

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12次公開研訊的逐字紀錄本

日期： 1998年10月23日(星期五)
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
劉江華議員
劉慧卿議員
蔡素玉議員

出席委員

單仲偕議員

證人

香港機場管理局副行政總監及
新機場工程統籌署前任署長
林中麟先生

陪同證人出席研訊的其他人士

香港機場管理局
法律總監
郭展禮先生

新機場工程統籌署
助理署長(委員會)
鄔芸芸女士

高級政府律師
區倩芬小姐

主席：

多謝各位出席今天舉行的專責委員會第12次研訊。

在未正式開始研訊前，我想提醒各位委員，整個研訊過程必須有足夠的法定人數，即連主席在內共5名委員。

我想藉此機會再次提醒公眾人士及傳媒，若在研訊進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。

在未傳召證人香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長林中麟先生之前，我想徵詢委員的意見，林先生要求帶同以下人士出席研訊：香港機場管理局法律總監郭展禮先生、新機場工程統籌署助理署長(委員會)鄔芸芸女士、高級政府律師區倩芬小姐。如委員沒有異議，我建議容許郭先生、鄔女士及區小姐在研訊進行期間陪同林先生，但他們不可以在席上發言。

如委員對研訊程序沒有其他意見，我宣布研訊開始，並傳召證人香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長林中麟先生。

(林中麟先生進入會議廳，並由郭展禮先生、
鄔芸芸女士及區倩芬小姐陪同)

主席：

林先生，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。請你注意，你仍然是在經宣誓的情況下作證。

專責委員會現在會處理證人於1998年10月19日舉行的研訊後所出示的文據、紀錄及文件。

專責委員會知悉，證人已於1998年10月22日提供了下列文件：

- (1) 林中麟先生於1998年10月22日的來信；
- (2) 林中麟先生以新機場工程統籌署前任署長的身份提供的證人陳述書；
- (3) 林先生來信的修訂附表(b)所夾附的文件；

- (4) 林先生來信的附表D、D1、D2、D3、D4及D5所夾附的文件；
- (5) 林先生來信的附表(e)、(e)(a)、(e)(b)、(e)(c)、(e)(d)及(e)(e)所夾附的文件；
- (6) 林先生來信的附表(f)(1)及(f)(2)所夾附的文件；及
- (7) 林先生來信的附表(h)的附件1至附件16所夾附的文件。

林先生，你現在是否正式向專責委員會出示上述所有文件作為證據？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

是，主席。

主席：

我現在宣布上述所有文件獲接納為向專責委員會出示的證據。該等文件載於供專責委員會於研訊時使用的第VII冊文件內，並已送交各位委員。

我們現在繼續進行研訊。林先生，現在我會向你提出第1條問題：請你參閱第B93號文件。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

是，主席。

主席：

這份文件是“Handover and Acceptance of Completed Works”，內容解釋工程是如何移交給“AMD”及“IT”的部門，而有關的手續，即“handover”及“acceptance”，的分別。林先生，你可否向各委員解釋？因為早前柯家威先生在出席本委員會研訊時，只解釋了有關“handover”的手續。本委員會對於你現在所講述的情況及程序並不十分了解。你可否就有關責任上的問題告訴本委員會呢？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，正如上次我出席專責委員會研訊時所說，“handover”是屬於內部的行政安排。換言之，工程部把設施交予“AMD”，讓該部門使用，並在使用期間，負責管理所有有關進出方面的事宜，以及負責所有未完的工程。目的是為了在測試時，能取得所需的地方進行試驗和訓練。所謂“handover”主要有4個因素在內，第一……

主席：

你不用“repeat”了，我們已看過該份文件。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

這純粹是內部的行政措施，不是等於“AMD”或“IT”的部門全權負責其中的工程，因為機場內可能還有一些工程還未完成，或有一些“defect”，即缺點，仍未改善。有關的工程仍會由“Project”部門的人員跟進。在“handover”時，“AMD”認為設施已達到一定的水平，而且可以使用作某個目的，也可接管。據知當時已經“identify”知道了所存在的問題，包括“defect”及其他需要改善的工程項目，該部門認為仍可用作該項目的。因此所謂“handover”是指部門接收了，若仍有任何工程需要進行，便由該部門發牌予工人。關於承建商的責任仍然由“Project”的人員負責跟進。這並不等於“acceptance”全盤接受。尚未達致這個階段。

主席：

我記得在上次研訊時曾詢問林先生，我們看到那些“handover”的文件，由工程人員簽署了，但並沒有“AMD”和“IT”人員的簽署，而那些文件是後補的，這些文件是否亦代表了“handover”，但未有“acceptance”呢？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

是，主席。所簽發的文件“notice”通告，是讓所有人知道，將來誰人想使用或進入該等設施，便須向“AMD”或“IT”的那位人員申請，但並不等於這兩個部門已完全接管所有機場工程項目。

主席：

何承天議員。

何承天議員：

主席，我們現在已明白甚麼是“handover”，甚麼是“acceptance”。請問林先生，以你的意見，這是否一個適當的程序？管理工程的部門主管柯家威先生及他的部門根本尚未接受工程已經完成或可以順利運作的，“AMD”接收機場的管理權是因為機場啟用前需要進行培訓，為了獲得地方用來作培訓和測試，才有所謂的“acceptance”。但實際上，當時大家還未接受承建商或供應商在系統等各方面是沒有問題的，但為了應付機場啟用，負責工程的部門便把機場交與管理機場的人員。

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，在某程度上我同意何議員的說法。但機場管理人員當時認為可以接收的設施，在某程度上是認為該等設施可以適合其用途，即是“manageable”。他們雖已了解到有甚麼問題，有那些地方尚未妥善，但仍認為設施在某情況下可用作訓練及測試的目的。至於其他“defects”或“outstanding works”，未完善的工程仍可繼續進行。所以我大致上同意何先生的說話。

何承天議員：

在最後的答案中，你說機場管理的有關部門知道機場完成的狀況可供使用，但這與“handover”的證書“certificate”並無關係，因為該部門沒有正式簽署文件。請問有沒有正式的程序和文件，說明該部門在接收時是知道存在著甚麼問題，但卻認為該等設施仍然可以使用？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

有，主席。有兩份文件，一份是“Handover Certificate”，那份文件兩方面都有簽署，內容載列在“handover”時還有甚麼未完成的工程和有甚麼“defects”；另一份是剛才主席所說的“Handover Notice”，由“Project”方面通知所有人，將來進入使用機場的權利，即“access”的控制權已轉交“AMD”。這兩樣的意思有些不同。

何承天議員：

主席，除了控制權，在接收機場管理權時所簽署的文件是否表示該部門承認已完成的工程沒有問題？當然，文件中可能載列一些未完成的工程，但根據你剛才所說，機場管理部門應該未正式檢查過那些設施是否沒有問題。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

是，在工程上“technical”方面未必有檢查過。

主席：

林先生，請看第B94號文件及B96號文件。第B94號文件有一份“Handover and Acceptance of Completed Works”，這是“handover”，換言之是接受了，到了“acceptance”的步驟。另外第B96號文件有一份“Handover Record”，從這些文件中看到很多不同的程序。你可否清楚告訴本委員會，在“handover”時，究竟有沒有兩方面同時認同的文件，正如何承天議員所說的文件。或者雖然不是到達“acceptance”的標準，但最低限度亦達致可“handover”的標準。若你看“Handover and Acceptance of Completed Works”或“Handover Record”這些文件的內容，似乎都不能表示這種意思。可能我們是用了不同的例子去說明這件事，但一般而言，是否應該有一系列的設施在“handover”時移交，而接收的人認為可以用作剛才你所提及的目的？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，文件第B94號就是由“Project”方面解釋所謂“handover”及“acceptance”的程序，這是一份全面性的文件。文件第96號舉出例子，證明“Handover Record”是兩個部門都有簽署的，而在B96號文件的“Appendix A”說明有些工程未完成，“Appendix A”載列“outstanding works”，說明“date of acceptance and handover of...”還有那些項目未完成。由於“AMD”要控制和使用設施時，在當時的情形下，兩個部門雙方同意需要繼續進行的工程。剛才的B94號文件是一份全面性的程序文件。

何承天議員：

我問最後一個問題。在某些情況下，我們可看到只有“handover”，可以開始使用，但未有“acceptance”。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

大部分未有“acceptance”。

何承天議員：

大部分都未有。再回到最初的問題，你認為這是否一個令人滿意的情況呢？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，分兩方面來看。一方面我同意何議員的意見。若對外來說，這並非一個滿意的情況，但對內來說，“AA”本身兩個部門為了在行政上的方便，需要這樣做。

何承天議員：

需要是指機場開幕不可延遲，即其他工程雖延遲了仍未完成，亦要接收？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我的意思是這樣，有些工程雖然未達到百分百圓滿，但若只剩下百分之三未完成，而有關部門認為該百分之三的工程不是很“critical”很重要，便同意接收以進行培訓和測試。所以我同意何先生的說法。

主席：

李永達議員。

李永達議員：

我要問兩個簡短的問題。第一個問題是，柯家威先生在本委員會席前曾謂當機場移交“handover”之後，責任便歸於管理的部門。但現在你卻說移交和接受是兩個程序，你認為移交是否代表責任已全部交予管理部門呢？林先生你對此有何看法？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，不是的。責任分兩部分，即在使用和管制設施時，責任是由“AMD”負責；但繼續與承建商跟進聯絡，監察他們繼續完成工程，則由“Project”部門負責的，因為“Project”是與承建商簽署工程合約的代理人。

李永達議員：

因此你同意即使機場移交之後，並不代表工程項目總監已完成責任，直至接受的證明文件簽署後才表示總監的責任已完成。你是否這個意思？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

同意，主席。

主席：

吳靄儀議員。

李永達議員：

第二個短問題。林先生在回應何承天議員的問題時承認機場管理科與工程項目總監之間只簽署了移交而非接受的文件。你剛才說有些重要“critical”的項目一定要做到，才可以移交。請問在移交的過程中，內部的指引有沒有說明對於用者（即大部分是乘客）來說，有那些條件必須符合和滿足，才可作內部移交？雖然你一直說這是個內部程序，但在機場移交時，你們如何自我監督，確定機場已具備乘客在使用機場時各種基本的需要，這些需要包括安全、方便、設施齊備等。請問你們內部有否這個保證？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

我們內部的“AMD”根據他們的專業水平，認為在移交時，使用方面在某程度上有“desired level of usability”，他們根據當時的情況估計，認為以使用的目的來看是足夠的。但並非百分之百完全準備妥當。

李永達議員：

但從乘客和市民使用機場時的需要來看，你們作出了多大的考慮？例如指示板、廁所等，雖然同事們稍後亦會就這些問題詳細問，但從乘客的角度來看，一般都覺得未妥當，為何你們內部仍接受機場移交呢？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我覺得並非所有事均未妥善，這只是客觀和主觀的意見。當時“AMD”的同事認為這些設施在某程度上是可以使用的。

李永達議員：

你的意思是指管理部門的同事與市民，即真正的用家，兩者的接受程度有很大的分歧。若管理的“AMD”部門的同事覺得那些設施可以使用，即表示該部門認為一般市民在使用該等設施時不會產生不方便或危險，但實際上對有關的設施卻有很多投訴。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，首先，危險是肯定沒有的，一定是安全的。可能在美觀方面未必達致百分百的水平。但“AMD”的同事在接收時，他們覺得在使用上已達致一定的水平。

主席：

我想略作“clarify”。剛才李永達議員提到一些例子，那些很多人投訴的問題，其中一些是否其實沒有經過“handover”的程序？例如“signage”不會“handover”予“AMD”後才使用。以“signage”這個例子來說，一直是由工程部門負責的，工程部門必須確保該項目達致一個水平；但到機場啟用時，它們卻尚未達致令人滿意的水平。那些事項的責任便不在“AMD”。而你現在說的“system”卻是“AMD”的責任。林先生，請你……。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，他們在“handover”每一項設施時，包括整個客運大樓的各個部分，其中包括“signage”，亦知道在“outstanding works”內有那些“signage”未做，因此當時知道有些工程項目是未完成的。我再回應李先生剛才有關安全的問題，這方面是沒有問題的。有關“signage”方面則見仁見智，還有很多地方可能未做得妥善，但對用家而言，當時“AMD”的同事覺得在某程度上是達致可供使用的水平。

李永達議員：

主席，還有一點。林先生，在機場啟用後，你聽到市民對各樣設備

有許多投訴，你是否同意，管理部門接受移交的標準較市民所要求的程度低得多，所以有這許多的投訴？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，本人同意這點，其實我本人在早前亦有提出意見，但因為有些是承建商在工程上趕不及。以“signage”來說，在1、2月測試過後，我們提出很多意見予工程部，亦有小組跟進，但因為承建商有部分做到，有部分做不到，結果至機場啟用當日，因為承建商延誤了某些工程，有些設備是我們臨時加裝的，有些是後來才由承建商補上；除了第一次“trial”，以至第二、三、四等多次“trial”之後所接到的意見外，在機場啟用後我們亦有提出如何改善。我同意每個人的水平分界不同，但有一部分工作是可以做得更好。

主席：

吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

主席，我們現時所討論是否“handover”或“acceptance”的問題，其實很簡單，就是“AMD”在接手時，是否能實在地進行試測、運作、培訓和應變計劃。你不用翻看文件第A20號，那是1997年9月20日的完整計劃。我讀一些出來，我想你亦一定記得。當時你說，關於如何得到“safe, smooth and efficient operation from the first day of airport opening”，你說“this can only be achieved when the operator and all involved parties are fully familiar with airport facilities, systems and procedures, and only after systems and procedures are reliable practised and proven”，即是說你希望在“system”系統本身已經獲證實是“reliable”，然後你才可以開始“training”，否則“training”便沒有多大的意義。是嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

是，主席。

吳靄儀議員：

你上次告訴本委員會你的計劃在12月時已經有所改變，事後你亦提

交有關的文件附件(e)(i)給我們，你在文件中指出原來的培訓計劃現在不能做到，“unachievable”。你在最後提交給本委員會的文件中，提及你做了多少，與原先估計的比較為何。這裏請你看一看新的文件，第六冊內的第B89號最後一份文件，該文件是“Annexure G”，是打橫的。林先生你應該記得該份文件，因為這是你最新提交的。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

是，主席。

吳靄儀議員：

你只看文件的最初兩項，這份文件是關於培訓和熟習計劃，何時完成的日期等。你在這個表內比較了機場在4月1日啟用時的最初原訂日期，到最後完成的日期。但你看“Integrated Systems fully tested and commissioned”這裏，在你原定的完成日期時，由於“FIDS”延遲到6月底才移交給你們，計劃已經全部改變了，性質亦已改變了，整個培訓計劃根本上已經改了，對嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我承認整個培訓計劃需要調整，亦可說是改動了，原因是多了兩個月的時間，但若加三、兩個月的時間，除了這裏所說第一項之外，其他並沒有大的影響，都是在足夠的時間內完成的。第一項中有兩件事沒有做到，其中一件是“building services integration”，當時的構思是所有的“building services systems”都可以“integrate”的，但後來因為工程上做不到，另外亦認為即使分開來進行亦可以。現在該“system”仍未妥善，但我們把該系統“standalone”地做是可以的，每個部分只需有測試和訓練便可以；至於“FIDS”方面是有影響，這個部分是沒有做妥，但在6月中至6月底，我們經過評估後，所有負責運作的同事雖然認為時間是很緊湊，但仍然可以運作。原因包括：第一，是因為我們在6月14日至21日，曾進行“reliability test”，當時認為該系統是可靠的。第二，由6月23日開始，“handover”之後，有兩個星期可以測試所有的問題，並就所有的問題進行訓練。

主席：

這個不是吳靄儀議員的問題的癥結。

吳靄儀議員：

你是說完成，但完成的事項並不是當初的目標。請你看文件第A20號，原來計劃中所需要的試測，你在“Integrated System fully tested and commissioned”後再訓練6個星期，讓他們熟習如何運作全部統一連結了的“integrated system”。但文件第B89號，最右邊的“column”，你在提到實際完成的日期時說，“FIDS (2.0) was available in February 98 for SAT, Site...”我忘記了那個.....

主席：

“Site Acceptance Test”.

吳靄儀議員：

“Site Acceptance Test”，即當時須有“Site Acceptance Test and Operational Practice”，才可以開始進行測試，“the system was handed-over to AMD on 23 June 1998”，我們一向以為“handover”一定是測試好，已經完成了。但現在你告訴我們，“handover”其實只是行政上的程序，而有關的設施根本尚未穩定和可靠，只是可用的。即使你由6月23日起計算，訓練的時間仍不足6個星期，何況由23日到機場啟用之日，只有短短兩個星期。我希望你回應的是，由此看來，原定的培訓計劃，雖然你說是必須進行的，事實根本無法進行。你所說已完成的培訓，與所需的培訓根本沒有關係。

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我承認在培訓方面有影響，是作出了一些調整，但亦有進行了幾項工作來補救。

吳靄儀議員：

即使你盡量作出補救，但你在97年9月20日所說的話是否不正確呢？你當時說“safe, smooth and efficient”是必須的，那麼你現在是否說

當時你言過其實，事實上是不需要的呢？還是說這是有需要的，只是有關的部門沒有做到？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

那份報告是在9月我仍任職“NAPCO”時與“AA”的同事一起做的，當時當然要做到最好。但當我轉職到“AA”時，看到這方面的工程有所延遲，“FIDS”仍未做妥，我承認這對培訓有影響，但亦有其他方法可以盡量補救，例如第一，我們在“Interface House”內發現部分……

吳靄儀議員：

主席，請林先生暫停。

主席：

我們已明白你曾作出補救，我們現在不是研究你有否補救或採取甚麼措施補救。我相信吳靄儀議員想問的是，你在第A20號文件內提及你有一個目標，但後來實際環境令你改變了這個目標，其實……

吳靄儀議員：

主席，這個目標不單是改變了，當時你說這個目標是必須的，你說機場的安全、順利及有效率地運作是必須的。是你當時錯了，還是你當時是對的呢？只是你轉職到機管局後，做不到也就算了。究竟是怎樣呢？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，這是當時的一個目標，是一個很好的目標，也是百分百要達到的目標。但我轉職到機管局後，發覺有些工程遇到實際困難，我們只

能盡力去做。因此我們本來說要有幾個星期時間進行“trial run”，但只有兩個星期，我們沒有足夠時間……

吳靄儀議員：

主席，請林先生暫停。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

你可以說，我是把目標的水平降低了。我承認。

主席：

這點很重要。把目標水平降低來遷就實際的情況，是林先生剛才所說的。吳靄儀議員。

吳靄儀議員：

是。事實上我們在文件中亦可以很明顯地看到這情況，你是因為工程不能妥當地移交予機管局，便降低目標來遷就。我現在向你提出的是，那個目標已降低至一個不安全、不順利和不能有效率地運作的地步。這便是我從文件所得的印象，你是否同意我的說法？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我同意目標是降低了，但我不同意不安全、不可靠，而是當時的運作部門認為有關設施還可以接受，只是達不到當初預期的目標。

主席：

我相信吳靄儀議員說的是實際的效果，不是你的願望如何，而是7月6日機場啟用時的實際情況。

吳靄儀議員：

主席，我只是想問林先生，“which is pretty obvious”，既然你同意那個目標是降低了，你是否同意你其實是大幅降低了該目標。這與你

原本提出的目標距離很大，不是稍為降低，而是大幅降低。你是否同意？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我同意是有降低。至於降低的幅度有多少，我的看法是：當初的目標訂得太好。但在降低目標之餘，“AMD”的同事有這麼多的安排，他們仍覺得可以接受。

吳靄儀議員：

訂定目標的意思是讓人去遵守，若不遵守目標也沒甚麼的話，為何還要訂定目標呢？有目標而不遵守，你是否覺得這是不負責任的做法？

主席：

林先生，我提醒你一下，我們今天不是要問“AMD”的同事，我們是問“DCEO”，即機場管理局的“DCEO”。你看到當時的情況與你最初所訂的目標距離這麼遠時，你是否認為原先的目標可以妥協至還可以接受的程度，還是大幅下降至差不多“睇餸食飯”便算，總之是有多少便做多少呢？

吳靄儀議員：

主席，為了節省時間，我想問你進行倒數會否是較為負責的做法，若發覺機場啟用的日期不足夠的話，你是否應該提出機場不可在該日開幕呢？尤其是當你知道“FIDS”是那麼重要的時候。

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我承認目標是有所降低，但我不承認在安全方面有任何影響。第二，根據我當時所得的資料，他們認為在6月21日的“reliability

test”顯示系統可以運作，而“AMD”與“IT”和“EDS”的人曾一起開會，討論“critical list”所列出的30多項問題，並研究過每一項對操作上有影響的事項，最後結論認為不是不可以，“no show stopper”。

吳靄儀議員：

主席……

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

第三，直至6月20日還有兩個星期時間可再作運作測試；第四，機場接近啟用時已有約九成運作妥當，認為不會影響“AOD”。在這種情況下，我當時覺得可以接受。

吳靄儀議員：

主席，究竟甚麼是“reliability”和“availability”，我們已討論過很多。即使假定在6月14日時真是“reliability”即可靠性而不是可用性，根據時間表亦只剩下不足3個星期，這是第一方面；第二方面，你在“handover”方面曾作詳細解釋，在6月23日才移交給你，不代表“acceptable”。在培訓方面來說，不只是降低目標，而且不能說是有任何意義。因為你原本說，從有一個穩定、可靠、已經試測和妥當的系統起，才開始進行培訓，尚且需要6個星期，但你現在連第一個步驟都不能達到，那些培訓究竟是否沒有意義？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我不覺那些培訓是沒有意義的，我只是說培訓在時間表上，在做法上，在內容的重心上，在方法上有所改變，而那些改變都是朝著同一個目標去做。我們未能達到1997年9月時所訂的最高目標，但在程度上亦達致可以接受的水平。主席。

主席：

劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

主席，我想跟進降低目標這點。機場管理局及機策會是否都知悉及同意這點呢？林先生可否告訴本委員會，曾在哪一天的會議上討論過這方面的事？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我們沒有討論過這件事。

劉慧卿議員：

即是說他們並不知道。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

我們只是……

劉慧卿議員：

那麼有誰知道，由誰決定呢？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我們當時是根據所看到的培訓計劃所得到的資料而知道，並沒有特別就某一方面而言；我們不會認為有些方面未妥善，便證明整項工程均未妥善。

劉慧卿議員：

主席，我相信當時確有這種崇高的目標。政務司司長當日出席本專責委員會的研訊時，她亦以為所有工程是朝著目標而進行的。若你現在告訴本委員會，下層的工作人員當時因為要遷就某些情況而需作出妥協，你難道認為機管局的董事會和機策會不應該得悉有關決定嗎？因為有關機構不斷向外公布機場工程將會達致那些最高目標，但原來下層已經降低了目標，你現在告訴我們機策會及機管局是不需要知道降低目標的事嗎？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我覺得有關的目標訂得很高。在接收機場的管理權時，機管局的同事們和本人在當時的環境之下都認為有關各工程項目的水準可以接受。

主席：

甚麼可以接受？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

我們所做到的應該可以接受的。因此我們覺得不必因達不到目標，便不能啟用機場。另一方面，除了我們有“monitor”著機場工程項目的責任之外，新機場工程統籌署亦應有責任。因為時間表內的程序是由他們負責的。該署一直都看到我們的報告，關於那一方面未妥善的問題，我們這方面沒有正式直接地接到通知。

劉慧卿議員：

林先生的意思是新機場工程統籌署對目標降低了是知情的？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

該署看到我們的“programme”，他們可以作出比較……

劉慧卿議員：

即統籌署看到很多工程項目未妥善，該署在每個星期的狀況報告內說明有些工程是延遲了、慢了。但你告訴本委員會，你們有些人，或者你稍後可以告訴我們是哪些人，已決定可以降低目標，但他們卻不知你已把目標降低了。因為你降低了目標，有些項目是“得過且過”，正如剛才吳靄儀議員所說，由於你降低了目標，以致測試時間減少了亦可以接受。我相信他們是不知道這點的，是嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我相信他們一直有監察著工程的進度，亦應該知道有關進度。我們每一次都有到機策會報告進度。若比較起來差別很遠，他們認為不可以接受，可以提出來。我們方面不會說不能接受。在操作方面來說，我們同事也知道這個程度不是最好，未必達到原來的目標；原來的目標有6個星期的“float time”。據我們所知，其他大型的機場開幕時，最初都可以訂有很高的目標，但最終都未必一定可以做到。我們當然不是說這是一個理想的情況，但有很多工程事實上是延遲了。不過，最重要是要達到一個可以接受的程度。在當時的環境，雖然有些事情我們初期是做不到，但事實上，據我們理解是應該可以接受的。

劉慧卿議員：

林先生，請你簡單地告訴我們，關於降低目標的事，雖然機策會或機管局沒有正式把這件事放在議程內討論，不過你認為其實大家都理解，都知道。因為看到報告，知道所有工程均有延誤，所以雖然沒有白紙黑字一起同意降低目標，但其實大家都知道，也接受這個事實。因此你們不需要在會議上明文地提出，你們現在要把機場各項工程的目標降低。是否這樣？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，是。

主席：

劉江華議員。

劉江華議員：

主席，我想跟進這個問題。剛才我們所討論有關目標的問題，興建機場的目標，一直是有3個條件：暢順、有效率和安全，這是大的目標。林先生，是嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

安全：保安方面做到，暢順……

主席：

“safe, smooth and efficient”，我想劉江華議員問你的是那3個指標。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

安全“secure”……

主席：

“safe, smooth and efficient”，機策會主席常常以這3個字作為指標。每個人似乎都是以這3個字作指標。現在劉江華議員只是要求你作出肯定。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，“smooth”和“efficient”對我來說是同一個意思。

劉江華議員：

都是一個目標。

主席：

“OK”，總之是指那3個指標。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

“safe, secure, smooth and efficient”……

劉江華議員：

剛才林先生提及這是最高的目標。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

是。

劉江華議員：

但其實根據我們一向的理解，這只是一個最低的要求。就機場的啟用而言，暢順、有效率及安全只是一個最低的要求，你是否同意？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

我覺得這是我們的水平指標。

劉江華議員：

主席。剛才他在答覆時，一直只強調他覺得安全及效率很重要，但他似乎沒有提到暢順亦很重要。你們必須全面監察運作能否暢順進行，你們有否遺漏了這個字眼？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我們沒有遺漏這個字眼。我們覺得有效率及暢順的意思相同，即表示不應出現任何毛病。

劉江華議員：

身為“DCEO”，就運作暢順而言，這是否你其中一個很重要的職責呢？你覺得自己曾否盡本分去監察運作是否暢順呢？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，如果你覺得機管局應對整件事負責，而我身為機管局的成員，出任“DCEO”的職位，自然應該負上責任，而我當時亦已盡力履行本身的責任。不過，第一，根據職務分配，我的工作重心放在搬遷方面；第二，我有數月因腳傷的關係，未能親自到現場視察。雖然我希望有多些時間進行監察，但實際環境並不容許。在這方面，我承認需負上責任。

劉江華議員：

主席，林先生清楚知道他的主要職責就是這點，請參閱AA董事會的會議紀要，第III冊B33號文件第2.3.2段，當時你剛到機管局履新，主席將你介紹給各成員，並清楚說明你的工作及角色是“to ensure a smooth opening of the new airport and also help prepare the Authority to take on a wide range of challenges post airport opening”。當時的介紹，指出你的主要職責是保證新機場能順利地啟用。現在由於未能達到計劃的要求，即使將標準降低，其實這些已是最低的要求，但仍然不能達到，這個最主要的責任是否應由你承擔？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席。我承認我的主要責任是確保一個“smooth opening”，這包括運作及搬遷兩方面。我覺得我能夠履行搬遷方面的職責，而“smooth opening”則未能做到，但事情亦受到其他因素的影響。我無意作出強調或卸責，但我曾告知專責委員會，礙於腳傷，我有數個月時間無法親自跟進每項工程，我承認這是我的責任。

主席：

張永森議員。

張永森議員：

主席，請證人參閱第I冊A20號文件第9段。證人所作的證供與A20號文件的內容出現矛盾，所以我想跟進，以便瞭解實際的情況。剛才吳靄儀議員也曾跟進此事，此段文字提及測試與訓練的基本標準。林先生一直表示這是一個很高的標準，現在請你參閱第9段第4-6行，這裏提到“Based on our discussions and previous AOR experience, we believe the following are minimum critical requirements”，林先生可否再補充，按你的理解，你所說的最高標準與這裏記錄的最基本的標準有何分別？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我們所訂的是當時策劃時的標準，在執行時我們盡量予以跟隨，但並不等於我們不要這些標準。事實上，由一覽表所得悉，除第一項外，其他每一項都能達到標準，甚至做得比標準還高。

張永森議員：

林先生是否承認你所說的是“minimum requirements”，而並非高標準？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

在當時來看是一個“minimum requirement”，在去年9月時我認為是這樣。

主席：

這問題與“當時”無關，只答“是”與“非”便可。

張永森議員：

我們一直討論，你在“NAPCO”負責監督“AOR”時，A20號文件所釐定的是最基本的“minimum requirements”，但剛才你說這些“requirements”的標準定得很高。我想指出其實這是最低、最基本的標準，你是否同意第9段所載的內容？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，文字上我同意。

張永森議員：

你可否解釋根據第9段第2行所載，當時訂定這些標準的“AA and all major AOR participants”包括哪些人士？何謂“AOR participants”？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，當時預計包括政府部門及其他有關人士。

張永森議員：

不是預計，我想知道實際的情況。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我們所指的是所有與機場運作有關的部門與商業夥伴。

張永森議員：

包括“NAPCO”。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

是。

張永森議員：

包括“NAPCO”的顧問。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

是。

張永森議員：

包括“AA”及所有其他商業夥伴，這些標準便是由這些人所定出的，是嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

是。

張永森議員：

關於這個最低的標準，在3月、4月、5月、6月的時候，你們均有更改先前定下的標準。更改後的標準，是否與這些人提出標準有關，以及該標準是由誰人釐定？即使所有標準、訓練、測試、培訓不能達到預期的要求，你們仍然覺得可以接受，仍然覺得不會影響“safe, smooth and efficient”的要求？這個標準由誰人所定？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我要強調一點，在我們曾提及的各個項目中，除了第1項“FIDS”外，其他的項目都達到標準，所以並不存在更改標準的問題。部分項目甚至超越標準的要求，例如在“training”方面，便多了兩個月時間。但關於“FIDS”當時所定的標準，由於工程上的延誤，所以需作出修改，但我們亦已將訓練的程序告知“business partners”。

張永森議員：

林先生，你舉“FIDS”為例實在非常適合，因為你看到該段除了列明“minimum”之外，還有“critical”，即關鍵性，所以當“FIDS”的標準降低，也正是“FIDS”出問題，是嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

是。

張永森議員：

你是否承認降低“FIDS”的標準導致這系統在機場啟用時出現問題？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我承認出現這個問題。

張永森議員：

我再想跟進一點。林先生你剛才說，由於其他機場也有把標準逐漸降低的情況出現，所以你認為這個把標準逐漸降低的做法是可以接受的，是嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我並非這個意思。其他機場在啟用前都會定下標準，希望有關設施在啟用時達到百分百的要求，但到最後亦往往未必可以百分百完成目標。有些機場在啟用時表現也不理想，但有部分機場啟用時則可以達到原定目標，例如“Munich”初時也有些少不太顯著的問題，“Kansai”亦有些少問題，到最後亦未必可以百分百完成最初定下的標準。機場的啟用所涉及的層面相當多，但必須定下一個工作標準。

張永森議員：

林先生，你的職位相當特別，你曾經與“NAPCO”和“ADSCOM”有直接的關係，其後更任職“AA”，從監管至實際執行兩方面的工作你亦有參與。你認為這個機場的標準，與其他外國機場開幕時的運作、“AOR Programme”的處理方法有沒有很大的分別？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我覺得就規模而言，我們比其他機場大很多。規模較小的“Denver”亦是即晚搬遷，但我不想提及“Denver”的經驗，因為現時“Denver”的行李系統仍未完備。“Munich”我們亦曾參觀，他們亦有幾個月運作……

張永森議員：

林先生，請不要把話題扯得太遠，請問你覺得你們整個“AOR”運作和準備工作方面，與其他機場有沒有很大的分別？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

並無大分別。

張永森議員：

請參閱文件 A20 第 7 段，這裏的第一部分清楚記錄了“AOR programmes”無論在“operational procedures, familiarization, training, trial”方面，需要相當多的努力才可以從“transition”階段過渡至“operation”階段，“Given delays and programme compression to date, the AOR process is critically dependent on and to a significant degree overlaps the construction phase. The elements of AOR, in turn, significantly overlap one another. The degree of such overlapping appears to be unprecedented when comparing AOR programmes for other new major airports”，對這點你有何解釋？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

分別是有的，但是在工程、運作測試及訓練方面。剛才我以為張議員所問的是牽涉的範圍，即“AOR”的範疇，以致誤解了張議員的意思。

張永森議員：

你承認與其他主要外國機場的經驗比較，你們的“AOR programme”的“overlapping of construction phase with training and operation phase”的情況已達到非常危險的階段。第 8 段繼續載述“Given the high risks inherent in such overlapping, the AA must continue to enhance their effort to ensure that the plans and programmes are properly interlinked and integrated”，這裏定了一個很高的標準；接著在第 9 段，你們訂定了一個最基本、最關鍵的“requirement”，但到最後卻沒有執行所訂定的標準。你們清楚知道當中存在的危險，但當你們在 4 月、5 月、6 月期間察覺到訓練與測試工作大幅濃縮時，你們沒有提出警報系統，亦沒有提出具體建議應付此事。你認為這是否一個負責任的處理方法？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，當時在多項工程中，我們只發現“FIDS”未能達到標準，其他全部工程均符合標準，部分更超出所訂標準。“FIDS”確實存在問題，但我們在6月中評估各項工程時，都認為這可以接受。

主席：

林先生，讓我跟進發問，你會否低估整個“FIDS”的問題？請參閱第9段“Integrated systems fully tested and commissioned”，“Integrated systems”並不是一個“system”這麼簡單，而是由一個“system”連繫所有“systems”，由它作統籌及“integrate”，全部系統都有關連。剛才你表示，其他工程已完工，只欠1項未做妥。不過，此項工程關鍵到整個心臟，沒有心臟人便會死，你是否完全低估這個系統對整個運作的影響，所以才作出獨立的評估，說這項工程已完成，那項工程比較差，但也不要緊，只要盡力去幹便可以。是否這個情況？林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，從事後觀察所得，我們當時的確低估了“FIDS”的問題。根據報告所載，當時“IT”及“Project”的專家覺得可行，到“AOD”時運作亦無問題，我們這些對機場運作富有經驗的人員都認為可以接受。當時便是在這種情況做出這個估計及評估的。

主席：

林先生，按你的職位而言，你不可以分開個別環節來看，不像“AMD”般只處理有關“AMD”的事項，“Project”般只處理有關“Project”的事項，或者“FIDS”般只處理有關“FIDS”的事項，而不管“FIDS”連接其他“systems”的事宜。根據這份文件所載，你負責監督整個“integrated system”，雖然你不是專家，但你亦瞭解所有系統的運作。其實吳靄儀議員亦有提出到這個問題，由於你們不能達到原定的要求，“integrated system”須全面更改。當時在“test”的時候一直出現問題，正因為出現問題，你們便不斷作出更改，更忽然出現一個需要“standalone”的“stand allocation system”。當你作出更改時，負責的工作人員亦要更改處理的程序。所有這些工作人員都是新人，初時你們告訴他們有關的“system”應這樣運作，但當系統經多次測試也不能運作時，計劃便相應地逐步作出更改，變成不是“full integration”，而是這樣這樣……。這裡所牽涉的是1千幾百名工作人員的訓練工作，你是否全盤低估了這件事呢？林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，當時我們感到這個項目很重要，所以十分關注該項工程的進度並予以跟進。我們亦想到既然不可以在幾個月內從速完成訓練工作，那麼有沒有其他的補救方法，盡量使有關工作達到一個可接受的水平。我們當時，甚至在6月中，亦認為這個是可以接受的。現在回顧整件事便發現“FIDS”有問題，亦感到當時是低估了事情的嚴重性，但在當時情況下，我們認為是可以接受的。這是我自己對此事的評估。

主席：

張永森議員。

張永森議員：

我問最後一條問題。我再強調你們知悉香港新機場的整個的“AOR programme”與外國新機場的“programme”有很大的分別，亦知道你們正冒著很高的風險，所以在9月召集所有有關的工作人員研究該項工程，然後訂定一個最低，但具關鍵性的要求。定出這個“minimum critical requirements”後，你們卻沒有予以執行，而是將該標準不斷降低。你們所持的理據亦十分薄弱，薄弱的情況甚至到不單只是“AA Board”方面有否充份的回報，而只是當時“IT”及工程或是運作部門認為是可能及可以做到，但最後正正出現問題。我的理解是否正確？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，沒有錯。

主席：

吳靄儀議員，要簡單發問。

吳靄儀議員：

主席，請問林先生，你有跟進研訊的進展，應該知道98.7%的“reliability”，所謂的可靠性，其實是可用性，並不是可靠性。請你明白，委員會已知悉很多關於這方面的資料，請參閱文件B108，即第VII冊，題目是“Airport Systems: Systems Integration/Training and Contingency Planning”，即系統的培訓及應變計劃，這是你負責範圍內的文件嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，這個是“Project Division”的文件。

吳靄儀議員：

當時你是否知道這份文件的存在？你有否參閱？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

這份是去年10月27日文件，記憶中我曾約略看過，但印象並不深刻。因為這份文件所載的資料的作用是支持剛才上述的報告。

吳靄儀議員：

這份文件的右上角有些很長的6位數字，請參閱第500013頁第4.1段，第4段“Contingency planning”，第4.1段提到“FIDS”。這一大段所述是關於應變計劃的準備，第2段提到“Delivery of Build 2.0 is due in early December 1997 for testing in Interface House. The risk of failure of the software is seen as minimal as individual elements would have been fully tested prior to the installation.....”，你看到嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

看到。

吳靄儀議員：

請翻閱第500018頁的圖表，這裏載列應變計劃需要增添哪類工作人員，以及需要增添哪些硬件、軟件。你看到圖表嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

有，主席。

吳靄儀議員：

第2格是C381“FIDS”，見到嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

有。

吳靄儀議員：

這方面是完全沒有應變計劃的，你同意嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

這方面是的，主席。

吳靄儀議員：

主席，請問林先生，是否直至6月時，你仍以這個圖表作為基礎？即“FIDS”的風險很低，所以你完全沒有應變計劃？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

不對，主席。該份是去年10月的文件，由於時至12月尚有部分工程未能完成，我們十分緊張“FIDS”的進度，並知道“Project”總監柯家威先生及“CEO”亦與承建商舉行定期會議，檢討工程的進展。換句話說，他們亦很明白“FIDS”的進展及所有計劃的重要性，當時大家是全速處理該項工作。

吳靄儀議員：

簡單地說，是否直至1997年年底時，工程部給你的印象是“FIDS”的風險很低，沒有可能出現問題，情形是這樣嗎？請問你在何時開始改變這個看法？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，其實我們一直都十分留意“FIDS”的發展，一直知道會有延誤。上次研訊時我亦表示，去年6月我在“NAPCO”工作時，也有要求“FIDS”的承建商前來一同研究。

吳靄儀議員：

不是，你不要說6月的事情。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

到12月發覺到有部分工程進度較慢時，我們亦十分著緊催谷該項工程。

吳靄儀議員：

你最早在何時開始明白“FIDS”不是“low risk”，有需要為此制定一個應變計劃？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我們到今年年初知道“FIDS”是一個很重要的部分，所以當時曾考慮可否將“FIDS”分拆，不用“integrate”。當時我記得……

吳靄儀議員：

你是指3月、4月嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

不是，就算是去年11月、12月覺得“FIDS”要“integrate”可能是有問題的，但當時“Project”方面曾保證，如果1月初仍未交到“Build 201”，還可以拆開為“standalone”來處理。可以肯定地說，當時我們已注意到該個問題可以很“critical”，亦都有……

吳靄儀議員：

林先生是否同意，你是遲至5月底6月才制定“FIDS”這個應變計劃？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，你所謂的應變計劃，其實在12月時，我們已從視察中發現工程進展並不理想，所以想到恢復以“standalone”形式運作。當時“Project”及承建商均表示工程可以繼續進行，並可如期完成。直至2月中發覺進展不甚理想，所以才發展一個“stand-by”系統，“stand-by”便是“contingency”。

吳靄儀議員：

林先生是否同意文件B102所載的應變計劃，其實是工程部的應變計劃，而你關於“FIDS”的應變計劃則載於文件B103，題目是“FIDS AODB Outage Contingency Procedure”，即是說，如果這個系統在不能運作時，可以採取甚麼應變程序。文件的日期是7月，這段載列了幾項

工程，其中負責這個計劃的人是“Vivian CHEUNG，Manager (Systems)”，或者請告訴我們她是誰。她在7月才完成這個計劃，然後由“K S NG”在7月通過，確實日期並無載列，再由“Chern HEED”在7月批准，而生效日期是7月6日，即新機場啟用的日期。你是否遲至當日才真正就“FIDS”不能運作的情況定下一個應變計劃？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我們已就“FIDS”制定一個應變計劃，這個應變不單是程序上的應變，而是分兩部分進行：第一，在2、3月開始已經有“stand-by system”；第二，我們打算到時亦會用“white board”，“white board”亦是應變計劃，在測試時亦曾與其他航空公司測試過這項安排。

主席：

林先生，請清楚地回答委員的問題。剛才吳靄儀議員問及應變計劃時，你最初答有“stand-by”，然後你又提出文件B103的應變計劃，即表示應變計劃與“stand-by”不是絕對相等，不過，“stand-by”可能是應變計劃其中的一部分。是嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，“stand-by”是應變計劃的主要部分。

主席：

不過當日沒有被採用。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

對，沒有被採用，根本“FIDS”本身亦有自己的“stand-by”。

主席：

問題是關於“contingency”方面，剛才吳靄儀議員向你提問時，你表示最初在10月時是沒有計劃的，剛才的文件亦顯示沒有這方面的計劃。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，當時認為沒有這個需要。

主席：

現在所看到的文件顯示在7月……吳靄儀議員，其實文件有載列確實的日期，或者向你更正一下。7月30日“effective”，即該項計劃在7月30日才生效(即機場啟用後)。林先生可否說明這情況是否意味著在7月6日根本沒有一個周詳的書面應變計劃，以便工程人員可依照該計劃處理有關情況？你可否證明這點？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，當時我們沒有記下“outage”方面的應變計劃。我們有其他的應變計劃，但“stand-by”是一個應變計劃，“white board”又是一個應變計劃。

主席：

應變計劃是在出現“outage”時應用的，不是嗎？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

有這個計劃，但沒有記錄下來。

主席：

如果沒有記錄下來，那麼工作人員如何予以執行？這不只是牽涉幾個人的事情，現在討論的是涉及多間不同機構的事情，這個“system”是一個中樞、一個心臟。很明顯，你直至7月30日才認為有需要把計劃記下來，是嗎？換句話說，在機場啟用之前，這計劃並不存在，是嗎？專責委員會希望能夠確定這一點，就是有沒有了一份這樣的文件。可能你認為你理解當中的程序，而有部分人曾用“white board”，他們便用“white board”，但這不是正式載於一份的文件內，以及有程序可以依循的應變計劃。是否沒有這樣的應變計劃呢？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，這個計劃並沒有記錄下來，但我們每人都瞭解到可以用“stand-by”及“white board”，而使用“white board”的安排有記載的。

主席：

各人的瞭解會出現很大的分別，例如根據你初時的瞭解，你連系統需在停止運作3小時後才可轉換也不清楚，所以如果單靠個人的瞭解，情況就會很可怕。請問實際情況是否如你所說，每個人都是自己作出預計，所謂“contingency plan”都是自己預計的？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，我們是有一套程序的。

主席：

在哪裏？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

關於“stand-by”方面，該3小時期間的安排是有程序可以依循的，而且已經向員工發出。

主席：

現在讓我們逐點跟進。林先生請你肯定地答覆，你們有否以文件記載有關的安排？若有，專責委員會要求你呈交該份文件；若沒有，我們亦要清楚知道確實沒有這份文件。換句話說，在7月6日之前，並沒有一份作用相等於7月30日生效的文件，你可否肯定這一點？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，據我記憶所及是沒有的。

主席：

“Ok”，或者稍後同事再跟進。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

但我可以回去“double check”。

主席：

由於已經開始超時，要快點，只可以提出幾條短題目。

吳靄儀議員：

主席，只問一句，負責這個計劃的是誰？

陸恭蕙議員：

主席。

主席：

慢著，因為現在已開始超時，應該要“wrap up”，大家認為繼續問完幾條短問題、或是“time out”？如果是“time out”，我會讓陸恭蕙議員現在提問，因她今天未曾發言。其他議員已經發問，吳靄儀議員、劉江華議員及何承天議員都舉手表示想跟進這項“contingency plan”的問題，我讓陸恭蕙議員提問，然後結束今天的研訊，留待日後跟進。陸恭蕙議員。

陸恭蕙議員：

我正想跟進這點，因為證人曾表示，“AA、ADSCOM”的文件都沒有清楚記錄目標的要求已經降低，再加上他剛才就主席的提問所提供的答覆，證人是否表示，雖然他們以為大家都心中有數，但大家的理解可能並不一致，而且亦沒有文件記錄下來。證人可否說明，這點是否導致混亂的原因？在沒有文件記錄的情況下，大家心目中怎知道目標是甚麼？

主席：

林先生。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，可分兩方面說明這問題。第一，我們當時預計會有“stand-by”；至於用“white board”方面，另一份文件有列明到時可用“white board”，我們亦曾在多次“trial”中作出測試，同事亦曾經予以使用，另外由“airline”存入資料，因為“FIDS”要同“common user terminal.....”

陸恭蕙議員：

我不是問這個問題，主席。我的問題是，你表示目標逐漸降低，但卻沒有文件的紀錄，大家並不清楚實際情況，單憑大家心目中的理解，會否令人不知道風險的嚴重性在哪裡？高層人員不知情，同級的工作人員可能也不清楚，這並非是有沒有“white board”的問題，既然文件並沒有反映任何情況，究竟誰會知道當日實際的環境？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，有沒有工作人員曾在有關的情況下根據某些文件工作，我需要回去與同事“check”，但“stand-by”方面一定有文件記載。6月30日進行測試後，有文件……

陸恭蕙議員：

我都不是問這個問題，主席。我只想知道，如果目標已降低，“AA、ADSCOM”和其他工作人員實在知道些甚麼？林先生，如果你可以就這點提供文件，主席，或者請他下次可以“highlight”，或是全部提供給我們。

主席：

林先生，你不用再向我們提供“stand-by”方面的文件，我們已經看過很多次，對“FIDS”的“stand-by system”已經很清楚。現時各委員比較關注的問題是，整體來說，參與工作的人員數目眾多，除了AA全部工作人員外，還有很多“business partners、franchisees”，剛才你說的降低、調整及更改標準的事宜，是否每一方都清楚知道，都跟得上？如果這個系統不“work”的時候，是否各方的工作人員都清楚應該如何應付？大家是否同步處理這件事情？專責委員會關注到有否這樣的一套計劃，若有，請說明可從哪份文件看到。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，“FIDS”有文件記載。第一，在運作方面有“stand-by FIDS”，亦有“FIDS”運作的程序，載於“Appendix C”。

主席：

哪份文件的“Appendix C”？

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

請等我翻查，是我的來信的“Appendix C”。另外亦有“Contingency

Plan”、“Data Recovery”及“Synchronization Procedure for AODB”，即文件 B100、在 B100 的答覆的“Schedule (e)”的其中一張“Operations Procedure”有部分提及這點，以及“Appendix C”的“Part 2 Operations Procedure”亦有提到。

主席：

好。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

“Appendix C”的“Fallback Procedure”有提到這方面的安排。

主席：

“Ok”，我想……

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

亦有“Contingency Plan for Data Recovery”及“Synchronization Procedure for the AODB External Interfaces”，而關於“system”方面，“Schedule (f)”便有提到，即文件 B102。

陸恭蕙議員：

主席，相信我們要再請證人出席另一次研訊，因為現在已經沒有時間。可否再問一個問題？因為剛才林先生曾表示，礙於他的腳傷，在很多情況下他也無法作出貼身跟進。雖然他自己亦為此感到不滿意，但既然受傷亦沒有辦法。下次可否再追問，以這樣龐大的工程而言，絕不可能以林先生的腳傷為藉口，有關方面應該在林先生不能親身視察或出席會議時，委派另一位人員或另一組人員代替他執行有關工作。下次我會要求問：代替林先生的人員是誰？代他執行的職責範圍為何？沒可能只靠林先生一個人，但相信今天已經沒有時間再追問。

主席：

同事亦同意為了提高效率，委員向每一位證人提問時，都應該集中問及屬於他們本身的工作範圍或其職責範圍的事項。今天我們向林先生提問時，重點在於林先生身為“DCEO”，他怎樣監督整項工程，怎樣統籌及連貫各項工程。委員提出的是一般性的問題，日後需要研究細節問題時，便會請負責的人員作證。例如這個“case”可能是“Vivian

CHEUNG, K S NG”，由他們再進一步解釋會較清楚，但是……

陸恭蕙議員：

稍後請告知專責委員會，因為他身處該職位，是由他去“delegate”，當他自己不能執行職務時，他會如何處理？

主席：

“Ok”。

香港機場管理局副行政總監及新機場工程統籌署前任署長：

主席，雖然時間倉促，讓我再解釋“contingency”這一點。除了上述文件外，我們亦設有“airport emergency centre”，雖然沒有詳細的程序，我們預計在出現突發事件時，會以該中心作為集合人手的地點，以便一同解決緊急事件。當然，你說得對，“AMD”是我其中一個職責範圍，其他如“commercial”、“finance”、法律等很多的部門亦由我負責。關於較詳細運作的事項，我認為負責“airport management”的“Director”或其同事可以向大家解釋得更清晰。我完全沒有卸責的意思，但我對有些事情或許並不十分清楚，有些事情我希望能夠做多一點，有些事情在當時的環境我覺得可以接受。現在事後回顧，當時我們可能應該可以做多一點、做好一點，這點我完全承認。

主席：

今天的研訊到此為止。林先生，我們日後會繼續要求你就某些題目作出解釋，確實日期待我們再商量。我們會檢討今天提問的範圍，然後決定何時再請你出席研訊，稍後便會通知你。你可以退席，各位委員請往會議室C。

(研訊於上午10時41分結束)