

立法會

調查赤鱘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4次公開研訊的逐字紀錄本

日期： 1998年9月28日(星期一)
時間： 下午2時30分
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
陳鑑林議員
單仲偕議員
劉江華議員
劉慧卿議員
蔡素玉議員

缺席委員

陸恭蕙議員

證人

新機場工程統籌署署長
郭家強先生

陪同證人出席研訊的其他人士

高級政府律師
區倩芬小姐

主席：

雖然我們已有足夠的法定人數，但鑑於新機場工程統籌署署長原本表示會在星期六提交委員會的文件，於今天正午12時左右才交到秘書處，所以剛才已盡快安排將文件影印，以便分派給大家參閱。我相信大家都希望用些少時間了解這些文件的內容，現在就給大家數分鐘時間閱讀文件，然後才開始今天的會議。

主席：

各位，在未正式開始研訊之前，我想提醒各位委員，整個研訊過程必須有足夠的法定人數，即連同主席在內應共有5位委員，現在人數已經足夠。

在傳召證人新機場工程統籌署(下稱“統籌署”)署長郭家強先生之前，我想徵詢各委員的意見，郭先生已通知專責委員會秘書，他會帶同以下人士出席研訊，就是高級政府律師區倩芬小姐。若委員沒有異議，本人建議容許區小姐在研訊進行期間陪同郭先生，但她不可在席上發言。

各委員對研訊程序如無其他意見，我便宣布研訊開始，並傳召證人統籌署署長郭家強先生。

(郭家強先生進入會議廳，並由區倩芬小姐陪同)

主席：

郭先生，多謝你再次出席本專責委員會的研訊。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。請注意，你現時仍是在宣誓下作供。

專責委員會現在會處理1998年9月26日研訊後，證人所出示的文據、紀錄及文件。

首先，專責委員會知悉，證人在9月26日研訊結束後，提供了下列兩份文件：

- (1) “Update on New Airport Projects as at 22 June 1998(新機場工程最新資料截至1998年6月22日)”；
- (2) “Update on New Airport Projects as at 30 June 1998(新機場工

程最新資料截至1998年6月30日)”。

專責委員會知悉上述兩份文件已在1998年9月21日獲專責委員會接納為由機場發展策劃委員會主席陳方安生女士出示的證據。

第二，專責委員會知悉證人已於今天上午向專責委員會秘書提交下列文件：

- (1) 證人來信的附件A夾附的機策會文件共7份；
- (2) 夾附於證人來信附件B，統籌署於1998年6月27日就機場系統發出的內部報告；
- (3) 夾附於證人來信附件C，1998年6月25日機管局董事會會議的紀要；
- (4) 夾附於證人來信附件D，1998年6月24日及7月4日機策會會議供主席參考的資料摘要合共兩份；
- (5) 統籌署署長於1998年2月2日致政務司司長的內部錄事。

專責委員會知悉，郭先生來信的附件A及C已分別在1998年9月21日及24日獲接納為由機場發展策劃委員會主席陳方安生女士及機場管理局主席黃保欣先生出示的證據。

郭先生，你現在是否正式向專責委員會出示夾附於你在1998年9月28日的來信的附件B、D及E的文據、紀錄及文件作為證據？

新機場工程統籌署署長：

對，主席。

主席：

我現在宣布上述所有文據、紀錄及文件獲接納為向專責委員會出示的證據。

我再次提醒各委員，所有向專責委員會提供的文件均須保密。不過，如證人就披露其證據及文件作出任何申述，則視乎專責委員會在回應其申述時所作的決定，有關證據及文件在獲接納為向委員會出示的證據後，可在委員會的公開研訊上被引用。

現在繼續研訊，郭先生，我首先向你提出第一條問題。在1998年9月26日的研訊席上，委員會曾經指出1998年6月29日統籌署的每周報告，載列有關航班資料顯示系統的種種問題，而在1998年7月4日的機策會會議上，機管局代表報告謂航班資料顯示系統穩定。你身為統籌署署長，對此說法毫無異議。因此，委員會要求你提交有關文件，該等文件足以令你信服機管局代表的說法。請你說明在今天所提交的文件中，哪一份足以令你接納機管局代表當天(亦即在7月4日)的說法？

新機場工程統籌署署長：

主席，在我提交的文件中，其中一份是機場發展策劃委員會文書第36/98號。不知大家是否看到該份文書？

主席：

是，請你繼續。

新機場工程統籌署署長：

是第8(i)段。

主席：

各位委員，他所指的文件就是你們剛才進入會議室時收到的文件，即機策會文件附件A的一系列文件後面的第一份，亦即機策會文件第36/98號。各位委員找到了沒有？

何承天議員：

主席，是哪一份？

主席：

是你剛才收到的第二份文件，即統籌署給秘書處的文件附件A，當中的第一份便是機策會文件第36/98號。郭先生，你指哪處？

新機場工程統籌署署長：

是第8(i)段。據該段所述，永久性航班資料顯示系統最近經過特別可靠的測試後，證實可以使用並具有足夠的穩定性。即使某些顯示器材失靈，亦有其他辦法補救。此外，第11段提及在6月30日已就轉用後備

航班資料顯示系統進行測試，該次測試有35間航空公司參與。有關系統經過半天的測試後，證明能夠成功運作。該次測試亦清楚顯示，在經過調校後，整體轉用新的後備系統需時30分鐘左右。

主席：

李永達議員。

李永達議員：

主席，因為有些文件今天才提交委員會，所以我在引述時需要不斷翻查，可能會較為麻煩。主席，我想郭先生看看他提供的其中一份文件，就是附件B。由於該文件並無註明頁數，我很難指出該文件在哪裏。我想應該是在1998年4月1日機策會文件後面。

主席：

是不是這份？

李永達議員：

該文件只有一頁，是附件B，當中印有“Dave THOMPSON, SC (Sys 2) Weekly Report w/e 27 June 1998”。

主席：

大家找到該份文件嗎？

李永達議員：

我想秘書應該知道是哪一份。請秘書幫忙尋找，因為我也找了很久。

主席：

是在這些圖表後面。這些圖表是在今天收到的。

李永達議員：

對，是今天收到的那一批。

主席：

我拿著の圖表後一頁，便是附件B，大家看到嗎？其他委員找到嗎？請秘書協助尚未找到文件的委員。所有委員都找到文件嗎？李永達議員，請繼續發問。

李永達議員：

多謝主席。我想問郭先生的第一條問題是，“Dave THOMPSON”其實是誰？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

對不起，主席，我剛才以為是指另一份文件。其實李議員所指那份印有“Dave THOMPSON”等字眼的文件，應該不是夾附於那裏，而是另一份文件。“Mr Dave THOMPSON”是我們所委聘的柏克德顧問公司的工程師。

李永達議員：

郭先生，你手頭上有沒有這份文件？

新機場工程統籌署署長：

暫時沒有。

主席：

是你今天提交委員會的。

李永達議員：

秘書請給郭先生一份。

新機場工程統籌署署長：

主席，我找到該份文件了。

主席：

“An Internal NAPCO Report on Airport Systems”，大家找到了沒有？

李永達議員：

郭先生，“Mr Dave THOMPSON”是柏克德顧問公司的工程師，請問他是否負責進行機場系統的測試？

新機場工程統籌署署長：

正確，主席。

李永達議員：

主席，我繼續發問。郭先生，請你現在翻到文件的第2頁，即後一頁，當中提及兩個系統，一個是“FDDS”，我想應該是“Flight Data Distribution System”，即航班資料輸送或分布系統；另一個是“FIDS”，即“Flight Information Display System”，即航班資料顯示系統。第1段最後一句的寫法是：“It is unlikely that more than 70% will be available before airport opening”。郭先生，你看到這一句嗎？

新機場工程統籌署署長：

我看到。

李永達議員：

主席，我想問郭先生的第一個問題是，“Mr Dave THOMPSON”是你們所委聘的柏克德顧問公司的工程師，當時你如何分析他這項意見？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我認為他的意思是指將固定資料顯示系統傳送至香港空運貨站公司的工作，未能百分百完成。

李永達議員：

也就是說，郭先生你同意6月27日的報告所述，在新機場啟用當天，有關系統可以使用的比率難以達到70%？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

是，這點是很明顯的，意思正是這樣。

李永達議員：

主席，我就文件第2段提問後便沒有其他問題。當中有關航班資料顯示系統部分的第2行，寫法如下：“Two FIDS servers were down for 40.6 and 16 hours respectively. This resulted in a system outage time of 28 hours”。這是否顯示航班資料顯示系統經常有機會停止運作或出現問題？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

據我們所了解，以及與有關人員討論後，測試結果已在下頁臚列出來，當中亦載述航班資料顯示系統的主伺服器及伺服器在測試期間的表現，大家翻到下頁便可看到。該系統不能運作的時間，大家可在第1行找到“CR2”主伺服器01是81.25%。第二，是100%。這已反映航班資料顯示系統伺服器的可靠程度。

李永達議員：

但為何與我們參閱的文件所載這一段的情況不同？可能我並非專業人士，所以我希望你作出解釋。在進行測試的312小時中，有一大段時間(即40.6及16小時)壞機，原因何在？

新機場工程統籌署署長：

主席，其實當中的意思是，在這段長達312小時的測試中，兩部伺

服务器的表現有若干問題。至於整體時間方面，請各位參閱下一個圖表。圖表最低一行顯示可服務的時間佔95.32%，右邊一行則顯示整體可運作的時間佔94.54%。這表示伺服器雖然停頓，但整體表現有90%以上。由於後一頁的資料是由機場管理局提供，我相信他們亦是根據這些資

料，就各方面提供資料及作出保證，表示航班資料顯示系統的可靠程度達到98.7%。

李永達議員：

主席，我想問的最後一個問題是，關於航班資料分布系統，即“FDSS”，既然該系統很可能只有少於70%可以使用，你有否在機策會議上提出討論？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

這點我肯定沒有，因為這個系統不是航班資料顯示系統，而是一個有些微分別的系統，所以沒有包括在航班資料顯示系統內。

主席：

陳鑑林議員。

陳鑑林議員：

李永達議員所問及的文件，當中的資料與我們在上星期六獲得的資料略有出入。郭先生在上星期六提供了兩份文件，即“新機場工程最新資料”，其中一份是截至6月22日，另一份是截至6月30日。從這兩份文件可見，航班資料顯示系統測試其實相當不穩定。我們如參閱6月22日的文件，會發現當中提到“the overall FIDS remains unstable as revealed by problems in the trial on 14 June”。至於6月30日的文件，當中亦同樣指出“Overall FIDS remains unstable. During a 312 hours continuous test from 14 June to 27 June, the FIDS host server was down for 9% of the time. This translates to about 2 hours downtime in a 24-hour period.”。此段文字與李永達議員剛才引述的數字，即在312小時中“down for 40.6 and 16 hours respectively”略有出入。如此看來，6月30日的文件是否刻意少報壞機時間，以顯示情況並不嚴重？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我想解釋我們為何會在6月30日的文件中指出，在歷時312小時的測試中，主伺服器不能運作的時間佔9%。其實這點是基於我們對各項資料所作的分析，也就是剛才我提及的圖表第3行所載的資料。各位在當中可看到“HS total”一詞，即主伺服器的總數。大家可以看到主伺服器在測試中的運作時間佔90.6%以上，所以我們認為主伺服器運作順利的時間佔91%，不能運作的時間只佔9%。這是我們當時的理解。

陳鑑林議員：

主席，我想問郭先生，在6月30日隨後數天，負責航班資料顯示系統部分的顧問公司或我們的顧問人員，曾作出何種保證，表明新機場在7月6日啟用時可完全克服所有困難？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，除了這份文書外，還有一份機場發展策劃委員會的文書，編號為36/98。

主席：

即最初提到的那一份。

新機場工程統籌署署長：

我剛才已提過，有關係統具有足夠的穩定性，即使有問題或性能出現故障，亦有其他補救或解決辦法。

陳鑑林議員：

我不同意此說法。我所問的是他們向你作出哪些保證？你剛才引述

的機策會第36/98號文件與我們所引述的其他文件，是同一時間的報告。在隨後數天，他們因應情況轉變而向你作出了哪些保證，令你相信他們能完全克服有9%時間不能運作的問題，而又不會引起其他問題？

主席：

郭先生，也許讓我們再翻閱有關文件。機策會第36/98號文件第8段其實是談及“permanent FIDS”。我們暫且不討論第11段所述的“stand-by”，而先討論第8段所述的“permanent FIDS”。“The permanent FIDS system be used to provide the primary flight display system in the passenger terminal building. The recent trial and reliability tests have confirmed that the system can be used and is sufficiently stable and that when some displays or functions fail, available workarounds can be depended upon.”。這是在7月4日提交機策會審議的文件，但你所說的是6月30日的情況，你可以翻看“Status Report as at 30 June 1998”的第1頁。換言之，你現在報告的是6月30日的情況，你說當天的情況是“sufficiently stable and that when some displays or functions fail, available workarounds can be depended upon”。

何承天議員：

主席，這是機管局管理層的報告。即是說他相信他們報告所載的意見。

主席：

我基本上有一個很大的疑問。你在6月29日提交機策會的報告中表示有關系統欠妥，那位“Dave THOMPSON”亦告訴你系統欠妥，你所屬統籌署的內部報告“新機場工程最新資料截至1998年6月30日”，亦提到“overall FIDS remains unstable”。既然如此，為何此份文件指出“remains unstable”，但另一份提交機策會的文件卻指出“sufficiently stable and that when some displays or functions fail, available workarounds can be depended upon”？你究竟如何“reconcile”、協調這兩份文件，從而向機策會提供清楚正確的信息？

何承天議員：

我想郭先生要證實那份是機管局準備的文件，不是統籌署準備的。

主席：

剛才我讀出有關報告時，你已糾正這點。第36/98號文件就是機管局準備的文件，而剛才我們參閱的數份文件，就是統籌署的文件。換言之，統籌署在6月30日已表明“overall FIDS remains unstable”，但機策會在討論機管局的報告時，卻發現該系統“sufficiently stable and that when some displays or functions fail, available workarounds can be depended upon”。我相信剛才同事都是以這兩個向機策會提供的不同信息為根據。你如何解釋這點？

新機場工程統籌署署長：

主席，我想證實一點，剛才我提到的系統具備足夠的穩定性，支援新機場的服務。載有此一說法的文件由機場管理局提供，但為何這與署方提供的文書所載的說法有出入，我想主要原因是大家在分析測試結果時，採取了不同的觀點。我為何這樣說呢？因為航班資訊系統是這樣運作的：主伺服器系統其實包括兩部主伺服器電腦，當其中一部失靈時，另一部便會代替其運作，以保持系統的穩定性。我相信機場管理局是基於此情況，才說該系統有足夠的穩定性，支援機場服務。然而，我們所針對的是一個警報系統不能操作的時間，也就是先前所說的9%。由此可見，大家在分析資料時採取了不同的態度。你可以說我們較為悲觀和謹慎。我們認為主伺服器的損壞時間有9%，他們則認為這個測試是在一段長時間中進行，所以效果算不錯；而且在具備其他伺服器系統的情況下，整個系統的效率相當高，而且非常可靠，達到98.7%。我相信這是因為大家以不同角度來分析測試資料的結果。

陳鑑林議員：

主席，在這情況下，我想知道一點：郭先生，統籌署在機策會會議上獲悉機管局董事會的報告載有“sufficiently stable and that.....”等字眼，但你們的分析卻是有關系統“remains unstable”。你有否作出任何反應？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我們當時已接受了機場管理局的分析，因為有關系統始終由他們操作。他們掌握的資料較為詳盡，亦深明該系統如何運作。我們只是從旁以第三者的角度再研究有關資料，所以我們把注意力集中在那

9%的壞機時間。

陳鑑林議員：

郭先生，我想你可能忘記了你曾表示你是一個警報系統。那麼，你還可以說自己是第三者嗎？既然你是一個警報系統，我認為你應對自己所收到的資料作出專業分析，然後告訴他們分析結果是“remains unstable”。你有否作出這種警告呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，其實我相信第一者是機場管理局，第二者是承建商，亦即獲委負責這項工作的機構，我們身為第三者的工作就是作出觀察，在他們進行測試時派人觀察在過程中獲得甚麼資料，然後進行分析，所得結果是系統的損壞時間約佔9.9%。我們就是根據這個結果作出判斷。

主席：

郭先生，請你指出你們是根據哪些論據及資料，說服你在兩者不同的分析當中，機管局的分析是較值得你信賴的？

新機場工程統籌署署長：

主席，請你參閱剛才那份“Dave THOMPSON”根據機場管理局所提供的資料擬備的圖表，當中有很多……

主席：

我們已看過了。機管局告訴你該系統是“sufficiently stable”，但根據你的人員向你提供的資料，該系統卻是“remains unstable”。這裏甚至指出“this translate to about 2 hours downtime in a 24-hour period”。換言之，你們的工程師所作的分析確有充分論據。你們的工程師表示，按照現時的測試結果，該系統有9%的時間可能是不能運作的，亦即在24小時內就有兩小時是失靈的。請問機管局向你提供了甚麼數據，使你確信自己的工程師作出了錯誤的判斷，而他們的判斷才是正確，他們是有足夠理由說該系統是“sufficiently stable”，可以有“available workarounds”？你可否向委員會指出有關資料，讓我們研究你的判斷是否正確。

新機場工程統籌署署長：

主席，請你參閱圖表最低一行，該處註明了總數“uptime availability”，即系統可以運作的時間。

主席：

是載於附件B的圖表嗎？

新機場工程統籌署署長：

是。附件B的右下角註明了有關係統在該312小時測試中的整體表現，的確是在90%以上。

主席：

那又如何？你是否說你是根據自己工程師指出有關係統穩定性不足的報告，用那些資料來證明你相信機管局？

新機場工程統籌署署長：

其實正如我所說，完全是如何演繹這些資料關乎的問題。我的工程師一般認為主伺服器有這樣的問題，採取了一個很保守和悲觀的看法，指其損壞及不能運作所佔的時間約為9%；機管局也是以同樣的數據，指出整體系統的可靠程度超過94%。我們亦明白在實際運作時，有關係統的確可以由一邊接管另一邊，所以接受了他們的解釋。可能他們的分析沒有那麼保守，所以較為準確，值得接受。

主席：

劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

多謝主席。我們提出多項疑問，最主要是因為我們認為在你們舉行會議時，即使你對機管局所說的十分信服，但既然你亦有那些資料，我們認為你當時應立即提出，與機策會一起討論。你現在給委員會的信息是你完全相信機管局所提供的資料，縱使你的顧問有點猶豫，你亦認為無須在當時告知政府最高層，以供參考，情況是否這樣？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，據該次機策會會議的有關文書所載，整體而言，各項需要準備就緒的工作已完全準備妥當。該份文書採用了“確實”、“confirmed”一詞，意思是相當清楚明確的。對不起，我剛才是說機策會第36/98號文書，當中涵蓋了所有程序和工程，包括航班資料顯示系統在內。因此，我們接受了這項有力的保證。再者，他們並非首次作出保證，先前亦作出了同樣的保證。

主席：

你所說的保證在哪裡？

新機場工程統籌署署長：

就是機策會第36/98號文件第2段的撮要，當中指出機管局表示以上幾項活動都肯定能夠準備就緒，預備新機場於7月6日啟用。

劉慧卿議員：

主席。郭先生，我們閱讀你每週擬備的報告時，亦察覺到每星期均有多處地方出現嚴重的問題，因此你不可以因為別人只說一句沒有問題，便立即全部接受為沒有問題。如果連續數週都有問題，我相信你們統籌署最低限度應在有關會議上指出，統籌署已連續數星期向機策會表示有很大問題，但現在機管局的報告卻表示沒有問題，我們是否要非常小心呢？再者，據機策會多份會議紀要所載，不少政府官員都說不相信機管局的表現，因為機管局每次所說的都做不到。在此背景下，委員會不斷向你追問，就是因為我們都深感奇怪，人家說一句，你便全盤接受。此外，6月30日的文件已載明，大體來說，該系統十分不穩定。所以我們覺得這樣有點問題。我相信你無法說服我們，為何連續數星期都說有問題，但他們突然說沒有問題，你便接受？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，其實有兩個原因。第一，機管局在這份文書中很明確及詳細地解釋他們進行了甚麼工作，包括準備工作。第二，我們知悉各方已要求機管局研製一個後備系統，機管局亦表示後備系統的工程已經完成。既然他們認為主系統有足夠的穩定性，而後備系統的測試又全部完成，加上這項測試有35間航空公司參與，顯示主系統可以順利轉往後備系統，因此，我們相信這已是一個充分的保證。

劉慧卿議員：

主席，關於郭先生所提的後備系統，我們可參閱郭先生在6月30日提供的文件第2頁(a)段的第3分段。據該段所述，你們估計由主系統轉往後備系統需時45分鐘，但你們認為這是非常樂觀的估計。你現在有該份文件嗎？請你看看。

新機場工程統籌署署長：

主席，我記得在上次聆訊時曾表示這是比較樂觀的估計。

劉慧卿議員：

我想說的是，你在6月30日曾表示即使轉移系統需時45分鐘，也是非常樂觀的估計，因為轉移系統需要動用很多人手及資源。你又表示機管局當時對此事不太注重，並無打算優先處理。據機管局在7月4日提交機策會的文件所載，有35間航空公司一同參與該項為時半天的測試，測試結果顯示轉移系統需時30分鐘。我覺得你當時最低限度應將你在6月30日的文件內所表示的憂慮提出來，但你竟然隻字不提，委員會對於你如此處事，感到非常奇怪。有關文件已多次述明45分鐘是非常樂觀的估計，現在有人只說了一次轉移系統需時30分鐘，你便全部接受嗎？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，在6月27日的文件中，我記不起有沒有提及這點。

劉慧卿議員：

對不起，我指的是6月30日那份文件。

主席：

是你在上星期六的會議後提交委員會的文件，名為“新機場工程最新資料(截至1998年6月30日)”。

新機場工程統籌署署長：

沒錯，雖然我暫時找不到，但我記得是哪一份文件，因為那份文件是我們擬備的。我們在該段時間仍未收到他們的最新資料，即6月30日完成後備系統測試前的觀察所得。他們做了不少工作，又自稱轉移系統需時45分鐘，究竟是否可行呢？然而，此份文書提到，機管局與35間航空公司就後備系統進行的測試，效果相當令人滿意，結果顯示轉移系統真正需要30分鐘。因此，他們提供的資料往往比我們的資料更新和更直接。

劉慧卿議員：

主席，我們看這裏，你們說經過很多星期都未能做到，45分鐘已是很樂觀的估計。這是一個要經過很多階段的測試，你現在卻說他們當時有一兩天的測試是30分鐘，而你便可以全部接受，完全不將你的憂慮提出。我們反覆詢問便是這點，其實你是有資料的，但你當時不覺得有需要問：是否一定沒問題呢？你連這麼基本的東西也不提，便坐著任由他們怎樣說便全部接受。你作為警報系統，如果知道到時是不行的，便要告知機策會：“我們有些擔心”，但你當時覺得完全沒有需要。雖然在6月30日時出現很多問題，但7月4日便已經可以全部迎刃而解。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，之前我們指出他們的後備系統需要較長的時間開啟，但當他們的實際測試報告，在現實的情況下，只需要30分鐘的時間。故我們會接受他們真正測試的結果，而不再有之前的擔憂，因他們是實際測試過的。

主席：

郭先生，是否可以向我們解釋，因為在你的內部文件中，根本你們的同事在6月27日文件發出時，未知道這個所謂後備系統，因他們未作

測試，直至6月30日才測試。但據我們所知每天測試你們“NAPCO”都會有人在監察，那麼6月30日的測試，是否有一份內部報告給你，到底測試結果如何？及你們本身工程師對這件事的看法？

新機場工程統籌署署長：

主席，有關那次的測試，我並沒有收到另一份內部工程師的報告。

主席：

你是否有關注這件事？因既然是後備，而你們自己的同事也說“remains unstable”，即是隨時要依靠後備系統，這樣你自然要提醒你們的同事要仔細監察，因測試到那時還未進行，而機場尚有一星期便開始運作。你們的同事觀察後，是否有向你口頭或書面報告，或怎樣與你說呢？難道你對此事完全不感興趣？

新機場工程統籌署署長：

主席，我不是很確實知道我們的同事有否在現場觀察他們進行後備系統的測試，我相信可能沒有，這一點我要稍後翻查紀錄才可以答覆。不過有兩點，第一，當我們顯示出對主系統可能不穩定的憂慮時，他們的分析是其實有百份之九十八點幾以上是可靠的，加上兩個伺服器可以互相接管，這是合理的解釋；第二，他們的後備系統是經過實際測試的經驗，所以我們沒有任何理據說他們是做不到的，因他們不可能未與35間航空公司測試，便來告知是沒有問題的，已經完全做妥。我們基本上是信任他們的報告的，因為我們不可能每分鐘，無時無刻監察他們的測試，我們根本沒有這樣的人手去做這件事。

劉慧卿議員：

郭先生，你在6月30日的文件提到機管局不是給後備系統這件事優先處理，而我們翻閱最後幾個月機策會的會議，差不多每一次都很擔心那個後備系統，因為他們很擔心系統有問題，他們覺得很重要。但你在這份文件中已說得很明白，機管局對這件事不是優先處理的，當時你還不覺得應該向機策會提出嗎？

主席：

郭先生。

劉慧卿議員：

你是否找到那段，郭先生？

主席：

是你上次給我們的6月30日“Update”，在“AA FIDS”的第2頁的(a)項目下第3小段，“Stand-by FIDS System”那裏，最後的一句“The Airport Management Division is not giving priority to the stand-by FIDS at this moment.”。

新機場工程統籌署署長：

其實，當中的意思是，在當時來說，他們心目中主要是靠主航班資料顯示系統，而他們盡可能用主航班資料顯示系統，因為運作上是比較有效率，如可以的話，他們想將主系統的可靠性提高，這樣便不需要用後備系統，這句的意思便是這樣。

劉慧卿議員：

我們提出來，因為如果看過所有機策會以往數月的討論，他們一直很擔心，所以很多時我們看到文件是提到後備系統的，亦說明一定要做妥，但現在突然說其實機管局不是太緊張這件事的。其實你作為中間人，有出席機策會及機管局會議，你有責任將機策會的憂慮告知他們，然後叫他們去做。在6月底你說他們其實不太緊張，但在開會時你也不提出來討論，所以我們都覺得很奇怪。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，其實我的意思是他們不是優先處理這個後備系統，因為他們主力是想集中於改善主航班顯示系統的表現。

主席：

何承天議員。

何承天議員：

主席，我原本想問的問題，劉慧卿議員剛問了，我的想法與她一樣。

但有一個問題我想追問，就是那個後備系統，因為郭先生在上星期六及今天都是這樣說。他們這樣有信心，因為在“FIDS”那方面就算有問題，還有後備系統。但現在發覺後備系統在開幕當天根本沒有運作。我參閱今早給我們的文件，是7月4日“Airport Development Steering Committee”的會議紀要，在該疊文件差不多最後處的“Chairman’s Brief”，這份“Chairman’s Brief”應是郭先生所提供給他們的。

主席：

正確。

何承天議員：

我看到第3頁第9段……

主席：

先給同事一些時間尋找，剛才我們看完 Attachment B及C後，繼續翻至D之後那一份，即7月4日的“Chairman’s Brief”，你是否說那個？

何承天議員：

是。第9段。

主席：

各位是否找到？找到了。你可以說。

何承天議員：

文件中說到機管局，或者用英文讀出，上一段正敘述著FIDS的問題。“AA will use workaround measures and try to re-run FIDS instead of switch over to the stand-by when the system fails in some manner, unless the system has been down for quite some time. This is understandable given the switch over goes to the stand-by and back to the permanent system takes time”。意思是用主要的“FIDS”系統，如果是壞了很久，才轉往後備系統，因為要相當時間互相轉換，所以後備系統根本在當天沒有實質幫助，故引起這麼大混亂。我們在上星期六其實已詢問郭先生，初期在機管局決定用後備系統時，是否有討論這個問題？今天我們收到很多圖表或其他東西解釋那個後備系統，其實在過往的文件已有這些資料，當中完全沒有提及由主體系統到後備系統需要多少時間，及為何要主體壞了數小時才去“switch”，你說半小時可以“switch”得到，你是否可以給我們其他資料？當時考慮的後備系統，能發揮何種效用？及需用

多長時間來使其運用？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，根據我們的資料，機場啟用首天，機管局沒有發動後備航班資訊顯示系統，至於需要多少時間來啟用後備系統，在事前，據我的記憶及翻查過去紀錄，沒有任何文書告知須要主系統壞了多久，才去啟用。後來我們才知道他們的內部指引是2小時。之前據我的記憶及翻查過去文件，沒有這方面的資料。需要轉過去的時間，由以前是45分鐘，我們都覺得是樂觀了些，但後來他們實際試驗過原來只需30分鐘，這些大家都可以從文書中看到，這在未開機場時是知道的，我們是知道它是需要一段短時間轉過去。

何承天議員：

主席，我有一個問題。因為我也看過機管局所有的會議紀要，我忘了是3月還是4月時，決定有這個後備系統，我們不知道出了多少錢，但終於決定給某一兩個承建商去做，當時我們看到的會議紀要有個“Presentation”，有個簡介給機管局董事會的成員，那個簡介沒有寫下說了些甚麼，但我覺得在當時未決定時，當然會考慮要用多少錢？由誰人去做？但運作方面，即“Performance”方面也應該有個簡介，不會貿然用了很多錢便算。黃保欣主席就是以為像電力公司般一分鐘便可以轉往後備，這些一定有討論的。而且在標書，或者你不叫標書，是打價、“quotation”，你一定會要求承建商列明，將來的後備系統，要在多久，幾多分鐘內可以應用，一定有這個文件。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我記憶中，在董事會的介紹中，沒有提及主機在壞了多少小時後，才用後備航班資料顯示系統，但需要轉過去的時間，正如我剛才所說，在幾個場合中也有提及。至於在標書中是否有述明，內部機管局的運作指引多少分鐘壞機後，才開始啟用，要靠機管局內部的資料。

何承天議員：

或者這個問題，我留待日後詢問機管局。但我想郭先生說說，他在何時知道這個後備系統，第一，管理人員要2小時後才運用，第二，運用後可能要半小時或45分鐘才能運作。他何時知道這些資料？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

新機場啟用前，我們並不知道這些資料。所以我們提供給機策會的提示文件中，只是說主機壞了，它需要一段時間才能用，我沒有提供資料告知，主機壞了多少小時，然後才發動後備系統。實際資料是在最近數星期才知道，因為當中涉及他們內部運作的問題。

主席：

劉江華議員。

劉江華議員：

主席，我們很奇怪郭先生你現在才知道這些資料。但更奇怪的是你有兩個標準，一個是，機管局告訴你這個系統是穩定的，另一方面你的下屬告訴你它是不穩定的，兩個標準放在你的面前，你的理解是二者都是一樣的，這點我接受不到。不過，以你的解釋，機管局比較寬鬆，而你的下屬則比較嚴謹。我想問郭先生，為何你相信一個比較寬鬆的標準呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，正如我剛才所說，關於分析資料態度的問題，我們的工作人員，可能因為角色的關係，特別要留意自己需要發出警報系統，所以集中在壞了多少時間，而機管局立場是關注可以運作得好的時間是多少。正如我剛才向你們分析的資料中顯示，他們兩個系統，一個主伺服器與第二個主伺服器平衡運作，一部壞了，第二部可以接管另一部。換言之，一部壞了並不影響運作，這一個解釋是合理，因此我們並不是盲目聽從他們說沒問題便相信，我們是看過各方面理據是怎樣，然後才決定採取何種立場。

劉江華議員：

主席，郭先生沒有回答我的問題，我倒過來問，為何你不相信你的下屬比較嚴謹的要求？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我不會因為他是下屬便立即相信，我要看下屬為何會有這樣的理據，他的理據是主伺服器平均壞的情況，而另一方面的理據，我覺得比較合理的，是一部可以接管第二部，於是我便接受比較合理的理據，而這個合理的理據是由機管局提供出來。

劉江華議員：

換句話說，你當時是否斷定你的下屬不太合理，所以你不接受？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我比較接受理由充分一些的解釋。

劉江華議員：

主席，我想他直接回答我的問題。

新機場工程統籌署署長：

當時兩面來看，發覺我的下屬的分析似乎比較悲觀，或者比較嚴謹，而實際這件事，機管局的理據似乎是比較強些。

劉江華議員：

主席，我相信實際情況，開幕時很清楚看到你的判斷是錯誤的。我想從側面引證這個問題，如果你覺得你的同事工程師有些不合理的話，你是如何評價民航處處長多次很有勇氣及坦白說出一些問題，你是怎樣評價的？你是否接受他的意見？

新機場工程統籌署署長：

主席，實際運作時航班資料系統出了相當多的毛病，實際的毛病在那裏，是主伺服器，或是顯示伺服器，抑或是軟件？這些詳細資料，很坦白說我們新機場工程統籌署都沒有這些很精細的資料，所以要由他們解釋，究竟與他們之前測試給我們的資料有否關係？假如是其他的一些問題，這也沒有辦法，我們以前所看的資料沒有顯示這方面的問題，我們不會知道他們在運作時會另外出現一些問題。

第二，民航處處長方面一向都有所保留，其實我們亦明白到他的立場要確保機場運作暢順，他是相當關注，要一個比較可靠性高的系統，所以他相當支持有一個後備系統來應付急時之需，所以我相信他有若干多的觀點會毫無保留向大家解釋，例如應該集成的程度是怎樣等等，這是比較技術性的問題。我不想批評他的看法是怎樣，因為他當然有他的理據，他用的資料及理據是怎樣，我是沒有的。但在我們方面，我們的理據及結論已讓大家看過了，解釋了為何我們會有這樣的看法。

劉江華議員：

主席，為何我提到民航處處長，因為我想郭先生看一份文件，是機場管理局董事會在6月25日的會議紀要，6月25日是非常接近啟用日期，請看我們的文件B37的4.1.3段。

主席：

或者我們可以將那份文件拿給證人看看。今天郭先生給我們的Attachment C也有。

劉江華議員：

主席，或者我先讀一讀，給他時間看一看。

新機場工程統籌署署長：

對不起，主席，請讓我先找到那份文件，然後才讀出來。

劉江華議員：

文件B37，4.1.3段。

主席：

看到沒有？

新機場工程統籌署署長：

對不起，在那裏？

主席：

文件4.1.3段。

劉江華議員：

文件B37。

主席：

文件B37，4.1.3段。

新機場工程統籌署署長：

看到了。

劉江華議員：

“With regards to FIDS, the Director of Civil Aviation commented that the present status of the FIDS system should have been reached some six months ago”，即當時的狀態應該在6個月之前已處理妥當，換言之，他的意思是這系統已經遲了6個月，另外後面他亦說到“**He also expressed concern that the fixed communications system remained unstable**”，非常明確地在機管局中說出“FIDS”是不穩定的，是否如此？他說連“**crash alarm**”都換了，機管局用自己的承辦商進行更換，我想問郭先生，是否連民航處處長這麼高級的一個同事，你都不相信他的判斷？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我並沒有質疑他的評語，航班資料顯示系統比原定的時間遲了6個月。其實一直有報告指出航班資料顯示系統的進度及可靠性未如理想，但遲了是否表示它不妥當呢？很多時工程進度雖然會在很遲的階段，但如能追回進度，做好及完成所有測試，只要表現穩定，依然可以

接受。所以在這方面我沒有和他有任何異議，因為系統的確是遲了，我亦承認，我自己也說是遲了。至於飛機預防相撞的警報器，可以說我們完全不清楚情形，因為視察等等，沒有包括這個範圍在內。

劉江華議員：

主席，似乎你去開機管局的會議有很多不清不白的地方，如果你看這一段，民航處處長指出這個“FIDS”的系統是不穩定的，但你又是一句說話都沒有提出，跟著是差不多不夠開會人數，完全沒有再討論。你這個警報系統在機管局當中是否能發揮你應有的作用？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，其實在同一次的會議席上，行政總監已經提出，請大家看一看第3頁，即同一份的文書，他們的行政總監第一件事已經宣佈，他們的後備系統與伺服器已經接駁好，加上已測試了2天，效果滿意，另在同一段講及操作人員已經熟悉該個系統，加上很有信心可以使用那個後備系統，亦報告主要的航班顯示系統的可靠性已達到98.7%，我相信這是一個很強烈的保證，我也相信與會人士很多認為，假如主系統的可靠性相當高，而後備系統又已安裝及測試妥當，且效果滿意，於是我們便會接受。

劉江華議員：

主席，是否完全不理會你的下屬所做的報告，而機管局所說的卻完全相信，是否如此？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，根據我剛才的分析，其實我已看過兩方面的資料，那方面的理據比較充分，我便一定會接受理據充分的觀點，不會因為他是我自己的下屬或機管局而完全接受或不接受。

劉江華議員：

主席，郭先生剛說到他完全不知道怎樣運作，有些東西的操作也是不清不楚，你怎樣做出一個判斷？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我想我已解釋了判斷的基礎及資料數據，我不想再重覆那些數字，及為何我會有這樣的看法。

主席：

或者我補充一個問題。你既然要衡量到底信自己的工程師，抑或是信“AA”，你是否有質疑你自己的工程師給你的所謂“remain unstable”那點，你有否用“AA”的看法，因“AA”說是98.7%，你有否就這點詢問自己的工程師，為何工程師說有9%有問題？有否經過這個過程，而引致你對自己的工程師的信心反而比“AA”的小？

新機場工程統籌署署長：

主席，在分析資料時看到理據，兩個採取不同的方法分析所得的結果，似乎機場管理局的理據是相當充分的。所以我覺得值得接受。

主席：

即是沒有。

新機場工程統籌署署長：

我自己沒有另外詢問，因為我知道原因，我的工程師給我看了圖表，壞的時間只佔9%，便是9%了，但另一方面“AA”的解釋是不單看字面的，是有另外原因的。

主席：

劉江華議員最後一條問題。

劉江華議員：

是否可以容許我從另外一個側面看這份今天給我們文件，機管局所提交的，與他的下屬所提交的，可以在數量上看到是完全不脛合的。在機策會文件36/98的第12段，提到一切完全妥當，包括一些廣播系統及閉路電視等等，機管局告知是全部妥當，郭先生，這裏是否這樣理解，“All critical systems are available in standalone mode. These include PA, CCTV, TMR”等等。但你的工程師在7月4日的機策會的一份附件清楚說明有數十項政府部門需要，但卻還未有的東西，包括了給移民局的廣播系統“not operational”不能如常運作，給海關的廣播系統“not operational”不能如常運作，給警方的監控系統“not available”沒有的。

主席：

是那一份？

劉江華議員：

文件A46，7月4日機策會文件最後的附件。最後一份表，列出政府部門需要的東西在7月4日的情況，所有政府部門的廣播系統都是沒有的。我再想指出後面的海關“intercom”，即大家的通訊，也是有問題的，入境處的“Alarm System”警報系統“not available”，又是沒有的，“AODB for Police”給警方的一些機場資料，也是有問題的。郭先生，我想問機管局說甚麼也沒問題，全部都齊全，為何你的下屬告知你這麼多方面有問題，你仍然相信機管局的資料？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，機場的若干系統在機場運作時，的確未完全做好，但主要是在未做好時，會否影響機場的運作及提供給乘客及其他人士的服務，雖然之前亦有擔心他們的系統進度未如計劃完全做好，但因為有關部門採取特別措施解決這些問題，用一些補救的折衷方法，所以運作亦能順利，在服務水準來說，有關政府部門的服務絕無問題，服務水平比以前啟德為高，這點相信大家可能都會聽到。

劉江華議員：

主席，問題的焦點不在這裏，請郭先生不要再繞圈子。我問題的焦點是機管局告知這些系統完全妥當，但你的下屬告知很多東西都不妥當，為何你會相信機管局？這裏可以量化，這不是判斷問題，這是數得到的東西，為何你仍相信機管局的報告？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，如翻閱機策會文件第36/98號第12段，機管局的確說到他們所有的關鍵系統已經做好。

主席：

那你便信他們？

新機場工程統籌署署長：

我們來說，最重要是部門的運作不會受影響。

劉江華議員：

主席，他未回答我的問題。

主席：

郭先生。

劉江華議員：

警方、入境事務處及海關還不算阻礙嗎？但我的焦點仍然是問為何你不相信你的下屬？這點我完全不明白。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我想這並不存在我不信任我的下屬的問題，我最主要是看問題是屬於哪類，及實際是否有甚麼影響。

主席：

我相信劉江華議員的問題是，你下屬詳細的具體報告，逐點告知你那裏那裏有問題，但“AA”的報告卻是“All critical systems are available in standalone mode”，換句話說，機策會所接收的訊息是全部妥當，你是否認為全部妥當？抑或你認為情況如你的下屬告知的有很多問題？如是後者的話，為何你不在機策會上提出？

新機場工程統籌署署長：

主席，我當時的看法其實並非是不信任我的下屬，而我們亦察覺到有若干系統未曾完全做妥。至於第二個問題，為何在這情況下不向機策會提出，主要是我們相信有關部門，我對政府部門相當有信心，他們會採取有效及有力的措施去應付及補救，例如資料不能夠電腦傳送，用傳真機便可以做到，即用其他的補救方法便可以維持服務水準，而不影響機場的安全、順利及有效率的運作。

主席：

那為何要花這麼多錢在那系統上？

新機場工程統籌署署長：

主席，其實很多新的機場系統都比啟德的系統先進，有很多新的系統做不妥善的時，用回舊模式操作，用人手操作，其實便是啟德的模式。那為何要花這麼多錢做這些新的系統呢？我相信是希望運作更加有效率。

主席：

何鍾泰議員。

何鍾泰議員：

多謝主席。在未提問前，首先我想澄清一點，剛才劉江華議員所問的問題，署長的回答是最近才知道一個伺服器壞了轉到第二個，他回答劉江華議員的問題是用他最近得知的資料去解釋他當時所作的決定。我是否聽錯了？

新機場工程統籌署署長：

主席，對不起，可能我解釋不夠清楚，其實我的意思不是這樣，我的意思是當時我們已經知道有一個平衡系統，即一個可接管第二個，而有那些是當時我們不知道的呢？是系統壞了多久，他們才發動後備系統，我們那時沒有這樣的資料。

何鍾泰議員：

你所說的最近數星期才知道的不是這件事？

新機場工程統籌署署長：

沒錯。

何鍾泰議員：

對不起，你是否可以再清楚告知，最近數星期知道些甚麼？

新機場工程統籌署署長：

知道他們內部運作的指引，要壞了一段時間，大約是2小時才發動後備系統，所以我沒法在這方面提供給機策會知道，他們要壞這麼多小時才發動後備系統，而我的文書上只是說一段時間，主系統要壞一段時間才發動後備系統，當時我們的確沒有掌握這些資料。

何鍾泰議員：

主席，讓我問一個問題。郭先生在上任這個職位前，曾在工務局任副局長一段頗長時間，我相信在工程方面你也相當熟悉。現在找你擔當這個職位，任警報系統的主管，是受到重任，亦有50多個工程人員給你管理，加上總人數有150多，你昨天亦說了。而你的工程顧問經理，他也是一間顧問公司的人員，有很多人手支持他，你不一定要在技術方面接受這麼多人所給你的資料，你應該作出所謂獨立性的技術監察，才算是警報系統，如果每次聽到其他人說，是這樣的，雖然你心目中，明知道不是這樣，你想的是白，而他說是黑的，你亦一樣接受了，這樣你便不能很獨立地利用你自己手上很多專業人士幫助你，除了你自己的一班下屬外，還有柏克德公司派一個高層人員幫助你，你的技術資料應該是很獨立性，才能做一個警報系統，如果你是人云亦云，便不是獨立了。

另一方面，我相信你上任後，亦會翻看以往紀錄，當中包括第一，

在去年年底9月份已經開始說一定要有9個月時間測試系統，因這個“FIDS”系統相當複雜。另一點是，你那時應曾參閱之前的顧問報告，即“Booz-Allen & Hamilton”的報告，你亦知道顧問認為機管局的管理層的技術方面有部分技術可能有些問題，當中存在很多其他問題，因此由機管局那方面提供的資料，不一定說一兩句便完全接受，為何你不去反省自己取得這麼獨立性的資料，而和他們的資料作一比較，找出哪個才是對的？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

柏克德顧問公司的確是一間相當有經驗的公司，我們亦依賴他們給我們的專業意見有好幾年了，但有兩點是我們常常注意到的，第一，可能因為是角色的問題，他們看這些工程時，往往採取一個比較保守的角度，可能他的職責要指出有那些地方可能出錯；第二，是資料掌握的問題，因為我們沒有機場管理局的合約內容，我們沒有整份工程合約來參閱，基於只是在討論、觀察過程中來取得一些資料，換句話說，資料有若干的局限性。另外人手與資源的問題，他們不是長時間在那裏察看每一項工程的進度，所以我們要看他們的分析或報告，我們要看究竟他們的資料來源及理據在何處，而不是說有獨立性便可以，不是這樣的，而是當他們工作時看他們的觀點為何，資料的理據在何處。

何鍾泰議員：

我明白你的意思，我說的獨立性是指你本身的獨立性技術資料，不是說他們的獨立性。我奇怪你說，他們這間公司比較保守些，保守些不好嗎？如你說人手不一定及他們這麼多，顧問公司如果去參與監管一間公司的工程，他一定不會像建築公司般，派幾百人去監察。事實上，幾個人已經可以，但你不止這個數目，你有50多位工程人員，參與測試及地盤巡查，很多方面你都直接參與，你怎可以說幫你的人雖然是獨立，不過比較保守些，假如是這樣保守，便不應僱請他們吧，何必浪費這麼多錢？你們署方用了很多資源，你怎能說他所給的獨立性資料是比較保守，所以半信半疑。反而機管局方面，雖然管理顧問所給他們的評語是他們技術方面的能力可能是力有不逮的，你反而相信機管局。在7月4日機策會會議上，你為何沒有強烈指出兩方面的報告有這麼大的分別？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，其實我們一定要看顧問公司在監察工作上可以花多少資源，以及實際工作的情況，有多少人在進行監察而他們所掌握到的資料有多少。

主席：

你是否在懷疑你自己顧問的可信性？

新機場工程統籌署署長：

主席，我不是懷疑，而是我明白到他的限制在那裏。

主席：

即是懷疑。

新機場工程統籌署署長：

凡是交出來的資料，我都要以一個審慎及懷疑的角度去看。

主席：

那你用甚麼理據去懷疑？

新機場工程統籌署署長：

主席，看他的理據可在，他的資料從何而來。正如我剛才所說，他這樣看是9%時，對方又怎麼解釋？看誰較為合理。

何鍾泰議員：

主席，我想問郭先生有關每個星期的報告，為何6月29日的報告還是說“FIDS”系統是不穩定的，更說“Software problem reports are now increasing”，尚未完善。這是你自己的報告，這些報告是否由你的顧問寫給你，抑或是你自己寫的？

新機場工程統籌署署長：

其實是由顧問與我們自己的政府工程師一同合作草擬的。

主席：

但由你簽署。

新機場工程統籌署署長：

是我批准發出的。

何鍾泰議員：

即你已接受報告的全部內容？你是否已同意？

新機場工程統籌署署長：

我同意那些內容。

何鍾泰議員：

其實相當矛盾，一方面說自己的顧問和50多位工程人員，他們太過保守，不一定是對的，你反而相信另一方面，你要監察那方面的意見。是否因為你本身不是工程人士，故在這方面判斷比較困難？

新機場工程統籌署署長：

其實我主要看他的工作，他的工作是提出問題，那我便要看提出的問題的理由在那裏？然後再看對方的解釋如何。

主席：

即顧問所說的東西，你簽了名表示認同，但卻同意了另一方結論。是否這樣？

新機場工程統籌署署長：

這要看個別事件。

何鍾泰議員：

現在就這件事來說，主席問的就是這件事，是抑或不是？

新機場工程統籌署署長：

主席，就此事來說，的確顧問公司提出若干問題，當未收到機管局有更合理的解釋時，我是接受他們提出的問題，然後看對方的解釋。

何鍾泰議員：

主席，我想問些重要的問題。7月6日前還有數天時間，你有否聽到機管局管理層提出的不同意見，他們說甚麼都已可以，甚麼也沒有問題，而你自己的一班人提出一定不能，尚有問題，令人很擔心的。你亦知道測試在很遲才開始，尤其是整合測試在6月才開始，而培訓方面比原先更遲了達數月之久。民航處處長亦提出，此事本應6個月前已做了，但現在才做，遲了很多，你有否在這數天的時間，盡快與自己的技術人員及顧問，召開緊急會議，討論為何會有這樣大的差別？這是很重要的。陳方安生女士也曾提出，若有絲毫跡象有問題，一定會考慮延遲機場的啟用，她委以你重任，而你是機策會的執行部門，他們是全靠你的了。因機策會不是經常巡視，它只是一兩次，到後來6月14日才去巡視一下。你知道在職權範圍內，很清楚是要監察這件事的，你有否在那段時間召開一個緊急會議，商討為何有這樣大的差別？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，當時我並無召開緊急會議商討這個問題，原因是我們獲得幾方面的保證。其一是管理層對董事會作出的保證，他們同時亦提交報告說明系統運作的效果理想。基於此點，我沒有理由質疑管理層會瞞騙董事會，事實上亦無此需要；其二是管理層向機策會提交的明確書面保證，就如各位剛才所看到的……

何鍾泰議員：

主席，對不起。倘若正如郭先生所說，凡事只要得到機管局管理層的保證便可以接受，那又何需貴署的150多名人員存在？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

正如我剛才所述，我們需要察看甚麼地方可能出現問題，並確保有關方面正視問題，正因為我們過往提出關注，所以才決定設立後備系統。但在設立後備系統以至系統正式需要運作的過程當中，我們必須倚靠負責的機構，即是機管局。

何鍾泰議員：

我最後只想提出一個簡單問題，便不再問下去。請郭先生告訴我，這個所謂警報系統是否根本並無需要，而且根本沒有作用？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

事實上，這個警報系統是我們定期作出的每周報告……

主席：

請回答副主席的問題，不要重覆我們已多次聽過的事情。請回答警報系統是否並無需要。

新機場工程統籌署署長：

我們定期發出警報，而有些問題終於出現，但其成因不一定與我們當初所預見的原因相同，由此可見有許多問題……

何鍾泰議員：

情況似乎並非如此，你雖然每周發出警報，但每當有人著令你關掉警報，你便立即把警報關掉。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

假如有關方面提供充足的理由和有力的保證，我是不能假設他們在

說謊。

何鍾泰議員：

我沒有問題了。

主席：

張永森議員。

張永森議員：

主席，我想跟進幾個問題。第一個問題是請問郭先生是否認為自己是工程專業人員？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我不是。

主席：

張永森議員。

張永森議員：

郭先生，你認為本身所管理的警報系統，其職責是把你的工程專業人員的判斷向機策會報告，還是把貴署和貴署的獨立顧問所提出的警報向機策會報告？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，事實上是有幾種做法，其一是把工程人員提出的意見作內部審核，把認為有充實理據的提交機策會；另一方面亦安排栢克德工程顧

問經理親自出席機策會會議，以便他在會議上直接提出有關工程技術方面的資料。

張永森議員：

你沒有回答我的問題，不如我直接問你，在7月4日和6月25日的兩次機策會會議上，當機管局和你的顧問所提出的意見有差異時，你有否把這兩個不同的意見如實報道？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，在7月4日的機策會會議上，栢克德工程顧問經理有親自出席會議，各位是可以看到的。

張永森議員：

我的問題是，你有沒有把貴署顧問和機管局所持的不同意見，以你作為署長的身份加以反映？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，在會議席上我沒有這樣做。因為有關場合已容許栢克德工程顧問經理親自提出其不同的意見。

張永森議員：

是否因為你已作出所謂非專業、有理據的判斷，所以你覺得沒有需要加以反映？

新機場工程統籌署署長：

真正的理由是工程經理已親自出席會議，在事前我並無阻止他發言。倘若他有不同的意見，大可以即席提出。

張永森議員：

你作為署長，負責警報系統，同時亦聽取了顧問的報告，倘若顧問在會議席上並無提出他的意見，你覺得是否有責任把意見提出來，讓機策會同時考慮兩個不同的意見？

新機場工程統籌署署長：

倘若我發覺兩者在理據方面出現問題，我是會提出的，我認為有這種責任。但在這次事件中，機管局既已提出相當充分的理據，解答工程顧問經理的疑慮，我認為似乎沒有再提出的必要。

張永森議員：

請問顧問公司是否接受你的判斷？

主席：

郭先生。

張永森議員：

顧問公司是否接受你的判斷，所以它在當日亦接受了機管局的觀點？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我聽不到全部問題，但我明白大約的意思是……

張永森議員：

倘若你聽不清楚，我再重覆我的問題。顧問公司提出了不同的意見，但你作出了判斷，顧問公司是否因為同意你的判斷，所以亦接受了機管局的書面保證？又抑或是顧問公司至今仍然堅持其在報告中所述的技術觀點？

新機場工程統籌署署長：

由於顧問工程經理已出席會議，我不能代他們……

張永森議員：

你是否知道他們是接受抑或不接受？倘若你不知道可以說不知道。

新機場工程統籌署署長：

在會議席上他沒有提出異議。

張永森議員：

但他們在非會議席上的場合，有否對你說他們接受了你的判斷？

新機場工程統籌署署長：

他沒有提出異議，即表示大家對當時的會議結果均感到滿意，而既然機管局提出了那樣的保證，沒有人再有疑問。

張永森議員：

郭先生，我想直接問清楚，請你直接回答，顧問公司至今有否在任何場合，對你表示它接受了你的判斷，接受了你接受機管局的保證？

新機場工程統籌署署長：

問題是否特別指航班資料顯示系統？

主席：

是。

張永森議員：

是，是指航班資料顯示系統。

新機場工程統籌署署長：

自那次會議後，我們便再無討論該個問題。

張永森議員：

會議之前又如何？

新機場工程統籌署署長：

機策會在7月4日的會議上討論過航班資料顯示系統後，直至機場啟用的一段時間，我們沒有再討論這問題。

張永森議員：

我想提出一、兩個有關時間的問題。在你提及的6月27日“Dave THOMPSON”的報告後面，有一個講述一些主線和顯示服務系統的表，你可否講出你何時收到這份資料？剛才你亦十分強調這些資料令你信服機管局的評估。這個表是關於“uptime availability”，即文件的95.32%和94.54%，你是何時收到這些資料的？

新機場工程統籌署署長：

這個報告的日期是6月27日，我手頭沒有新機場工程統籌署實際在何時收到這份報告的紀錄。

張永森議員：

該是6月底的一段時間，是嗎？

新機場工程統籌署署長：

我不能清楚記得，但相信應該是該段時間。

張永森議員：

若是這樣，請參閱機策會文件36/98號，該文件的發出日期是7月2日，內容是講述在6月30日“Airport Operational Readiness”的事宜，你能否證實這個日期？我說的是文件36/98號，是機管局準備的文件，亦是機策會文件第36/98號，日期是7月4日。

新機場工程統籌署署長：

主席，是正確的。

張永森議員：

但發出文件的日期是7月2日，這是文件A47，是否7月2日？

主席：

是否A47？

張永森議員：

是A47，文件的日期是7月2日，由機管局發出的。這是機管局於7月2日發出的機策會7月4日會議的文件，內容講述“Airport Operational Readiness”截至1998年6月30日的情況報告，機策會文件36/98號。

新機場工程統籌署署長：

主席，我手上有該份文件，但文件沒有說明是7月2日，會否是文件不齊全？

張永森議員：

在文件最後的一頁。

新機場工程統籌署署長：

我的文件最後一頁是第6頁，是否在第7頁說明？

張永森議員：

還有一頁第7頁，是講述“VIP Lounges”那頁。

新機場工程統籌署署長：

我沒有那一頁。

張永森議員：

我所持有的文件是有7月2日這個日期的。

新機場工程統籌署署長：

主席，為了不想阻延各位的時間，既然我的文件只有6頁，而文件確實有第7頁，可能是文書之誤，那麼我便當作有7月2日這個日期。

主席：

好的。

張永森議員：

接著我想請郭先生參閱他今天向我們提供的“Chairman’s Brief”，即文件的附件D後面，當中提到7月4日這個日期，剛才郭先生也提過，但我想請他再次證實，這份“Chairman’s Brief”雖然由機策會秘書處發出，但有關的資料是否事實上由貴署提供，然後由機策會秘書處提交機策會主席？

新機場工程統籌署署長：

這份資料是由我們草擬，然後提交主席的。

張永森議員：

我想提醒郭先生這份文件，即7月4日會議的“Chairman’s Brief”，日期是7月3日，你同意嗎？

新機場工程統籌署署長：

我同意。

張永森議員：

你同意秘書處在7月3日所發出的文件，署長你當時的觀點載於文件的第7段，“On FIDS, NAPCO’s information is that the system was down for 9% of the time during the continuous test run between 14 to 27 June. This is not satisfactory”。跟著你又提醒主席，表示“AA says in paragraph 9 of the paper that they have conducted final tests to check resilience and response time. Please ask CEO/AA what are these tests and their results.”。這份文件的日期是7月3日，你在當時還提醒機策會的主席在7月4日開會時詢問這些資料。我希望弄清楚一點，就是倘若你在6月27日或6月底已接獲機管局交給你的表，你感到滿意，亦參考了顧問的意見，然後作出剛才你所述的非專業判斷，接受了機管局的觀點。但在7月3日發出的文件內，你的結論仍然是“not satisfactory”，為何在7月4日的內務會議和公開會議上，你並無提出“not satisfactory”的意見？剛才你

一直說是接受了機管局的觀點，但其實你是否在7月3日仍未接受？可否回答這個有關時間的問題？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我在會議席上並無提出的原因，是本署一直以來均有在每周報告、最新進展報告和主席提示內提出對航班資料顯示系統的關注，故此我在席上並無再次提出有關情況。

張永森議員：

郭先生，問題是你在7月3日仍感到不滿意的，是嗎？

新機場工程統籌署署長：

當時，我認為有需要要求機管局作出解釋。

張永森議員：

除非我聽錯，為何你一直說你在6月底已覺得接受了機管局的書面保證？而機管局的書面保證是包括截至6月30日的情況。但現時看來，你在7月3日仍然是不滿意“FIDS”。你究竟是在何時作出判斷？請再次向我們講述你作出判斷的確實日期，是在6月底抑或是7月初？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

實際上要看機管局行政總監在7月4日會議上所作的解釋。他們說整體系統的可靠性應有98.7%。

張永森議員：

該份機管局於7月2日發出的文件已給了你，你在7月2日仍未有那份文件嗎？難道你在7月4日才接獲該份機管局的文件？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

行政總監在7月4日機策會的會議上才解釋有關系統的穩定性和可靠性。

張永森議員：

我已提出所有要跟進的問題，雖然我對答覆並不滿意，但亦只想跟進到這裏。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

主席，請問郭先生，在上次研訊時，貴署截至6月27日的每周報告仍指出有很大的風險。但現時郭先生卻說，在看過一份文件後，便消除了疑慮，他的根據是機策會文件36/98號，特別是第8段，該段講述有關後備系統。請郭先生參閱第8段第(i)、(ii)及(iii)分段。你事實上是否清楚知道那些“available workarounds”實際上是一些甚麼東西？而在第(ii)小段提及的“stand-by”、“Stand Allocation System”又實際上是些甚麼東西？文中多處提及“standalone”或“stand-by”、“stand-by FIDS”等字，郭先生你在當時實際上是否清楚知道那些是甚麼東西？當它們在機場一起運作時，情況又是怎樣？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我們對後備系統亦有若干程度的認識，因為機管局亦曾兩度在機策會的會議上作出介紹。因此，我們清楚知道他們有這個系統，而他們亦有報告這個系統的進度情況。至於其他一些所謂“折衷辦法”，有些細節我們則不太清楚。

吳靄儀議員：

主席，我想問郭先生，他當時根據別人提供的資料，在自己的心目中是否清楚知道系統會如何運作？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，根據我當時的理解，航班資料顯示系統在多次測試中均出現不穩定的現象。本人曾在適當的場合向有關方面反映這事，亦曾參與當時的決策，認為應設立一個後備系統。直至機場啟用前的關鍵時刻，本署都知道先前的問題，但機管局在最後階段仍向我們保證，整個系統十分可靠，兼且他們有一個後備系統……

吳靄儀議員：

請不要再繼續說下去。郭先生，我們聽到你說你知道有這樣一個後備系統，而且你亦得到有關方面對後備系統作出保證，但你本人對後備系統、“workaround”等細節並不清楚。我想請問你，6月底是否已是太遲的時間？機策會主席陳太說，即使有絲毫跡象顯示有延誤，新機場的啟用均會延期，當時你知不知道到了甚麼時候便要開會，檢討機場在7月6日啟用是否可行？你知否有一個這樣的日期？有否一個作出判斷的日期、總結進度及作出決定？有否這樣一個日期？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

在每次機策會的會議上我們都有討論到機場準備就緒的狀況，假如在討論的過程中有人提出，不論是……

吳靄儀議員：

對不起，主席，我要打斷證人的陳述。請他回答我的問題，他當時是否知道有沒有這樣的一個日期？即是到了該日便要作出決定。就如當局在98年1月便要知道，新機場可否在4月如期啟用，抑或要延遲。

立法會調查赤鱸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

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我想在實際的考慮範圍內，要是情況許可，只要事前有人提出機場無法有效和安全運作，當局一定會作出這樣的決定，就是不會啟用機場。我們沒有明確定下幾月幾日，指明在該日過後便無論如何要啟用機場。我們沒有訂定這樣的日期。

吳靄儀議員：

這即是說沒有這樣的一個日期。是否有人曾經提出再延期的可能？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，沒有。

吳靄儀議員：

郭先生，你一直告訴我們你如何信任機管局的保證，但事實上你其實也不太信任機管局的保證。剛才我的同事曾向你極力追問為何你不信任你的專家，我相信你事實上是頗信任你的專家，但到了6月底，你已“勢成騎虎”，啟用日期不能再改，所以你惟有信任機管局，希望它能負起全部責任。真相是否如此？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

直至機場啟用當天為止，並無任何人或機構在事前向我表示未能做妥足夠的工夫，要求延遲機場的啟用日期。這種情況從來沒有發生。

吳靄儀議員：

主席，這不是別人的責任，是郭先生你自己的責任。你有否建議到了某個日期，便要作出決定，如到了該日期發覺情況並不許可，便不應冒險啟用機場。你有沒有想過作出這樣的安排？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，沒有。因為一直以來，我並不認為問題會嚴重至影響機場的啟用日期。

主席：

換句話說，無論如何也要如期啟用，待出現問題再算？

新機場工程統籌署署長：

如果說無論如何也要如期啟用，那是指問題已是十分嚴重，但仍強行去做，即是到了“勢成騎虎”，無法停止的地步。但情況並非是我即使遇到一些無法解決的問題仍硬著頭皮繼續下去。事實上根據我當時的判斷，我並無遇到一些很嚴重的問題，以致我必須向機策會提出，由於工作不能如期完成，並會出現重大問題，所以需要更改啟用日期。根據我當時的理解，這樣嚴重的問題並無出現。

吳靄儀議員：

主席，你當時根本並無定出一個日期，或制訂一個機制，以檢討是否需要延期，你又如何能夠接收到需要延期的訊息？而且每一次顧問報告都已提出會有重大問題出現，但你仍不作出延期的建議，這是否給人一個印象，就是你認為在當時提出甚麼也是徒然，就如你較早前對我們說，你所擔當的角色就是提出問題，並盡力去解決，可以解決多少便解決多少。情況是否如此？

主席：

郭先生，情況是否如此？

新機場工程統籌署署長：

當時的情況是各方面訂立一個共同接納的目標，並盡力達致該目標。在有關的過程中，我們發現一些問題，於是各方面一起努力解決等問題。延期並不一定能夠解決問題。延期是一個較為消極的做法，我們認為在遇到問題時應該積極加以處理，航班資料顯示系統便是一個很好的例子。在遇到問題時，我們一方面把問題處理好，另一方面亦設立一個後備系統。我們認為較積極的做法是處理問題，而不是不停地延遲啟用日期。

主席：

這即是說系統不能運作便用白板，白板無效便用信差。為要配合啟用日期，只好把標準不斷降低。郭先生，情況是否如此？

新機場工程統籌署署長：

主席，情況並非如此，因為一直以來我們的目標是令新機場在安全、保安妥善和有效率的情況下運作。關於白板的安排，我記得已說過，在此我再次強調，白板的安排是不可接受的。然而，我當時的意思是說說明還有其他辦法。

主席：

郭先生，請不要再三重覆這些說法。你曾表示新機場工程有三個指標，就是“safe, smooth and efficient.”，憑你所觀察得到的種種跡象，以及有關方面給你的各項警報，你是否真的認為新機場可以符合“smooth and efficient”的標準？

新機場工程統籌署署長：

主席，事實上關於那些標準，安全相信是沒有問題的。

主席：

不要說安全的問題，我說的是“smooth and efficient”。

新機場工程統籌署署長：

“efficient”即是要有高效率，這個一直都不成問題。

主席：

不成問題？即“FIDS”可以符合標準？

新機場工程統籌署署長：

根據我當時的判斷，我們認為“FIDS”可以令機場有效率地運作。倘若“FIDS”不符合標準，我們會建議停止運作。

主席：

關於你提交機策會主席的“Brief”，我希望就同事剛才的問題再作補充，在你提交主席的提示的第9段，你說“**Our reading of paragraph 8**”即剛才提到機管局表示一切已妥善那一段，文中這樣說“**is that AA will use workaround measures and try to re-run FIDS instead of switch over to the stand-by**”，你不斷向我們講述設有後備系統，但事實上從剛才引述的一段可知你根本知道他們不會使用後備系統，你在文中表示“**will use workaround measures and try to re-run FIDS instead of switch over to the stand-by when the system fails in some manner unless the system has been down for quite some time**”。換句話說，他們根本不會使用“stand-by”，而是始終會嘗試把“FIDS”弄妥，因為你說明白和理解他們為何不用“stand-by”，你在文中這樣說“**This is understandable given that the switch over both to the stand-by and back to the permanent system takes time**”。這即是說你的後備系統並非作後備之用，因為要轉換到後備系統需要很長時間，倒不如不理會後備系統，嘗試用其他方法把“FIDS”弄妥。難道你認為在7月4日這種情況下，機場仍然可以有“smooth and efficient operation”？

新機場工程統籌署署長：

主席，我們當時的理解是，假如主要的航班資料顯示系統出現問題，有關方面會首先希望盡快把問題解決，正如我上次所作的解釋，有關的資料在兩小時前已經顯示，倘若是短暫的問題，只要能夠再啟動系統，迅速把資料更新，便無需勞師動眾搬出後備系統。至於要用多少時間啟動後備系統，正如我剛才向副主席解釋，我們當時並不知道他們的內部指引為何，所以我並無在此提述所需的時間。但我明白到他們會盡可能使用主要的航班資料顯示系統。

主席：

在馬逢國議員發問後，我們便暫時結束研訊。

馬逢國議員：

主席，我沒有新的問題。

主席：

現在我們暫停研訊，在4時45分再繼續。請各位議員到會議室C商討。

[研訊於下午4時45分繼續]

主席：

我們繼續研訊。馬逢國議員。

馬逢國議員：

首先請郭先生回答一些基本的問題，第一個問題是，請問郭先生怎樣理解“HACTL”即香港空運貨站有限公司(空運貨站公司)與“NAPCO”之間的工作關係？第二個問題是你是否清楚“NAPCO”在“franchise”整個過程中所擔當的角色？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，在關係方面，空運貨站公司實際上是機管局的一個特許經營商，與新機場工程統籌署並無直接關係，但我們一直透過機管局監察他們的進度，監察的方法是由空運貨站公司每月向機管局提交報告，然後由機管局把該報告轉交新機場工程統籌署。空運貨站公司與我們並無合約關係。第二個問題是關於.....，對不起我忘記了第二個問題。

主席：

馬逢國議員請重覆你的問題。

馬逢國議員：

事實上他剛才已提過，問題是你是否清楚“NAPCO”與“franchisee”之間的關係？

新機場工程統籌署署長：

對不起，就我們而言，我們明白空運貨站公司與機管局之間的大體關係，例如空運貨站公司在哪段時間需要提供哪些服務及合約對有關服務所訂明的要求，以及空運貨站公司在哪些方面需要盡力而為，甚麼是合約上的規定。我們知道這些大綱，但對於有關的詳細內容則不甚了解，我們亦沒有合約的文本。

馬逢國議員：

我想請問，你提到沒有合約的文本，那麼你是否知道合約的內容？

新機場工程統籌署署長：

主席，我不知道。

馬逢國議員：

但你同時是機管局董事會的成員，為何你會不知道合約的內容？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，事實上，機管局轄下有許多特許經營商，就連主要的大經營商亦約有18至20個。除我以外，其他董事亦不會逐一察看這些特許經營商的商業合約。

馬逢國議員：

我想提出一些具體的問題，是關於開幕的情況，即機場開始運作的情況。並無太多資料顯示空運貨站公司曾作出“dress rehearsal”，即實際運作的測試，據你所知，情況是否這樣？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我們監察空運貨站公司進度的方法，正如我剛才所述，一方面是透過機管局的報告，另一方面是派員實地考察工程，而所考察的工程主要是政府委托他們進行的工程，而不是該公司的整體內部工作。所以我們大約知道他們的進度和有哪些工作必須進行，以便新機場工程得以完成和投入服務，這些我們是知道的。

馬逢國議員：

我想問一問，你在多次的作供過程中都表示“NAPCO”是扮演一個警報者的角色，負責提出警報。請問你如何體現你在空運貨站公司的運作上所扮演的警報者角色？你會用哪些因素衡量它是否達致順利的標準？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我們在監察空運貨站公司的進度時，主要是觀察他們在建設方面是否未能完全按照原定的計劃，其他方面則包括器材的安裝、進行各項的防火測試和申領臨時入伙紙等，我們是一直監察這些程序。而在多次機場的全面測試中，空運貨站公司亦有若干程度的參與，我們亦有在這方面監察他們的進度，當我發覺他們的進度令人憂慮時，我會提出討論，並著令空運貨站公司加緊留意。同時亦會向有關方面，例如向機策會指出其進度不如理想的情況。

馬逢國議員：

我想問，根據你的理解，就一個空運貨站或一個機場而言，準備就緒的意思是否純粹指完成有關建設，或達到指標便算？

新機場工程統籌署署長：

主席，答案是否定的。事實上還包括其他方面，例如處理貨物的機器運作程序和員工訓練等等，各方面均須全部做妥才算準備就緒。

馬逢國議員：

那麼，請問你是否知道在機場啟用之前，他們是否已準備妥當？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

在機場啟用之前，據我們當時的理解，工程是較為緊迫，而事實上我亦十分關注此點。他們很遲才獲發給臨時入伙紙，但我們亦知道，他們在去年大約9月的時候已開始進行機器的安裝和測試等等工作。因此，我們當時的理解是，他們會一方面進行建設，另一方面進行機器、電腦的安裝和測試。再加上他們所提供的若干保證，所以當時我們相信他們已準備妥當，可以在7月6日與機場一起啟用。

馬逢國議員：

這即是說你一直是知道他們並無進行任何演習、預演這些工作？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

根據我們間接獲得的一些資料，他們是有參與若干程度的測試，他們亦有參與機場在各方面的大規模測試，例如空中飛機、客運大樓等。而他們亦用了一段時間，進行機器的安裝和若干測試。然而，我們確實沒有詳細的資料。

馬逢國議員：

我想繼續提出一個跟進問題，以你作為新機場工程統籌署署長的身份，你對於新機場在7月6日便開始運作，但在7月3日才領到臨時入伙紙此事有何看法？你是否有充分信心機場可在當日一切準備就緒？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

在進度方面，我們認為進度緩慢是值得關注的。但據我了解，他們已與承建商簽署了補充合約，會加快建設的速度。但就我們而言，仍認為他們要特別加緊工作和加快步伐才能達到目標。就我個人而言，在7月3日才領到臨時入伙紙，時間是較為緊迫，但亦不影響他們進行測試和安裝其他機器。

馬逢國議員：

我想再提出一個問題，關於他們所進行的測試，我特別關注的是所謂的試運行，即是“rehearsal”或“dress-rehearsal”，你實際知道他們做了多少這方面的工作，以及你的下屬有否參與觀察他們進行這些工作的實際操作情況？

新機場工程統籌署署長：

主席，我們所知的非常有限，因為我們與他們沒有合約的關係，無權參與他們的測試或監察他們的工作，或要求他們向我們提交報告，所以我的下屬沒有直接參與他們的測試。

主席：

郭先生，你所簽署的“NAPCO Sitrep”，給機策會的一份文件，即文件C77，在6月6日開始，你有一些資料是關於“HACTL”的。請問你這些資料是從何而來？

新機場工程統籌署署長：

主席，那些資料是根據我們分析空運貨站公司呈交機管局，再轉交我們的資料而來。

主席：

在6月6日，你察覺到新機場的入伙紙須在6月20日才可領到，由於新機場在7月6日便要啟用，你當時有否擔心機場的整體運作會因此受到影響？

新機場工程統籌署署長：

主席，我一直十分擔心空運貨站公司的進度，所以在第一次出席機策會會議時已提出有關問題，亦曾親自去信空運貨站公司，表示按當時的進展，看來無法在7月6日機場啟用之前取得入伙紙，並請他們加快工作和領取臨時入伙紙。我是有作出這樣的處理。

主席：

但負責這方面聯絡工作的同事，已在6月6日對你說可能須延至6月20日才可領到入伙紙。當我們翻看有關6月27日的“Sitrep”時，文中這樣說“the TOP is now at high risk to be achieved before 30 June”。換句話說，在這3個星期內，日期延遲了10天，但當時已是一個十分關鍵的時

刻。更甚者，由本來領取入伙紙改為領取臨時入伙紙，這對你來說是一個甚麼警號？

新機場工程統籌署署長：

主席，事實上這份報告反映了我們新機場工程統籌署的焦慮，我是建議他們申請臨時入伙紙，他們的進展甚不理想，但我們亦理解到他們當時已與有關的承建商加緊進行工作。我們亦已監察過他們的進度，亦獲得他們親口保證應該不會出現問題，這份報告便是反映了我們當時的憂慮。

主席：

但終於在30日亦未能領取到入伙紙，而須在7月3日才能領到。到了7月3日，基本上有些出口貨物已開始要用超級一號貨站處理貨物。請問你當時曾否懷疑這種情況可能會影響新機場在7月6日全面運作？

新機場工程統籌署署長：

主席，當時我們是沒有懷疑的，因為我們知道他們已花了很多時間在安裝和測試電腦和器材等方面。臨時入伙紙只是法例上的要求，他們實際上一直在進行所需的準備工作和訓練工作。只要他們能取得臨時入伙紙，便能順利運作。他們亦一直沒有向我們表示辦不到，時間準備不足，或不能在7月6日辦妥等。我們一直並無接獲任何這方面的要求或警報。

主席：

你當然可以從各種途徑獲得資料，你自己提出要求是方法之一，有人向你提供資料是另一個方法，而你自己加以觀察又是另外一個方法。近日亦有很多各方面的公開報道，加上我們的了解，空運貨站公司在後期由於一方面進行建設，另一方面又進行安裝，故此在測試和訓練方面，有時甚或得不到電力供應，以致可能在工作期間需要暫停，你是在事後抑或當時知道這些情況？

新機場工程統籌署署長：

主席，當時我們並不知道他們遇到這些問題，因為他們沒有向我們提出。反而，他們向機管局提交再轉交本署的每月進度報告顯示，他們的進度一直可算是合理的。

主席：

單仲偕議員。

單仲偕議員：

主席，我想提出一連串有關“HACTL”的簡單問題。在你剛才的發言中，你曾表示察覺到機場在開幕前的一段時間存在問題。“HACTL”曾否要求機管局或新機場工程統籌署容許他們在機場開幕時，把大部分的運作仍留在啟德？他們有沒有提出這樣的要求，以及有否在機管局或“NAPCO”的會議上討論這方面的可能性？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

直至機場開幕當日，我亦沒有聽過這樣的請求，但最近在不同的場合和不同的地方，我曾聽見過他們提及這事項，但我當時是不知道，而他們亦沒有向我們提出這個請求。

單仲偕議員：

這即是說新機場工程統籌署從來沒有收到“HACTL”即空運貨站公司提出任何這方面的要求？

新機場工程統籌署署長：

這一點是正確的。

單仲偕議員：

“HACTL”有否指出如不能取得“TOP”，即臨時入伙紙，會對他們的運作造成影響？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我們並無聽過空運貨站公司講及有關問題會對他們造成甚麼影

響。相反地，我們得到的理解和保證是，他們會如期在7月6日投入運作。

單仲偕議員：

你們除了透過他們的保證，其中可能包括口頭和書面的保證，你們新機場工程統籌署如何評核他們？根據6月27日的報告，說他們的“cargo capacity”是60至65%，你們的同事是透過甚麼方法或進行何種工作得出這個結論？

新機場工程統籌署署長：

關於這方面，我們的論據主要是看他們當時的工程進度，如在整座建築物中，哪些部分可以運作。

單仲偕議員：

我想瞭解的是，基於工程進度包括建築大樓、安裝機器、測試運作，請問你們的工程人員，即“CPM”或“CPM”屬下的人員，有沒有客觀的標準來量度這方面的運作是否暢順？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，對不起，我們的技術人員在這方面的知識是非常有限的，因為空運貨站公司的運作模式、電腦、機械系統比較獨特，在這方面我們的確沒有太多專業資料能夠掌握。

單仲偕議員：

該60至65%的“cargo capacity”所根據的基礎，是建築大樓的落成情況，而並非硬件和軟件的配合，請問我的說法是否正確？

新機場工程統籌署署長：

我當時的理解就是……，但詳細情形就必須由我們的工程人員確實解答，解釋為何他們認為是65%，而不是……。

單仲偕議員：

你們的工程人員有否訂立客觀的標準，例如“FIDS”有一系列的測試，例如“Factory Acceptance Test”、“Site Acceptance Test”等等。這是機管局的部分，而在“HACTL”的部分，“NAPCO”有否要求過“HACTL”進行這方面的測試？提出這個要求是你的責任，抑或是這完全是機管局的責任？

新機場工程統籌署署長：

主席，我們相信，作為機管局轄下的特許經營商，其主要的監察工作應由機場管理局擔當，亦因為這個原因，空運貨站公司每月都向機管局提交進度報告。雖然他們只作為特許經營商，但他們仍會影響機場的整體運作，因此，我們有審核他們的報告，以及定期派員視察整體的進度，並在有問題時採取補救辦法。

單仲偕議員：

最後一個問題。我有一個“statement”，想請問這“statement”是否正確的。機場統籌署是無法評估“HACTL”的系統的，這系統包括硬件和軟件的整體運作，你們是無法評估其是否暢順的。機場統籌署只能評估其大樓的建築完成的情況，但無法評估軟件和硬件的系統。這說法是否正確？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

正確。

主席：

郭先生，請你看看文件第C9號，在6月8日有一份NAPCO的會議紀要，而在這份紀要第3頁2(b)最後一行有這樣一句：“PM would prepare an update covering the progress and current position of HACTL, HAECO and AAT for the information of ADSCOM”。這句的意思是甚麼？C9的第3頁2(b)。“PM”是指你們的“PM”，是嗎？

新機場工程統籌署署長：

主席，是我們的工程經理。

主席：

這又是甚麼呢？與之前單仲偕議員所詢問的情況有否關連？換言之，你們亦吩咐了“PM”，即項目經理。我看不到這份文件，不知是否文件太多，所以我遺漏了，不知該份文件在何處？

新機場工程統籌署署長：

主席，該名同事是我轄下的工程處處長，他可以掌握從各方面收集的若干資料，例如集合各特許經營商提交予機場管理局的資料，然後作出報告。至於之後的報告，我需要翻查是否有這份報告和這份報告現時在何處。如有這份報告的話，我必會呈交予委員會參閱。

主席：

蔡素玉議員。

蔡素玉議員：

主席，如我沒有聽錯，剛才郭先生提到該工作應該是通過機管局監管“HACTL”的工作。郭先生也提過曾憂慮“HACTL”可能無法完成工作，我想問，在過程中你們有否督促機管局去監管有關工作呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我本人是有的，並曾透過不同的途徑進行。第一，我在4月15日曾親自去信香港空運貨站有限公司常務董事，表示我們的關注。同日，我亦寫信給機場管理局行政總監，表達我們的關注。在5月21日，我再次去信香港空運貨站有限公司，要求他們加快工作進度。而在另一場合，即由經濟局局長主持有關啟德轉接赤鱘角機場的會議上，我再三要求機管局行政總監督促空運貨站公司加快工作。

蔡素玉議員：

主席，既然郭先生已多次提出這問題，這表示你自己也覺得有這方面的憂慮。你曾表示，空運貨站公司在幾次的回信中，都保證並無問題。

請問他們除了在信件中作出保證外，還有甚麼令你相信他們確實並無任何問題呢？你有否進行視察，或者一起開會討論，又或給了一些實質資料等，令你認為他們不會有問題？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我們當時理解到空運貨站公司非常不願有所延誤。他們已支付不少金錢予承辦商來加快工作進度，而我們從協議中大概知道，他們給承建商若干獎金，以便加快完成貨運站。他們有心完成，我們亦相信如他們全力以赴，是可以做得到的。另一方面，我們當然亦有定期派員監督進度，當發現進度未如理想時，亦會在能力範圍內採取一些補救辦法。例如一些政府設施，是要安裝在貨運站的，由於恐怕他們未能完成，我們把海關的電腦設施安裝在亞洲貨運站公司內。雖然進度已有所延遲，但我們也希望盡量配合他們的工作。之後，我在機策會上也提出這點，而且更策劃了一次行程，讓機策會的成員在6月14日參觀我們對機場較關注的地方。在當日的行程，機策會的成員在晚上10時多參觀貨運站的進度。因此，我們一直有跟進這方面的工作。

蔡素玉議員：

郭先生，你在6月14日參觀後仍有寫信，這表示你仍未有十足信心貨運站能如期完成工程。之後，你還做了些甚麼跟進工作呢？他們做了甚麼工作，令你信服他們並無問題呢？

新機場工程統籌署署長：

主席，我是在4月、5月時去信他們的，而我們一直很關注他們的進度，所以在6月帶引機策會巡察其進度，藉此與其管理階層討論進度問題。他們向我們匯報工程的進展。以他們的估計，應能如期完成，並無任何問題，而實際上較為重要的工程，例如整幢建築物的冷氣系統等，已準備就緒，可以應用。他們似乎已有相當信心，並盡量加快工程進度。雖然我們覺得時間緊迫，但大型工程往往會出現尾段趕工的情況。既然他們有信心，亦作出保證，以及致力把工作做妥，因此，我們一方面關注情況的發展，另一方面也認為他們可以完成，最緊要是他們繼續努力工作。

主席：

一方面你對“HACTL”很有信心，另一方面從你給予機策會主席的“Chairman’s Brief”，即是給主席的資料摘要，你所提供的資料已在機策會的會議上反映出來。你表示“On HACTL, we understand that the Temporary Occupation Permits for Super Terminal 1 and Express Centre were issued on 3 July”。這句話是否顯示你認為發出臨時入伙紙，就是表示所有事情都妥當呢？你是否因為臨時入伙紙已發出，使該公司可處理空運貨物，便感到很滿意呢？你的信心是否建基於該臨時入伙紙呢？

新機場工程統籌署署長：

主席，我們當時一直擔心的是，如他們未能取得臨時入伙紙，便肯定不能啟用貨運站，這肯定會造成影響。我們採取的態度較為審慎，故在每周報告內亦提出警告，反映我們的關注。我們關心他們的進度，並已不斷進行監督。我在機策會上也表示關注，但他們已盡快進行工作。

主席：

不是這樣。你知道他們在7月3日獲發臨時入伙紙時，是否認為出了臨時入伙紙，便表示他們已沒問題了？

新機場工程統籌署署長：

我當時的看法是，取得臨時入伙紙，是必要條件，但這並非足夠的條件，因為縱然他們有臨時入伙紙，其他方面的運作也要正常。在其他方面的運作上，空運貨站公司一直表示沒有問題，而在機管局的進度報告中亦表示並無問題。坦白來說，當時我們的確鬆了一口氣，因為肯定不能運作這項因素已經消除了。

主席：

劉江華議員。

劉江華議員：

主席，我仍然想取得多些有關貨運站的資料。6月13日的每周報告仍然認為進度仍落後了2至4星期。你在6月14日視察時，是否一直跟隨財政司司長巡視貨運站呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，在整個巡察過程中，我大部分時間都是陪同財政司司長，當時他是以署理行政長官身份巡視工程。

主席：

貨運站呢？

新機場工程統籌署署長：

就是貨運站的情況。

劉江華議員：

之前你曾否與署理行政長官提及工程進度落後了2至4星期呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

在巡察時，記憶中我沒有明確向他提及有2至4星期的延誤。

劉江華議員：

既然是一次視察，你為何沒有說明呢？

新機場工程統籌署署長：

主席，那是一次參觀，是一次歷時較長的巡察，要巡視的事項較多，而我亦列出了一系列需要特別留意的事項，其中亦包括運貨站在內。我們在貨運站看到他們的工程進度，他們的管理階層亦有帶我們參觀各項工作的進展。我當時沒有特別提及他們的進度緩慢，因為他們也承認工程緩慢，不過他們已表示會盡快加緊工作。

劉江華議員：

主席。郭先生，你明知有相當延誤，仍不提醒曾蔭權先生了解這事，你認為這是否疏忽呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我不認為這是疏忽，因為其實在我上任時，我已在機策會上提出，空運貨站公司的進度較計劃落後了7星期。因此，如以較悲觀的說法，他們已有所改善，已盡量追回先前落後了的進度。

劉江華議員：

主席，當時空運貨站公司的常務董事如何向曾蔭權先生作出保證呢？請你憶述有關的詳情。

新機場工程統籌署署長：

當我們參觀了貨運站內的機器時，他沿途均講解其運作情況，包括電腦和機械的運作情況等。記憶所及，他告知曾蔭權先生，他們最需要的是要啟動整幢大廈的冷氣系統。這對其運作會較為方便，因為電腦和各方面都需要冷氣，而冷氣系統已隨時可以啟動，他們同時很有信心能夠在7月6日順利啟用。

劉江華議員：

當時曾蔭權先生有何反應？

新機場工程統籌署署長：

曾蔭權先生理解了他的報告，同時也表示了一些關注，並希望了解空運貨站公司與機管局之間的關係。他即時指示隨員即他的行政助理找出兩者的合約性關係為何？

劉江華議員：

曾先生之後要索取該合約來看，你是否覺得這其實表示他對貨運站能否啟用存疑？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我較難猜測他的想法，我認為他想明確知道兩者之間的關係。

劉江華議員：

主席，你是否在6月24日陪同陳方安生女士到機場參觀？

新機場工程統籌署署長：

是。

劉江華議員：

之前在會議上沒有提及這次參觀，為何會有這個安排？曾蔭權先生在6月14日才參觀了，為甚麼你們安排她在6月24日前往參觀？在甚麼背景下你要再次安排這次參觀？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

作出第二次參觀安排的原因主要有兩個。首先，在進行第一次參觀時，陳太因身在美國公幹，未能以機策會主席身份視察工程。她認為作為機策會主席，她應該在機場未啟用前，親身前往視察整體的工作情況大致如何，以及是否對工程的進度感到滿意，然後才了解啟用的情況；另一方面，她希望以機策會主席的身份，向當時的工作人員給予鼓勵，因為她了解工作人員辛苦工作，為解決問題而付出了很大的努力。

劉江華議員：

據文件第C11號所載，在這次參觀前，你們在6月23日召開了一次“AOR Review”會議。很多政府部門都指出，貨運站的冷氣、保安及消防系統均欠妥善。他們把情況形容為“remained serious concern”，令人極為關注。這麼多部門也叫“救命”，請問郭先生，在進行參觀時，你有否提醒陳太需要了解這等事項？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

在6月24日的參觀中，我沒有安排陳太參觀貨運站。

劉江華議員：

為甚麼？既然在前一日的會議有這麼多政府部門向你反映這個大問題，你為何不提醒身為機策會主席的陳太了解有關情況，也沒有引領她前往貨運站參觀？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，這是因為當時我理解到，空運貨站公司已全力把未完成的工作盡量做好。

劉江華議員：

主席，還有一個問題。文件第A45號所載有關參觀後的一些紀錄，是否由你準備的？這些紀錄是否你事後取得的資料？我是指文件第A45號。

主席：

文件第A45號。

新機場工程統籌署署長：

主席，是的。這是我們事後所做的簡短筆記。

劉江華議員：

主席，我想再問的是，6月27日的每周工作紀錄說明空運貨站會在7月3日進行一些演習。請問實際上有否進行這些演習？你們有否參與或視察這些演習？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

對不起，是哪一次每周簡報呢？

劉江華議員：

在6月27日，即最後一次。

主席：

是否文件第C81號？

劉江華議員：

文件第C80號。

主席：

文件第C80號，對了。

劉江華議員：

在文件第C80號有關空運站的那段提到，空運貨站公司會在7月3日8時正進行運作測試。你們有否派員視察其運作測試？

主席：

郭先生。劉江華議員，你所指的是中間那段嗎？

劉江華議員：

是，關於貨運站公司那段的最後一句，“HACTL are targeting 8:00 am 3 July to commence processing of outbound cargo”。

新機場工程統籌署署長：

主席，就記憶所及，我沒有特別派員進行視察。實際上我們是否有同事在場，我要回去查詢才知。

劉江華議員：

主席，這是一個重要的事項。你們一直知道他們有所延誤。不但防火工作未完成，保安工作亦欠妥。在此等情況下，你們為何不派員視察他們的演習呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，據這份報告所述，他們當時其實已經開始運作。既然他們有信心開始運作，亦已順利取得臨時入伙紙，且又進行了多個月的準備工作，所以我們相信他們可順利進行工作。

劉江華議員：

當時是否沒有一名政府人員在場視察他們的演習呢？

新機場工程統籌署署長：

這點我不能證實，因為我不知道他們當時開始運作的情況。如果他們是正式運作，應該有政府有關部門的人員在那裏運作，例如海關人員等，但我不能肯定這點，因為我沒有當時的資料。

劉江華議員：

郭先生，可否提供這方面的資料，例如有哪些政府部門曾進行視察？紀錄如何？請把資料稍後補回給我們。

主席：

劉議員，我相信你要注意，當時已不是演習了，其實已在啟用中。

劉江華議員：

對，已經啟用了，對不起。

主席：

李永達議員。

李永達議員：

主席，我想繼續詢問空運貨站的問題。郭先生回應專責委員會時表示，取得臨時入伙紙是必要，但卻並不是充足的條件。請問郭先生，除了臨時入伙紙外，還需要甚麼條件才算充足？甚麼是未充足的條件呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

例如他們的內部運作，特別是機械、電腦、軟件、程序及員工訓練等方面，我相信他們必須在這幾方面準備妥當，才可算順利運作。

李永達議員：

多謝郭先生的答案。你所指的內部運作應該是包括機械運作，員工訓練和軟件的測試等。郭先生，其實你一直知道空運貨站的運作不單要有入伙紙，還要配合你剛剛提出的幾方面問題，才算順利運作。這是你所理解的嗎？

新機場工程統籌署署長：

這點我是明白的。

李永達議員：

郭先生，你在上任時相信一定曾與“CPM”，即工程顧問經理討論過關於新機場啟用的兩項重大問題：一個是“FIDS”，另一個是“HACTL”。工程顧問經理與你討論“HACTL”時，除了提到建築進度有延誤外，有否提到在實際運作時，“HACTL”還需要有運作良好的機械、訓練和測試？

新機場工程統籌署署長：

以我的記憶所及，是沒有的，因為我們當時主要依靠他們向機管局提供的資料，而這些資料一直沒有顯示出各方面是有問題的。

李永達議員：

郭先生，你明白到不能單靠硬件，有幢建築物，便可運作。在上任至6月期間，你只有“FIDS”和“HACTL”此兩項重大問題，跟著便是和在6月開幕有關的問題。你知道令“HACTL”運作，不能單靠臨時入伙紙，

亦要有訓練。請問你是否知道“HACTL”在員工訓練和系統方面進行了多少次測試呢？

新機場工程統籌署署長：

主席，我沒有這方面的資料，我並不知道。

李永達議員：

你剛才回覆委員會時覺得，如“HACTL”要有良好的運作，不單須要臨時入伙紙，亦要進行訓練，機械也要運作良好和有進行軟件測試。為何在該4個月期間，你完全沒有發覺需要了解多一些呢？你縱然不親自查問，也可向“CPM”工程顧問經理或你的下屬提出查詢。為何你不向他們詢問呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，這方面的資料全靠空運貨站公司提供，我們是沒有這方面的資料。

李永達議員：

郭先生，我知道你沒有資料。你對“HACTL”的運作也說明得很清楚，要有硬件建築物和訓練測試等。我的問題是，你既然知道這方面要準備妥當，才能運作良好，為何在該4個月期間，你連一個問題也沒有向“HACTL”提出，亦無向“CPM”詢問進展情況呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主要基於一個原因，就是他們每次提交的報告並無反映出哪些方面
有問題。我們要監督的項目眾多，而空運貨站公司只是機場管理局轄下
的多個特許經營商之一，因此，對我們來說，一方面是沒有資料，其次
是我們不能管得到他們的內部運作。

李永達議員：

不過，郭先生，你卻同意在機場啟用方面，“FIDS”和“HACTL”屬重大問題。你知道在工作上如有很大的問題，都要提出查詢，但在這方面你只知道建築進度，此外便沒有任何概念或意念，認為在該等大問題上，例如關於員工訓練和軟件的測試方面，是要詢問其進展情況的。你完全不認為有需要這樣做嗎？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我們當時一直有留意其報告，亦有監督工作進度。我們沒有詢問其有關員工訓練和軟件測試等情況。我們只知道其報告表示進度滿意，沒有表示有問題存在。既然沒有問題，我們亦沒有特別提出。

李永達議員：

主席，我想引述楊國強先生在新機場調查委員會上所提供的證供。他表示“Albert LO of Cathay Pacific”曾提到，“To my knowledge, the two trials which involved airside cargo operation. They took place on 2 May and 14 June. I attended the airside trial on 2 May as an observer. This trial tested the air cargo flow to and from the aeroplane, cargo terminal and AMC”，跟著表示“The trial only involved one aeroplane and two pallets of cargo. It was by no means a stress test, but rather a walk through of the process”。簡單來說這就好像一個走過牆式的練習。這次貨運測試包括機械、運作、員工訓練及軟件系統，所涉及的是一架飛機和“two pallets of cargo”。郭先生，你是否知道這個情況？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

對不起，剛才我聽不到，是5月2日和6月哪一天呢？

主席：

14日。

李永達議員：

6月14日。你知道這次貨運測試嗎？

新機場工程統籌署署長：

我不知道有這次貨運測試。

李永達議員：

有否同事向你報告這次測試，並說明只涉及一架飛機和兩袋貨物嗎？

新機場工程統籌署署長：

我完全沒有聽過使用兩袋貨物進行測試一事。至於只涉及一架飛機的測試，因為機場的全面測試共有5次，我要了解你剛才所提測試日期是否與第4次測試吻合。在進行第4次測試時，他們的確使用了一架飛機。

不是，機管局的第4次綜合測試在5月2日進行，剛才你說的是6月14日。

李永達議員：

郭先生，有一次在5月2日，另一次在6月14日。

新機場工程統籌署署長：

在5月2日進行的是第4次綜合測試，的確是只用了一架貨機。

李永達議員：

因此你知道只用了一架貨機，卻不知道他使用了多少貨物進行測試，是這個意思嗎？

新機場工程統籌署署長：

我知道該次測試使用了一架貨機，並涉及所有的地勤工作人員，過程包括要地勤人員把貨物送往空運貨站公司。至於之後如何，我並沒有詳細資料，例如涉及多少個貨櫃等，我並不清楚。

李永達議員：

郭先生，你認為這是否一個合乎比例的測試呢？我們每天均可能有很多貨機和貨物，而這次好像是走過牆式的測試，即他們所稱“walk through”，而不是一個“stress test”，你是否同意呢？

新機場工程統籌署署長：

主席，我並非貨運的專業人員，不能在這方面作出評估，以說明這次測試是否足夠，因為他們在這方面有相當多的經驗，而在機械和電腦方面，大部分與以前啟德的制度差不多。據我當時所了解，他們亦有在啟德進行員工訓練。

李永達議員：

郭先生，你有否向你的工程顧問經理、同事或下屬詢問測試結果的可信性呢？當然，我們了解到無法進行百分百的實際情況測試，但關於測試結果的可信程度，我認為即使不是工程人員，亦應有常識作出判斷。你有否詢問工程顧問經理、同事或下屬，該次測試結果是否可信？或者有否想過需要提出查詢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我沒有詢問同事該次測試是否足夠，因此，李議員剛才提問時，我也要翻查日期才能知道進行測試的日期。

李永達議員：

所以郭先生的答案是，雖然你身為監督機場運作的全職人員，你知道有進行測試，並認為有關測試並無問題，因此你完全沒有想過要向有關的公司和“HACTL”，或發出專營權的機構“AA”或同事詢問有關任何測試所顯示的運作結果是否可信，是嗎？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，在機場運作方面，有很多地方是我們無法監督的，例如與合約無關的機構。我們只可在能力範圍以內，就我們所知作出評估。很多特許經營商如在工作上遇到困難，或者在7月6日未能準備妥當，新機場便一樣不能運作，我們無法監管他們。因此，空運貨站公司在這方面的測試是否足夠，假如他們有問題，我相信在他們的立場來說，純粹為他們的利益著想，如進度有問題，或需要更多時間，或需要政府協助時，他們必定要向我們提出才行。我們不能無處不在地向眾多特許經營商提出詢問，我們的確不能做到這點。

李永達議員：

主席，我們並不是要你無所不問。這是在文件中提出的兩大問題，所以希望你們會多加詢問。我相信對監督者來說，詢問是很重要的，好像立法會議員詢問政府政策，就算不懂，也應該發問。我想多問兩點。在1998年，你的“CPM”，即“Consultant Project Manager”，提到有關“FIDS”系統的測試時表示，在測試中該系統雖然有80%至90%成功，但只是在十分有限的範圍內進行測試，所以他提醒你，FIDS需要測試半年，即使測試成功，也要考慮測試的範圍有多大。在另一系統方面，“CPM”曾提醒你，即在文件第A33號，2月14日，以及第A35號，3月21日，“CPM”，即你的工程顧問經理，曾兩次提醒你，大家應小心，因為這只是範圍有限的測試，即使取得成功，也需要小心。你知道5月2日那次測試只是範圍有限的測試，你為何沒有表示懷疑呢？這測試只用了一架飛機和兩袋貨物。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，剛才提到航班資料顯示器的問題，我不是要轉換題目，稍後我會回到有關空運貨站公司的問題上。據機管局的報告所述，資料顯示系統的壓力測試曾經達到120%的程度。換言之，該項測試已超乎平常的使用量，因為我們的工程人員對航班資料顯示系統的技術有若干認識，而相對來說，空運貨站公司在技術、人手方面，我們相信該公司有這麼多年運作經驗，一直都沒有問題出現，也花了不少時間進行安裝和測試，且他們一定要把工作做好，因此，我們便接受他們每周定期向機管局提交報告，而沒有另外要求他們匯報測試結果。

李永達議員：

郭先生，你的意思是，你並不理會他們是否進行“stress test”，總之接獲“HACTL”的報告，就覺得OK了。你不會詢問他們是否如其他系統一樣，進行了“stress test”，甚至有100%或120%的程度，才看看這測試的結果是否可信。你有否考慮這個問題？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

正確，我們沒有特別要求香港空運貨站有限公司提供這方面的資料，我們亦無權要求他們提供這方面的資料。

主席：

副主席。

何鍾泰議員：

我先問另外兩個問題，才回到李永達的問題上。請問郭先生，空運貨站是否一項與機場有關的工程？

新機場工程統籌署署長：

主席，是有關的。

何鍾泰議員：

根據你的職權範圍，你必須監察和統籌所有機場和與機場有關的工程。這是否包括空運貨站這項目呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，以一個非直接的形式，並在我們的能力範圍和資源許可下，是包括一切與機場有關的工程，實際上則要視乎情況而定，因為在法例上，機場管理局須負責提供所有有關服務，把服務外判給特許經營商。

何鍾泰議員：

郭先生，你在上任時，打算如何監察空運貨站這重要的一環呢？在文件中，你曾提到會參閱未上任前的文件，因為去年機場統籌署已特別關注兩項事宜：一是航班資料顯示系統，第二是空運貨站。因此，你應該知道空運貨站是一個非常重要的一環。你當時打算如何監管或向機策會匯報空運貨站的進度問題，令機策會主席陳方安生女士可以在最重要的時刻作出決定呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，我們的方法是盡量審慎審核他們每次向機管局提交的進度報告，了解其進度是否依照原本的計劃進行，以及整體計劃是否有延誤的情況。當我接手時，已發覺他們的延誤情況已有6至7個星期。

何鍾泰議員：

根據現時的紀錄，在去年年中4月至6月時，一直有報告指出其延誤了25個星期。今年5月16日的文件第C74號，至6月29日的文件第C80號，你一直表示只有60至65%的“cargo capacity”，而不是75%。你剛才回應時，這有可能是指普通工程，而並不一定是指其他軟件、培訓和機械等。你在6月29日向機策會提交的文件和另一份6月20日的文件表示，有60至65%的“cargo capacity”，即是指貨運量。我相信貨運量並不是指大樓，而是應該包括你剛才所提及的幾方面。你以何基礎會在兩份每周報告上作出這樣表示？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

當時是基於我們的工程人員往視察其工程進度，即到時可完成的工作，以及其處理貨物的能力，以應付機場啟用。

何鍾泰議員：

你這個答案，我覺得是沒有基礎的，或者是不明白之故。請郭先

生再作澄清。你指出工程人員往視察工程進度，即只能看看大樓的工程，但無法看到軟件、培訓和機械運作的進度。你何以會得出這樣的答案？

新機場工程統籌署署長：

主席，關於這一點，我一定要詢問工程人員，了解有關情況。

何鍾泰議員：

這文件是你簽署的。

新機場工程統籌署署長：

是，正確。

何鍾泰議員：

你要明白，在機策會你有需要匯報和作出解釋。我相信機策會在討論時，一定會詢問那不是75%，只有60至65%而已。這又是有關警報系統，故他們定會向你提問，你當時有否回答這問題？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我當時的理解是大樓的一部分未必一定能夠在7月6日完成及運作，所以會影響其處理貨物的能力。

何鍾泰議員：

這樣你如何能定出60至65%來？有何科學基礎？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

這是基於工程人員作出的評估，我需要翻查工程人員的報告。

何鍾泰議員：

但你剛才也說，他們出去視察的是普通的建築工程，不能看到剛才所說的三項工程，我不重覆是哪三項了。這麼重要的數字，你一定要解釋，我相信這數字一定很重要，一定是一個警號。在7月4日的機策會會議中，你一定被問及這個數字，你當時怎樣回答？除非你現在告訴我當時沒有人問你，那就沒有問題。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

這個數字其實只表示空運貨站公司需要達到的貨物處理量，只要當時能達到這個處理量，已可應付預期在第一日的貨運需要。所以當時我沒有窮究如何得到這個數字，但當時我們亦曾提問。當時我所得的解釋是因為大樓設計的其中一翼，據我的同事估計，在機場啟用時仍未能投入服務，因而影響處理貨物的能力。但這60%至65%的貨物處理量，是足以應付機場啟用的需要。

何鍾泰議員：

當時機策會有沒有委員問過這個問題？

新機場工程統籌署署長：

主席，我想翻看機策會的有關紀錄。

何鍾泰議員：

紀錄內是沒有的。紀錄只是提過“臨時入伙紙於7月3日發出”，就這一句，並沒有提及其他事情。

主席：

郭先生。

何鍾泰議員：

這句好像是在文件A46。

新機場工程統籌署署長：

是A46嗎？

主席，我並不清楚記得當時……

何鍾泰議員：

是在A46的第23段，有關的內容只有一句。當時在會議席上有沒有委員詢問為何只有60%至65%的處理貨物能力？以及你當時說“although assurances of 75% capacity were given by HACTL”，雖然他們說是75%，但你不相信的，你認為只有60%至65%。因此，你肯定是不接受、不同意空運貨站公司提供給你的數字或“assurances”。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

不錯，我記憶所及，當時是沒有特別提及或討論空運貨站公司的貨物處理量的問題。一如我剛才所說，主要的原因是我相信有60%的處理貨物能力，加上亞洲空運公司的服務，已有足夠能力應付機場啟用時的貨物處理需要。

何鍾泰議員：

郭先生，如果沒有委員問你，你會否主動或曾否主動向機策會提及這種情況，說明實際上這是十分重要，但若你認為如剛才所述，這也不要緊，有60%已可勉強應付。請問雖然沒有委員問你，你曾否主動提出此情況？

新機場工程統籌署署長：

當時我沒有主動提出，因為機策會會議需要討論的事項十分多。而這一項，即使達到60%已可足夠應付需要，所以並不太重要。

何鍾泰議員：

你認為這並不太重要？

新機場工程統籌署署長：

並不是那麼關鍵性。

何鍾泰議員：

嗯，並不是那麼關鍵性。現在重提你剛才所說的一句話，你說因為你無法直接監管其他的營運公司，因此你“審慎”地參閱他們的報告。剛才李永達議員提及的“stress test”，即是超負荷測試，但那次只有一架飛機、兩包貨物，是否屬於超負荷測試呢？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我對這點沒有認識。

何鍾泰議員：

你沒有認識，但你的下屬中有50多位工程人員，你亦有香港最大規模的顧問工程公司之一作支援，你有沒有問他們甚麼是“stress test”，亦即超負荷測試或可稱為壓力測試？剛才你說的120%，就把120%當作“stress test”，亦即超負荷，但一架飛機、兩包行李不能算是超負荷吧！

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

對不起，我並不清楚認識這方面的問題。

何鍾泰議員：

亦即是說你只是相信，而沒有把有關文件交給你的工程人員看過？

新機場工程統籌署署長：

我只知道就常理推測，超負荷測試的意思是較預期中的處理量更多的。

何鍾泰議員：

亦即不是5,000噸，而只是兩包行李？

新機場工程統籌署署長：

這點我只能以常理推測，事實上我在這方面沒有特別的認識。

何鍾泰議員：

請問郭先生你是否認識滿載測試、功能測試、超負荷測試等，你是否明白這些是甚麼意思？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

你剛才所說的3種測試……

何鍾泰議員：

如功能測試，之後是滿載測試，然後是超負荷測試，是3個程序的。

新機場工程統籌署署長：

這點我是不認識的。

何鍾泰議員：

如果你不認識，那你有否向你屬下的工程人員了解一下，因為這些測試是十分重要的。

新機場工程統籌署署長：

我沒有向屬下的工程人員進一步了解這點。

何鍾泰議員：

謝謝。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

我仍是想提問有關120%超負荷測試的問題。郭先生，你對這方面沒有認識，你當時有沒有問機管局的人員這些究竟是甚麼？問他們測試了甚麼？測試了哪些部分？120%是甚麼意思？你有沒有提出這些問題？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

當時我沒有問這些問題。

吳靄儀議員：

為甚麼沒有問這些問題？

新機場工程統籌署署長：

我相信凡是這些系統，若以超過原本設計的負荷量進行測試，這種做法是對系統的一種考驗，從而可得悉系統的可靠性，但測試結果要達到多少百分比，才能有足以令人滿意的壓力測試，我沒有特別追究這點。

吳靄儀議員：

我的意思並不是說要知道壓力需達到120%、150%或多少，而是要知道他們測試甚麼，是否牽涉貨運的情況，以及在甚麼情況下測試，以便你可從測試的結果知道一些資料，因為你亦坦白說你自己是“外行”。你有沒有追問這些問題？抑或他們其實在測試“蘋果”，但你卻認為他們在測試“橙”呢？

新機場工程統籌署署長：

假如對方是測試了“蘋果”，而坦白對我說是測試“蘋果”，沒有欺騙我，我是不會有錯誤理解的。我沒有特別追問剛才提及對航班資料顯示系統的120%壓力測試，我沒有再追究實際上是怎樣的120%。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

郭先生，你剛才說從機管局得到的資料是120%，你所指的是在哪個場合或從哪些文件得到的資料？請讓我們也參看有關的資料。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

航班資料顯示系統是在5月12日的會議中……

吳靄儀議員：

是甚麼會議？在提供給我們文件內有沒有提及？請告訴我們。

新機場工程統籌署署長：

那是由經濟局局長主持的一個會議，是有關由啟德轉至赤鱸角的一次會議。

吳靄儀議員：

在我們的文件內有沒有提及？

郭先生，是哪份文件？你有否向我們提供那份文件，若有，請告訴我們是哪份，以便我們知道當時你得到了一些甚麼資料。

新機場工程統籌署署長：

暫時我們找不到那份文件，那次是5月12日有關啟德機場轉至赤鱸角機場的機場轉接會議的文件，當時我沒有出席，由我的副手出席會議，席上機管局的管理階層指出航班資料顯示系統已進行了這樣的測試。

吳靄儀議員：

主席，稍後我們再看看是否已經收到這份文件，如果沒有，則請秘書跟進，請郭先生將那份文件提供給本委員會。但從郭先生給我們的答案中，似乎郭先生從下屬得悉有這樣的測試後，沒有詢問這次測試的詳情或內容，或如何進行測試，便自己下了判斷，認為整個系統已經過一次超負荷的測試。郭先生，是否這樣呢？

新機場工程統籌署署長：

當我知道有這份報告時，我相信這是一次超負荷的測試，是測試系統的可靠性，我是接受了這些資料。

吳靄儀議員：

你覺得如果是盡責任的做法，當處理這樣一個重要的系統，這是否足夠呢？你只是聽了別人所說的便了事，而沒有再去深究，你認為這是否足夠？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我的工程和技術人員，並沒有向我發出任何警報，表示這方面有甚麼問題。

吳靄儀議員：

請問郭先生，你有沒有確保自己真正了解各項事情，這並不表示你每天都要四處去了解情況，但每當別人告訴你一些資料後，你有否試圖真正去了解情況，令自己信服？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

在可能範圍內，我盡量希望做到這點。

吳靄儀議員：

這次你只是聽取了別人所說的話，別人沒有說的你並沒有詢問，除此之外，你還做了些甚麼，以確保在機場啟用上這個核心部分的確不會發生問題？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

當時我們叮囑工作人員特別留意航班資料顯示系統的進度，然後定期報告其進展，所以在每週的報告內都有說明有關的進度。

主席：

張永森議員。

張永森議員：

我想提出幾個我想跟進的問題。第一，我想請署長再次告訴我們，你剛才在證供內已提及關於署方的職權範圍，剛才你回答是“airport和airport-related projects”，亦包括貨運站，這是否正確？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我相信是正確的。

張永森議員：

是正確或不正確？

主席：

郭先生。

張永森議員：

“airport和 airport related projects”，是否包括貨運站？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我相信包括。

張永森議員：

包括。請你翻看職權範圍的第1和第4項。第1項說明你的整體責任是“overseeing and co-ordinating the overall programme and progress of airport and airport-related projects”，你看到這點嗎？

新機場工程統籌署署長：

是否(A)1那項？

張永森議員：

對，(A)1那項。

新機場工程統籌署署長：

我看到。

張永森議員：

在(A)4那項，亦提及你的責任是“provide briefings and reports on the airport and airport-related projects to the Airport Committee”，你是否亦看到這點？

新機場工程統籌署署長：

我看到。

張永森議員：

你亦看到在署方每兩星期的工程會議中，每次都有“HACTL Cargo Terminal”的項目，這是否正確？

新機場工程統籌署署長：

讓我看看。

張永森議員：

我舉個例子，在文件C6，即4月27日的會議。這是關於你一般每兩星期一次的工作會議，每次在“AA and Airport Issues”項下都有“HACTL Cargo Terminal”的項目，稍後我會再參看這份文件的(b)項，但暫時你是否看到這個情況？

新機場工程統籌署署長：

我看到。

張永森議員：

同時，在新機場工程統籌署例如6月20日和6月27日的報告內也可看到，在郭先生你簽署致機策會的報告中，都有關於“Airport Franchises: HACTL Cargo Terminal”的詳細敘述。這是否正確？

新機場工程統籌署署長：

這點是正確的。

張永森議員：

這些工程報告全部是由你們的顧問提交給你，經你審閱後同意並簽署，請問是否這樣？

新機場工程統籌署署長：

其實我們的工程處有兩方的人員，包括顧問人員和政府的工程師，是由這兩方的人員合作編製這份進度報告表。

張永森議員：

這是說工程顧問經理有參與，是嗎？

新機場工程統籌署署長：

工程顧問經理作為柏克德公司在我們統籌署的最高代表，他是有參與的。

張永森議員：

你有沒有看過工程處與工程顧問經理之間的顧問合約？

新機場工程統籌署署長：

自我上任以來，我沒有看過他們的顧問合約。

張永森議員：

沒有看過。你是否擁有或持有一份他們的顧問合約？

新機場工程統籌署署長：

相信我們的辦事處會有一份他們的顧問合約。

張永森議員：

在提交給我們的文件內，是否沒有這份顧問合約？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

相信我們沒有提交這份顧問合約給專責委員會。

張永森議員：

顧問公司有參與編製這些詳細的報告，那你相信在合約內，有沒有訂定顧問公司的職權是包括監察“HACTL Cargo Terminal”？

新機場工程統籌署署長：

在我未看過那份顧問合約前，我不能在這裏下斷語。

張永森議員：

你可否在找到該份顧問合約後，向本委員會提供合約內的有關資料？

新機場工程統籌署署長：

可以的。

張永森議員：

我要跟進的問題是，既然顧問公司如此積極參與監察空運貨站公司，同時，亦如此清楚署方的職權範圍是要向機策會匯報，我想再參看剛才文件C6，即1998年4月27日的文件，關於“HACTL Cargo Terminal”(b)段，在(b)段中間，即第5行，其中提及的“D”，如果我沒有看錯應該就是郭先生，“D asked CC(CLK) to prepare for presentation to ADSCOM a full assessment of the situation, which should include problems in relation to Government facilities and how it was going to affect airport operation”。這是否對“HACTL Cargo Terminal”的情況的全面評估，並且包括政府的設施？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

當時的要求是這樣。

張永森議員：

要求是這樣。如果你的職責是透過機管局去進行監管，郭先生可否在這裏作多一點解釋，為何你會覺得有責任提供一個“full assessment”、提供一個“presentation”、提供一個“full report”，你是否有那些資料？

新機場工程統籌署署長：

當我們沒有那些資料時，便要求有關方面提供，因為在當日的會議，那位同事提出了有關的問題，我認為需要跟進，所以有這樣的做法。

張永森議員：

我想跟進一下一、兩個問題。郭先生，如果你覺得你自己對空運貨站公司的整體監察並不是直接的，而是透過機管局，你有否在任何情況，或在會議紀錄內或會議席上，向機策會說明你的看法、署方的看法，以便機策會明白在監察空運貨站公司這項如此重大的工作上，不應該依靠你們的工程處來進行。你有沒有在任何場合，清楚向機策會澄清這不是你的工作範圍，甚至在與顧問公司簽訂的合約內就此方面的事宜劃清界線？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

關於顧問公司的合約，我要看過內容後才可回答。至於我有沒有向機策會提出這種情況，我是沒有向機策會提出，因為我相信機策會是知悉和明白空運貨站公司是機管局轄下的一間特許專營機構，而他們的合約亦是他們兩者之間的事情。

張永森議員：

郭先生，你能否肯定地告訴我們，顧問公司本身會否需要監察空運貨站公司？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

這點一如我剛才所說，我需要看過合約的內容後才能回答。

張永森議員：

郭先生，你可否向我們解釋，你在署內工作了差不多8個月，即由1月至8月，為何從未看過該份合約？此外，在不清晰知道你的顧問公司與署方的合約關係的情況下，你如何能夠根據合約或適當的情況，來判斷他們的支援是否適合或是否足夠？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

關於該份合約的執行，是由新機場工程統籌署內我屬下的工程處長負責的，他是資深的工程師，他根據合約的內容執行這份合約，我已將這方面的工作委派給他，因為過去多月來我的工作相當繁重，無暇看該份合約的內容。但我們的工作方式是不論他是柏克德的顧問人員，抑或政府的工程師，只要他是新機場工程統籌署的成員，大家便是一個團隊，一起工作，不會劃分是顧問公司的成員抑或政府的工程人員。

張永森議員：

請你回答我，你認為你有沒有責任了解該份合約的內容？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

問我是否……

張永森議員：

請問你覺得自己有沒有責任了解該份合約的內容？

主席：

郭先生。

張永森議員：

我希望法律顧問可否給我一點意見，我的問題是問郭先生，不是問他的法律顧問。除非法律顧問有文件提交給郭先生，否則郭先生應該自己決定如何作答。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，可否容許我徵詢我的法律顧問的意見？

主席：

你只可徵詢法律顧問關於法律方面的意見，她在座的原因是向你提供法律意見，並不是代你回答問題，亦不是為你思考如何回答議員向你提問的問題。

新機場工程統籌署署長：

主席，我純粹是向法律顧問徵詢法律意見。

[郭先生徵詢法律顧問的意見]

主席：

郭先生，相信你現在要回答這個問題。張永森議員請簡單地再發問一次。

張永森議員：

郭先生，請問你認為自己是否有責任看看署方與顧問公司簽署的合約，以執行你的職責？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

主席，因為這個問題是詢問我自己的看法和意見，我選擇不回答這個問題。

主席：

郭先生，對不起，因為所有證人都要回答本委員會的委員所提問的問題，所以現在請你作答。

新機場工程統籌署署長：

主席，我徵詢了法律意見，認為這是關乎我對事件有甚麼觀感或看法，因為這些不是與事實有關的問題，而是我的看法、眼光問題，這方面……

主席：

郭先生，或者我要告訴你，你在本委員會席前，並非只是回答關於事實的問題，不單是我們問你某個問題，然後你翻查文件，回答我們在哪份文件載述了甚麼，這些我們無需與你核對，我們自己亦可翻查。譬如剛才張永森議員的問題是十分清晰，我們要你回答，你認為你身為署長，有沒有責任做這件事？希望你回答張議員的問題。

新機場工程統籌署署長：

主席，我可否再徵詢法律顧問的意見？

主席：

請盡快。

吳靄儀議員：

主席，請問是否由主席裁定證人是否應該作答本委員會提問的問題？

主席：

我正在與法律顧問商量這點。法律顧問，或者你比較清楚這方面的事宜，請你說明在甚麼情況下證人才能要求不回答問題。

法律顧問：

根據《立法局(權力及特權)條例》向證人發出的傳票所施加予在他身上的法律責任，法律責任是指出席這個專責委員會的研訊、回答問題和提交傳票所指出的文件。根據《立法局(權力及特權)條例》，大體上，在兩種情況下證人可以要求拒絕回答某些問題，條例的第13條規定，如果證人認為問題是涉及一些私人情況，而且是與研訊的範圍無關的，便可以提出將此事轉介立法會主席作出裁決，如果得直，便可獲豁免回答有關問題。第二種情況是證人可以有如出席法庭的審訊而獲得的一些特權和豁免，例如當涉及證人與其法律顧問之間的通信內容，或者是證人基於公眾利益，要求豁免回答有關問題。主席，到目前為止，除了證人表示該問題要求他作出評論外，專責委員會尚未聽到證人基於甚麼理由拒絕作答。主席，至現時為止，證人到本委員會席前已有一段相當時間，他已回答了許多有關他的評論的問題，如果他進一步要求豁免回答問題，他可能需要提出較實質的理據。多謝主席。

主席：

多謝法律顧問。現在我裁定證人必須回答這個問題。郭先生，請你回答張永森議員的問題。

新機場工程統籌署署長：

如果我沒有記錯，我是要回答以我作為新機場工程統籌署署長的身分，我認為我的職責是否包括需了解署方與柏克德公司之間的合約，是否這個問題？

張永森議員：

我再重覆一次。我是問以你擔任新機場工程統籌署署長的職位，需履行署方的職責，你認為你有沒有責任了解這份合約所載的條款？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

我認為在有需要的情况下，我是有責任了解這份合約。

張永森議員：

請問曾否出現過有需要的情況？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

到現時為止，仍未到一個階段是我認為需要了解該合約的內容。

主席：

郭先生，當你要開始擔任署長的職務，而有一位顧問工程師與署方有合約，將會向你提供各方面不同的專業意見，你如果不了解該份合約的內容，怎能知道這位顧問工程師應該負責哪些範圍的工作，以及無需負責哪些範圍的工作？

新機場工程統籌署署長：

主席，答案非常簡單，在我上任時，柏克德公司已加入新機場工程統籌署有幾年時間，雙方已建立了良好的工作關係，在辦事處內，同事之間可說是無分彼此，無需事事根據合約，規定某人應該做哪些工作，我們並未到這樣的地步。因此，有需要時我會了解合約的內容，但到目前為止，我仍未察覺到與他們之間有甚麼糾紛，或覺得他們辦事不力，要他們履行合約的義務等。

主席：

你這樣說，是否你很清晰地向本委員會表示，你身為署長，無需要了解該份合約？

新機場工程統籌署署長：

主席，我認為在有需要時，我一定要了解該份合約，但到目前為止……

主席：

我現在要問的是，你是否認為沒有需要？因為你剛才告訴我們，你沒有看過，所以我現在問你，你是否認為你身為署長，你沒有需要了解該份合約，所以你沒有看過？

新機場工程統籌署署長：

主席，到目前為止，我並未發覺有任何情況需要我了解該份合約，所以我沒有看過該份合約。

張永森議員：

讓我多跟進一、兩個問題。你說其他工程人員也有該份合約，請問有多少人持有該份工程合約，以及你曾在哪些情況下與這些工程人員商討過顧問公司在合約上的職權範圍？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

至於該份合約有多少個文本，我沒有這方面的資料，如果有需要，我可以在返回辦事處後，向各位提供這方面的資料。至於我曾否與其他有關人員討論該份合約的內容，答案是有的，就是在我們與柏克德公司商量延長其服務時，我曾與監察執行該份合約的負責人員進行討論。

張永森議員：

我是問你，你曾否與你的工程師商討關於柏克德公司在“HACTL Cargo Terminal”方面的職權範圍，而不是問你關於延長合約的問題。

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

至於柏克德公司擔任的工作與空運貨站公司之間關係，因為我在這方面一直沒有遇到關乎執行合約條款的問題，所以我既沒有看過該份合約的內容，亦沒有與執行該份合約的工程處長討論合約的內容。

張永森議員：

我想提問最後一個問題，現在先再看看4月27日的C6文件。署長，我想再提醒你，在(b)段位於剛才我節錄那段文字前一些，載述“PM said that a warning should be given to HACTL if the situation was such that it was going to

affect airport operation”。我引述這段文字，因為在文內較前一些的地方提及“the level of activities was disappointing and the target dates for Government facilities would unlikely be met”，因而引發署長你要進行全面評估，然後向機策會作出介紹。我想問的問題是，根據你的記憶，這個全面評估是否包括“software、hardware、building、machinery and mechanic”各方面？

主席：

郭先生。

新機場工程統籌署署長：

根據我的記憶，我們當時主要關注的是建築工程的進度和關於政府委託他們進行工程的報告，重點一如該段開始時所述，他們的進度是會影響政府的設施，因此我們的重點是著眼於政府的設施和整體進度方面。

張永森議員：

你是否記得何時向“ADSCOM”提交這份“full assessment”？

新機場工程統籌署署長：

我不記得。

張永森議員：

你可否稍後再向我們提供這些資料？

主席：

相信本委員會可能需要郭先生你提交3份文件，其中一份是署方與顧問工程師所簽訂的合約，即使合約內載有關於商業秘密的資料，你可以不向我們提供那些資料，但相信我們的委員希望看看署方與顧問工程師簽訂的合約內，其他不涉及商業秘密的條文，因此，或者郭先生你也會有機會看看那些條文。同時，也希望你向我們提供剛才提及4月27日的文件第3頁(b)段所述的“full assessment”。此外，於剛才較早時亦提及在6月8日的文件第2(b)段中關於“HACTL”的內容，載述“PM”有一個“update covering the progress and current position of HACTL”，希望郭先生你向我們提供這3份文件。

立法會調查赤鱘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

吳靄儀議員：

還有一份，就是關於郭先生剛才表示於5月12日的會議上提及進行超負荷測試的文件。

主席：

對，也希望郭先生向我們提供該份文件。

現在是6時30分，各位同事認為今天應繼續進行研訊，抑或等待我們接獲全部有關文件後，可能需要郭先生再次到本委員會席前就該等文件回答問題。現時未能告知郭先生確實的日期，但在我們商討後會通知郭先生何時再出席研訊。因此，郭先生你必須進一步出席研訊，我們稍後會通知你。

委員現時請到會議室C進行內部討論。

[研訊於下午6時32分結束]