

LC Paper No. CB(1) 222/98-99
(These minutes have been seen
by the Administration)

Ref: CB1/PL/ES/1

Legislative Council
Panel on Economic Services

Minutes of meeting held on
Tuesday, 21 July 1998, at 3:30 pm
in the Chamber of the Legislative Council Building

Members present : Hon James TIEN Pei-chun, JP (Chairman)
Hon Fred LI Wah-ming (Deputy Chairman)
Hon Kenneth TING Woo-shou, JP
Hon David CHU Yu-lin
Hon LEE Wing-tat
Hon Martin LEE Chu-ming, SC, JP
Hon Eric LI Ka-cheung, JP
Hon MA Fung-kwok
Hon CHEUNG Man-kwong
Hon Ambrose CHEUNG Wing-sum, JP
Hon HUI Cheung-ching
Hon Christine LOH
Hon CHAN Yuen-han
Hon Bernard CHAN
Hon CHAN Kam-lam
Hon SIN Chung-kai
Hon WONG Yung-kan
Hon Howard YOUNG, JP
Hon Mrs Miriam LAU Kin-yeet, JP
Hon Andrew CHENG Kar-foo

Members attending : Dr Hon Raymond HO Chung-tai, JP
Hon LEE Kai-ming, JP
Prof Hon NG Ching-fai
Hon Mrs Selina CHOW LIANG Shuk-yeet, JP
Hon James TO Kun-sun
Hon Emily LAU Wai-hing, JP

Members absent : Dr Hon David LI Kwok-po, JP
Dr Hon Philip WONG Yu-hong
Hon CHIM Pui-chung
Hon LAU Chin-shek, JP

Public officers attending : Mr Stephen IP
Secretary for Economic Services

For Item III

Mr Arthur HO
Acting Deputy Secretary for Economic Services

Mr Howard LEE
Principal Assistant Secretary for Economic
Services
(New Airport)

Mr H S KWONG
Secretary for Works

Mr Richard Siegel
Director of Civil Aviation

Mr Simon LI
Chief Planning Officer, Civil Aviation
Department

Mr K K KWOK
Director, New Airport Projects Co-ordination
Office

Mr Ian Wingfield
Law Officer (Civil Law)

Miss Elizabeth WU
Senior Assistant Law Officer (Civil Law)

For Item IV

Mr Leo KWAN
Deputy Secretary for Economic Services

Miss Dora FU
Principal Assistant Secretary for Economic
Services

Mrs Lessie WEI
Director of Agriculture and Fisheries

Mr M K CHEUNG
Assistant Director of Agriculture and Fisheries
(Fisheries)

Mr Joseph SHAM
Senior Fisheries Officer
Agriculture and Fisheries Department

Attendance by invitation : Airport Authority

Dr Henry Townsend
Chief Executive Officer

Mr Chern Heed
Airport Management Director

Mr Clinton Leeks
Corporate Development Director

Mr Douglas Oakervee
Project Director

Mr K S NG
General Manager - Terminal Operations

Hong Kong Air Cargo Terminals Ltd (HACTL)

Mr A C Charter
Managing Director

Clerk in attendance : Ms Estella CHAN
Chief Assistant Secretary (1)4

Staff in attendance : Ms Pauline NG
Assistant Secretary General 1

Mr LEE Yu-sung

Senior Assistant Legal Adviser

Miss Anita HO
Assistant Legal Adviser 2

Mr KAU Kin-wah
Assistant Legal Adviser 6

Mr Daniel HUI
Senior Assistant Secretary (1)5

I Information papers issued since last meeting

(LC Paper No. CB(1)39/98-99 - An article on the new airport's computerisation project

LC Paper No. CB(1)47/98-99 - Import and retail prices of major fuels from June 1996 to May 1998)

Members noted the information papers issued since last meeting.

II Items for discussion at the next meeting scheduled for 28 September 1998

2 Members agreed to discuss the following items at the next meeting scheduled for 28 September 1998 :

- (a) Implementation of the Electricity (Amendment) Ordinance 1997 and Electrical Products (Safety) Regulation;
- (b) Administration of low-interest loans to operators in the poultry trade; and
- (c) Compensation for fisherman affected by reclamation or development projects.

III Operation of the Hong Kong International Airport

(Note : A verbatim transcription of the discussion under this

agenda item is at Annex A.)

IV Fisheries Protection (Amendment) Bill 1998 and Fisheries Protection (Amendment) Regulation 1998
(LC Paper No. CB(1)43/98-99(01))

3 Invited by the Chairman, the Assistant Director of Agriculture and Fisheries (AD/A and F) briefed members on the background and objective of the Fisheries Protection (Amendment) Bill 1998 and the Fisheries Protection (Amendment) Regulation 1998. He said that the use of explosives in fishing had a devastating effect on the marine environment and a long-term detrimental impact on fisheries resources. However, the amount of explosives confiscated by the Hong Kong Police Force as substances used for fishing had increased significantly over the past five years, which was indicative of the growing problem of use of explosives in fishing. The Administration considered that the maximum fine of \$10,000 for fishing with explosives under the existing legislation was inadequate to deter such activity. It was therefore proposed in the Bill that the maximum fine be increased from \$10,000 to \$200,000. The Bill also sought to enable the Chief Executive in Council to make regulations to prohibit or restrict the use of any kind of apparatus for destructive fishing as specified by the Director of Agriculture and Fisheries. AD/A and F further explained that the Schedule to the Fisheries Protection Ordinance specified the substances deemed to be toxic substances for the purpose of the Ordinance. The Bill would transfer the power to amend the Schedule to the Ordinance from the Chief Executive in Council to the Director of Agriculture and Fisheries.

4 As regards the Amendment Regulation, AD/A and F advised that the main objectives were :

- a) to prohibit the use for the purpose of fishing of any kind of apparatus specified by the Director of Agriculture and Fisheries by legal notice in the Gazette;
- b) to extend the liability of the master or person in charge of a vessel to cover contravention of the new regulation in (a) above; and
- c) to increase the maximum fine for contravention of the Amendment Regulation from \$10,000 to \$200,000.

5 AD/A and F supplemented that after passage of the Bill and the Regulation, the Administration intended to specify, by legal notice in the Gazette, that certain apparatus used for electric fishing, and vacuum suction and dredging devices used to harvest clams were to be prohibited

for fishing purpose.

6 Mr WONG Yung-kan supported the legislative proposals in general but was concerned about the effectiveness of the legislation if the Hong Kong Police Force could not take action against fishing vessels from the Mainland which had engaged in destructive fishing practices such as electric fishing in Hong Kong waters. In this regard, the Director of Agriculture and Fisheries (D/A and F) explained that the Administration had discussed the issue with the Mainland's fisheries authorities and the latter agreed to take action against the concerned Mainland fishermen if Hong Kong could provide them with the registration numbers of those Mainland vessels which had engaged in illegal fishing practices in Hong Kong waters.

7 Noting the Administration's \$100 million project in deploying artificial reefs in marine parks and other appropriate sites, a member enquired whether part of the financial resources could be used to purchase fish fry for putting into marine parks and local fishery sites, which should be an effective method to restore fisheries resources in Hong Kong waters. D/A and F assured that the Administration was examining the feasibility of putting fish fry into marine parks and would examine if there was any need to request for switching part of the funds earmarked for the artificial reef project to purchasing fish fry.

8 As regards the use of vacuum suction devices to harvest clams, Mr WONG enquired whether it was true that devices with a small diameter suction pipe, such as those with four-inch diameter pipes, would not damage the seabed. The Senior Fisheries Officer, Agriculture and Fisheries Department advised that according to their research, there were vessels in Hong Kong using vacuum suction devices to harvest clams and the diameters of these devices were about 10 inches. The use of these devices had caused damage to the seabed in Hong Kong waters as evidenced by the fact that the quantity of clam catch in Hong Kong had decreased over the years.

9 The Chairman concluded the discussion and said that after the Bill's introduction into the Legislative Council on 22 July 1998, the House Committee would consider whether there was a need to set up a Bills Committee on the Bill.

V Any other business

10 Members agreed to visit the air cargo terminal in the new airport on

24 July 1998 am to obtain information on the latest position about the operation of the air cargo terminal. The Clerk would liaise with the Economic Services Bureau regarding detailed arrangements.

11 The meeting ended at 6:10 pm.

Legislative Council Secretariat

18 September 1998

主席：葉局長，歡迎你們各位出席今天這個會議，為了減省時間，我不逐一歡迎了，好像上次提到，我們今次討論的範圍，是希望包括新機場的客運站和貨運站的操作。當然我們以貨運站的操作為主題，政府當然是趕不及將文件交給我們。據我所瞭解，Mr. Charter在HACTL那面，聽說申訴專員那面請他4時半去開會，所以我想葉局長發表一下之後，其他議員的發問，或者先問HACTL，Mr. Charter那方面先…

李華明議員：主席，趁Mr. Charter在此，我想說，我們這個委員會整天只是說，但我們還沒有參觀過，我不知道有沒有人建議參觀貨運站…

主席：這一點，局長也會回應，因為我已代各位…

李華明議員：董先生已經去了，該到我們了，對嗎？

主席：好了，局長。

經濟局局長：是，謝謝主席。或者，如果主席容許，我想講講，今天行政會議決定根據《調查委員會條例》，委任了一個調查委員會，就新機場在7月6日啟用以來的運作進行調查。行政會議今天決定根據《調查委員會條例》成立一個具法律地位、有足夠調查權力及具公信力的獨立調查委員會，就新機場自7月6日啟用以來的運作進行調查。特首決定委任胡國興法官為調查委員會的主席，鄭維健先生為委員。委員會有權在有需要的時候，傳召機場運作或其他方面的本港或海外專家提供意見。調查委員會的職權範圍包括以下幾點：第一，調查為新機場的啟用而進行的規劃及準備工作，包括各有關方面之間的溝通及協調是否足夠的問題；第二，就是調查關於新機場在1998年7月6日啟用的決定，以及為新機場在該日開始投入運作而進行的準備工作，究竟達到甚麼程度；第三，就是調查新機場自1998年7月6日啟用以來的運作事宜，譬如包括航班資料顯示系統、專營的航空貨運服務、停機坪服務、行李處理服務、機場禁區保安等等，以及確定各有關方面所擔當的角色，但當然不僅限於這些事宜；第四，找出新機場在運作上出現的問題，並且確定成因，以及每個問題應該由哪方面負責。特首希望委員會在6個月內完成報告，向市民作出公開的交代，政府亦即時成立秘書處，調派人手協助委員會展開工作。議員可能就調查委員會有一些問題，稍後民事法律專員溫法德先生會到來。由於翟達安先生會在一個小時後離開，如果主席同意的話，我提議我們先講空運方面的問題，稍後Mr. Wingfield來到的時候，如果大家就調查委員會有甚麼問題，或者他也可以嘗試回答。

主席：各位議員，如果各位對葉局長剛才提及的調查委員會有甚麼問題，

我們稍後再問。現在或者先請Mr. Charter在貨運站方面作簡短的報告，說明貨運站現時的情況，希望其他議員在你離開之前，先提問有關你那方面的問題，Mr. Charter。

MR CHARTER: Thank you, Mr Chairman. Basically, since we started our recovery programme at midnight on Saturday, that programme seems to be going reasonably well, but we are only in the initial stages of that recovery programme.

You will get varying tonnage figures from day to day. For example, the day before yesterday we managed to process roughly 3,000 tons. Yesterday it was only 2,000 tons. But I don't want you to be alarmed by the fluctuation. The point is we are servicing the freighter aircraft and their schedule is such that some days are busier than others. So, for example, we had some freighters that left just after midnight last night, which wouldn't be included in yesterday's tonnage figures.

But basically we are able to transfer the imports that we are handling reasonably smoothly down to Kai Tak, and I think the release of those imports is going quite well. And certainly the scheduling of the export loads for freighter aircraft is also going well. The 300 tons or so of perishable cargo that we handle every day, the immediate release cargo, that is being handled relatively smoothly out of Super Terminal 1.

With regard to the commencement of the export bulk cargo on narrow-bodied passenger aircraft which started on Saturday midnight, that is for the smaller aircraft, that also is working OK.

I think that's a very brief synopsis of where we are at at the moment. I would be delighted to answer questions.

主席： Thank you. 陳鑑林議員。

陳鑑林議員： 謝謝主席，雖然我們透過報章及傳媒得知目前的空運服務，已經大約達到啟德那時的一半，但這個數字仍然遠遠低於我們空運貨站的電腦系統所設計的水平，或距離本來設計的目標相當遠，可不可以告訴我們一個具體的日子，到底那個電腦系統和整個系統的運作，何時才可以完全修復呢？同時，空運量何時才能達到原先設計的水平呢？謝謝主席。

CHAIRMAN: Mr. Charter.

MR CHARTER: Well, can I answer the first question, which if I recall

correctly is related to the, sorry, could somebody remind me of that question, the first one? Maybe I could talk about the capacity issue first then?

By the 18th of August we are aiming to have 75 percent of the facility's capacity available for processing cargo. It has always been our plan not to have the full capacity of the facilities available until the end of the year because we don't need it. The designed capacity of Super Terminal 1 is 2.4 million tons, and, that capacity is designed to last us for the next six or seven years. So, it has always been part of our plan only to get as much as we need to have available by the 18th of August.

CHAIRMAN: Mr Charter, the first part of the question relates partly to your computer or manpower. Could you confirm to this panel that the so-called 2,000 tons yesterday or the 3,000 tons on Sunday are those done by computer, or are they done by, sort of, manpower?

MR CHARTER: Well, it is quite a technical issue, and I will try and explain the situation that we are in at the moment. Basically the system is integrated. It is a mechanical, electrical and computer system combined. We had some software difficulties when we started. It was also compounded by the need to move all the aircraft containers from Kai Tak in a very short period of time. And the building environment also affected the electro-mechanical systems as well as the computer problems that we had.

What we have done now is to fall back to a lower level of automation. It's called an off-line PLC mode where the inputs into our inventory control system are done by people operating input terminals separated from the system that is driving the equipment. And this is enabling us to achieve the 50 percent capacity.

To give you an example of the problem, unless we are in full automatic mode we can't store the containers two deep in our storage system. In this off-line PLC mode we store the containers only one deep in the container storage system, effectively halving our capacity because of the level of automation at which we are operating.

CHAIRMAN: Thank you, Mr Charter. Mr Charter, may I just remind you that that was exactly the reason Members asked me to ask through the Secretary whether we could have visited you this morning or yesterday afternoon so we have some better idea what you are talking about. Now we have to, sort of, visualise the mechanical, electrical mechanism together with your computer. But anyway, 陳鑑林。

陳鑑林議員：主席，他剛才沒有回答全面復修及全面使用有關系統運作的

日期是何時，雖然最近我們有提及是8月底，但其實這是否一個肯定的日子呢？

CHAIRMAN: O.K. Mr. Charter. Is that end of August?

MR CHARTER: Yes, I am sorry, I didn't pick that question up. Certainly our recovery programme basically is to be handling all imports and exports at Super Terminal 1 by the end of August. But our recovery programme also has a stage which enables us to handle all imports and exports by the middle of August but using Kai Tak for imports.

主席: Thank you. 張文光議員。

張文光議員: 主席先生，現在關於空運情況的復原，即使最樂觀估計，大致要到8月中才可以全面恢復空運的服務，甚至是8月底，因此，這個半月，甚至是兩個月的損失，已經是肯定的，而且是巨大的。我想請問空運貨站公司，你們有否準備為這個巨大的社會損失承擔責任，作出賠償？因為當中蒙受損失的，大多是一些中小型公司，它們因為你們空運的延誤而血本無歸，你們會否為它們承擔責任呢？

MR CHARTER: I very much regret the impact that the cessation of our services at ST1 has caused on the import and export community. The question that is being addressed to me is a legal issue and I cannot go any further than I did in LegCo last time I was here.

主席: 文光。

張文光議員: 主席，我想問政府怎樣看這個問題，包括如果政府認為空運的問題是空運貨站公司負責，而空運貨站公司又不願意承擔它的經濟責任和法律責任的時候，究竟中小型企業的損失，或者很多空運的損失，誰人支付？誰人賠償？同時，政府有否認真考慮過如果8月中或者8月底，空運貨站公司不能提供它所允諾的服務，又再次失信時，政府有甚麼應變措施？譬如包括你們是否會接管空運貨站？或者將它所擁有的專利權改由多間公司經營，令到風險可以減到最低呢？

CHAIRMAN: It is more a legal question. Mr Wingfield, could you help?

LAW OFFICER (CIVIL LAW): I will just take the first part. I didn't understand HACTL's representative to say that they would not pay compensation. But the question of compensation is necessarily quite a complex legal issue and can only be really assessed in the context of the contracts to which the carriage relates.

The Government is not a party to those contracts and is not, therefore, in a position to say where legal responsibility lies. And it would not be, therefore, right for me to predict as to what the outcome of any legal claims might be.

主席：局長。

經濟局局長：讓我講講張議員剛才問那個關於應變，或者如果空運貨站公司不能如期做到的問題。我想，各位議員，或者看看現時的情況，其實自從星期日開始，空運貨站已回復原來一半的處貨量，但事實上，大家看7月19日的情況，譬如說，它們是做了2 800多噸，另外亞洲空運貨站亦做了780多噸，此外，我們還有速遞公司，如DHL、FedEx等，它們也是一直在工作，每天大概有400多噸，加起來算，譬如，以7月19日來說，在香港透過剛才所講的不同途徑所處理的貨運，其實已經達到4 073噸。這個，如果我們再看看，其實，過去一年，平均處理的貨量是4 892噸，如果這樣考慮，大家都可以看到，其實現在已經是差不多回復到八成的貨量。但這個還沒有計算分流在內，如果把分流也計算在內，譬如，在澳門來說，那天就處理了900噸。那天的分流沒有計算在內是因為分流只是一些應變措施。我覺得要答張議員的問題，其實現在最重要的是，我們一直以來也密切監察著他們的進度，現時運作了兩天，今天是第三天，似乎從情況看來，一直到現時為止，都是進展良好，就是說，可以處理比它預期的50%貨量為多。我們，即政府和機管局，我們會盡一切能力幫忙，我們當然是幫助它們按照時間表行事，因為大家都知道，它們現在的時間表，剛才他也說過，就是8月中，或者7月底的時候，就可以做到75%，7月底其實很快便會來到。現時每一天我們都監察它們的進度，每一天都開會，譬如機場管理局與它們HACTL、AAT，現時大家每天都監察進度，每天都幫忙，每天都做。我相信，由於現時的視察工作那樣頻密，我們可以一直監察情況的進展。當然，我們沒有提及到我們還有一些應變措施，我們都提及新鴻基那個空運貨物處理中心，這個中心其實是有應變能力，就是說，如果有需要的時候，它其實也可以作為一個空運貨站用途，亦可以處理差不多達到1 000至2 000噸貨物，就是說，它們有這個地方、這個需要，亦在增添設施，這也是應變措施。當然，大家都清楚知道，就是說，譬如說我們也在黃田機場那兒作好一切的安排，作分流之用，這也是應變措施之一。但這個措施是否採用，則由航空公司及付貨人決定，但至少我們有不同的途徑，一直有應變措施。我希望大家留意到，從數字來看，其實今天的情況，與第一及第二日比較，現在已經有顯著的改善。當然我們會繼續監察，因此在這個階段來說，我們不提接管這個不是太實際的安排。當然大家明白，我們亦已經說了多次，

Action
required

Admin

它這個運作是廿年來自己獨家經營的，譬如說，現時派一些人接手，也不是可以即時運作。其實我想對香港來說最實際的做法就是我們繼續盡我們可以做到的工作幫助它，讓它可以按照它的時間表行事，我想這是最實際的。

主席：局長，當然，我們是很實際地想關注將來的問題，但你說今天不想答以往的問題和賠償問題，但我們或遲或早也會繼續問這一點的。

張文光議員：問題就是他始終不回答，就是說政府上次已經說過，自己不是合約的一方，而不答任何賠償的問題，貨運公司又重申它們不再回答任何賠償的問題，但中小型企業，它們不是有很多本錢，它們失掉了一批貨，可能就會倒閉，那麼現時是誰人，包括政府的監管機制，或者貨運公司，你作為一個實際犯錯的機構，誰要為這些人負責任呢？

主席：好…

張文光議員：完全沒有人為這些負責任！那現在是否就此散會呢？

主席：好，現在出現這個問題，局長或者Mr. Wingfield，有甚麼可以再補充呢？你們剛才等如沒有回答，我相信你可能…

張文光議員：你上星期已經說不是合約的一方，在這兩個星期以來你有沒有查看合約？

CHAIRMAN: Mr. Wingfield.

LAW OFFICER (CIVIL LAW): Sir, the fact that we are not party to the contracts is unquestionable. It is not a matter of research, and this is a question of legal rights and responsibilities under contracts of carriage and contracts of insurance, and it is only by examination of those documents that one can say where the responsibility under the contracts lies. But Government is not a party to those contracts and does not have a legal liability in respect of those contracts.

CHAIRMAN: Mr Wingfield, last time the record showed that Dr Yeung Sum asked the Administration and the AA to study the matter and submit a report to Members. So far you haven't been able to do that so I just want to remind you that was the request at that time. 下一位，何鍾泰議員。

何鍾泰議員：謝謝主席，Mr. Charter上星期五回答我們機諮委時說，因為塵埃影響到電子和電腦、機械等幾部分沒有辦法駁通，剛才提到所謂屋內、結構內的環境問題，是否都是重覆塵埃的問題，而塵埃問題現時是否已經解決呢？因為如果塵埃問題獲得解決，是否很快可以將效率大幅提高呢？我想知道這一點。因為塵埃似乎應該早已知道會出現，但現時發覺很多塵埃，這是一個很特別的問題，我想知道是否塵埃問題一經解決，效率的百分率就可以大幅提升？同時，談到百分率時，剛才講的是50%、75%、100%，是否指你所謂設計量“designed capacity”的基數，抑或是指“demand capacity”需求量呢？謝謝。

CHAIRMAN: Mr. Charter.

MR CHARTER: The dust problem is related to the building contamination, and the fact that we didn't get a TOP until the 2nd of July meant there was a tremendous amount of building works still going on right up and through the day we went operational. And this was contaminating the equipment.

Dust, if you like, is a simple word to explain the problem. We were having a lot of contamination of the mechanical and electrical systems due to the constant building work that was going on. And certainly since the 6th of July we have been every day making a tremendous effort to clean up the building and the equipment, cleaning the equipment, cleaning the sensors. It's an on-going and constant process. And we are beginning to see the reliability of the systems coming back because of that, and that's why we have been able to process the 50 percent that we are currently handling.

With regard to the demand, by the 18th of August we will have 75 percent in theory of the systems operational. But I have to say that with any new system you cannot expect it to operate perfectly. It's like running in a new car. As you work up the systems they become more reliable. We believe the 75 percent will enable us to cope with the tonnage requirements ...

何鍾泰議員：對不起，主席，他不是回答問題，我不希望阻大家時間，我想問的是那個基數，是“75% of designed capacity or 75%, for instance, of demand capacity”，我只是想問這一點。

主席：即是“designed capacity”或者“demand”。

何鍾泰議員：或者“demand capacity”，是兩個不同的數目。

CHAIRMAN: Mr. Charter.

MR CHARTER: The idea is to have 75 percent of the designed capacity available on the 18th of August.

何鍾泰議員：可不可以跟進第一點？

主席：簡短一點…

何鍾泰議員：好，主席，很短的，剛才所講，指7月2日才有那個臨時的入伙紙，其實那時如果知道那個問題如此嚴重，因為那些塵埃影響那個感應器，問題實在非常嚴重，如果當時要求不要在7月6日搬過去，其實問題已經大部分解決了，可惜當時沒有這樣做。現時感應器是否仍然存在這個問題？那就是說，仍未能確定問題可以在何時真正解決，謝謝。

CHAIRMAN: The sensors, the sensors? Would it be ready?

MR CHARTER: I can't say we've solved the dust problem completely. We are working at it and the situation is improving.

主席：Thank you. 楊孝華議員。

楊孝華議員：你可以回答那個預期的流量，那個設計流量的50%到75%，關鍵是究竟可以為香港當時的進出口量的需求承擔多少？以我所知，好像9月是空運的高峰期，現時你所謂50%的設計流量，是否表示以目前的運作方式已經到了極限？因為剛才聽到，那些箱是擺放一層，而不是兩層，你的意思是否指軟件和硬件的問題基本都已經解決，抑或是只解決了其中一項，但你不敢增加有關設施的負荷；還是50%已經是到了極限，如果不徹底解決這兩個問題，便不能再增加流量？那麼會否出現一個問題，就是當真正進入貨運高峰期時，上述問題還沒有解決，引致不可以容納香港當時所需的進出口量。

CHAIRMAN: Mr Charter, your 50 percent in September during the peak export season, what happens?

MR CHARTER: Yes, I am very confident that by September we will have the full operation back at Super Terminal 1. I don't wish to be ducking this. I welcome a visit from your Panel to ST1 so that I can more fully explain the technical aspects of the operation. It is very difficult to try and do this without diagrams.

CHAIRMAN: You didn't welcome us this morning or yesterday afternoon?

MR CHARTER: To be honest we have been extremely busy trying to get the operation back into shape so that we can at least meet our obligations to Hong Kong. We would be delighted to show you round.

But basically we have two systems. We have a box storage system for storing bulk cargo and a container storage system for storing the aircraft containers. And the box storage system, we need the time to bring that back into full operation. We have got the container storage system going, but the box storage system we need a number of weeks. And that is why we are saying we can't handle all export cargo until the middle of August.

Imports we are going to handle at Kai Tak by the middle of August, and it is a question then of the level of risk involved in bringing all operations back to ST1, and we feel we want to take it step by step. We cannot risk another failure.

主席: Thank you. 好，下一位，Fred，李華明。

李華明議員: 是，主席，如果單是用塵來解釋，我覺得很可笑，整個機場都有很多塵，不是7月6日才出現塵的，我想問的是，原先的協議是8月18日，Mr. Charter就說，可以達到75%的設計容量；但如果要在7月6日開始啟用，你亦同意。當時你估計在7月6日啟用的時候，你又可以做到多少個“percentage”，即那個超級一號，別人叫它焦急一號，可以做到多少“percentage”？而實際你預計了7月6日可以做到某個目標，但真正出現事故後，實際上做到多少“percentage”？問題是兩者的差距，你原先設計在7月6日時可以達到的容量，到真正發生問題的時候，實際是做到多少？為甚麼會發生這種情況？而除了塵之外，還有甚麼其他理由？

CHAIRMAN: Mr. Charter.

MR CHARTER: Mr Chairman, there are three enquiries that are going to be looking into this and I would like to leave this point to the enquiries.

CHAIRMAN: But are there any other reasons other than the dust problem?

MR CHARTER: I think I have made it very clear we were under extreme time pressure to be operational.

李華明議員：主席，是否因為現時仍在調查，所以不能講出這個答案呢？

CHAIRMAN: Mr Wingfield? Mr Wingfield, a legal question for you again.

MR FRED LI WAH-MING: I asked a very valid question but Mr Charter says because of the enquiry ...

CHAIRMAN: ... full investigations.

LAW OFFICER (CIVIL LAW): Well, I think that's a fair point for Mr Charter to make. We haven't, of course, made our presentation to you in relation to the Commission of Enquiry that was announced by the Chief Executive today, but it will be very much concerned with the events leading up to the opening of the airport. And in those circumstances it is, I think, fair for Mr Charter to say that that is a matter that he would like to explain in detail to the Commission of Enquiry ...

CHAIRMAN: Mr Wingfield, I tend to agree the problem is in the past, the dust and the other problems, but if Members want to ask specifically about the dust and other problems it pertains to whether you could achieve this in August, because it is an on-going problem. We want to ask the problem forward but it includes things like dust and other things.

LAW OFFICER (CIVIL LAW): I am not saying that you should rule the question out of order so far as it relates to the present situation and the ability of HACTL to meet the commitment that it has now given. All I am suggesting is that if one is dealing with the situation as it was on the 6th of July and the readiness of the company and the reasons why the operation started on the 6th of July, then that is squarely within the terms of the terms of the ...

CHAIRMAN: Fred, you want to re-phrase it by deleting "July the 6th" but on the dust and other problems from now on until end of August?

李華明議員：主席，那就是說，我們這個委員會完全不能問從前的事，只可以問將來的事。

主席：與塵有關的事，你可以問那些。

李華明議員：唉，或者，Mr. Charter，現時在超級一號，那些塵是否仍然很多呢？

MR CHARTER: I think, Mr Chairman, I have already tried to answer that question, and I said that the dust is an on-going problem. We are improving the building environment day by day, and it is improving day by day. But sensors are still failing due to problems with the building environment, but they are not failing as frequently as they were and we are able to achieve the operational targets we set ourselves.

主席：好，陳婉嫻。她出去了，那先請下一位，劉健儀。

劉健儀議員：今次超級貨站電腦失靈，引致整個空運業癱瘓，影響深遠。今次這事件亦嚴重暴露了空運站其實是沒有一套應變的措施，而那個“back up”，即後備系統亦欠奉。我想問一問翟先生，今次你說8月底就會修妥超級貨站的電腦，一切會正常，之後，你會否擬備一套完整的應變系統？或者是設置一套完整的後備系統？確保將來有同樣事件時，絕對不會再有今次的混亂，而且就這一套後備系統或應變措施，廣泛向有受影響的人士，譬如空運業、付貨人等作詳細介紹，讓他們恢復對貨站的信心？

CHAIRMAN : Mr. Charter.

MR CHARTER: With regard to Super Terminal 1 there is a lot of fall-back systems within it. I mean, to give you an example, the building has, I think, 27 separate transformers providing power. So, the building has been designed with the fact that one section may fail and we will be able to continue to operate.

With regard to contingency plans, obviously we only have a responsibility for operating Super Terminal 1. And if something happened to

Super Terminal 1 I can't see how we could be held responsible for a contingency plan beyond Super Terminal 1.

CHAIRMAN: So, you are saying your system doesn't really need a back-up? The problem now is actually a problem of start-up. It is simply not starting up. If it started up, it's working perfectly, you do not need a back-up?

MR CHARTER: Yes.

MRS MIRIAM LAU KIN-YEE: My question actually is how can we be assured? The question is that what we have seen is total chaos over the past two months. How can we be assured that similar incidents will not occur in the future unless we are satisfied that whatever fall-back or contingency or whatever you have is going to ensure that similar incidents are not going to happen? At the moment we are not assured.

MR CHARTER: Well, we have successfully operated at Kai Tak for twenty years. I can remember right in the beginning having a great deal of difficulty in getting the operation up in 1976. We have always had a situation where if the facilities at Kai Tak were somehow destroyed we would have no back-up. And basically that's the situation at Chek Lap Kok.

CHAIRMAN: I see, your point is that even in your good record at Kai Tak there was never really a back-up but somehow the system is so good that it never had a problem?

MR CHARTER: Well, the system is designed in such a way that you can bypass problems.

主席：李永達議員。

李永達議員：我覺得Mr. Charter這句神奇的句子很吸引，因為我剛剛問我的電腦…所謂電腦專家單仲偕，我問他電腦系統有沒有支援系統呢？我視“back up”為支援系統。

主席：是。

李永達議員：我很少聽到電腦系統不需要支援系統，當然，Mr. Charter說電腦自己會繞過，用中文來說，就是繞過這些困難並加以解決，即是說它有一個自我完善的過程，解決所有電腦所見到的東西，但我聽說電腦在開始運作的時候，一定有一個“捉蟲”的過程…

主席：捉蟲…

李永達議員：即是“bugs”，這個我譯了中文，即是捉了所有的蟲，或者“debug”…

主席：即是“debug”，對嗎？

李永達議員：即是“debug”…

主席：你中文叫捉蟲？O.K.

李永達議員：我不想用英文而被別人罵，其實這是否某些電腦要清除的障礙呢？就算是Mr. Charter說，他的電腦不需要任何支援，說他的電腦是很神奇，令到它自己可以繞過那些困難而運作，其實在處理電腦開始運作時所出現的問題方面，或者何鍾泰先生所講的，有塵埃電腦停止運作的機會便會增加的問題，是否你們預先已經預計會出現呢？如果你的電腦是如此神奇，可以繞過所有困難，並面對困難，那麼電腦就不應該停止運作，不應該“down機”了，那“down機”是甚麼情況呢？我不大明白，主席，謝謝。

CHAIRMAN: Mr. Charter, again.

MR CHARTER: It is a very complex subject. I am not trying to duck it. But I mean frankly we have an inventory control system which is called COSAC which controls where the cargo is located in the terminal, and that is operating perfectly. It has been operating for the last twenty years. It was updated two years ago while we were at Kai Tak, and that controls where the cargo is in the terminal. We then have that system for talking to systems that control the machinery. So, it is an extremely complex situation and I think it would serve your time better if perhaps I could get an explanation of this particular problem when you come and visit me.

李永達議員：但主席，可否多提一句呢？

主席：可以。

李永達議員：Mr. Charter可否說說，現在那個貨運系統，先前完全停止運作，現在能夠部分運作，其實問題在於電腦有否發生過事故呢？他現在令我非常混亂，他是否表示其實電腦沒有發生任何混亂，只是其他的系統出現問題，引致整個系統不能運作呢？我想弄清楚這一點，謝謝。

主席：他最初已經提過這一點，由於機械、電子和電腦這幾個理由加在一起，所以開不了工，而到開了工之後，解決所有問題，就不應該需要所謂後備，或者其他的設備，但是，Mr. Charter, could you add something to that?

MR CHARTER: We have back-up systems. I mean, the computer systems are backed-up. I mean they are duplicated. Things like that. But I thought the question was "do we have a back-up to ST1?"

CHAIRMAN: No, no, no, certainly not. No-one is asking you for a back-up to the whole ST1. The whole Government would have to give you, or rather AA would have to give you a much ...

MR CHARTER: There are back-up systems.

CHAIRMAN: We are talking about your computer system is backed up or not?

MR CHARTER: Yes.

CHAIRMAN: So, would you care to re-explain the whole thing including the question to Miriam Lau and Mr Li?

MR CHARTER: Yes. We have two computer centres in ST1 so there is a back-up system. There always has been at Kai Tak.

CHAIRMAN: Thank you.

MISS CHRISTINE LOH: Thank you, Mr President. It seems like that I am

hearing two problems that is causing all the trouble. One is that there is a dust problem, and I think Mr Charter has told us, Mr Chairman, that the dust problem is an on-going problem. And then he said the second reason for the failure on the 6th of July was there was extreme time pressure. It would appear to me that there is still extreme time pressure today because there are mounting claims and, you know, extreme pressure to get the system up and going.

It still isn't clear to me exactly what are all the issues that has happened. I mean, he has explained to us technical equipment, electrical problems. What about issues of management? Was there, you know, was there any problem regarding the management and how is HACTL putting that in place so that management is going to do what it is supposed to do? I mean, how can management allow what happened happen?

CHAIRMAN: But in all the problems is management a problem? Mr Charter?

MR CHARTER: I leave that for somebody else to answer, I think.

CHAIRMAN: OK, who should that be?

MR CHARTER: I don't think it should be me.

CHAIRMAN: OK.

MR CHARTER: All I would like to say is that I have the full support of my Board.

CHAIRMAN: It has to be someone from HACTL. Sorry, yes?

MISS CHRISTINE LOH: Mr Chairman, I am asking about the management of HACTL. Then surely that must be Mr Charter?

CHAIRMAN: I think Miss Christine Loh's question is about the problem at HACTL's management, so I could not ask AA to answer on your behalf

MR CHARTER: Let me try and answer.

CHAIRMAN: on the management at HACTL.

MR CHARTER: Let me try and answer that question. I have every confidence in my management team at HACTL.

CHAIRMAN: Mr Charter, the problem, the impression was

MR CHARTER: we had

CHAIRMAN: that electrical, mechanical and computer problems. Is there a management problem at HACTL?

MR CHARTER: No, I don't believe there are. In fact without the HACTL management team there the recovery programme and plan would not be possible. We did run into difficulties which I have mentioned before with the move from Kai Tak to Chek Lap Kok. We were inundated with containers that we had to enter into the system. And the system, because of the pressure on turning the trucks round, to get the trucks back to Kai Tak to pick up the next loads of containers, the system in some cases and generally largely was converted into a manual operation. The implications of that were not realised at the time, but it basically lost us the ability to track the containers.

CHAIRMAN: Christine?

MISS CHRISTINE LOH: Is that, therefore, a management problem?

CHAIRMAN: He just said "no", and ...

MR CHARTER: Well, I suppose in some ways we should have foreseen that problem. Yes, that wasn't foreseen.

MISS CHRISTINE LOH: So, I mean, are there, has HACTL now foreseen the problems that could happen between now and mid-August? I mean, do you have, do they have a good understanding of what might still be the problems?

MR CHARTER: We believe we do.

主席： Thank you. 下一位，鄭家富議員。

鄭家富議員： 我明白從法律的觀點來說，政府所說的“不是合約的一方”這句話的意思。不過，以禽流感事件為例，禽流感，政府都賠償給雞販。禽流感就是天災，現在貨運的混亂就是人禍，天災人禍，主席，我認為政府都應該一視同仁。試想如果我們將責任交給中小型企業，逐一因應它們的合約向貨運站追討，我相信這是一個很長的過程，而且是一個對中小型企業很不公平的做法。政府有否考慮，既然當局與空運貨運站公司有一個專營的合約，而現在他們造成如此的混亂，當局便可根據合約的內容懲罰他們。換句話說，就是政府代表中小型企業追討賠償，然後中小型企業就應該盡快告知經濟局他們蒙受多少損失。因為他們現時每天也蒙受著損失，對嗎？生果腐爛，魚發臭…

主席： 鄭議員，這個問題，我可否請你遲一點…

鄭家富議員： 不是，主席，我想，我想一個很簡單…

主席： 因為 Mr. Charter表示要走，我們想先問有關HACTL的問題。

鄭家富議員： O.K. O.K.

主席： 下一個“round”，我將你排第一，好嗎？

鄭家富議員： O.K. O.K.

主席： 接下來，劉慧卿議員。

劉慧卿議員： 謝謝主席，我相信空運貨站應該有更高層的官員向我們解釋各方面的問題，我不知道他們的主席是哪一位，主席，或者你知道。我們下一次是否可以邀請貨運站的主席出席我們的會議，清楚解釋各方面的責任問題。我想問一個問題，主席，也就是剛才提到有關的賠償，局長就表示那些事宜與他們無關，因為這是貨運站與出入口商的問題，但是局長亦告訴我們，現在他天天都去幫忙，去開會，他的目的是令到所有問題可以

在8月18日解決。我就想問，局長你在深入的介入這件事後…第一件事，可否告訴我們你怎樣幫助它們？開甚麼會？怎樣監管？如果即使作出如此深入的介入，將來8月18日仍未能解決所有問題，事情仍然一團糟，那麼政府是否亦負上責任呢？主席。

主席：劉慧卿議員，可能你剛才進來的時候，好像是遲了一點，我們剛才建議讓Mr.Charter先回答問題，因為他4時半就要去申訴專員那處。

劉慧卿議員：這點與他有關！

主席：至於你追問政府的問題，可否等他走了以後，再問局長呢？

劉慧卿議員：那他坐在這兒聽比較好一點，因為…

主席：就…

劉慧卿議員：他是否也有份呢？

主席：他一定有份，但他已說他想4時半走，然後去申訴專員那處，我想盡量先讓其他同事詢問與Mr.Charter有關的問題，好嗎？李家祥議員。

李家祥議員：主席，剛才政府回答時說，貨運人那方面只是一個合約，是與HACTL的合約，我想只是答了事情的一半。

主席：是。

李家祥議員：我想貨運人在托運的時候，我相信他們是倚賴、信任政府的，他們相信政府決定啟用機場，就表示機場可以是正常運作。我相信市民這樣想，也是相當合理的。我想政府也一定知道，市民相信既然它讓機場啟用，那裏的設施一定可以使用，而政府一定是有理據支持的，不是隨便說啟用便可以啟用，它們所憑藉的正是專營權的合約。據我們所知，專營權正式生效日期是8月中，之前的一段時間，即由7月6日至8月中這段時間…

主席：8月18日。

李家祥議員：是沒有任何合約的，政府只是倚賴一些承諾，而那些承諾，我們聽說是甚麼盡能力，或者英文就是“best effort basis”。如果熟識法律的人都知道，這些是一些相當不肯定的法律名詞，我想首先問Mr.Charter，作為作出這個承諾的公司，究竟它用了甚麼形式，付出了甚麼努力去落實這個承諾？如果政府遲些可以回答時，我也希望知道，譬如，法律界人士有否評估過這類承諾究竟有否法律效力？因為我們倚賴這個承諾，從而提早啟用機場，亦明知市民信任和倚賴政府能管制專營權合約商，使它們提供一定貨運量的合約；如果不然，政府是否應負責任？

主席：政府那些問題，我們遲些再問。Mr.Charter。

MR CHARTER: Well, I can't speak for Government.

CHAIRMAN: But this question, Mr Charter, goes to two parts. One part relating to Government I will ask Mr Li to ask that later, but the part referring to HACTL, your best endeavour between July 6th, or your contractual date which is August 18th, what is the thing that, what have you done to achieve that best endeavour?

MR CHARTER: We have spent a lot of money. In fact in order to try and get the building finished we spent a great deal of money. We were doing everything we possibly could to achieve the 6th of July date.

主席：最後三位，陳婉嫻議員。

陳婉嫻議員：翟先生，因為現在有些香港人仍然非常關注的問題。現在我們是利用其他地方替我們分流，但我們亦聽到一些信息，提及我們機場原來還有地方可以利用，只不過HACTL沒有去用，我想問這是一個怎樣的情況呢？因為現在牽涉到我們分流方面，我們有飛機的跑道，我們欠缺的是分貨的地方，但實際那兒是有地方的，到底是甚麼問題令我們不能善用現有機場附近的地方，而需要分流到其他地方呢？我想問一問翟先生。

主席：Mr.Charter.

MR CHARTER: Well, I have tried to explain that our processing capability at the moment is limited, but we are looking all the time at what we can do to try

and increase the capacity beyond just handling cargo on the freighters. And in fact we have been allowing through, where we have had spare capacity, capacity on some combi-aircraft, which are passenger/freighter combinations. And with effect from this Friday we will be trying to do more in this way. Wherever we have some spare capacity in our systems we have been trying to let it through in a very limited way. It fluctuates from day to day, depending on the loads that we are already handling. But we are doing all we can to process as much as we possibly can, and we will be getting some cargo out on some passenger aircraft, but they won't be very many.

陳婉嫻議員：O.K. 不過，主席，我亦聽到一些市民說，實際上我們還有地方，例如新鴻基的地方都可以用，但我們不知當中的問題，當然我們歡迎國家做一些分流，分擔我們的負擔，但實際上，我們現有的條件是否仍未用盡呢？抑或只是有些地方我們沒有協調呢？

主席：用盡沒有？局長，你想答嗎？

經濟局局長：是，因為我想陳議員是問新鴻基那方面，似乎那不是空運貨站問題，或者我嘗試回答。

主席：會否遲一些答呢？等他走了之後。

經濟局局長：O.K. O.K.

主席：那下一位，還有兩位，涂謹申議員。

涂謹申議員：主席，剛才我聽到很多同事的問題，但政府，就算是空運貨站的代表，都說不能回答本委員會的一些問題，說要回答獨立調查委員會的問題，我自己好奇怪，我覺得很憤怒…

主席：只是答今天以前的問題，今天以後的問題就盡量答，就這樣。

涂謹申議員：或者，我講講我的原因是甚麼。很簡單，有幾點，第一，我想問一問，無論政府或空運貨站代表，是不是特首命令你們不能向事務委員會回答有關的問題，是否在回答獨立委員會之前，不可以回答呢？第二，那委員會還未成立，人選也未有，法律程序尚未通過，亦未傳召你們，從沒有出現任何所謂先答這個委員會的問題會影響任何民事、刑事，或者任

何司法程序的情況，還有，你們是否已經有資料其實可以答這些問題，只不過因為那個委員會成立時你們要回答這些問題，所以現時你們不能答呢？你們當立法會事務委員會是甚麼呢？是否一定要由立法會那個“select committee”專責委員會傳召你們，你們才回答呢？最後，我想講的是…，尤其是我希望Mr. Wingfield留意，《立法會(權力及特權)條例》亦有提及任何人在這個場合回答問題會受到保障，將來不會在任何民事、刑事，或者任何司法程序內被傳召或者被引用。如果這個規定已經保障將來…譬如你提及在法律方面會否出現問題等，其實在立法會就已經有這個有關特權的條例的保障。那我想問為甚麼可以有這些問題，就是我們的同事亦容許，或者主席亦容許…可以容許政府，或者運貨站的代表，蔑視這個委員會。雖然我不是這個委員會的成員，但我覺得很氣人，基於以上的理由，我完全不明白為甚麼有關的人士可以不回答呢？

主席：涂謹申議員，我想這個問題應該由局長作為主要回答的官員，或者我讓馬逢國議員問完最後一個對Mr.Charter提出的問題，使他可以先行離去。

馬逢國議員：謝謝主席，我想問的問題，就是在空運貨站出了問題之後，空運貨站公司採取了甚麼態度，或者曾做過甚麼功夫呢？譬如對其他貨運公司，或者航空公司方面，怎樣去處理那個危機？譬如空運公司有否主動要求它們轉往其他機場，或者採用分流或其他設施？我想問貨運公司採取甚麼態度去處理這方面的問題，就是說你們與貿易伙伴之間如何處理這方面的問題？

CHAIRMAN : Mr. Charter.

MR CHARTER: Well, to handle the crisis we have put together this recovery plan. With regard to the freight forwarding community, we have met with the freight forwarding community and we will continue to meet with the freight forwarding community, the Executive Committee of HAFFA, to brief them on where we are. We have a good working relationship with HAFFA. And the difficulty is, of course, that our airline customers, there isn't the capacity as everybody knows on the airport for our airline customers to go elsewhere. We would certainly not stop our airline customers from seeking other avenues if they possibly could.

主席：逢國。

馬逢國議員：謝謝主席，其實，我想問清楚HACTL有否主動…其實就是建

議你的合作伙伴改用其他的設施，即HACTL以外的設施，去解決它們的困難。

主席：指其他設施，在香港…

馬逢國議員：包括譬如用黃田、澳門的機場，或者是用機場另外一間公司，或者新鴻基中心或其他地方去處理那些貨物，有沒有嘗試作出這方面的努力？

CHAIRMAN: Mr.Charter.

MR CHARTER: I think that's a choice of the airlines concerned. Many of the airlines are waiting, prefer to wait for our service to recover.

CHAIRMAN: You told them it is unlikely to have recovered in the last few days, and asked them to go to somewhere else.

MR CHARTER: That is up to them. They are aware of our recovery programme.

主席：O.K. 逢國，請簡短一點。

馬逢國議員：好，這是個跟進的問題。在這樣的情況之下，我想多問一句，HACTL與其他航空公司之間的合約是否很多都是“exclusive”，即是獨家的安排呢？

MR CHARTER: No. No, one of the terms of the franchise we operate under is 60-day notice on either side. There is no way that we want to tie airlines to a contract with HACTL if they can find alternative arrangements. We understand the importance of the situation for the Hong Kong economy.

主席：好。

馬逢國議員：唉…

主席：他已經答了，不可以再答你了。

馬逢國議員：我的問題其實是關於60日通知方面，但問題是根據它與航空公司的合約，是否規定未取得你們同意之前，60日之內不可以轉其他航空公司呢？

主席：對，我想應該可以這樣說，Mr. Charter。

MR CHARTER: We would not hold airlines to 60 days. In fact we already agreed with the Airport Authority that if the airfreight forwarding centre, Sun Hung Kai's freight forwarding centre, could operate we would be happy to waive our franchise rights.

主席：好，各位議員，現在我相信可以讓 Mr. Charter先走，其他問題，我們向官員那方面提問。Mr. Charter, thank you very much for coming to our meeting. I wish you would have better luck with the Ombusman's meeting that follows. And I would take you on, on your earliest convenience, for us to visit you to let you give us further assurance that what you promise us could take place in end July, mid August and end August. Thank you. 好，現在我們繼續讓各位在坐已久的官員，未有機會答問題的官員，發表他們的意見。剛才幾位議員已經講過有關問題，我認為應該讓他們先發問，鄭家富議員。

鄭家富議員：謝謝主席。

主席：你再多講一次。

鄭家富議員：或者我的重點只是希望政府瞭解，追究這次貨運混亂的責任，如果是由一些提貨人個別去追究，其實對他們來說是十分不公平的，亦很費時失事。政府有否想過？正如剛才我所說，所謂天災人禍，禽流感是天災，這次是人禍，政府有否考慮過利用專營權的合約，研究清楚這個合約，以便懲罰空運貨運站公司和面對日後一連串賠償的問題呢？然後，另一方面，搜集所有提貨人在損失方面的資料。這些工作現在便要開始做，然後再集中火力，一次過向貨運站公司追討懲罰式的賠償。政府沒有可能單憑不是合約一方這句話而不了了之，主席。

主席：這個問題是局長答，或是Mr. Townsend呢？因為這個是AA發出的專營權。

經濟局局長：或者我們答…

主席：你想他們兩位都答。

經濟局局長：或者…

CHAIRMAN: Mr. Wingfield.

LAW OFFICER (CIVIL LAW): I have already explained the legal position. At the moment the Government takes the view that the legal rights of the parties should be determined in terms of their legal position. So, the question of compensation on a legal basis doesn't arise. That's the current position of the Government.

CHAIRMAN: Is that also the legal position of the Airport Authority? Mr Townsend?

DR TOWNSEND: Through the chair, I think our position is somewhat along the similar lines as to Government's, that these are agreements reached between other parties and we are not a direct party to these agreements, and therefore they would be resolved through whatever their rights are within those agreements. They are not with the Airport Authority. They are with HACTL.

鄭家富議員：主席，我明白，如果是個別情況，而不是一個大的混亂，當然是由個別的商家根據與貨運站公司的訂約去追討，但現在這是一個整體混亂，政府沒有理由說這些責任與它無關。這就是說，貨運站公司做錯了這麼多事，但結果是視乎那些小商家，中小型企業是否向它追討，我覺得這對中小型企業，特別是那些小商人，十分不利。政府為甚麼…我也說過在禽流感事件中，政府也有賠償予雞販；禽流感也沒有合約上的規定，難道預先與雞販訂立合約嗎？主席，我覺得這是兩方面都不負責任的答法，主席。

主席：局長，這變成是政策的問題。鄭家富議員以禽流感這個沒有合約存

在，但政府一樣作出賠償的事件來作譬如，在這個情況下，局長，你怎樣說？

經濟局局長：我想鄭議員或許也記得，以禽流感來說，政府當然有一個角色，因為那些雞是政府殺的，可以說兩者有一個分別。至於我們現在討論的問題，我想我不可以講得比溫法德先生好，因為主要來說，我相信鄭議員比我更明白，就是說，這始終是一個法律問題。在索償的時候，我相信，譬如，如果鄭議員所講的中小型企業，我相信他們有各自的協會，或者貨運業協會等等，我相信，始終來說，這是一個法律問題，因為追究責任，譬如哪一個向哪一方索償、在甚麼情形下、損失是多少的問題，我相信政府不及當事人清楚，而就當事人而言，我想稍後溫先生要再講，因為我不是法律人士。我相信，始終某一個當事人要決定去告哪一方的時候，他當然會考慮整個情況，對嗎？他覺得哪一方需要負責，譬如，有個可能性，就是譬如貨運業協會，以整個協會來講，它是否可以追討某一方面，然後某一方面再追討另一方面呢？我相信，事實的情況就是如此，不是政府說我們不是party。事實就是始終來說，我們不可以不承認這是一個複雜的法律問題，當然來說，肯定是有索償，亦會需要很長的時間去解決，但問題是我想始終要…或者溫生有甚麼補充？我始終…

主席：局長，你認為這是一個法律問題，而不是一個政策問題？

經濟局局長：因為最終的索償，都是一個法律問題。

CHAIRMAN: Mr. Wingfield, anything that you could add?

LAW OFFICER (CIVIL LAW): Sir, the only thing I would like to add is that of course the chicken farmers were not covered by these sorts of contracts so I don't think the situation is comparable at all, as the Secretary has said.

主席：劉慧卿議員。

劉慧卿議員：主席，我剛才提過，下次開會，你可以考慮邀請空運貨站的董事局主席來出席，那就更加清楚，因為我們要追究責任，一定要問最高層的一位。我想重問剛才我提問的問題，就是我想問一問局長，因為局長天天都到機場開會，而他的同事也去，但議員問他會否接管，他說不會接管；但他剛才告訴我們，他去開會，去幫它，令到它在下月18日可以正常運作，我想首先問一問局長與其他政府官員，當局向空運貨站公司提供了甚麼幫助呢？而在這個程當中，你是否也被牽涉在內？如果下個月確實不

能恢復運作…因為大家現時對它們失了很多信心，我相信大家對當局亦失了信心，如果到時又是一切不能好好運作的話，而你是有份提供協助的，你應該負甚麼責任呢？

經濟局局長：是，主席，我想是否提供協助即表示需負上責任，這也是一個法律的意見，我想我不能答，但我想向劉議員解釋我做了些甚麼，譬如剛才講就算到了現在我們仍一直提供協助，我想，你問政府幫甚麼忙，其實在初期來說，譬如運輸署有協助，其實它最主要就是運了車…譬如用貨車或躉船將那些滯留在一號貨站的貨物運回啟德，以便處理各項問題。這個來說，運輸署…政府方面，一直有協助安排車、躉船、碼頭等。現時來說，可以幫忙的地方我們都提供協助。另外，清關方面，我們亦請海關盡量協助，漁農處盡量協助，所以在啟德清關時也可快一些。這是事實，有甚麼可以做的，我們就幫它做。另外，其實現在最大的問題，就是那個落貨、上貨，那些所謂“dollies”，他們用作載貨的小車。因為以那個停機坪來說，每天有很多班機，協調工作很重要的，不可以讓貨物堆塞或全部放在外面，這是不行的，所以現在來說，就是要監督他們的運作。在這方面而言，我想最重要的是，大家不要忘記，空運貨站是機管局一個“franchisee”，一個有專營權的人，所以在這方面，機管局董生可以講講在過去這個多星期，其實現在機管局正在做很多工作，以提供協助，譬如在停機坪的運作方面作出協調，因為現在的問題是有HACTL，有AAT，亦有新鴻基，剛才陳議員，陳婉嫻議員也講過，也問了一個問題，其實新鴻基理論上不可以處理空運方面的工作，它應該是處理包裝、存貨的工作，但因為現時的情況，所以那兩間空運公司，即是AAT及HACTL，亦向機管局表示它們不反對。雖然它們有一個專營權，但是因為現時的情況，他亦容許，不反對新鴻基空運中心處理空運貨物。其實答你的問題，事實那兒是有地方，但是沒有那些“equipment”，如果多些那方面的設施，它將來當然可以有能力去做，這亦是應變安排。正如剛才所講，這些工作亦是在進行中。如果有航空公司，有付貨人想用，它是可以使用這個中心的，海關和其他方面亦已作出配合。這亦是一個應變安排，我們已經有地方作應變用途。或者，繼續剛才劉議員的問題，我想，我一直向她解釋政府當前的急務是，我們大家都希望空運貨站可以按它的時間表運作，我想大家都希望盡量去幫忙。這是一個事實，對嗎？我們可以做些甚麼，就盡力去幫它的忙，以便可以讓它在8月15日回復100%的運作水平，我想這就是最理想的情況。或者Mr. Townsend講講，在機管局方面，你們日以繼夜為協助貨運站而進行工作。

CHAIRMAN: Mr. Townsend

DR TOWNSEND: Obviously this is a task that requires a great deal of co-ordination and teamwork amongst all the parties. And as the Secretary has mentioned the primary players on the air cargo side are HACTL, AAT and now a new group trying to facilitate the air cargo, and Sun Hung Kai.

In addition to that there is a considerable amount of other co-ordination that takes place. Probably equally important is that with the ramp handlers, of which we have three for the new airport as contrasted to one organisation at Kai Tak. And so they have various agreements with HACTL. There is a primary ramp handler for HACTL. And so it involves a lot of co-ordination in that regard also.

Probably equally important is the temporary facilities and lay-down areas that we have provided on a matter of urgency for HACTL and AAT to handle their containers and goods and to put them into a logical order so they can better operate their facilities. So, we have made some temporary areas for storage of containers and certain trucking operations. The trucking operation is quite large. It involves about 150 trucks and has to be managed very carefully for reasons of safety and security on the air side.

In addition we have set up various task forces working with them, and I might add the airline representatives also, to meet several times every day to co-ordinate activities of the day and looking forward to the next several days as to what will be happening.

I think the important thing too is that at the present time it is mostly focused on air freighters. As Mr Charter mentioned it won't be too much longer when they will be shifting over to passenger planes carrying their "belly" cargo as we refer to it, which is another step forward before they get to the end of August.

Also we provide as the Airport Authority is a co-ordinating role during this period of time to smooth the interfaces between the major principal players that I mentioned earlier. So, we have been very, very busy in those activities, and I think it's showing results now, getting up to the capacity that they are at.

劉慧卿議員：主席。

主席：Emily.

劉慧卿議員：我想問一問局長，除了擔擔抬抬那些貨物之外，其實你是否有做其他事監督那間公司的情況？因為現在大家對它是失了信心，擔心它的管理及各方面有問題，但那些工作你們卻不做，你們就只是幫它們搬開貨物，運去不同的地方，是否這樣簡單？同時，我也想它們的法律顧問也訴我們關於法律方面的情況，現在很多人牽涉其中，那將來…因為其實索償的問題，我相信大家都知道是很複雜的，那麼現階段應怎麼辦呢？這麼多人去幫它的忙，是否最終仍是由它自己負起將來不能在8月開始運作的責任呢？是否仍是由它自己負上責任呢？

主席：局長，有沒有除了…

經濟局局長：我想…

主席：…幫這些忙外，管理方面是否有幫忙呢？

經濟局局長：我想，不單是擔擔抬抬。如果我抬，也抬不了很多。我想問題不是擔擔抬抬，而是，剛才亦講得很清楚，其實最重要的就是機管局每天監督他們的運作，這最重要。其實我們有一個時間表，我們監督著，每天都有一個數量，現在大家也很清楚，每天的數量我們也有紀錄。那麼至於它是否可以做得好，其實你每天監督著它的數量，這已是一個最好的指標，對嗎？譬如他做了3 000噸，或者幾多千噸，如果他突然間，譬如做少了很多，就是有問題，當然要馬上理解問題出在甚麼地方。其實最重要是一直監督它的進展，應該來說，我想一直會有進步，因為到7月底，它已經需要做到75%。時間一天天過去，現在以這兩、三天來說，它已取得良好的進展。當然我們要繼續監察有關情況。

主席：好，陳婉嫻議員，你剛才提出的問題，局長順帶在回答劉慧卿議員時講了新鴻基、AAT那方面，你是否有其他問題提問？

陳婉嫻議員：有的，主席。

主席：是。

陳婉嫻議員：因為由於剛才聽局長說已全力幫忙，而新鴻基方面，如果能按照…條件許可亦會協助，但是在過去兩次，HACTL原來表示可以運作的，後來又說不可以，現在又提到8月18日和月底。我就想問局長，你有沒有，就是說，你一直在幫忙時，你有沒有很明確清晰告知我們，如果到時HACTL又不能好好運作，我們又怎麼辦呢？我很擔心第三次又是有問題，因為這對整個香港來說，損失是很大的，無論經濟上，或國際信譽上，損失都是很大的。政府是否可以面對這樣的一間專利公司？而你又幫上很多忙，我們動員了很多人幫忙，而它一次又一次延誤，我們政府等到第三次，如果它，假如說，仍然出問題，只是說句遺憾就可以了事嗎？我就是想問這問題。

主席：好。

經濟局局長：是，主席，我想我剛才已經講了很多次，其實我們跟議員一樣，大家都非常緊張，當然來說，大家完全明白箇中的重要性，就是盡量幫忙。我已經講了很多次，開始時亦提供數據給大家參考，就是說，其實現時的情況，剛才大家聽到HACTL說，塵埃引致很多問題，現時來說它做到這麼多，或者它最差時做到多少。我們還要加上，如剛才所說，AAT那兒大概800噸，另外，那些快遞，另外我們提及分流，剛才再提及新鴻基，現時我們亦協助它取得它們的同意，使它可以提供空運服務。此外，它們亦在增添設施，也有海關協助它們進行清關工作，這些工作一直在進行中。當然來說，如果真是出現最壞的情況，就要實施分流了，因為新鴻基，如果它真的要去做，它可以做1 000或2 000噸。另外分流，黃田那面，大家都知道我們是下了功夫，但是否採用，須視乎情形而定。現時來說，我想陳議員說的是最壞的情況，但始終我要講回那一句，就是說，大家每天看到HACTL有進展，大家都很關心，根本每天也有報道，大家天天都監督情況。剛才我亦講過，其實機管局現在差不多日夜都在現場監督及幫忙，應該來說，我們可以，以情況來說，希望它真的可以一直有進展，但我們這點亦騙不了大家的。

主席：好。

陳婉嫻議員：主席，局長回答完之後，我覺得彈性很大，不過我始終覺得政府要扮演更重要的角色，實際上政府已經大大地牽涉其中了。假如第三次，又再可能因為甚麼因素又出問題，那我就覺得，我想我們會覺得很不開心。

主席：好。

陳婉嫻議員：特別我想跟主席講，因為剛才我提及有關新鴻基的部分，外面有各種的傳說，所以剛才馬逢國也提了一些問題問政府、問翟先生。我就覺得，政府要看楚一些，就是有一些問題，似乎我們香港也能解決的，為甚麼外面傳得很厲害，說甚麼利益集團等等的關係？我覺得政府要監察得好，不要它一再延誤，除了我們的經濟損失，做生意的人有所損失之外，還損失香港信譽。

主席：局長，在那利益集團的利益分別方面，你是否想回應一、兩句？

經濟局局長：我想陳議員亦說得很對，凡是做生意，商界一定有利益，我

相信一定有很多傳聞聽到，我相信大家都明白。我可以告訴陳議員，我們是完全明白那情況，但我剛才亦講了很多次，我們歡迎新鴻基，在今次來說，它亦願意配合，就是要增添一些設施，亦要做很多裝修。這些來說，我們是絕對歡迎的，就是說，我們是支持，我們覺得我們需要這些應變措施，所以我們一直支持，等於黃田等其他安排一樣，但最終來說，是否採用那些設施則要視乎航空公司及貨運代理人他們的決定。

主席：好，涂謹申議員，剛才你問Mr. Charter，現在你可以再問局長。

涂謹申議員：主席，我只是想講，剛才我見到兩位同事問的問題，它們出席的代表都表示要回答那個調查委員會，我不明白他們所考慮的地方是甚麼，是他們自願的選擇，或是集體意志的選擇，或是特首的命令呢？就這一連串的問題，因為在這裏來說，如果你說擔心影響法律的情況，事實上我們的特權法例已提供保障，今天所有的答覆都不會有機會被引用，或者用在民事、刑事程序或司法程序裏，我想問，為甚麼要不回答呢？或者你可否解釋，為甚麼一定要在那個調查委員會裏回答呢？

經濟局局長：或者我先講講，然後我請溫生…我想或者涂議員，我剛才…我想我自己所有的問題，我都會盡量答，但是否答得好，我不知道，但我們剛才沒有迴避任何問題。

涂謹申議員：主席，問到那些塵埃與現在的情況…

經濟局局長：Sorry…

涂謹申議員：或者，當時的原因是甚麼呢？

經濟局局長：我想那個，我想涂議員，那個是Mr. Charter選擇不回答的問題。我想，我以為你是指我們政府迴避你的問題，我想這是兩回事。或者，我想澄清，剛才我亦盡量去答那個問題，我亦沒有因為這樣而不回答那個問題，我只是想講這一點。至於回答涂議員的問題，或者Mr. Wingfield講講我們的情況。

LAW OFFICER (CIVIL LAW): Mr Chairman, what I think I suggested through you was that questions that were squarely within the terms of reference of the Commission of Enquiry could be best dealt with within the context of the Commission of Enquiry. Clearly there are a number of different bodies,

including this one and including a Select Committee that could in fact ask questions on a whole range of different subjects. And I think it would be more productive if the various aspects of the case were dealt with in the different contexts.

The Commission of Enquiry are of course judicial proceedings and so that the normal rules relating to the conduct of judicial proceedings will apply, so that it wouldn't normally be the views of this Council that comment on on-going judicial proceedings would be within order. But that doesn't mean that you can't ask questions. Clearly you can. It is just that I think it could be more productive if we, if we divide the matter according to whether it is within the terms of reference of the Commission on Enquiry or not. Because if it is within the terms of the Commission of Enquiry that, I would suggest, was the best forum to deal with those sorts of questions.

主席：涂謹申議員。

涂謹申議員：我想跟進一下，我想問Mr.Wingfield的意見是否指假如將來立法會成立那個調查專責委員會，在政府的角度，也認為所有人士在回答那個特首會同行政會議所委任的調查委員會是最，用你的字眼“better”，是最適當，或者是較好的處理方法，而不是，例如是由申訴專員，或者是立法會的專責委員會來處理呢？因為這個只是事務委員會，但將來我們有個“select committee”的。

CHAIRMAN: Mr.Wingfield.

涂謹申議員：我的問題就是…

主席：很清楚，我想他明白你問的是甚麼。

涂謹申議員：O.K.

LAW OFFICER (CIVIL LAW): Well, Mr Chairman, I think that's very much a theoretical question, hypothetical question at the moment because I, of course, don't know what proposals are now going to be made in relation to this Select Committee. The Select Committee, it had been suggested I believe, that the Select Committee would defer its consideration until after the Government's then proposed committee had time to consider the matter and report. Now a decision has been taken and a Commission of Enquiry has been appointed, and it is then a matter for this Council to consider how it wishes to

proceed.

CHAIRMAN: Mr Wingfield, this Council has decided to form a Select Committee. There were fortunately for you some divided views when should that Select Committee start. We deferred by three months, but now your Commission of Enquiry will not have the report finished in six months I could already see this problem coming there. And if the Administration or your other departments were not, I use the word "helpful" in answering panel questions then different factions in the Legislative Council's view about whether we should have the Select Committee into full work for three months is still a question mark.

The motion has not been moved. It is going to be moved at the end of this month. It is still fluid. It is not definite that the Select Committee will, say, do nothing for three months. So, I do appreciate your difficulty but I think the Administration should try your best to answer as much as possible questions we are raising in both this Panel and two other Panels that are somewhat dealing with the airport problem.

LAW OFFICER (CIVIL LAW): Sir, I am not suggesting that this Panel cannot ask questions. I have already said that this Panel can ask what questions it thinks fit.

CHAIRMAN : Yes.

LAW OFFICER (CIVIL LAW): And the Secretary has already said that he has answered any questions that have been put to him.

CHAIRMAN: Thank you, yes. Try not to hide anything behind the Commission of Enquiry and basically, sort of, tell us that you cannot answer any questions.

LAW OFFICER (CIVIL LAW): Sir, you invited me to comment on Mr Charter's answer and I gave my answer to that. Mr Charter said that he would prefer to answer questions relating to whether or not they were ready in the Commission of Enquiry because that is precisely the terms of reference that the Commission has. That's Mr Charter's answer upon which you, Sir, you asked me to comment and I gave you my comments.

主席 : Thank you. 下一位，是未發問過的議員，單仲偕議員。

單仲偕議員：主席，其實現時已經開了個半小時的會議，加上上次兩個小時的會議，共三個半小時的會議，其實你阻礙我的時間之餘，我又阻礙你的時間。其實今日放了個screen，放了個屏幕在這裏，剛才機管局，或者貨運公司，其實是有時間，可以很清楚地用圖畫的形式，解說機場貨運的問題是由哪一部分的電腦系統所導致等等，我不明白局長為甚麼不作出協調，給予我們一個詳細的解釋，我覺得剛才我們問了很多問題，其實是可以經過一個比較深入的解說便可以解決。那問題的核心是：局長，你是否有誠意向我們解釋？我們到今天為止，收不到你一份…除了剛才所說的文件之外，即除了那兩張有關成立這個調查委員會的文件之外，我們立法會到今天為止，收不到來自政府、機管局，甚至貨運公司給予我們的書面解說，或者解釋。

主席：局長，我亦同意單議員所說，剛才你具體所說的，昨天多少噸，前天多少噸，你知道，我們並沒有任何書面文件，全部都是沒有文件的。局長，或者你回答單議員的問題。

經濟局局長：我想單議員都知道，我們…我想都不用再多講了，我們一直在工作，大家都明白，有很多的會議。我們上星期來這裏，這個星期也來這裏。我想…如果說…議員…其實我們上次還欠議員一些資料，大家都記得，我們這個星期四便要給予答覆。我想現在從我們的角度而言，我們需要全力提升無論是貨運或是客運方面運作的水準。我想大家希望…我亦希望大家都體諒我們…不是我自己，而是機管局各方面的人士，日以繼夜地工作，我們絕對不是不重視議員，情況並不是這樣。我們亦在不同的場合解答了問題。當然，我們很樂意向議員提供這些資料，這個完全不是問題，主席。我想，我想，我不希望議員指我們刻意不提供這些資料，或者剛才所說的協調，我想這完全是主席認為有關人士到這裏出席會議，時間只有1小時，應盡量讓議員提問問題。我覺得…Mr. Charter亦表示了他亦很樂意邀請大家到現場，讓他詳細解釋運作的情況。我希望大家亦明白，現在就大前提而言，是盡力改善客運、貨運，我們盡力去做。我希望大家明白這一點。我們並不是不提供資料，絕對不是這個情況。但當然來說，我們可以將資料交予主席。

主席：好，局長，在我未請下一位議員發言之前，我正式向你提出，請你替我們安排前往HACTL，盡快前往HACTL…

經濟局局長：好，我想我剛才，主席…

主席：他剛才也表示願意，那麼你…

經濟局局長：是，謝謝主席。

主席：替我們安排吧，找一次…

經濟局局長：我想，剛才翟先生已經表示他很樂意，我想如果情況是這樣…或者…

主席：你跟他協調協調。

經濟局局長：我想最佳的做法就是主席你們選擇一個日期。你們…或者我…

主席：那就更好了。待會我們…

經濟局局長：或者我與秘書處安排一下…

主席：局長，或者稍後待你們離開後，我們繼續討論其他事項時，我們自行商議訂定一個日期，然後再告訴你。下一位議員，許長青議員。

許長青議員：是，主席，機場貨運站的失誤，對香港經濟造成很大的損失。其中包括有形的損失，也有無形的損失。所謂有形的損失，就是那些貨物做好了，但未能運往外地，導致資金周轉出現問題，形成中小型企業的資金非常緊張。所謂無形的損失，就是那些…我給你訂單，但你未能交貨，當然“order”自然流失了，信心也失去了。現時除了追究責任之外，政府可有想過到外國加強宣傳，以挽回外國對香港的信心呢？如果有的話，政府是用甚麼辦法呢？謝謝。

主席：許議員，這是否應該到9月才問呢？你現在要求他到海外挽回信心，如果別人問是否8月底一定可以了？政府如何回答呢？不過，我讓局長回應你這問題。局長…

經濟局局長：這也不一定，我想許議員提出的問題，是一個我們大家都很關注的問題。我想…當然其實如果我們到海外宣傳，最重要的不是為宣傳而宣傳，而是我們可讓人家看到我們所有的運作已回復正常，所有的進展

是良好的，運作是良好的。只有在這樣的情況下，我們才可以到海外宣傳。我想…事實上，在客運方面，我想今天我們也沒有機會…譬如談談客運方面，事實就是一直有改進。我相信如果大家到現場看，你們也可看到那些改進。此外，譬如我看到傳媒很多的文章亦有談及現時的服務已經改善了。其實，我想最重要的，就是當我們可以將服務水準提高，大家都覺得這是一個很好的機場時，這樣自然會有口碑。當然我們亦會透過我們的海外辦事處，現時也有這樣做，大家都知道，他們一直向海外解釋我們的情況正在改善中。但我始終覺得最有效的做法，就是當我們的運作回復正常時，當然我們在海外要做很多功夫，在形象、旅遊等各方面，我們都有很多功夫要做。但是，就現時而言，大前提是改善我們的服務。

主席：好，華明。

李華明議員：主席，兩個關於機場運作的問題。第一，民航處處長在這裏，我很關心，有報道指出，那個控制塔與機場地面的聯絡，失去了應有的電腦聯繫，而要依靠“fax”，打電話等，可能還要利用“walkie-talkie”或者手提電話，甚麼工具也要運用。為甚麼用這樣原始的方式聯繫呢？有沒有影響航機的升降？這是第一個問題。第二個問題是由7月6日開始到現在，已經過了15天，極為昂貴而先進的自動行李確認系統，即ABRS，到今天仍然不能使用，仍然不能運作。相信還要多等一至兩個月才可使用，這個問題為何到現在仍然還沒有解決呢？用人眼去看標籤，即那些“bar code”，卻沒有一個自動確認系統。速度快了一點，是因為那些人看得快了一點，並不是那部機器回復正常或者可以運作。為何會出現這樣荒謬的問題？甚麼時候這個ABRS系統才可運作呢？

CHAIRMAN : Yes, Mr. Siegel.

DIRECTOR OF CIVIL AVIATION: Mr Chairman, I think there were several questions there. The first one addressed the communications from the control tower to the Authority. Firstly, I would like to put Members, any concerns they have, at rest that the computer systems, the CAD computer systems controlling aircraft, air traffic control and radar are totally separate from the Authority and have not been affected by these difficulties which the AA have experienced and are operating perfectly safely. CAD continues to deliver aeroplanes to the ground in the same way they have done for the last forty, fifty years. We haven't had any problems at all.

The comments which you made, Sir, are quite correct. There is a computer link from the control tower which automatically feeds data into the Authority's system. This was one of the integration elements which was not available and it was on the Authority-side. It was part of the Authority's

system. As a result direct lines and faxes were put in place in order to provide the Authority with that information, and those direct lines have been improved upon over the last week or ten days. CAD has installed additional lines. They have worked very well, and in fact it is the main data source for the input into the Authority's flight information display system in respect of ETA's, that's estimated time of arrivals, and departure times. That is stable and it is working, and with the Authority we are now looking at how we can improve by computer means the supply of this information. But I would say this is part of the Authority's computer problem. It is not on the air traffic side.

With regard to the bar codes, the bar codes, they are not being read manually as such. I think we are talking about baggage sortation here. They are being scanned with a hand scanner. So, that is perfectly efficient and gives the capacity which is needed at this time for the baggage system. But really that is a question for the AA to address rather than CAD. The automatic system will be required later when we have a greater demand. It should be in place now and will be in place shortly but I believe that is a matter for the AA to address.

CHAIRMAN: Yes, Mr Townsend, or someone? Yes, please?

DR TOWNSEND: With regards to the first question on estimated times of arrival which trigger a whole string of actions on the airport, what Mr Siegel says is essentially correct, and we have tested a loop to our airport operational data base to CAD's data base and it performs correctly. But it is a straightforward matter to input this information manually into the system based on the communications links and it ensures a timely and accurate input, so we are not particularly concerned at this level of operation.

The other factor on the baggage system, we have operated the bar code readers on a semi-automatic and on a automatic basis so we know that they work. However, as Mr Siegel indicated, due to the volume that we currently have and the number of problem bags that arose originally, we have been doing a fairly close check manually with handscanners on many of the bar code bags. So, that will continue until we feel comfortable in the semi-automatic or automatic operation.

CHAIRMAN: When is that likely to be?

DR TOWNSEND: I think there are several things that have to come along in parallel on that. One, of course, is the airlines are now becoming more familiar with how to place the baggage tags on so they are easier to read and that they are correct, and the other part of it, of course, is that taking the

different sizes and types of bags through to be sure that they will all clear through the system. As I indicated we are talking to the baggage-handling system contractor and I think in a period when we feel comfortable with it, because we don't want to have more difficulties with it, then we will run it in the semi-automatic mode first and then we will go onto the automatic after that.

李華明議員：主席，我想弄清楚到底實際情況是怎樣。是因為現在客量不足，所以你無須使用這個自動確認系統，還是你根本無法使它運作，無法使用它，所以你才使用這個所謂半自動系統？我想你先清楚說明實際情況是怎樣。

DR TOWNSEND: It's a complex subject. I apologise. But basically you need people to oversee the operation of the baggage-handling system regardless of the degree of automation, and this is in the event that a bag is identified as a problem bag or if there is some problem with the baggage-handling system itself, which has been operating very well. So, for example, sometimes in the evening when the load is even less we put it in the, the contractor puts it into the semi-automatic mode. So, we have been operating like that, manual hand scan and semi-automatic for a long period of time. It is not a big issue as far as we are concerned but we do want to be sure that the bags get on the right flight.

主席：張文光議員。

張文光議員：主席，在整個新機場的災難裏，大家都會同意，機管局錯漏百出，董事局監管無方，甚至連政府的督導委員會都是嚴重失職，令到整個新機場嚴重失控。這點亦說明了機管局是缺乏一個有效的監察機制，儼如一個“無皇管”的獨立王國，而這個獨立王國影響著全香港的空運，是香港經濟和民生的命脈。政府會否認為讓機管局這個獨立王國繼續這樣運作是有危險呢？你們會否考慮對機管局這個半官方的機構進行一些新的監察，或者設立一些新的監察機制和系統，使它可以在監察下有效運作，或者運作得更好呢？

主席：局長。

經濟局局長：我想我只可以在這裏說，就是說…當然來說，大家都不滿意所發生的事。此外，也有調查委員會調查究竟哪裏出了問題。我相信這一類的問題都…我不敢說，因為我不是那個調查委員會的委員，但是我相信都會觸及的，即你所談及監察等等的問題。因此，我亦希望…我相信這個

問題，就政府而言，亦是要檢討的，但是我相信調查委員會亦會進行調查。我相信大家很快可以知道答案。那答案，就是說，就政府本身而言，也會檢討那個情況。

張文光議員：因為現時即使是政府那個委員會，也要6個月後才交報告。交報告後，所得的結論是否理想，或者能否發揮監察的作用，仍是未知之數。所以我想問，至少現時這6個月，是整個世界或者香港最關注的這6個月，現時機管局這個獨立的王國，你是否承認整個監察系統是失效？你是否認為有一些新引入的監察系統是適宜的？譬如，舉一個例子，立法會可否直接向機管局作出問責？現時這類機構不一定需要向立法局問責。

主席：這6個月怎樣呢？局長。

經濟局局長：我想張議員所提的是…怎麼說呢？我想我只可以…主席，在這個階段，我只可以說我們會檢討那個問題。

主席：李家祥議員。

李家祥議員：主席，我跟進我剛才問及有關貨運公司的問題。

主席：是。

李家祥議員：似乎…我剛才所說，政府藉著看管貨運公司，主要依靠一個具有法律效力的專營權合約。但這個專營權合約，按公司所說，是8月中才生效，而我們7月6日已經啟用機場。如果這個理解是對的話，當中有個多月時間出現了一個所謂法律真空，政府難於追究貨運公司任何失責的行為。如果這個理解是對的話，剛才貨運公司回答我的問題時，只表示它會盡量花錢，就當作是花了大筆錢，做了很多功夫，…就當作是已經付出了承諾，已經盡力而為了。政府究竟是否真的滿意這樣便是盡力而為呢？事實上，就這點而言，即使政府對市民沒有法律上的責任，肯定也有監管上的責任。在這個情況下，政府准許在7月6日啟用機場，這個多月期間，政府究竟用甚麼方式，是威迫、是利誘，還是甚麼方式令貨運公司確會落實承諾？我希望他手上還保留了一些王牌，亦希望日後那些托運人尋求賠償時，那些王牌可以發揮作用。我十分希望政府告訴我在這個多月期間，在沒有法律保障的情況下，政府做了甚麼監察的工作？

主席：在沒有法律下，有甚麼王牌？局長。

經濟局局長：我不大明白李議員所說沒有法律…我想，當然李議員很清楚那情況。現時所說的是一個合約，就是機管局與香港貨運站之間有合約。它很清楚雖然…正如你剛才所說，在8月18日提供75%的處貨量。但在簽約的時候，他們已經很清楚…剛才你已經用了“make the best endeavour”，就是盡其所能在機場開幕時，當時是指4月，處理50%的貨量。就這一點而言，他們是十分清楚的。此外，在公開的場合亦有書面提及他們準備妥當，可以在7月6日機場啟用時，提供70%至75%的貯貨量。就這一點而言，他們是認為可行的。至於李議員所說的法律責任，這關乎機管局與貨運站的合約條文。

主席：好。

李家祥議員：主席，因為我們在上次內會發問問題時，政府或者機管局給我們的答覆，清楚表示這個所謂盡力而為，“best endeavour basis”，並不是一個額外的條款，也不是專營權合約的一部分。

主席：這當然不是。

李家祥議員：那似乎給我們的印象，或給公眾的印象，這只是一個口頭的承諾，不是任何書面或合約上的承諾。我想這個理解是一個很簡單的事實。這是否正確呢？我亦想指出，就算這是機管局的問題，政府也有責任。例如以前地鐵公司興建地鐵時，把道路掘爛了，要對商戶賠償。到了最後，政府也要賠錢，因為這是一間全資的公司。我雖然問政府有關機管局的問題，但政府沒有理由不知道這合約是否有效，特別是這個多月期間，究竟是基於甚麼因素決定在7月6日啟用機場呢？

主席：局長，你有何回應。

經濟局局長：我也不大明白李議員的問題。當然…或者Mr.Wingfield可以幫幫忙，當然來說，它是…不是說我們強迫它，我想要弄清楚，我不大同意李議員所用的字眼，好像說是政府強迫它似的。當然，情況是他們同意，就是說他們是“ready”，他們是準備妥當在7月6日運作。就這點而言，它自己同意屆時運作。在運作方面，如李議員所說的是責任，即它對它的客戶的責任，是不是這樣？

李家祥議員：如果是一個專營權的合約，我理解當中一定有義務、有責任。

Action
required

在那個專營權的合約中，如果它確實不能提供這些服務時，政府是可以收回專營權，可以用其他處罰的方式。但如果這段時間不是經營權內所涵蓋的時間的話，政府根本是沒有憑據的。雖然它口頭上應允，甚至在書面上應允亦可以，但這個承諾是完全沒有法律效力。這裏有很多位律師，可以幫幫忙，這…

主席：你的意思是指在沒有法律效力之前…政府可以做甚麼呢？

李家祥議員：對，政府根本追究不了貨運公司…

主席：那就是除了用行政的…

李家祥議員：手段…

主席：幕後的影響力，這樣說吧…怎樣影響他們盡快可以開工？但不是用威迫這樣的字眼…

LAW OFFICER (CIVIL LAW): Sir, it is my understanding that the franchise is granted by the Airport Authority, not by the Government, not directed by the Government. So, it is a question as between the Airport Authority ...

主席：沒有問題，如果你不想回答，我可以問Mr.Townsend.

經濟局局長：我想剛才李議員亦說得很清楚了，其實他是在說一個合約的法律效力，就是說，所說的是一個法律的問題。或者李議員說得對，這裏有這麼多律師，我亦不想嘗試回答那個法律的問題。因為那個問題會由機管局的“legal advisor”回答，那個…當然來說…那個“legal advisor”會看清楚機管局與貨運站的“contract”…

主席：局長，或許這樣吧，李家祥議員，讓我建議你以書面質詢、口頭質詢再提問。

李家祥議員：這個…實際上，主席，我實際很清楚，我問他，我知道我…

主席：知道，但你看見他答了10分鐘，也答不了這個問題。現在你再問他，

他也是不會回答你的…

李家祥議員：他現在…他知道沒有法律效力的話，我想問他，就是問他做了甚麼？

主席：他就是甚麼也沒有做…

李家祥議員：如果完全沒有的話，他就回答我沒有。

主席：他不回答你，那你就質詢…

經濟局局長：我想，我想不可以這樣說，我想李議員不可以作出這麼多的假設，否則全部自問自答了。

主席：不要假設，你重新發問，他再回答…

經濟局局長：我想我們可以，因為這一點，我也說得很清楚。其實這是機管局與貨運站的一個合約。李議員的問題很簡單，機管局的法律顧問就可以回答你的問題了。我想，如果有需要，董誠亨先生可以給李議員一個書面的答覆，這樣便可以了。

主席：各位，還有7位議員…是第二輪的提問。我想可以拖遲10多分鐘時間，請大家簡短一點，陳鑑林議員。

Airport
Authority

陳鑑林議員：剛才局長提到黃田分流的事宜，已經安排妥當，只是視乎航空公司是否使用黃田機場。但今天我們又聽聞一些航空公司指出，如果那些貨物要從黃田運到香港，他們關注路上保安及其他有關手續的問題。我想瞭解一下，與黃田那方面作出安排時，這些問題有否弄清楚？同時，政府可有詢問那些航空公司，到底他們是否願意使用黃田機場？我非常關心這個問題。你既然說情況是這樣嚴重，要求黃田那方面幫忙，中央政府亦盡力協助，立即派人到來協調各方面的工作。但是到了最後可能出現的情況，就是我們根本沒有太多貨物要到別人的機場處理，但黃田那方面已經聘請了員工，甚至他們說如有需要，會找解放軍赤膊上陣幫忙。這個問題到底我們做了多少功夫？我十分希望當我們找人幫忙時，自己也要盡本份，否則以後難以找人幫忙了。

主席：是，局長知否…

經濟局局長：謝謝，我想，感謝陳議員…

主席：事情是否順利呢？

經濟局局長：給我一個機會，可以在這裏談談。當然我們很感謝中央政府能夠迅速配合和提供協助。其實我們這方面亦做了很多功夫，主要是工商局、海關，你所說的是一些程序。其實就整體而言，他們將手續簡化及設有特別的通道。大家都知道那個福田保稅區…今天剛才也有提及…很迅速，只需5分鐘便可以完成手續，然後1小時便可以到達黃田機場。其實一切的配合是做得很好。在我們這方面，數天前，工商局舉行了一個專為航空公司及付貨人協會等等而設的簡報會，向他們詳細講解那些程序應該怎樣做。有關人士在席上回答了所提出的問題。當局亦設有電話查詢服務。可以說，大家都清楚，辦理手續等程序全部也十分簡單快捷，這個是肯定的。我們得到大家的配合，亦舉行了簡報會，舉行了一個3小時的簡報會。席上已清楚說明有關的安排，當局亦設有電話查詢服務。但我始終想強調，我們在開始時已經這樣說過，這是一項應變措施。就是說，如果出現HACTL不能在今天處理3 000噸貨物這不幸的情況時，肯定有一些航空公司可能會考慮使用黃田機場。事實上，主要的目的是給予航空公司多一個選擇。我想現時的實際情況十分簡單，因為我們有…剛才也說過，HACTL的貨運站現在可以處理3 000噸的貨物。你可以看到，就是說，如果可以的時候，航空公司當然會選擇在這裏處理貨物，而無需到黃田。我想強調這是一項應變措施，但是這應變措施是需要的，我亦感謝中央政府的幫忙。

主席：就是說，到現時為止，使用黃田機場的人不多，因為我們香港方面尚算處理得十分理想…

經濟局局長：因為…對，主席，主要由航空公司作決定。如果有需要…大家也知道，航空公司、付貨人也要計算成本的。我們不要忘記，如果將貨物運往黃田，至少多了一個車程，在運輸方面已經多了一個車程。如果可以在香港處理貨物，至少可以省回那車程。

主席：簡短一點。

陳鑑林議員：可否提供一些數據，在這段期間，差不多一星期了，使用黃田…那個起落的…

主席：有多少呢？或者局長有時間給我們一個書面…

經濟局局長：我想不需要，我想現時可以給陳議員一個答覆。其實今天應該有一班機會在黃田載貨物到美國。我想數小時後，那些貨物開始會由香港運往黃田，那班機明早便起飛。這應該是第一班機。此外，原本也有幾班大韓航空公司的飛機利用黃田機場，但似乎因為HACTL那方面的運作尚算良好，最新的消息是…在我離開時，他們可能會取消了那些航班，因為他們可選擇香港。所以，我想強調整件事情由市場本身作出決定。他們認為哪處方便便會使用該處。但實際的情況是黃田已經十分方便，亦做好一切配合的工作，但始終這只是一項應變的措施。

主席：好，李永達議員。

李永達議員：主席，我想問一個關於政府公布調查委員會的問題。因為大約在10天前，政府十分緊急地宣布會有這個調查小組，當時稱為小組。小組成員擬包括一名本地具有威信的知名人士，以及兩名熟悉航空及貨運的國際專家。10天後，政府找了兩位…當然是非常受人尊敬的本地人士出任成員，但沒有國際專家。此外，成員人數由3名變為2名，這給人的感覺是行事十分倉促，事事都如是。上星期我們開會前，陳太致函告知我們將會有一個專責小組，今天田先生你做主席，他們對你亦十分尊重，開會前又有另一份文件，不過這份文件並不完整，令我…

主席：這個較為高級了一點…

李永達議員：令我很擔心這個調查的完整性。我想問局長，你是否行事十分倉促？是否事事還沒有準備就緒便著手進行？目的就是為了…總而言之，事事較立法會先提出，無論好與壞，說了出來才作打算，情況是否這樣呢？這種做法會否令我們對調查方面，對你工作的信心打了折扣呢？

經濟局局長：我希望，…

主席：每次開會前都有新建議提出來。

經濟局局長：我希望李議員對我們有一點點信心。我想主要來說，你剛才所說的專家，其實現時的做法較找兩個專家為好，為甚麼呢？我相信李議

員也會明白，現時不是沒有專家，現時如果找專家，反而...或者等一會，Mr.Wingfield可以再補充，因為如果邀請專家出任成員，那個專家只會聽取意見，因為如果他是“member”的話，他只會聽取外界的意見，反而不可以給予意見。其實如果我們所說的是有關機場運作或者建築那方面，又或是其他方面的專家，今次這個調查委員會有更大的彈性。因為董先生也說過，它可以傳召本地和海外的專家，不只是機場運作或建造的專家，它可以有很多的選擇，即不只是兩名專家，而可以是很多名專家。因為如果要進行一個十分詳細和徹底的調查時，如果要那些專家在未來3個月或者6個月出任成員，除非他們已退休，否則如果他們是負責一些大規模的機場運作時，我們實在難以要求他們離開崗位，出任調查委員會成員3個月或者6個月。所以在回答李議員的問題時，我可以說這樣的做法會更徹底，因為可以有很多名專家，可以有各方面的專家，可以是本地或海外的專家，也不只是有兩名專家。

李永達議員：很短的跟進。如果葉先生可以這樣說，我亦希望跟鍾士元爵士談談，不要批評立法會沒有專家，其實政府現時也只不過是聘請專家吧了！立法會日後成立的專責委員會也是聘請專家，所以鍾先生不要說蓋被子蓋多了，太暖了，不要調查等諸如此類的話，不要亂說話。我想多問一個問題，不知道在這個場合問是否適當，因為這問題對調查是有關係的。我聽聞一個說法...雖然這樣說會令人尷尬...

主席：請快一點。

李永達議員：Mr.Townsend的合約到11月便屆滿。當然這合約可以繼續延續下去，可以續約或者不續約。我想問從法律的角度而言，傳召一名已經離開香港的人會否有困難呢？無論是政府的調查委員會也好，或者是立法會的調查委員會也好，有沒有權傳召他回來呢？

CHAIRMAN: Mr.Wingfield. That's a real legal question.

LAW OFFICER (CIVIL LAW): Sir, the short answer is that you can't compel a person to return to Hong Kong to give evidence before this Commission, no, but they can invite him to return and arrangements can be made for them to give evidence overseas if necessary.

CHAIRMAN: OK, and that applies to the Commission of Enquiry, the Select Committee and the Ombudsman, and all three?

LAW OFFICER (CIVIL LAW): Sir, yes.

李永達議員：我希望我的同事再想想那調查的時間，…

主席：O.K.，好。

李永達議員：因為走了之後，黃鶴一去，就可能不再回來…

主席：好了，李議員，我們遲一些再商量吧！下一位，劉健儀議員。

劉健儀議員：剛才提過數次，說HACTL那方面的運作尚算不錯，所以沒有太多人使用那些應變措施。我自己認為，HACTL那方面絕對不可以說是運作不錯，因為現時它始終只可以處理50%或者多一點的貨量。但是，就香港而言，那需求仍然出現一個嚴重的短缺，應該是大約30%的短缺。很多人希望將貨物運往外地，但仍然不能夠這樣做。就是說，處理方面仍然有不足的地方。剛才翟先生提及很多航空公司寧可等待HACTL增加處理量，即由HACTL處理貨物。我覺得政府做了很多功夫安排這些應變措施，但如果那些航空公司是採取這樣的態度時，航空公司不接貨，他們少做一單生意，但這樣做會連累很多付貨人不能夠將貨物運往外地，這問題是十分嚴重的。政府現在是否安排了這些應變措施便沒有事可做呢？會否跟航空公司商議商議…或者安排一下…我不知怎樣，總言之，可否填補那短缺呢？我特別希望探討一下，究竟香港現有的資源…包括現時已有、剛才已數次提及的新鴻基中心可以處理1 000至2 000噸的貨物，但似乎這一點完全不能夠發揮作用。就香港而言，飛機在香港赤鱘角可否利用這個空運中心處理貨物呢？有否探討過這問題呢？箇中有甚麼困難呢？這是第一個問題。第二個問題是，香港空運貨站的代表今天出席了我們的會議，但是赤鱘角還有另外一個貨站，那個貨站其實也有很多問題。那貨站就是亞洲空運中心，AAT。我今天到這裏出席會議前，仍然聽聞空運行業的人士表示，他們可以將送來的貨物…即處理文件的能力十分差。貨物送往該處，有關的資料輸入電腦後，竟然在貨物運上飛機時，找不到那件貨物。今天的情況仍然如此。我不知道機管局如何監管他們，可有監管或者評估他們的能力呢？那兒的情況很混亂。我自己也有到過AAT…

主席：給予專營權之後，有沒有監管能力？

劉健儀議員：就是說，我想知道有沒有人監管AAT？焦點是在HACTL，但AAT亦有很多問題。

主席：好，局長。

經濟局局長：或者我先請機管局回答第2條問題，即有關AAT的問題，因為它是機管局的“franchisee”，我想機管局當然有責任確保它可以做到它的服務。事實上，劉議員做了很多功夫，我剛才也與AAT和劉少榮先生談過有關情況。我想，或者待機管局回答完畢後，我再解答她的第一個問題。

主席：機管局，哪一位回答？Mr.Townsend.

DR TOWNSEND: Thank you. Through the Chair, AAT has experienced some difficulties in getting their operation up and operating in an efficient way. And of course we have been focusing primarily on getting the air cargo moving forward with them as well as the other parties.

When it comes to documentation and other things we are not in that direct loop. It goes directly to AAT if there are complaints. However, as they get into operation we would review them in terms of performance standards and if there are a large number of complaints obviously we would meet with them and discuss the issue and attempt to get it resolved.

MRS MIRIAM LAU KIN-YEE: Who proposed to do that? How many months after operation do you intend to review?

DR TOWNSEND: Well, I think already we are beginning to do that. We do hear things from their customers, let's say, about various issues. They are trying to be helpful in giving us ideas of where problems are and we do discuss this with AAT as well as HACTL.

MRS MIRIAM LAU KIN-YEE: Can I have a quick follow-up on that point? Do they have a manpower problem?

DR TOWNSEND: At the beginning they had a manpower difficulty and some turnover problems. But they have brought additional people aboard now and I think that's bringing more progress into their processing of the cargo. But initially they did have some problem.

主席：謝謝，還有5位議員…

劉健儀議員：局長還沒有回答我第一部分的問題，他要回答我第一部分的問題。

主席：第一部分是甚麼？

經濟局局長：好，我回答。可不可以讓我回答…或者我回答劉議員的問題。

主席：好，好。

經濟局局長：我想劉議員主要就是說，譬如我們有新鴻基空運中心，似乎劉議員的問題是…為甚麼航空公司或付貨人…可否多用一點呢？是否應這樣理解你的問題？如果我沒有聽錯的話。

劉健儀議員：對，我的意思不是指新鴻基或任何一個貨運中心。總言之，為甚麼那些應變方式沒有被採用？現在始終是依靠HACTL與AAT…

經濟局局長：我想那答案…

劉健儀議員：沒有其他方法…

經濟局局長：其實很簡單，那答案其實很簡單。你所說的應變，在香港本地而言，我們說的只是新鴻基空運中心，我相信劉議員亦很清楚，我們說的是那個空運中心。因為那兒有地方，但那兒原本的設計不是用來處理空運貨物，大家都知道。所以就目前而言，它只有十分基本的設施。當我們說它可以處理1 000至1 000多噸的貨物時，我們的意思是，當它具有一切所需的設備時，它可以這樣做。當然，如果它要具備這樣的設備和人手，它便要做很多功夫，大家也明白。就目前而言，它當然不可以這樣做。它不可能忽然間處理這些貨物。但它當然可以…譬如處理一些班機。就作出決定而言，或就應變措施而言，政府不可以強迫那些付貨人必須使用新鴻基空運中心。我想劉議員亦很清楚，主要是付貨人、航空公司決定使用哪處的設施。我們不能強迫他們，只能告訴他們，在開會時告訴他們有一項這樣的應變措施，有一個這樣的選擇。而我們的海關亦做了很多工作以提供協助，在那兒設立櫃檯等。有關人士是可以使用那些設施。就是說，那兒有此等設施。當然，市場因素也是原因之一，譬如收費也是一個十分重要的決定因素。我始終相信是由市場力量，即由付貨人決定是否使用某個空運中心。不能夠由政府強迫他們這樣做。政府只可以盡力協助它成為一個

處理貨物的中心。我們只可以做到這點。箇中也涉及很多協調的工作，你也知道，譬如航空公司、付貨人亦經常開會。譬如剛才你所說有關AAT的問題，現時亦有一個機制，每天AAT都會向劉少榮那個貨運協會匯報…

劉健儀議員：HAFFA有人在那兒進行監管的工作…

經濟局局長：有人進行監管的工作，所以剛才也說了，事實那兒的確存在了一些問題。但現時HAFFA亦正在提供協助。我相信劉議員亦很清楚，另一個問題是在提貨時，那系統要更系統化，以免那些貨物滯留在裏面，一直不能夠提取。還有文件方面，如果要先到新鴻基中心…不是中心，如果要先到新鴻基那兒，然後再到AAT取文件，我想你也很清楚，這樣做是有問題存在的。他們一直研究怎樣改進這情況。

主席：好，謝謝局長。各位同事，因為現在已經過了10分鐘，我們還有5位同事要發問問題。我們還有另一個議程，幾位官員正在外面等候。首先我想問這5位議員，陸恭蕙議員、張永森、鄭家富、楊孝華、單仲偕，你們的問題可否用其他渠道提問呢？或者今天到現時為止還沒有問及這些問題…你們可否舉手讓我看呢？好，4位議員也想發問。好，我遵照這個次序。先請陸恭蕙議員。請各位簡短發問，或者請政府簡短回答。

陸恭蕙議員：我想問郭家強這個問題。因為NAPCO的職責就是做統籌的工作。我想跟進剛才Mr.Charter的解釋。他談及那些塵埃和各種電腦、電子、機器、儀器的問題，我想問問NAPCO是否同意在機場還沒有啟用前已經知道有這些問題？

主席：郭先生。

新機場工程統籌署署長：在機場還沒有開始運作前，新機場工程統籌署一直與香港空運站聯絡。我們得到的理解，從他們那兒得悉，他們準備就緒，可以在7月6日運作。而當時我們不知道它日後會遇到剛才所談及的問題，即塵埃和電腦的問題。

主席：很短的跟進。

陸恭蕙議員：很短的跟進。是否NAPCO完全估不到、完全沒有證據及沒有資料那天HACTL是有這類問題？至於機場的其他的問題，也是NAPCO完全不知道會有那些問題，對嗎？

主席：郭先生。

新機場工程統籌署署長：主席，問題十分廣泛。如果就HACTL而言，可以說，當時我們沒有資料顯示香港貨運站公司會遇到剛才他們所解釋的問題。

主席：他回答了。

陸恭蕙議員：那麼你們是否知道機場存在著其他問題呢？

新機場工程統籌署署長：至於機場的其他問題…這個問題十分廣泛，很難一句給一個答覆。

主席：所有問題也包括在內…就是說，有一些是知道的，有一些是不知道的。好，下一位，張永森議員。

張永森議員：主席，我想就獨立調查委員會問兩個問題。整體而言，我基本上頗不滿意調查需時6個月，其實我也頗不滿意箇中的一些安排。至於那兩個問題，第一個問題是：如果那個調查委員會只有兩名成員，那兩名成員在調查完成後持不同的意見，那麼如何作出結論呢？

主席：O.K. 還有第二個問題呢？

張永森議員：因為通常在這些情況下，如果成員人數是單數，情況較容易處理。第二個問題是：如果這次事件是如此嚴重，而政府的獨立調查委員會迴避衡量整件事在財務上的損失，或者對香港經濟上造成的損失，我所指的不是一些個別個案的損失，而是就整件事進行調查後，委員會又不量化那些損失時，那麼這個獨立調查委員會在這方面又怎算是一個完整的獨立委員會呢？我想問這兩個問題。

主席：是留下一些工作讓我們做，局長？

經濟局局長：或者第一個問題由Mr. Wingfield回答。

主席：是，對不起，應該由Mr.Wingfield回答，對。兩位人士持不同的意見時，怎麼辦呢？是否由他們倆作出妥協呢？

LAW OFFICER (CIVIL LAW): Well, the terms of reference, or rather not the terms of reference but the instructions to the two Commissioners provide that, in the event of their being disagreement, the Chairman shall have an additional and casting vote. That's in accordance with the terms of the Ordinance.

The way in which these commissions of enquiry have worked in the past is that either there was a single commissioner, who of course then determined all questions of fact, or there were two or more commissioners. If the commissioners disagree or one member of a commission disagrees on any matter of substance and that disagreement can't be resolved, the dissenting commissioner can of course file or make a supplemental or dissenting report.

So, I don't think that in practice this is going to be a real problem because, if one Commissioner has different views and wishes those views to be known to the public, then the report will include those dissenting views. So, I don't think it's a problem in practice and, as I say, the Ordinance does provide for precisely this situation.

主席：局長，第二個問題。

經濟局局長：我想我嘗試回答第二個問題，我想… 當然我想那個… 量化… 例如張議員所指的經濟損失，其實似乎政府的經濟顧問亦應該可以勝任的，他是這方面的專家。似乎法官未必是較佳的人選去處理這個問題。就這方面而言，我想經濟顧問也一直就這個問題進行評估，亦給予他的意見。

主席：就是說我們的專責委員會可在立法會內可以多問一些…

張永森議員：主席，我想跟進。其實我不想再詳細討論，只是說，聽了法律顧問就兩名成員的問題的答覆後，我不相信在現階段… 如果要在香港找… 最初特首也是說會有3名成員的，可能他找不到一些既知名，又公正的人士，所以只有兩名成員，導致出現這個運作模式，這絕對是很複雜的。

主席：好，…

張永森議員：我覺得成員人數應該是單數。一名成員較兩名成員更佳。

主席：政府已聽了你的意見，O.K.，楊孝華議員。

楊孝華議員：主席，我想問一個機場運作的問題。這個問題可能還沒有人提及，因為乘客及傳媒不會察覺這個問題，而這個問題也是與貨運無關的，但是後果可能很嚴重。我在上星期五聽聞有航空公司指出，由於這個機場的港機工程，即高空維修，是在跑道末端進行，而機場大廈則位於另一端。一間航空公司告訴我，直至上星期五為止，曾經出現過以下的情況：一架飛機由機場大廈拖至維修站，竟然花了3小時。完成修理工作將飛機拖回來又花了3小時。那3公里多的路程，如果我步行也只需要45分鐘。後來我再問為甚麼會有這種情況。他向我解釋，由於你們的主要跑道正在運作中，但不知道是甚麼原因，原本飛機可從副跑道拖往維修站，但不知道是甚麼原因，你們說要拖一拖、停一停，不可以…所以花了如此長時間。我想問你這個問題是否已經解決？因為我後來聽說有關方面希望這個周末可以將問題解決。我想問這是個別事件，還是又證明了所謂機場已準備就緒，可以運作，但其實機場還沒有充分準備呢？

經濟局局長：或者施高理先生，請你回答。或者在他回答前，主席，可能Mr.Wingfield也想回應剛才張議員提出的問題。

主席：張議員的問題…

經濟局局長：只回應一句…

主席：一個是“Chairman”，一個是“Commissioner”…難道要他們倆進行抽籤嗎？

經濟局局長：他說不需要，不需要了，sorry。

主席：不用回應了，Mr.Siegel，快一點吧。

DIRECTOR OF CIVIL AVIATION: Thank you, Mr Chairman. In reply to Mr Young's question I am not aware of this incident. Of course it shouldn't take three hours to turn an aeroplane from one end of the airport to the other. There may have been all three hours to get back. There may have been reasons for it which were commercial reasons or communications problems but ...

CHAIRMAN: But is the maintenance facility very far away?

DIRECTOR OF CIVIL AVIATION: Yes, indeed.

CHAIRMAN: It is very far?

DIRECTOR OF CIVIL AVIATION: It is a long way away and that is why the maintenance organisations, including HAECO and others have facilities about the terminal area. I don't know this, there may have been other reasons. I am not aware, but there certainly wasn't an air traffic reason why it took place, I assure you, thank you.

CHAIRMAN: Does anyone from AA, perhaps the AA could add a few words. Perhaps the AA could supplement on that. Yes, Mr. Leeks.

MR LEEKS: Chairman, perhaps if I could reply? There are two taxi-ways on the northern side of the main runway and one of them is, can be used for towing purposes alone. So, you know, one taxi-way can certainly service all the aircraft that are either arriving or departing on that taxi-way. So, I am not aware of the situation as well but I can't understand why it took three hours in both directions, unless one of the taxi-ways was out of operation. But I have no report to say that that was the situation.

主席：好的。

楊孝華議員：主席，我可不可以稍後提供是哪一間…

主席：你下次收集一些資料，看看是甚麼一回事…

楊孝華議員：聽聞好像是其中…

主席：你先查清楚，他們說沒有這回事…最後一位，單仲偕議員。

單仲偕議員：主席，我對這次調查委員會的成員組合表示失望。張永森同

僚曾經提及關於兩名成員的問題。其實這次整個系統的其中一個核心問題，是與電腦和資訊科技系統有關的。我想問局長這個問題。局長會否考慮向特首建議，再邀請一名有管理大型電腦系統經驗的人士，參與及成為調查委員會成員之一呢？如果這樣做，第一，可以有3名成員。第二，不會…那麼委員會有足夠的專業知識調查一些核心的問題。

經濟局局長：謝謝主席。其實我剛才…我想…單議員所關注的，主要是…他認為需要有電腦專家向調查委員會提供專業意見。剛才我也解釋了，如果他是成員之一，那麼他不可以給予意見，反而只可聽取意見。其實那答案就是，那個獨立的調查委員會當然可以找一些電腦專家給予專業意見，譬如就機場或者貨運站的電腦系統給予專業意見。委員會當然可以這樣做。

單仲偕議員：主席，我想那問題的核心是：他們要有這方面的知識，要懂得如何發問。至少委員會的3名成員中，其中一名有這方面的知識，懂得發問一些相關的問題，例如邀請哪些人士給予意見等。這次的調查委員會特別要處理這方面的問題。為甚麼現在有一個核心問題，但那個調查委員會不針對那個問題呢？

主席：是否懂得問這些問題呢？

經濟局局長：不，不，我想我們已經回答了。其實，我們完全…我們沒有…我不反對單議員所說，即可能需要電腦專家的專業意見，就這方面的問題給予專業意見。我自己相信但我不敢斷言因為這是一個獨立的調查委員會，是由他們決定…不是由我決定，大家也明白，是由他們決定是否需要邀請本地的專家、海外的專家或哪方面的專家給予意見。他們有權邀請這些專家給予意見。我相信電腦在這方面既然是一個如此重要的問題，我自己相信…我相信他們也肯定會考慮這個問題。如果他們需要一些名單，當然我們也樂意提供。我相信大家…資訊界也有很多名單提供的。

主席：局長，單議員的意思很簡單，我想你也明白，他不是指邀請專家給予意見。他的問題是：可有專家決定某人的對與錯。他認為這兩位人士不是這方面的專家可以問或決定這方面的問題，但我想你已經回答了他的問題。

經濟局局長：我已經答覆了他的問題。

主席：好，謝謝。

鄭家富議員：我只是有一個要求，這不是問題，所以我希望你讓我說。

主席：O.K.，要求，簡短一點的要求。

鄭家富議員：很簡單，因為局長剛才說過，星期四會有答覆。因為上次我們…剛才主席，你將楊森議員在上次委員會提出的要求讀出來。我想在這裏再特別要求，因為剛才AA與經濟局也回答不了那個責任的問題。在專營權的合約中，主席，我要求他們就這個合約內有關懲罰的條文…一定有的，主席，沒有理由沒有的…請你們，政府也好，或者機管局也好，將資料交給我們。一定要告訴我們這些條文…

主席：O.K. 如果可以將這些資料交給我們，就交給我們吧！如果他不能將資料交給我們，他會告訴你不能這樣做。局長…

鄭家富議員：因為…

經濟局局長：我想我們不是回答不了，而是我們已經回答了有關賠償的問題。不過，可能鄭議員不滿意那個答覆，那實在是無話可說。但你剛才所說的，即你最後的一個問題，肯定是機管局與它的“franchisee”的合約，你說的是責任問題。就這方面而言，肯定Mr. Townsend會給你一個書面答覆。

主席：O.K. 好。各位同事，時間到此。局長，非常感謝你和多位同事出席會議，特別是多位陪伴我們聽了這麼多問題的同事，非常感謝。各位同事，我們接著的議程，是關於魚類保護的修訂條例，請其他漁農處的官員進來，謝謝。