說沒有甚麼決定。我又想追問那點，但又沒有機會，情況就是這樣。

主席：

我想因為問題來來去去也是圍繞啟用前那數點。除非你提出另一點，否則是比較困難以跟進為理由讓你先問。好不好？張永森議員。

張永森議員：

主席，我聽了很多同事在不同環節內問郭先生，以及郭先生提供的資料，我感覺很矛盾和不直接，我想郭先生直接回答我一個較為整體性的問題。郭先生，若我沒有記錯，你說在7月6日之前，你看不到有重大的問題影響啟用日期。你亦對我們說，你預計不到有一連串問題出現的情況。在今天來說，郭先生，你可否告訴我們，你覺得你的判斷有沒有出錯？以及你覺得在今次機場的，我們不要用“危機”，用“混亂的情況”，你在哪方面須負上責任？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。以當時我們所掌握的資料來說，我相信我們的判斷是合理的。如果以事後的實際經驗來說，當時所遇到的問題，的確有很多是我們預計不到的。這一點也是事實。

張永森議員：

為何預計不到？是否掌握的資料不足夠？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席。其實剛才我已列舉了好幾個我們預計不到的問題。其實主要的原因是，我不想再重覆，因為有人說我不直接回答問題。但其實剛才我所說的主要問題，並不在我們工作範圍之內，是我們不能顧及得到的。例如洗手間的清潔、電動扶梯為何會停頓、為何偶然會沒有水供應、偶然會停電、為何那麼多人投訴……

張永森議員：

你不用重覆那情況。我剛才所問的問題是，你認為本身掌握的資料不足，但若你回看6月29日新機場工程統籌署的顧問給你，而你亦簽署了的報告給機策會時，其中已有足夠資料顯示，機場啟用的順利運作是有問題的。為何你認為掌握這些資料仍不足夠？

新機場工程統籌署署長：

主席。其實我剛才列出來的問題中，有許多是運作上的問題，未必是整體計劃上的問題。有關運作上的問題，作為第三者的機構來說，我們既非承包商，也不是主事的機關，的確是預計不到，亦管不到的。例如人員的調配或行李處理的問題，我們一直有監察有關的進度和進行測試，其表現一直良好。但工作時出錯的問題，可能是處理人員的問題。這的確是我們預計不到，亦不可能估計到的。

張永森議員：

你的顧問曾向你表示，機場有問題，但你向機場發展策劃委員會表示沒有問題。請問郭先生，在警告訊號系統發出警告的情況下，你除了向機場發展策劃委員會提出警告外，你就機場啟用日期向該委員會提交意見及建議時，是否表示機場於7月6日開幕並無問題？

新機場工程統籌署署長：

主席，有沒有問題其實很概括。新機場開始運作時，很多人投訴遇到很多問題。正如我所說，這些問題是我們始料不及的，亦與我們的監管無關，因為我們根本管不到這些問題。不過，如你所指的是航班資料顯示系統，則我們的確一早已留意到這系統可能會出現問題。我們亦已立即將此方面的問題提交決策的層面，即機場發展策劃委員會討論。張議員剛才指稱，顧問公司表示機場存在問題，而本署提交機策會的建議卻表示沒有問題，是不正確的。

主席：

張永森議員。

張永森議員：

希望你直接回答我的問題。你是否建議機場發展策劃委員會不需擔心機場開幕的日期，亦無需延遲該日期，因為你認為開幕當日，機場可以順利運作？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，當時我們的評估，就是認為機管局的確已做了很多準備工作。請不要忘記，機場曾進行5次測試，每次均有多個單位參與，而有關方面亦就我們預測可能出現問題的地方，提供資料，保證已有充分的準備。我們根據此等情況作出評估，認為機場在7月6日啟用時應可順利運作。

張永森議員：

主席，我想提出一個跟進問題。郭先生，你在新機場工程統籌署工作的6個月內，曾否有人向你表示7月6日這個機場開幕日期是不能更改的？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我可以確實表示，從未有人向本人暗示或明確指示或向本人提出，7月6日這個日子是完全不可以更改的。

主席：

單仲偕議員。

單仲偕議員：

主席，我想跟進張永森議員剛才提出的問題。顧問報告已指出機場存有一些問題，特別是航班資料顯示系統。在5月22日的會議上，工務

局局長曾表示，他相信航班資料顯示系統“was broadly alright but there were some difficulties with individual airlines.....”。“broadly”即大抵上應該沒有問題。但我曾翻查你們的報告，在這個會議前一個星期，即5月15日，你曾簽署一份報告，當中載述“A number of FIDS software issues which AMD says as critical are still outstanding and these raises concern on AA's ability to establish Day 1 operating scenario”。你在5月15日簽署工程顧問經理提交的報告，該報告指出這些問題。你也有出席5月22日的會議，當時工務局局長表示航班資料顯示系統大抵沒有問題。很明顯，兩者所說的有所不同。你作為新機場工程統籌署署長，是否曾向工務局局長提供一些資料，還是工務局局另有額外資料，以致他作出機場“is broadly alright”的評述。你作為出席會議的成員，在5月15日收到報告後，為何沒有在5月22日的會議提出警告，指出航班資料顯示系統其實有很多問題？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，就航班資料顯示系統而言，工務局局長確有另外加派人員協助監察系統。我相信局長的用意是從第二個角度監察該系統的進展情況。不過，我們其實向來很關注整個航班資料顯示系統的表現，故此我們每一次、每星期向機場發展策劃委員會提交報告時，均有講述該系統的進度和問題，並定期在機場發展策劃委員會會議中提出此等事宜討論。

單仲偕議員：

你是否想告訴本委員會，你已向機場發展策劃委員會的成員提交報告，但該委員會進行討論時，你並沒有向各成員提出警告？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，這是關乎評估的觀點問題。我們每次都有派柏克德公司的工程顧問經理親自出席會議。有關技術方面的問題，通常由他提出。

主席：

何承天議員。

單仲偕議員：

還有一個跟進問題。請大家參閱文件第C15號，這份文件關乎開幕日期，我也是根據此份文件的內容跟進機場的情況。文件第C15號載述了“key milestones leading to an April 1998 opening”，當中提及很多點，包括人員訓練。其中一點說明要在2月18日，即6個星期前，“integrated system fully tested and commissioned”。不同文件亦有提及此點。這份文件是新機場工程統籌署最初向機策會呈交，以評核機場在4月能否開幕，請問在5月22日機策會會議席上，你們是否採用相同標準進行評核，並警告機策會機場當時是否準備就緒？你們有否進行同類評核？這個評核很清楚，相信是由於這些警告，機策會便作出延遲啟用日期的決定。請大家再看文件第C17號第3頁。這份文件記載截至11月14日的情況，說明“integrated system fully tested and commissioned”是“beyond airport opening”。後來陳方安生女士便是根據這份文件致函機管局主席黃保欣先生。根據該份文件，機場要達至很多客觀標準或“milestones”，才能開幕。你們有否根據相同標準，在4月或5月警告機策會？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

臨近機場啟用的日期，由於有關方面已採取行動，應付及解決以往發現的問題，所以該等問題逐步得到圓滿解決。我們的做法亦有些不同，我們主要透過每星期向機策會提交報告時，指出哪些是最重要的問題，然後讓他們作最後決定。

單仲偕議員：

主席，我想提出最後一個問題。文件第C17號指出，綜合測試應在機場開幕日期的6星期前完成。根據6月6日機策會會議文件，綜合測試在6月6日會議後的7日內進行。其實，機場綜合測試原訂在機場開幕的6個星期前完成，若以7月6日計算，綜合測試應在5月底，即22日或23日完成，但實際的綜合測試卻在6月6日才開始進行。新機場工程統籌署署長，其實在6月，你是否已知道這些計劃的進度完全趕不上你們最初

訂下的標準？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，測試的時間表其實亦隨時間有所改變。根據原訂計劃，機場是在4月投入服務，但當局其後在今年1月初決定機場延遲至7月6日才投入服務。機場管理局原先計劃在機場啟用前進行3次測試，但由於時間多了，該局決定增加測試的數目，由原本的3次增至5次。因此，測試時間表亦有所更改。

單仲偕議員：

主席，我要強調一點，這是一個綜合測試，進行測試的日期應以機場開幕日期的6星期前為指標。開幕日期即使延遲，是否仍然應根據這個6星期前的指標，完成所有綜合測試？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，有關6個星期前這點，去年11月提交的報告指出，應該根據所訂時間表進行測試。不過，實際上，由於機場開幕日期推遲了，因此機管局額外增加測試，令各系統及程序有更多的測試。雖然最後一次測試是在6月24日進行……。

主席：

郭先生，我們正集中討論綜合測試的問題。單仲偕議員所詢問的是綜合測試，是機場開幕6星期前必須完成的測試。我們明白可能有數百種測試，但現在我們所問的是航班資料顯示系統的綜合測試，因為據我們所知，機場啟用當天，整個綜合運作完全失效。可否針對綜合測試的問題作答？

新機場工程統籌署署長：

主席，其實規模較大的測試只有5次，由原定的3次增至5次。第一次綜合測試在5月2日進行，在那次綜合測試中，飛機試行降落，讓航班可嘗試運作。最後一次綜合測試則在6月24日進行。當時，機鐵也有試行運作、並有3架飛機進行4次降落，參與測試的航空公司共有31間。據我理解，應該有兩次綜合測試，分別在5月2日和6月24日進行。

單仲偕議員：

我要跟進一點。我想強調，該份報告指明在機場開幕的6個星期前完成測試，不是指進行測試的次數。“完成”一詞的意思是“OK”、“滿意”。根據機策會6月6日的會議紀要(即文件第A42號)第二頁，你們的工程顧問經理“reported that FIDS and the airport operation database and their related systems would be undergoing reliability tests in the coming seven days”。這裏說明由6月6日開始的7日內，便會進行綜合測試。即使在這7天完成綜合測試，亦較原訂計劃遲了6星期。這裏不是指進行了多少次測試，而是完成測試，即“fully tested and commissioned”，要“commissioned”。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我相信單議員所指的是航班資料顯示系統的可靠性測試。這次可靠性測試在6月才開始進行，的確較原定時間遲了。

主席：

何承天議員。

何承天議員：

今早我們所探討的問題是，新機場工程統籌署署長如認為有問題或可能有問題，是否有責任向機管局提出問題所在，並建議機場延遲開幕？根據署長自己的文件，並非工程顧問所提供的文件，在6月20日至6月27日這麼接近機場開幕的期間，那些問題依然存在，而且相當嚴重。我不想在此再花時間讀出問題所在。不過，署長剛才表示，由於他當時認為沒有問題，機場可以如期開幕，因此他沒有提出警告。我想問署長，

他是否認為自己在文件提出的事項並非問題，抑或正如他較早前提出，無問題的定義是指如電話有問題，可用無線電話，無線電話有問題，可用信差。如此一個國際機場，有很多飛機降落，但卻因電話不足，飛機不知在哪個停機坪降落，這情況能否稱得上順利運作？究竟以他個人的定義，怎樣才算是沒有問題？跟著我還有問題想問。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，正如我剛才提及，有些問題的解決方法的確不可以接受，例如航班資料顯示系統失靈時需要使用白板，這種服務水準以任何標準來說，根本不可接受。至於我們每周在報告提出的問題，大家可從文件得知，我們在機策會會議席上，確有提出該等問題討論。除了在機策會討論外，我們亦有與有關方面跟進。

何承天議員：

6月20日的報告指出很多問題。根據機管局董事會6月25日會議的紀要(即文件第B37號)第2.11段，當日署長只提及開幕典禮、儀式的問題。如果署長要跟進該份報告所載的問題，是否應在這次會議向機管局提出機場仍有問題有待解決。因此，我懷疑署長是否一如他所說，事實上曾跟進處理這些問題。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，許多工程問題其實由管理層負責處理。因此，一般而言，管理層負責跟進處理問題，而董事會則主要研究一些影響範圍較廣的事項。

何承天議員：

主席，署長是否指這些並非大問題？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，其實我在每周報告內所列出的都是一些工程、程序或訓練方面的問題，當中涉及技術性質的工作，通常由工程部負責處理。

主席：

郭先生，請你回答何承天議員的問題。你較早前曾表示貴署負責提出警告，責任重大。但根據你現在所說，你把所有事項提出……。

何承天議員：

主席，他們自己的文件提及“critical issues”，即特別重要、需要關注的問題、高風險事宜和疑問。直到6月24日，他們仍沒有向直接管理機場的機管局提出任何問題，只討論開幕儀式。因此，難免令人懷疑該署曾作出甚麼程度的跟進。

主席：

你剛才表示，你們不負責解決問題，但提出警告卻是你們的責任。警告系統是否失靈？

新機場工程統籌署署長：

主席，關於警告的問題，其實是特別針對航班資料顯示系統來說……。

何承天議員：

主席，並非單指航班資料顯示系統的問題。根據文件，食水、冷氣、航空方面，飛機方面及客運大樓等方面均有問題。

主席：

你先解答這方面的問題。至於空運貨站的問題，我們今天也有數份文件提及。署長履新時便認為這方面是極大問題之一，或者我們稍後留一些時間發問，請郭先生先解答這問題。

新機場工程統籌署署長：

主席，其他如食水等方面的問題，其實很容易解決，而事實上大家亦有目共睹。

主席：

但並沒有解決。

新機場工程統籌署署長：

從我們的立場來看，這些並非重大問題，最大問題是航班資料顯示系統。正如我剛才表示，這是一個心臟系統，十分重要。我們已在機管局董事會會議上提出這問題，我自己亦提出後備系統準備時間的問題。我的確曾在董事會內提出該問題，因為我認為這是重要的問題。

何承天議員：

主席，對不起，署長並沒有回答我的問題。我的問題是，當時他從自己的報告得悉有這麼大的問題，為甚麼他沒有在機管局董事會會議上提出此事？大家可從文件中看到他確實沒有提出，故此不需再跟進該問題。我想提出另一項問題，他可能察覺機場有問題，當時他有兩個選擇：一個是“死頂”，恐怕會“人頭落地”，因為上司說7月6日的日期已決定了，他不敢持相反意見。第二，他認為問題最終可以獲得解決。似乎今早他給我的信息是，他知道有這些問題，但他認為可以解決。我想問他，機管局的報告指出工程延誤問題一直維持數星期。負責擬備這份文件的人根本無須更改有關文句，因為每次均是一樣。署長憑甚麼相信機管局可解決機場各項問題呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，其實機管局每次舉行會議，均有就工程進度擬備報告。我曾向董事會提出不同見解。舉例而言，董事會在一次會議中討論機場的準備情況，當時我提出，根據我的資料，地面運輸中心的工程進度未如理想，新機場投入服務時，可能仍未能全面完成。由於我認為這是關鍵和重要的問題，所以我提出。至於為甚麼我們每周均提出這麼多問題，但

最後卻又贊成機場在7月6日開幕呢？正如我曾說，沒有人向我施加壓力或給我任何指示，一定要機場在7月6日開幕，當時亦無資料顯示有不能解決的問題。

主席：

換言之，你有信心。正如何承天議員所說，由你上任開始，你的報告不斷說明機管局一直不能如期解決問題，但你仍然充滿信心，認為機管局到最後關頭，定能解決這些嚴重問題。你的判斷是否如此？

新機場工程統籌署署長：

主席，你的問題其實是信心何在，為甚麼我會對他們有信心？其實一直以來，機管局有聽取我們的意見，並能解決若干問題。雖然有些問題仍未能完全獲得解決，但他們亦正視這些問題，並派人員處理，亦給予我們……。

主席：

郭先生，請不要就一般情況解釋。請你就最重要的事項，即“real risks to smooth operation”的問題。你是否仍然認為機管局能在短短一星期内，把所有問題全部解決？

新機場工程統籌署署長：

主席，正如我剛才解釋，問題並非完全可以解決，但亦有其他處理方法，將服務質素提高至可以接受的水平。我曾列舉一些例子，現在不想重覆。換言之，未必可以以原來方法徹底解決問題，但亦有其他辦法可以應付問題。

主席：

劉江華議員。

劉江華議員：

我同意，能否解決問題未必是你的責任，但有否提出警報便一定是你的責任。如果有一些特別或重要的事情，你沒有發出警報，你是否同意你是失職呢？

主席：

郭先生。

劉江華議員：

只說同意或不同意便可以。

新機場工程統籌署署長：

主席，假如有人不能履行其職責，便是失職。

主席：

劉江華議員並沒有說假如，他是直接問你。你作為負責提出警告的機構的主管，有否失職呢？

新機場工程統籌署署長：

這是關乎自我批評和自我檢討的問題，我相信不在研訊範圍之內。

劉江華議員：

主席，這是研訊的範圍。

主席：

絕對是。

劉江華議員：

我現在正就你的職責提問。你的職責是作出警報，是很清楚的。若有一些重大事情，而你沒有作出警報，是否是你失職呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，假如有重大問題出現，但我沒有提出警報是否失職這問題，是一個假設性問題……。

主席：

不是，這個“假如”是你加上去的。不是劉江華議員說的。

新機場工程統籌署署長：

請再說一次。

劉江華議員：

我稍後會提出實據，指出你在何處失職。我的問題是“如果有”，你是否失職呢？

新機場工程統籌署署長：

“如果有”？

劉江華議員：

是的，我現在提出實據。

主席：

你提出吧。

劉江華議員：

其實現在最關鍵的，是把機場開幕前10天，即6月29日，那份每周報告，和開幕前兩天的機策會會議紀要作一比較。我要指出郭先生有3處重要地方沒有發出警報：第一，正如議員剛才指出，航班資料顯示系統有問題。6月29日的報告清楚指出該系統“不穩定”，但在7月4日機策會會議席上，機管局指該系統“穩定”，兩者其實很矛盾。在該次會議席上，你沒有對此作任何評論，亦沒有發出警報，故此是你失職。第二，有關空運貨站的問題，6月29日的報告明確指出工程落後於形勢，每周報告已連續7星期載述這點，包括開幕前亦有這樣指出，加上建築署亦因貨運站尚未準備就緒而放棄“check”。然而，根據機策會7月4日的會

議紀要第23段，機管局董誠亨先生在席上表示已獲得臨時入伙紙時，你沒有提出任何意見和警報，這便是你失職。第三，根據6月29日的報告，工程顧問經理提出要開始訓練，你們需要就59個項目作好準備，但機場開幕前10天，卻只有8個項目完成，即接近九成的項目尚未備妥，根據這報告，這是阻礙訓練的進度。在7月4日機策會會議席上，你沒有提出一句說話，對訓練受到延誤亦隻字不提，這又是否你失職呢？

主席：

劉江華議員，請你提問，不要下結論。

劉江華議員：

我問他是否沒有提出警告？是否失職？

主席：

好，郭先生，請你回答。

新機場工程統籌署署長：

主席，有關是否失職的問題，我希望待擬備報告時才下定論。至於3大罪狀，即劉議員指我沒有把問題提出討論，讓我逐項回應。第一，關於航班資料顯示系統，我們當時認為該系統的穩定性仍有問題，但根據機管局管理層所提供的最新資料，以及該局在7月4日的會議席上向機策會作出的匯報，是認為該系統的可靠性高……。

主席：

郭先生，劉江華議員的問題很清楚：第一，在7月4日的會議上，你是否沒有發出警報？第二，你認為沒有發出警報是否失職？我希望你回答這兩點。

新機場工程統籌署署長：

主席，我想逐項問題答覆。

主席：

你只需解答劉江華議員的問題。第一，你有否在7月4日的會議上就航班資料顯示系統不穩定一事發出警報？

劉江華議員：

我清楚知道他沒有提出警報。

新機場工程統籌署署長：

主席，我相信當時我有發出警報。若主席容許，我可在另一日呈交文件，作為證供。該份文件是特別為7月4日機策會會議擬備的，當中指出航班資料顯示系統存在問題。

主席：

對不起，你剛才已提及該份文件。我們現在問的，是你在7月4日的會議上有否提出警報，即有否在發言時提出警報，要求其他成員注意這些問題？

新機場工程統籌署署長：

主席，提出警報的情況應如何，應該非常嚴重還是……。

主席：

嚴重與否，並無關係，我們不是指程度，而是你有否就該系統不穩定一事發出警報？

劉江華議員：

有或沒有？

新機場工程統籌署署長：

我沒有就該系統的不穩定情況發出警報，但卻有就其可靠性發出警報。

主席：

但紀錄並沒有記載。除非你指該會議紀要……。

新機場工程統籌署署長：

這當然是我憑記憶的。

主席：

你的意思是可能該份會議紀要不全面？

新機場工程統籌署署長：

可能不全面。憑我的記憶，我應該有提及航班資料顯示系統的可靠性問題。

劉江華議員：

你本人在會議席上有否提過該問題？

新機場工程統籌署署長：

我記憶中有。

劉江華議員：

鑑於你記得有提過該問題，但會議紀要卻沒有記載，我們日後可能會詢問當時出席會議的人。若證實你沒有提出該事項，後果會很嚴重。

主席：

郭先生已回答了你的問題。

劉江華議員：

他說有提出。

主席：

他說他有提出該事項。

劉江華議員：

現在就貨運站的問題提問。

吳靄儀議員：

他的答案是沒有提出。郭先生清楚表示，沒有就航班資料顯示系統的穩定性問題提出警告，但他曾提出關於該系統的其他問題。

主席：

郭先生沒有提出。跟著第二個問題。

劉江華議員：

他是否同意？

主席：

郭先生剛才已表示沒有提出。

新機場工程統籌署署長：

主席，根據本人記憶所及，我並沒有特別提及“穩定性”這名詞。

主席：

即是你並沒有提出警報。跟著的問題……。

劉江華議員：

貨運站。

主席：

不是。跟著的問題是郭先生沒有提出警報是否失職？

新機場工程統籌署署長：

關於這點，恕我不能自我批評。

主席：

鑑於你在最初發言時指出，向機策會提出警報是你一項最重要的職責，你認為你是否失職？。

新機場工程統籌署署長：

主席，這是涉及工作形式的問題。,我們每周均提交工作報告，並就7月4日的會議呈交最新情況的報告。我們在報告內亦有提及該問題，但我們所關注的問題和事項是非常多的.....。

主席：

你的意思是否不回答這個問題？

新機場工程統籌署署長：

不是。在該次會議席上，我們其實討論了很多問題，而航班資料顯示系統是其中一項討論事項。

主席：

那麼你認為你究竟有否失職？請你回答劉江華議員的問題。

新機場工程統籌署署長：

主席，回答這問題很容易，但我相信你們的法律顧問亦認為，我在這裏只會說出事實，並非提出見解。

法律顧問：

委員會可根據本身的職權範圍，向證人提問所有委員認為可以協助進行研訊的事實，這些事實可以包括：如委員認為證人對某事情的個人見解，可協助他們下結論，他們都可發問。當然，證人亦絕對有權在提出解釋後，要求不需要回答問題，或選擇以任何形式回答該問題。多謝主席。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，根據我的理解，我們在答覆時必須提供事實，而我相信這點亦是本署法律顧問與貴會法律顧問經商討後得出的共識。不過，既然專

責委員會詢問本人是否認為自己失職，我可以肯定我沒有失職。有關第二點，即貨運站工程有所延誤的問題，究竟我們有否發出適當的警報？其實，正如我先前所說，自我上任以來，第一件事是留意到機場……。

主席：

劉江華議員問的是7月4日那個會議。

劉江華議員：

7月4日那天。

新機場工程統籌署署長：

我只想說明，我一直關注貨運站……。

主席：

你先回答劉江華議員的問題。在7月4日機策會會議席上，你有否就貨運站公司的工程嚴重延誤提出警報？你的報告指出，貨運站的情況是高度危險“high risk”，因為到7月3日才取得臨時入伙紙。你有否就這個高度危險的情況提出警報？

新機場工程統籌署署長：

有關該問題，我希望翻查清楚有關的會議紀要後才作回應。但我想指出一點，其實延遲取得臨時入伙紙並沒有阻延貨運站系統的測試，故此並不構成問題。

劉江華議員：

我不是想知道會議的內容，我只是想了解郭先生有否提出警報。若翻看7月4日的會議紀要第23段……。

主席：

文件第A46號。

劉江華議員：

文件第A46號。該段載述“On HACTL, CEO/AA reported that they

had obtained the TOP on July 3”。你一句說話也沒有提出。

新機場工程統籌署署長：

主席，沒錯。

劉江華議員：

你是否沒有提出警告？

新機場工程統籌署署長：

主席，我們當時所關注的是貨運站建築工程的進度。由於工程的確是有相當程度的延誤，因此本人亦非常關注。但在機策會會議席上，機管局行政總監提出該局已獲批臨時入伙紙。既然我們所關注的問題已獲得解決，所以我在會上確實沒有發言。該問題對我來說，已非主要問題。

劉江華議員：

所以你沒有提出警告，這是肯定的。第三點。

新機場工程統籌署署長：

主席，既然當時貨運站工程延誤並沒有構成問題，我便無須發出不必要的警報。

劉江華議員：

郭先生，請你不要忘記，你屬下的百多名職員及工程師的確向你指出機場有問題，你怎可在7月4日告訴自己機場沒有問題呢？

新機場工程統籌署署長：

我相信貨運站沒有問題，因為貨運站已順利取得臨時入伙紙。

劉江華議員：

就“萬事大吉”了？

新機場工程統籌署署長：

主席，貨運站的運作並非單靠臨時入伙紙，故不是因為獲得臨時入伙紙便“萬事大吉”。不過，我們向來關注建設工程的進度，既然已順利解決該問題，我便沒有在會議上特別提出。

劉江華議員：

即沒有提出。第三點，為甚麼沒有提出訓練嚴重延誤的問題？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

其實訓練方面的問題可以彈性處理，而訓練亦非硬性規定需在一段時間內完成。我們在文件提到，系統未能如期竣工，以致影響政府部門的訓練。不過，透過特別安排，訓練方面的問題最終獲得解決。

劉江華議員：

主席，他剛才解釋為何他沒有提出訓練方面的問題，但事實當日這方面不是沒有問題的。我現在所問的是，為甚麼你在7月4日沒有發出警告，又或你有否發出警告？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我沒有提出訓練方面的問題，因為我相信這方面的問題是可以解決的。

劉江華議員：

主席，我還想多問兩個問題。

主席：

現在已經是12時45分，其他委員認為是否繼續研訊還是暫停呢？副主席。

何鍾泰議員：

主席，我還有問題想問，其他委員亦可能有問題想提出。我相信今天不能完成研訊。我建議先完成劉江華議員的問題，至於其他新問題，則留待下次研訊提問。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

主席，我在這方面亦有問題提出，但由於多位委員均想提問，因此不大可能在今天完成所有問題。此外，郭先生曾表示可就一些問題提供文件。我認為最好的方法是，請郭先生帶備所有文件，才繼續研訊，機場啟用當日所發生的種種混亂情況，都在郭先生的文件中逐一顯示出來。據他表示，他有其他文件，使他在機場開幕前一星期，對所有問題作180度完全改觀。我們均很想看到這些文件，讓我們知道他是基於甚麼原因，相信機場已準備就緒。

主席：

我相信大家同事均認為需要就這位證人的供詞進一步進行研訊。我們今天的研訊到此為止。我們會再通知郭先生下次研訊的日期。

主席：

法律顧問剛才向我提出，本專責委員會原定於星期一傳召林中麟先生以前新機場工程統籌署署長的身份出席研訊，但林中麟先生現作為機管局的副行政總監，亦可以該身份解答我們很多問題。有鑑於此，法律顧問建議委員會另訂日期，傳召林中麟先生以雙重身份出席研訊，並邀請郭先生在星期一再次出席本專責委員會的公開研訊。大家認為這個安排是否較好？郭先生，你可否出席下星期一下午2時30分舉行的研訊？

新機場工程統籌署署長：

主席，沒有問題。

主席：

那麼，我們便這樣安排。劉江華議員。

劉江華議員：

主席，我同意該日期。我想問郭先生，你是向政務司司長負責的，除了會議紀要外，你與政務司司長之間有沒有就機場啟用及運作方面所作的內部往來文件，即政府內部的“minute”、“紀錄”、“memo”及通訊？

主席：

郭先生，你曾否就機場啟用及運作方面的問題與政務司司長往來文件？

新機場工程統籌署署長：

主席，我在履新初期，曾草擬一份文書，供政務司司長發放予各有關的政府部門，要求各部門通力合作，確保新機場順利投入服務。當時，政府決定機場延遲開幕，使各部門多了兩個月，有更充足的時間，使機場準備就緒。除了這份文件外，並沒有其他內部文書紀錄。正如我剛才所說，在機場啟用前一個月，即6月時，我們曾向機場發展策劃委員會提交兩份進度報告。與每周情況的報告比較，進度報告所載有更新的關於機場發展情況的資料。

劉江華議員：

主席，換言之，他是否只在會議上或電話上與政務司司長聯絡，與政務司司長之間並沒有其他內部往來文件？

主席：

是否沒有其他內部文件？郭先生。

新機場工程統籌署署長：

要看大家所說的是甚麼內部文件，因為問題太廣泛，我不想……。

立法會調查赤鱲角新香港國際機場自1998年7月6日
開始運作時所出現的問題的專責委員會
專責委員會
Legislative Council Select Committee to inquire into the circumstances
leading to the problems surrounding the commencement of the operation of
the new Hong Kong International Airport at Chek Lap Kok
since 6 July 1998 and related issues

主席：

有關機場7月6日啟用的各方面問題，還有沒有內部文件可提交本專責委員會？

新機場工程統籌署署長：

主席，我需要回去看清楚，才可給專責委員會一個可靠的答案。但如你們所指的是本人與政務司司長的書信往來文件或討論文件，則本人的確沒有。

主席：

若你有文件提交本委員會，最好能在下星期一上午10時前交給我們，以便各委員有時間先作參閱。

新機場工程統籌署署長：

其實我這裏也有一部分文件，我可以回去全面查看。

主席：

若你現在可以提交文件，那就更好，或者你可在會後交給我們。

新機場工程統籌署署長：

我這裏有兩份文件。

主席：

好。我現在宣布散會。

〔研訊於下午12時50分結束〕