

會議過程正式紀錄
OFFICIAL RECORD OF PROCEEDINGS

1999 年 2 月 3 日 星期三
Wednesday, 3 February 1999

下午 2 時 30 分會議開始
The Council met at half-past Two o'clock

出席議員：
MEMBERS PRESENT:

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.
THE PRESIDENT
THE HONOURABLE MRS RITA FAN, G.B.S., J.P.

丁午壽議員，J.P.
THE HONOURABLE KENNETH TING WOO-SHOU, J.P.

田北俊議員，J.P.
THE HONOURABLE JAMES TIEN PEI-CHUN, J.P.

朱幼麟議員
THE HONOURABLE DAVID CHU YU-LIN

何世柱議員，J.P.
THE HONOURABLE HO SAI-CHU, J.P.

何秀蘭議員
THE HONOURABLE CYD HO SAU-LAN

何承天議員，J.P.
THE HONOURABLE EDWARD HO SING-TIN, J.P.

何俊仁議員

THE HONOURABLE ALBERT HO CHUN-YAN

何敏嘉議員

THE HONOURABLE MICHAEL HO MUN-KA

何鍾泰議員，J.P.

DR THE HONOURABLE RAYMOND HO CHUNG-TAI, J.P.

李永達議員

THE HONOURABLE LEE WING-TAT

李卓人議員

THE HONOURABLE LEE CHEUK-YAN

李柱銘議員，S.C., J.P.

THE HONOURABLE MARTIN LEE CHU-MING, S.C., J.P.

李家祥議員，J.P.

THE HONOURABLE ERIC LI KA-CHEUNG, J.P.

李啟明議員，J.P.

THE HONOURABLE LEE KAI-MING, J.P.

李國寶議員，J.P.

DR THE HONOURABLE DAVID LI KWOK-PO, J.P.

李華明議員

THE HONOURABLE FRED LI WAH-MING

呂明華議員，J.P.

DR THE HONOURABLE LUI MING-WAH, J.P.

吳亮星議員

THE HONOURABLE NG LEUNG-SING

吳清輝議員

PROF THE HONOURABLE NG CHING-FAI

吳靄儀議員

THE HONOURABLE MARGARET NG

周梁淑怡議員，J.P.

THE HONOURABLE MRS SELINA CHOW LIANG SHUK-YEE, J.P.

夏佳理議員，J.P.

THE HONOURABLE RONALD ARCULLI, J.P.

馬逢國議員

THE HONOURABLE MA FUNG-KWOK

張文光議員

THE HONOURABLE CHEUNG MAN-KWONG

張永森議員，J.P.

THE HONOURABLE AMBROSE CHEUNG WING-SUM, J.P.

許長青議員

THE HONOURABLE HUI CHEUNG-CHING

陸恭蕙議員

THE HONOURABLE CHRISTINE LOH

陳國強議員

THE HONOURABLE CHAN KWOK-KEUNG

陳婉嫻議員

THE HONOURABLE CHAN YUEN-HAN

陳智思議員

THE HONOURABLE BERNARD CHAN

陳榮燦議員

THE HONOURABLE CHAN WING-CHAN

陳鑑林議員

THE HONOURABLE CHAN KAM-LAM

梁智鴻議員，J.P.

DR THE HONOURABLE LEONG CHE-HUNG, J.P.

梁劉柔芬議員，J.P.

THE HONOURABLE MRS SOPHIE LEUNG LAU YAU-FUN, J.P.

梁耀忠議員

THE HONOURABLE LEUNG YIU-CHUNG

程介南議員

THE HONOURABLE GARY CHENG KAI-NAM

單仲偕議員

THE HONOURABLE SIN CHUNG-KAI

黃宏發議員，J.P.

THE HONOURABLE ANDREW WONG WANG-FAT, J.P.

黃宜弘議員

DR THE HONOURABLE PHILIP WONG YU-HONG

黃容根議員

THE HONOURABLE WONG YUNG-KAN

曾鈺成議員，J.P.

THE HONOURABLE JASPER TSANG YOK-SING, J.P.

楊孝華議員，J.P.

THE HONOURABLE HOWARD YOUNG, J.P.

楊森議員

DR THE HONOURABLE YEUNG SUM

楊耀忠議員

THE HONOURABLE YEUNG YIU-CHUNG

劉千石議員，J.P.

THE HONOURABLE LAU CHIN-SHEK, J.P.

劉江華議員

THE HONOURABLE LAU KONG-WAH

劉皇發議員，G.B.S., J.P.

THE HONOURABLE LAU WONG-FAT, G.B.S., J.P.

劉健儀議員，J.P.

THE HONOURABLE MRS MIRIAM LAU KIN-YEE, J.P.

劉漢銓議員，J.P.

THE HONOURABLE AMBROSE LAU HON-CHUEN, J.P.

蔡素玉議員

THE HONOURABLE CHOY SO-YUK

鄭家富議員

THE HONOURABLE ANDREW CHENG KAR-FOO

司徒華議員

THE HONOURABLE SZETO WAH

羅致光議員，J.P.

THE HONOURABLE LAW CHI-KWONG, J.P.

譚耀宗議員，J.P.

THE HONOURABLE TAM YIU-CHUNG, J.P.

馮志堅議員

THE HONOURABLE FUNG CHI-KIN

鄧兆棠議員，J.P.

DR THE HONOURABLE TANG SIU-TONG, J.P.

缺席議員：

MEMBERS ABSENT:

涂謹申議員

THE HONOURABLE JAMES TO KUN-SUN

劉慧卿議員，J.P.

THE HONOURABLE EMILY LAU WAI-HING, J.P.

霍震霆議員，J.P.

THE HONOURABLE TIMOTHY FOK TSUN-TING, J.P.

出席政府官員：

PUBLIC OFFICERS ATTENDING:

行政會議議員政務司司長陳方安生女士，J.P.

THE HONOURABLE MRS ANSON CHAN, J.P.

THE CHIEF SECRETARY FOR ADMINISTRATION

行政會議議員財政司司長曾蔭權先生，J.P.

THE HONOURABLE DONALD TSANG YAM-KUEN, J.P.

THE FINANCIAL SECRETARY

行政會議議員律政司司長梁愛詩女士，J.P.

THE HONOURABLE ELSIE LEUNG OI-SIE, J.P.

THE SECRETARY FOR JUSTICE

政制事務局局長孫明揚先生，J.P.

MR MICHAEL SUEN MING-YEUNG, J.P.

SECRETARY FOR CONSTITUTIONAL AFFAIRS

規劃環境地政局局長蕭炯柱先生，J.P.

MR GORDON SIU KWING-CHUE, J.P.

SECRETARY FOR PLANNING, ENVIRONMENT AND LANDS

運輸局局長吳榮奎先生，J.P.
MR NICHOLAS NG WING-FUI, J.P.
SECRETARY FOR TRANSPORT

衛生福利局局長霍羅兆貞女士，J.P.
MRS KATHERINE FOK LO SHIU-CHING, J.P.
SECRETARY FOR HEALTH AND WELFARE

教育統籌局局長王永平先生，G.B.S., J.P.
MR JOSEPH WONG WING-PING, G.B.S., J.P.
SECRETARY FOR EDUCATION AND MANPOWER

經濟局局長葉澍堃先生，J.P.
MR STEPHEN IP SHU-KWAN, J.P.
SECRETARY FOR ECONOMIC SERVICES

民政事務局局長關永華先生，J.P.
MR LEO KWAN WING-WAH, J.P.
SECRETARY FOR HOME AFFAIRS

列席秘書： **CLERKS IN ATTENDANCE:**

秘書長馮載祥先生，J.P.
MR RICKY FUNG CHOI-CHEUNG, J.P., SECRETARY GENERAL

副秘書長羅錦生先生，J.P.
MR LAW KAM-SANG, J.P., DEPUTY SECRETARY GENERAL

助理秘書長吳文華女士
MS PAULINE NG MAN-WAH, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

文件

PAPERS

下列文件乃根據《議事規則》第 21 條第(2)款的規定提交：

The following papers were laid on the table pursuant to Rule 21(2) of the Rules of Procedure:

附屬法例	法律公告編號
《1999 年罪犯感化(核准院舍)(綜合)(修訂)令》...	25/99
《1999 年旅遊業賠償基金(特惠賠償申領程序) (修訂)規則》.....	26/99
《1999 年僱員再培訓條例(修訂附表 2)公告》....	27/99
《1999 年儲稅券(利率)公告》.....	28/99
《〈1997 年精神健康(修訂)條例〉(1997 年 第 81 號)1999 年(生效日期)公告》.....	29/99
《〈1998 年精神健康(特別治療的指明)公告〉 (第 136 章,附屬法例)1999 年 (生效日期)公告》.....	30/99
《〈1998 年精神健康覆核審裁處(修訂)規則〉 (1998 年第 100 號法律公告)1999 年 (生效日期)公告》.....	31/99
《〈1998 年精神健康(監護)(修訂)規例〉 (1998 年第 99 號法律公告)1999 年 (生效日期)公告》.....	32/99
《〈精神健康監護委員會規則〉(第 136 章, 附屬法例)1999 年(生效日期)公告》....	33/99

Subsidiary Legislation	<i>L.N. No.</i>
Probation of Offenders (Approved Institution) (Consolidation) (Amendment) Order 1999	25/99
Travel Industry Compensation Fund (Procedure for Ex Gratia Payments) (Amendment) Rules 1999 ...	26/99
Employees Retraining Ordinance (Amendment of Schedule 2) Notice 1999.....	27/99
Tax Reserve Certificates (Rate of Interest) Notice 1999 ..	28/99
Mental Health (Amendment) Ordinance 1997 (81 of 1997) (Commencement) Notice 1999	29/99
Mental Health (Specification of Special Treatment) Notice 1998 (Cap. 136 sub. leg.) (Commencement) Notice 1999	30/99
Mental Health Review Tribunal (Amendment) Rules 1998 (L.N. 100 of 1998) (Commencement) Notice 1999	31/99
Mental Health (Guardianship) (Amendment) Regulation 1998 (L.N. 99 of 1998) (Commencement) Notice 1999	32/99
Mental Health Guardianship Board Rules (Cap. 136 sub. leg.) (Commencement) Notice 1999.....	33/99

提交文件

- 第 87 號 — 李寶椿慈善信託基金
一九九七年九月一日至一九九八年八月三十一日年報
- 第 88 號 — 香港藝術發展局年報
一九九七年四月一日至一九九八年三月三十一日

第 89 號 — 香港演藝學院 1997-1998 年報

第 90 號 — 香港演藝學院截至一九九八年六月卅日
的財務報告及審計報告書

Sessional Papers

No. 87 — Li Po Chun Charitable Trust Fund Annual Report
for the period 1 September 1997 to 31 August 1998

No. 88 — Hong Kong Arts Development Council Annual Report
1 April 1997 - 31 March 1998

No. 89 — The Hong Kong Academy for Performing Arts Annual
Report 1997-1998

No. 90 — The Hong Kong Academy for Performing Arts - Financial
Statements and Auditor's Report for the year ended 30th
June 1998

議員質詢的口頭答覆

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

主席：質詢。我想提醒議員，質詢時間一般不會超過一個半小時，而每項質詢大約佔 12 至 15 分鐘。議員在提出補充質詢時應盡量精簡，不應提出多於一項問題或發表議論，因為這樣是不合乎《議事規則》第 26 條的。

在我請一位議員提出他的主體質詢後，有意就這項質詢提出補充質詢的議員除舉手示意外，亦請按下座位前的‘要求發言’按鈕。

另一方面，如果有議員想提出跟進質詢要求澄清，或提出規程問題，請起立示意，待我請他發言才發言。

主席：我現在請何世柱議員提出第一項質詢。

促進足球運動的發展

Promotion of Football

1. 何世柱議員：主席，有關促進足球運動在本港的發展，政府可否告知本會：

- (a) 是否知悉有關當局有否每年撥款資助本港足球運動；若有，該等撥款與撥給其他運動項目的款項比較為何；政府有否評估對足球運動的撥款是否足夠；及
- (b) 有何具體計劃提高本港的足球運動水平；該等計劃會否包括培養本地優秀足球運動員，以及提供足夠的足球訓練及比賽場地？

民政事務局局長：主席女士，

- (a) 香港康體發展局（“康體局”）為一法定機構，負責將政府對體育發展的直接資助分配予有關組織。香港足球總會（“足總”）作為本地足球運動的管治機構，每年均自康體局獲得一筆資助金。

康體局給予各體育總會的資助金額，由該局考慮過可動用的資金總額和各體育總會對資金需求的輕重緩急之後而作出決定。政府並不評估康體局撥給各總會的資助金額。

在 1996-97 至 1998-99 財政年度間，足總自康體局取得總數為 1,296 萬元的經常性資助金。在同一期間，代表其他主要體育項目的體育總會所得的款額如下：

羽毛球	1,041 萬元
游泳	964 萬元
風帆	870 萬元
壁球	839 萬元
乒乓球	831 萬元
籃球	665 萬元
網球	585 萬元
單車	551 萬元
欖球	273 萬元
曲棍球	253 萬元
排球	215 萬元

- (b) 關於提高本港足球水平的具體計劃，基本上是由該項運動的管治機構足總負責制訂，政府的政策是不干預自治的體育管治機構的運作。不過，如果足總或任何其他組織提出具體要求或建議，以期提升香港的體育水準，我們會樂於聯同康體局及其他有關組織作出商議及研究。我知道康體局曾要求足總為足球的發展擬備計劃，以便該局衡量如何協助足總推行有關工作。

關於足球場的供應問題，公共球場是由兩個臨時市政局依照現行的規劃準則興建。目前，本港共有 52 個公共草地足球場及 11 個人工草地足球場，由兩個臨時市政局管轄；另有 11 個草地球場及 4 個人工草地球場正在計劃或興建階段。

（註：答覆(a)部分第三段後經更正，詳情見附錄所載來信。）

何世柱議員：主席，香港曾在過往一段長時間擁有“亞洲足球王國”之稱，現在淪落到如此地步，大家都感到很痛心。政府在主要答覆(b)部分末段提到球場的規劃準則及供應，請問局長可否再詳細告知我們，有否提供球場給球會專門作訓練計劃用途？又會否考慮利用現時啟德機場空置的草地和硬地作臨時足球場，讓青少年可以盡量利用該場地踢足球？

民政事務局局長：主席，現時數十個足球場全部都是由兩個臨時市政局管轄。據我所知，在那數十個足球場中，沒有任何一個是規定給某個球會使用的。議員提出的建議，我可以與兩個臨時市政局跟進，看看他們會否加以考慮。至於有關啟德機場的用地，我亦樂意與有關部門磋商，研究其中部分地方可否作臨時足球場的用途。

楊森議員：主席，據悉香港體育學院（“體院”）已放棄舉辦足球訓練班，這對培養香港的足球人才會造成很嚴重的影響。政府既然這麼關注足運發展，請問會否與有關方面重新研究這問題呢？

民政事務局局長：我相信楊議員是問及重點體育項目的問題。現時足球並不是體院的重點項目之一，但這並不等於體院沒有對足球運動提供協助。除了每年有經常撥款外，在場地方面亦有優惠安排，例如球會可享有 50%租金優惠，而香港代表隊亦可以免費使用場地。至於足球訓練方面，我知道足總以前曾與體院推行一些計劃，聯合訓練足球員。日後他們會否繼續合作，我相信要由足總和體院互相協調和商量。

楊森議員：主席，局長沒有直接回答我的質詢。我是問政府會否與有關當局重新研究體院舉辦足球訓練班的事宜？

民政事務局局長：主席，我剛才在主要答覆也提過，訓練足球員和提高足球水準的工作，主要是由足總推動。如果足總有任何計劃，希望政府或體院提供協助的，我們是十分樂意與他們磋商的。我們亦知道康體局曾要求足總擬備發展計劃，以衡量該局如何能協助足運的發展。

丁午壽議員：主席，近年本港球壇出現個別球員受賄“打假波”事件，令本港球壇蒙羞。政府可否告知本會，政府在推動足球發展的同時，有否關注球員的個人誠信和職業操守方面的培育？

民政事務局局長：主席，在足球運動上出現這些情況，我相信政府、市民和各位議員都感到十分失望和心痛，因為我們有一些很有前途的足球員做了這些不智的事。我知道足總對這情況非常關注，他們會採取適當的安排和訓練，盡量避免日後再有這類事情發生。我知道廉政公署對此亦十分關注。大家都希望將來不會再有這些令人失望的事情發生。

張文光議員：主席，香港是有非常多球迷的。最近香港代表隊在亞洲一些足球比賽中，一場輸 5 比 0，另一場輸 6 比 0，兩場合共輸 11 比 0；亦有香港代表隊成員在一些國際比賽中“打假波”，令香港很多球迷既傷心、失望、又丟臉。請問政府如何加強在學校訓練學生的足球技術，包括在學校附近興建更多足球場，有計劃地培養香港的足球技術和水準，並使所有青少年都會有誠信地踢球，不要讓球迷再拒絕前往大球場觀看球賽，而只收看電視轉播的歐洲足球賽事？

民政事務局局長：主席，我與張議員一樣，對最近國際賽事的結果感到非常失望。我們知道足總在這方面已盡力做了很多工夫，他們在訓練球員，甚至聘請教練方面也做了很多工夫，希望能搞好足球運動，以及提高香港在國際賽事的成績，但結果仍然令人很失望。我相信大家都知道當中發生了甚麼事，例如轉換教練等。我希望足總、康體局和政府能夠把很多人也喜愛的足球運動向前再推進一步。

張文光議員：主席，局長沒有回答怎樣全力在學校推動足球運動，提高本港青少年的足球水準，這是很重要的。如果只是這麼馬馬虎虎回答，香港的足球水準在 20 年內也不會有好轉。

民政事務局局長：主席，我剛才已說過，我們希望作為足球運動管治機構的足總，能向康體局和政府提出一些建議，看看大家如何能夠合作，盡力推進足球運動。在場地方面，我剛才亦說過，我們現時已有數十個場地，而且會繼續興建新場地，希望可以在供求方面逐漸取得平衡。

張永森議員：主席女士，政府對足球運動的失望，並沒有在主要答覆中表現出來，而政府始終表現得很被動，只是說如果足總有甚麼建議便提出來。請問政府會否主動與足總聯絡，考慮制訂一個可以提升本港足球運動水平的計劃？政府又提到康體局曾要求足總擬備一些發展計劃，但卻完全沒有向本會提供資料。政府是否知道足總有否向康體局提交計劃，以及康體局的反應為何；政府的參與又為何？

民政事務局局長：主席，其實我們與足總是有密切聯繫的，昨天我們也曾與他們開會。最重要的一點是，大家要明白，足總是足球運動的管治機構，它一定要帶起主動和領導作用。康體局要求足總在這方面擬備一些計劃，我相信足總會詳細研究。我們暫時還未收到足總的建議，如果我們收到建議，我們會跟康體局和足總一起研究怎樣協助推進足運。

吳亮星議員：主席，主要答覆末段提到，目前本港共有 52 個草地球場和 11 個人工草地球場，並計劃興建 11 個草地球場和 4 個人工草地球場。剛才我在立法會門外看到有人提出對體操場地的需求，既然足球運動不被列為體院的重點項目，所以不會排在太高層次（當然，我們並非不需要足球運動），請問政府，在設計或計劃興建這些足球場時，可否兼顧配合其他有迫切需要的康體場所設施呢？

主席：吳議員，這項質詢的主題是有關足球運動，雖然現在你很巧妙地將補充質詢與這主題串連起來，但仍不是與主體質詢有直接關連，在這情況下，如果民政事務局局長手邊備有這些資料的話，也可以即時作答的。

民政事務局局長：主席，足球和體操都屬於體育項目。（眾笑）足球場有些時候可以作為多用途場地，但如果要與體操一併使用，技術上似乎有些困難。

主席：各位議員，由於本會就這項質詢已經用了超過 15 分鐘，現在我們須進入第二項質詢。

地區性議會的成員

Members of District Councils

2. 楊森議員：主席，政府可否告知本會，是否知悉除香港特別行政區外，哪些國家或地區的地區性議會的部分成員由政府委任，以及哪些國家或地區的地區性議會的成員全部是由選舉產生？

政制事務局局長：主席，由於時間和人手的限制，我們無法全面搜集全球各個國家和地區的地區性議會的資料。我們現時主要透過互聯網和一些現有的書刊，搜尋歐美和亞洲部分國家和地區的有關資料。

從我們搜集到的資料顯示，香港以外的地區性議會，可概略地分為兩大類：一類是實權性的議會，另一類是以諮詢性為主的議會。大部分地區性議會的性質屬前者。至於以諮詢性為主的議會，我們掌握其他國家和地區有關的資料不多，但從互聯網上，我們發現成員由委任產生的地區性議會最少有以下兩個例子 —

- (a) 第一個例子是美國紐約市的社區議會(Community Boards)。紐約市共有 59 個社區議會，每個議會的成員最多 50 人，全部由行政區(Borough)的行政首長(Borough President)委任。社區議會在土地用途和規劃、社區計劃和市政服務的協調等方面，擔當諮詢角色，並協助居民解決一些與地區服務有關的問題，性質與香港的區議會很相似。
- (b) 第二個例子是台灣省諮議會。去年台灣地區的“精省”改革後，新設立的省諮議會主要擔當諮詢角色，成員均由政府委任。

楊森議員：主席女士，民主黨只是透過一名職員，便取得以下資料。就這問題，民主黨曾經去信在香港的各個國家領使及駐港辦事處，以瞭解各個國家和地區的地方議會的性質及組成。在 17 個國家的回信中，絕大部分表示其地方議會是以一人一票選舉所產生，包括英國、美國、法國和德國，以及東南亞的印度、日本和新西蘭。香港的區議會在 94 年已經取消委任議席，為何現在要再加入委任議席，與世界民主潮流背道而馳呢？

政制事務局局長：主席，剛才我在主要答覆中已說過，大部分地區的區域議會都屬於實權性質，正如楊森議員所說，他們的成員當然是以一人一票選舉所產生。我們在互聯網上搜集到純屬諮詢性質的議會的例子並不多，只有數個例子，而他們的成員都是由政府當局委任的。因此，委任議席並不是香港獨有，其他地區亦有同樣情況，但例子不多。

至於剛才楊議員質疑這是否民主大倒退，這便要看看香港本身的獨特環境。香港現時實行“一國兩制”，是全世界唯一實行這制度的地方。此外，大家都知道，在諮詢期間，對於委任議席這問題，是有正反不同意見，而非一面倒的意見。至於是否所謂“民主倒退”，我們可以看看實際情況。以往區議會的組成，是以 17 000 人為一個選區。上次區議會選舉，即 1995 年時，有 346 個議席。我們建議在本年年底舉行的區議會選舉，也是以 17 000 人為基礎，即這準則保持不變，但由於香港人口增加，所以議席數目會由 346 席增加（是增加，不是減少）至 390 席。因此，委任議席只是一個補充，不會影響直選議席的數目。我重申，直選議席的數目是有所增加的。

程介南議員：主席女士，根據政府剛才提供的資料，地區性議會可分為兩類，但其組成是否與其性質有必然關係呢？即根據政府所得到的資料，是否實權性的議會便由選舉產生，而諮詢性為主的議會則由委任成員所組成呢？

政制事務局局長：主席，正如我剛才所說，我們所得的資料並不齊全。正如楊森議員所說，我們是從一些途徑取得這些資料的。根據我們所得的資料，果然得出程議員剛才所說的分類，即如果是實權性的議會，便大多數是以一人一票選舉產生，而諮詢性的議會則大多是由委任產生。

李柱銘議員：主席，政府可否告知本會，在二十世紀整個世紀內，有否任何國家或地區（除了我們特區外）的地區性議會是在全部成員經由選舉產生後，

倒退至重新引入委任議席，而且與去屆相比，委任議席有所增加，我重申，是增加，而不是減少？

政制事務局局長：主席，我們取得的資料有限，而且對一些事情的瞭解也不深，但從表面粗略看來，我剛才提到的第二個例子，即台灣省，去年也曾經歷與我們相同的過程。我們現在想做的，其實去年台灣已經做了，它已經取消了省政府。我剛才說台灣“精省”，即精減其省，由“省”變成省諮議會。我不知道我是否完全掌握及瞭解他們的情況，但從我們所得的資料及表面證據來看，情況似乎如此。

主席：李議員，你就補充質詢的哪一點須作出澄清？

李柱銘議員：主席，我是問全世界，局長卻只舉出台灣的例子。這是否表示其他國家便沒有這種情況？

主席：李議員，請你先坐下，然後局長才可以回答你。（眾笑）政制事務局局長，你有否補充？

政制事務局局長：主席，我已說過我們所得的資料並不全面，也不足夠。我們只有一些資料，所以我不敢貿然在未經證實的情況下便回答議員的質詢。不過，似乎我們唯一可以搜集到的便是這些資料。

李柱銘議員：主席，局長可否給我書面答覆？

政制事務局局長：主席，我想即使我給議員書面答覆，資料亦不會比我現時所說的更多。（眾笑）不過，如果能給我多些時間，讓我請教有關人士，以證實我手邊的一、兩個例子，或許我可以提供書面答覆。

李家祥議員：主席女士，一些反對委任制的人士擔心政府會在諮詢架構中委任一些“同聲同氣”的議員，偏幫某些政黨；這樣做，除了會失去諮詢的意

義外，他們亦擔心會變成政治交易的工具。請問政府在搜集這些資料時，是否知道這些地區議會的委任準則？有否顯示出會多委任與自己親近的政黨人士，還是會多着重沒有政界背景的專業人士？

政制事務局局長：主席，我當然明白議員對這件事的興趣，我個人亦有同樣興趣，但我們從互聯網上取得的資料只很簡單。我們可以嘗試寫信問一問他們，看看他們是否有委任準則。如果他們給我們答覆，則無論他們有否準則，我們也可以把資料交給議員。不過，這樣做相當費時，如果議員想我這樣做的話，我可以寫信問一問他們。

楊耀忠議員：主席，區議會是地方行政的諮詢組織，請問局長，一般來說，諮詢組織的成員是如何產生？除了區議會外，現時有否其他諮詢組織的成員大部分是由選舉產生？

政制事務局局長：主席，在政府的諮詢架構中，有很多專業的委員會，總數有數百個之多，它們的成員大多是由委任產生。如果委員會是為了取得某一專業的資料或意見，我們一般的委任準則是偏重有關人士在該方面的貢獻及知識。

至於這些委員會有否由選舉產生，我想例子應該不多，因此，當然不會佔大多數。以我記憶所及，香港藝術發展局有 10 個議席是由各個不同界別的代表互選產生。

何俊仁議員：主席，請問局長，在他現時所得的資料中，或據他理解，現時實行委任制的地方有否故意委任一些剛剛競選落敗的人加入議會，好像我們在 97 年的情況，以抵銷“由選舉產生的成員所勝出”的結果？

政制事務局局長：主席，據我瞭解（我希望我的瞭解是正確的），我剛才所舉出的兩個例子都是全部成員由委任產生的，不是有些由選舉產生，有些由委任產生。在香港，我們建議的區議會制度，大部分議員是由直選產生的，而且由選舉產生的議員數目，較以往任何一屆都要多。因此，從直選途徑參與的人數將較以往任何一屆都要多。因此，在這方面，我們不可以說是民主倒退。不過，我們這制度是一個混合的制度，成員有由直選，也有由委任產

生。據我瞭解，剛才我舉出的兩個例子，全部成員都是由委任產生的，並沒有成員是由直選產生，所以剛才何議員所提出的問題，我相信應該不會存在。

何俊仁議員：其實，局長可以用較廣闊的角度來理解我的質詢。我希望局長能給我一個答覆，便是委任制度會否抵銷一些選舉的結果？一些地區議會的成員是由選舉產生的，當局會否利用委任制度，委任一些落敗的參選人士呢？這其實是一般性的問題，我希望局長回答。

政制事務局局長：主席，據我自己所理解，這些都是諮詢性的架構，並沒有一個平衡的選舉架構，用這個諮詢架構來均衡或抗衡那方面的力量。這便是我的理解，因此，我說剛才何議員所提出的問題並不存在。

黃宏發議員：主席，首先，我想讚一讚我的老同學孫明揚局長十分聰明，揀選的兩個例子都是可圈可點的。以第二個例子為例，台灣省以前的議會是選舉產生的，省長也是選舉產生的……

主席：黃議員，由於質詢時間有限，請直接提出你的補充質詢。

黃宏發議員：很明顯是為了“廢局”而舉出這樣的一個例子。我不相信局長在國際互聯網上只找到這兩個例子。第二個例子是紐約市。紐約市在一個市長、一個大市議會之下，是沒有政府的，因此，有一些諮詢性質的委員會……

主席：黃議員，請直接提出你的補充質詢，並請不要發表你的個人議論。

黃宏發議員：假如以洛杉磯為例，主席，可否容許我發揮一下？

主席：黃議員，如果你想發表意見的話，你可以提出一項議案辯論，但是，現在是質詢時間，根據《議事規則》，各位議員發問時應盡量精簡，且不要發表議論。現在請你提出質詢。

黃宏發議員：主席，我想提出的質詢很簡單，便是局長能否把從互聯網上所得的資料全部交給我們？

政制事務局局長：主席，當然可以。不過，我們不要忘記，這項質詢是有兩部分的，有一部分是關於由選舉產生的議會。剛才我已經開宗明義表示，由於絕大部分議會屬於實權性質，所以都是由一人一票產生的。我這裏有很多例子，都是由一人一票產生的。不過，我也說過，如果屬於諮詢性質，由委任產生的例子，則數目不多。我從互聯網上，真的只找到這兩個例子。黃議員提到的洛杉磯例子，我們並沒有看到；如果看到，或許也是由直選一人一票產生的。因此，為了顯示我們是在回答主要質詢，因為主要質詢問及有否議會是經由委任產生，而我們發現是有的，我們真的只找到這兩個例子，所以我便舉出這兩個例子。至於其他的例子，或許我們如果多花一點時間，便可能會找到多一些。不過，在有限的時間內，我只能找到兩個例子而已。

黃宏發議員：主席，雖然我是說發揮，但是其實我也只是想將質詢說得清楚一點。可是，我說得這樣清楚，局長仍未能給我答覆。請問局長可否將他取得的資料全部交給我們？

政制事務局局長：主席，我剛才已回答說可以這樣做。不過，我們所得的資料絕大部分都是由一人一票產生的，例如澳洲、加拿大、英國、法國和日本等，我可以向議員提供這些資料。

主席：各位議員，本會就這項質詢已經用了超過 16 分鐘，所以現在進入第三項質詢。

改變將軍澳西岸公路路線

Re-routing of Tseung Kwan O Western Coast Road

3. 陳婉嫻議員：主席，當局原先建議沿海岸綫興建將軍澳西岸公路，連接將軍澳與東九龍，但最近卻提出另一建議路線，新路線將橫跨鯉魚門區。據悉，新建議將會嚴重影響鯉魚門的古蹟保存及旅遊景點發展工作。就此，政府可否告知本會：

- (a) 改變該公路路綫的理據為何；及
- (b) 在未來 5 年，當局有何計劃保護該區的古蹟及發展該區的旅遊景點，例如歷史悠久的鯉魚門村？

規劃環境地政局局長：主席，我首先回答有關政府原先所建議的路綫的問題。

- (a) 在 1997 年 6 月，政府向觀塘區議會提出的，只是將軍澳西岸公路的一些簡圖構思，而非擬議的路綫。政府是在 1997 年才開始探討將軍澳西岸公路的可行路綫，並研究過多個不同方案。在審慎考慮後，在 1998 年 12 月向觀塘及西貢臨時區議會的交通及運輸委員會提出其中一條選綫。曾經考慮的各個方案可分為下列 3 類：
 - (i) 沿海方案 — 路綫是由將軍澳沿鯉魚門海濱伸延，以海上橋樑連接擬議的觀塘仔灣橋。這個方案不被接受，因為路綫會把狹窄的鯉魚門海峽航道的闊度進一步收窄大約四分之一（由原來的 450 米收窄至大約 350 米），這會嚴重影響鯉魚門海峽本來已經十分繁忙的海上交通。此外，鑑於該區水深及水流很急，建築工程會非常困難。
 - (ii) 隧道方案 — 路綫是以隧道貫通鯉魚門岬角，接連擬議的觀塘仔灣橋，但這隧道長 700 米，運載危險品的車輛不能使用。因此，選擇隧道方案便不能達到建設西岸公路的其中一個主要目的。此外，隧道方案的路綫亦須穿過鯉魚門部分海鮮食肆的地段。
 - (iii) 內陸方案 — 這個方案是在現有茶果嶺道之上興建高架路。如採納這方案，不但須收回油塘一些大廈的土地，也會影響茶果嶺道沿綫的房屋發展。路綫更須在鯉魚門岬角進行大規模的削坡工程。就噪音、空氣及觀景質素而言，在茶果嶺道之上興建高架路對沿綫地區所造成的影響，將超過可接受的水平。

政府現時向觀塘臨時區議會所提交的這個選綫構思，已是在設計公路所須顧及的所有需求及局限之下，影響最少的一個。

(b) 政府明白鯉魚門區的旅遊價值和重要性，在跟進餘下的工作時，會分兩部分進行。第一是保護區內的古蹟，第二是發展區內的旅遊潛力。根據古物古蹟辦事處紀錄，鯉魚門區內有 3 個具有歷史性的建築物：

(i) 魔鬼山炮台及沿岸的軍事設施；

(ii) 鯉魚門天后廟；及

(iii) 茶果嶺天后廟。

雖然這 3 項建築物並非列入《古物古蹟條例》內的法定古蹟，但假若它們會受大型工程，好像將來這條路，或私人工程影響時，政府會援引去年通過的《環境影響評估條例》的條款，予以適當的保護。

關於發展區內的旅遊，政府正在研究改善和發展該區的旅遊設施，政府會盡力將鯉魚門區發展成為一個更完善、更具吸引力的旅遊點。事實上，我們亦在進行“鯉魚門區鄉村改善發展研究”，其中包括研究鯉魚門村的旅遊發展潛力。此外，我們亦正在繼續研究改善各方面的設施，希望在規劃之後，鯉魚門能夠成為一個更完善、更具吸引力的旅遊點。規劃署即將進行“鯉魚門區發展研究”，而臨時市政局亦在鯉魚門炮台遺址興建一個香港海防博物館，以保存該處的古物和古蹟，希望能夠增加市民和訪港旅客對香港海防歷史和鯉魚門的認識和興趣。香港旅遊協會亦會繼續宣傳和推廣鯉魚門，向海外旅客推介鯉魚門的漁村風貌、古蹟名勝和美食文化等。在較宏觀的層面，政府亦成立了一個文物旅遊專責小組，負責制訂個別措施和一套全面的策略，向海外旅客介紹香港的文物古蹟。

陳婉嫻議員：主席，政府在主要答覆說，最近向觀塘臨時區議會所提出的建議路綫，已是影響最少的方案，但實際上也要腰斬了鯉魚門，所以鯉魚門將來亦不復存在。政府接着又在(b)部分提出了一系列保護措施，甚至是援引《環境影響評估條例》。我想請問，政府的“擺位”究竟是怎樣的？如果是採納影響最少的那一個方案，便會腰斬了鯉魚門，而鯉魚門亦會因此消失於香港的古蹟。我想請問政府將怎樣保護鯉魚門？

規劃環境地政局局長：主席女士，在我們的構思裏，鯉魚門是會永遠存在，並會發展為一個對香港人及旅客來說，均會是更好的旅遊地點，所以鯉魚門是不會消失的。現在的問題是，在興建一條公路時，怎樣可以在達到興建公路目的的同時，也能保護區內的文物，以及發展區內的旅遊設施。主席女士，我們現在有的只是一個構圖、一條路綫的構想。臨時區議會在 2 月 8 日會繼續跟進及討論這問題，相信各位重視把鯉魚門保存下來的區議員及朋友，是一定會繼續跟進這課題的。將來找出了路綫之後，在怎樣設計及施工方面，實在是有很多地方值得研究的，而政府亦會以保存區內的特色及發展旅遊作為設計的中心。

何承天議員：主席女士，這聽來像是紙上談兵。局長未有就這個計劃諮詢立法會的規劃地政及工程事務委員會或交通事務委員會。既然現在已諮詢了臨時區議會，而且似乎亦已是定了案，我想請問局長，有否準備諮詢立法會議員？

規劃環境地政局局長：主席女士，正如我剛才所說，臨時區議會在 2 月 8 日將會就這個課題進行討論。事實上，這項工程現時尚未到達諮詢階段。一旦到了適當的時候，如果又是有需要的話，我是會在適當的小組內跟進這件事的。

陳國強議員：主席，局長說沿海方案會把航道收窄 100 米，但據我所知，現在的船隻已經不再是那麼巨大，而 350 米的海面其實已經是有 4 個大球場的寬度了。依此來看，這個方案為何是不可行呢？

規劃環境地政局局長：主席女士，鯉魚門海峽並非只供細船航行，數萬噸的船也是有通過鯉魚門海峽向東駛去的。如果各位須查看資料，我們是可以提供的。不過，更重要的是，如果要把這個海峽進一步削窄，在航海之外還可能會帶來其他影響。以施工為例，這是一個很深的海峽，海面本身也許只是佔了 100 米，但我們要在海底下多少工夫才能使之承受一條懸掛的公路，還要進行很多研究。因此，會否進一步削窄這條航道便成了一個很大的問題。基於上述原因，政府便不希望採用這方案。

主席：經濟局局長，你是否有所補充？

經濟局局長：主席，容許我稍作補充，因為海事處向我提供了一些資料。根據我們在去年 8 月所作的最新統計，鯉魚門的水道其實是非常繁忙的，每天平均有 800 艘大小船隻使用這條水道，而在繁忙的時段，每小時更會有 100 艘船通過。我們所說的，並不單指陳議員所指的小船，還包括了遠洋輪船、高速客輪等多類船隻。如果是選擇採納削窄鯉魚門這個方案，海事處也是很關注的，因為鯉魚門的水道現在只有 450 米，只是維多利亞港內最窄的航道的一半。

李華明議員：主席，我們在談的是觀塘鯉魚門，但政府卻把柴灣市政局的鯉魚門海防博物館也包括在主要答覆內，這使我覺得很奇怪，也許在資料上是須作出澄清。我想請問政府，可否承諾會與鯉魚門區的居民組織及商會，共同制訂一個大家都可以接受的西岸公路路綫設計方案？

規劃環境地政局局長：主席女士，在日後的區議會會議，以及將來有關選綫及對鯉魚門區發展可能造成影響的事宜，政府是會繼續與各團體跟進，希望能夠達到一個各方面都認為是可以接受的方案。

黃容根議員：主席，其實我是想跟進陳國強議員剛才的補充質詢。由於局長說會對非常繁忙的交通造成影響，我想問問何謂大船？

經濟局局長：主席，我想黃議員的補充質詢是問對甚麼船會造成影響，其實我剛才已經說了。海事處在 8 月所進行的最新統計顯示，包括雙魚星號、郵輪等在內的很多遠洋輪船，都是有使用這條航道的。根據他們所提供的資料，有時候每小時會有 100 艘船隻通過，而除了遠洋輪船外，還有內河船隻、高速客輪、漁船、遊艇等。我相信隨着將軍澳港口發展，船隻使用量只會進一步增加。

楊孝華議員：主席，局長在主要答覆內舉出了炮台及兩座廟作為旅遊點，但旅遊業內人士都知道，旅客到鯉魚門主要不是為了看這些，而是為了吃海鮮及參觀海鮮檔。我這裏有一封信是一名旅客寫給海上遊覽社的，他說他最喜歡是到那裏吃海鮮及參觀那些海鮮檔。我想請問，這個計劃其實會否包括如

何安置那些海鮮酒家及海鮮檔，或是作出一些安排，使他們可以繼續營業及成為香港一個特色？

主席：兩位局長，由你們哪一位作答？經濟局局長。

經濟局局長：主席，我與楊孝華議員一樣，對於鯉魚門能否繼續作為一個旅遊勝地也是非常關注的，我們當然會盡量保存鯉魚門的特色，而剛才蕭局長也說過，鯉魚門是會永遠存在的。事實上，香港旅遊協會（“旅協”）在海外宣傳鯉魚門方面，已下過很多工夫，尤其是宣傳當地的美食、漁村風貌等。由於我們在說的是將來，所以便應該全面地看看如何能增加它的吸引力。我們現正考慮，除了大家都知道的海鮮酒家及海鮮食品外，是否可以增加一些旅遊點，例如提供多些旅遊車停車場設施，又或是增闢一些石景公園、觀景台、海濱長廊等，但這些都只是初步的構思。規劃署下一個月會與經濟局、旅協、臨時區議會或立法會等團體着手進行全面研究，看看將來的發展會是怎樣。當然，如果是涉及是否須搬遷現在的那些海鮮酒家，又或是更長遠的安排，蕭局長剛才已經說了，現在只是看看哪一條路綫可行、會對多少檔鋪造成影響等，至於長遠來說是會怎樣做，例如在有需要時是否須另外闢設一條村，那是一些將來的事情。目前來說，我們是會與規劃署研究我們的構思，有關工作應該會在年底完成。屆時，我相信大家都會知道多一些這方面的資料。

主席：本會就這項質詢已經用了 17 分鐘，現在進入第四項質詢。

地鐵公司削減營運成本

MTRC Cutting Back on Operating Costs

4. 鄭家富議員：主席，就地下鐵路公司（“地鐵公司”）為削減營運成本而實施的一系列措施，政府可否告知本會，是否知悉：

- (a) 該公司就人事編制、員工職務及員工的薪酬待遇方面所採取的新措施為何；
- (b) 該公司有否調整列車服務的班次；若有，詳情為何；及
- (c) 該等措施對該公司提供的列車服務有何影響？

運輸局局長：主席，香港現正處於經濟不景氣，經濟大幅下調已影響到不少公營和私營機構的收益，加重了這些機構在業績方面所承受的壓力，地鐵公司亦不能倖免。由於營運環境急劇變化，為了應付這些變化所帶來的挑戰，地鐵公司須設法開源節流，同時不斷提高生產力和改善工作效率。

去年，地鐵的載客量增長率向下調低。地鐵市區綫在 1998 年的載客量比 1997 年減少 3.9%，機鐵的載客量也遠較預測為低。雖然地鐵公司不斷致力提高生產力和工作效率，得以維持良好業績，但仍須因應盈利可能會大幅下降的不利前景，策劃日後的業務。

為此，地鐵公司已經在間接成本、非經常開支、工序效率和員工生產力方面，實施一連串削減成本的計劃。這些措施包括精簡管理架構，即暫停招聘人手和不填補職位空缺；減少 30 個經理級職位和刪除運輸交匯處所有的職位，其中 48 名運輸交匯處的職員因而須離職。地鐵公司還會繼續精簡管理架構，力求提高工作效率。在可預見的將來，地鐵公司不會進一步裁減一般職員，也沒有打算減薪。不過，該公司現正檢討其他方面的員工開支，例如福利和津貼等，以減低成本。

地鐵公司已向政府保證，上述精簡人手的措施，不會影響乘客安全或降低服務質素，而行車班次亦會保持不變。不過，為了配合乘客的需求，地鐵公司會不時調整班次，但這樣做並非為了減低成本。

地鐵公司須依照《地下鐵路公司條例》的規定，按審慎商業原則經營。如要保持競爭力和合乎營運原則，重整人手編制和採取節流的措施是管方首要的任務。長遠來說，如地鐵公司未能因應不同的情況靈活變通，則會嚴重影響該公司的優質服務，有礙改善計劃的落實。

鄭家富議員：主席，地鐵乘客墮軌的意外近期接連發生，而地鐵公司有關安裝月台屏障的測試亦進行了一段很長的時間。運輸局局長可否告知本會，地鐵公司是否因為削減開支而導致月台屏障的安裝有所延誤？

運輸局局長：主席，答案是否定的。詳細來說，在 1 月 20 日和去年 12 月 16 日的立法會質詢中，我曾兩度就地鐵車站加裝月台幕門計劃提供詳細的書面答覆，議員可以參考有關的答覆。

劉健儀議員：主席，地鐵公司減少了 30 個經理級的職位，我想請問運輸局局長，該 30 個經理級的職位是負責哪些職能的？此外，減少了該 30 個經理對地鐵整體的運作會造成甚麼影響？原來該 30 個經理級職位所負責的職能會由哪方面承擔？

運輸局局長：主席，我在主要答覆中提到，地鐵今次的措施，是以一般性地精簡公司結構和運作為出發點的。該 30 個經理來自不同部門，所以是有不同的部門被涉及。不過，地鐵公司已經確定，削減該 30 個經理級人員並不會影響公司的整體運作或服務水平，此舉只是為了配合精簡架構和提高效率的目的。

劉健儀議員：運輸局局長沒有回答是哪方面的職能。他可否告訴我們，所謂的一般性是指哪方面的職能？究竟是車站經理、負責文書的經理，還是其他方面的經理？

主席：運輸局局長，你有否補充？

運輸局局長：主席，有關詳細的資料，我會以書面答覆劉議員。（附件 I）

何鍾泰議員：主席，運輸局局長在主要答覆的第四段提到，不會為了減低成本而調整鐵路的行車班次。不過，據聞機鐵東涌綫的班次減少了，如非為了減低成本，又會否是因為諸如訊號系統未能達到設計要求等的其他問題所致？

運輸局局長：主席，我記得去年在立法會會議上，曾回答一項類似的質詢，也是有關東涌綫班次的。不過，簡單來說，東涌綫現時是每 10 分鐘一班車，而這 10 分鐘是指由開車至收車均會維持這個水平和班次。長遠來說，當東涌的乘客量和人口有適當增長時，東涌綫是可以加班的。我們從來沒有說過會削減東涌綫的行車班次，所以由開始至現在，均是維持每 10 分鐘一班車，但將來是會有機會增加的。我們現在討論的是將來會否有機會增加，而並非討

論有否削減東涌綫的班次。

陳榮燦議員：主席，地鐵公司正在檢討其他方面的員工開支，例如福利和津貼等，以減低成本。請問運輸局局長，如果採取上述措施，會否徵詢香港地下鐵路員工總會，以聽取員工的意見和加強溝通，當一個開明的僱主？

運輸局局長：主席，根據地鐵公司所提供的資料，答案是肯定的。其實，地鐵公司現時在檢討員工的福利時，一直有與員工評議會進行詳細和認真的商討，因此，地鐵公司必定會依據這種精神，繼續和員工尋求一個雙方也認為是可以接受和滿意的解決方法。

陳榮燦議員：運輸局局長完全沒有回答我的補充質詢，即曾否跟地下鐵路員工職工總會進行溝通，當一個開明的僱主？

主席：運輸局局長，你有否補充？

運輸局局長：我認為我已經回答了。不過，我再重複一次。地鐵公司肯定會與有關的員工組織和代表，商討一切開源節流的措施。

李卓人議員：主席，我覺得主要答覆好像是說，地鐵要裁員和削減福利，都是因為香港經濟不景，環境很差。不過，說穿了，根本上是機鐵引致的問題。其實，地鐵上半年是賺了 12 億元，但下半年卻在經營上、營運上開始出現虧損，而那全是因為機鐵所致。運輸局局長是否同意我的說法？我只想運輸局局長說一句公道話，那便是局長是否同意，對地鐵的員工來說，受到裁員和削減福利的懲罰是不公平的？要他們背上機鐵虧損的“鏟”是不公平的？我只想運輸局局長說一句公道話。我認為這是不公平，亦是不應該做的事情。

運輸局局長：主席，我相信李議員所說的最後數句說話，是應該由我問他才對，我應請他說一句公道話。我在主要答覆中說得很清楚，在 1998 年，地下鐵路市區綫——我強調是“市區綫”，並不包括機鐵綫——乘客量是減少了 3.9%。以地鐵公司僱用了 7 800 名一般性員工來說，在現時地鐵公司的裁員行動下，有 48 人須離職，而他們肯定是和機鐵的運作有關的。該 48 名

須離職的員工，均是在機鐵站的運輸轉乘處負責疏導交通的。地鐵公司為何要刪除這些職位呢？原因是在機鐵的運輸交接站運作後，地鐵公司發覺無須提供這種服務，這種服務可以由現時站內的其他工作人員承擔。因此，這便是節流，是必須做的。至於經理級方面，我們所說的是在 900 名經理中，有 30 人受到影響，比率是 3.3%。基於上述資料，我希望李議員能夠說一句公道話。現時地鐵的裁員減薪措施，並非純粹是因為機鐵出現虧蝕才實施的。

李卓人議員：主席，運輸局局長沒有回答我的補充質詢。

主席：李議員，你哪一部分的補充質詢未獲答覆？

李卓人議員：我覺得運輸局局長只是回答說覺得裁員是很公平，但卻沒有提到削減福利是否公平。削減福利是影響及所有員工的，不單止是機鐵的員工。至於那 3.9%，那只是很“濕碎”的，對地鐵並不會有太大影響。我還是希望運輸局局長說一句公道話，究竟以削減福利來懲罰員工是否不公平？

主席：運輸局局長，你有否補充？

運輸局局長：主席，我希望有關的數額真的有如李議員所說般“濕碎”，但營運一間如地鐵公司般，擁有龐大業務和僱用了數目不少的員工的機構，並非一件“濕碎”的事情。我可以再次強調，作為一間負責任的公司，地鐵公司一定要視乎實際的營運環境，亦一定要預計將會出現的營運環境，從而作出適當的開源節流措施，否則，它便是一間不負責任的機構，而到頭來受影響的，會是地鐵每天為三百多萬名乘客所提供的服務。

梁耀忠議員：主席，我希望運輸局局長說一句公道話，那便是除了是因為乘客人數減少了 3.9%，導致今次須削減員工人手外，政府可否告知我們，在原先的計劃中，機場鐵路究竟是賺還是蝕？如果是蝕，那會帶來多沉重的負擔？

運輸局局長：主席，非常巧合地，我今天有另外一項書面答覆，是有關某些公營機構的盈利預測的，其中亦包括了機鐵的預測。不過，我剛才提及有關

機場快綫和東涌綫的營運情況時，提到機鐵的乘客量較預期少了大約三分之一，這對預期的盈利肯定會造成相當大，而非“濕碎”的影響。至於實際受影響的盈利數額如何，由於機鐵至今只是營運了數個月，所以須待年結時才可有一個實質的數字。

梁耀忠議員：我剛才是問會帶來多沉重的負擔，其中包括了今次的削減人手工行動，會否是因為與機鐵的預計目標相距太大？裁減人手的主要原因，是否並非因為乘客量下跌了 3.9%？

運輸局局長：主席，我在主要答覆中承認機鐵是其中一個影響因素，但市區綫乘客量有所減少，明顯地亦是一個影響因素。

主席：第五項質詢。

公營機構採取的減薪及裁員行動

Wage Reductions and Retrenchments Implemented by Public Organizations

5. 梁耀忠議員：主席，就政府全資擁有、擁有部分權益或以公帑資助的公營機構管理層所採取的減薪及裁員行動事宜，政府可否告知本會：

- (a) 當局有否就應否減薪及裁員的問題向該等公營機構發出指示；若有，該等指示的內容為何；若否，原因為何；
- (b) 地下鐵路公司（“地鐵公司”）有否就其在上月裁減員工的行動事先知會及徵詢政府的意見；若有，當局給予該公司的意見為何；若否，原因為何；及
- (c) 有否評估該公司的裁員行動有否按照勞工處發出的《僱主與僱員指引：如何處理減薪及裁員》（“該指引”）中所建議的步驟進行；若該公司沒有按照該等步驟進行，是否知悉原因為何？

運輸局局長：主席，我主要答覆的第一段與第四項質詢的主要答覆相似，對於我的答覆有少許重複，請各位不要介意。

- (a) 香港現正處於經濟不景氣，經濟大幅下調已影響到不少公營和私營機構的收益，加重了這些機構在業績方面所承受的壓力。由於營運環境急劇變化，為了應付這些變化所帶來的挑戰，這些機構有需要設法開源節流，同時不斷提高生產力和改善工作效率。

政府並沒有就減薪和裁員方面，向政府擁有的商業機構發出指示，這些機構是獨立自主，而其董事局須負責處理有關事宜。故此，我們不適宜向這些機構發出這類指示。

不過，鑑於公眾關注此事，我們現正向 10 個這類機構索取資料，看看他們在經濟下調的情況，如何跟隨私營機構的做法，採取措施來控制員工開支，特別是有關管理人員和高層職員的開支。我們會仔細研究這些機構的回覆。

政府也沒有就減薪和裁員的問題，向接受政府資助的機構發出指示。不過，正如所有政府部門和決策局一樣，接受政府資助的機構都必須實行資源增值計劃，在 2002-03 年度前，達到資源增值 5% 的目標。

- (b) 地鐵公司在宣布重整人手編制和節省成本前，已就有關計劃知會政府。根據《地下鐵路公司條例》，地鐵公司必須按照審慎的商業原則經營，而這次宣布的重整人手編制和節流措施，正符合這項原則。該公司已向政府保證，上述措施並不會影響乘客安全和服務質素。此外，該公司還向政府保證會盡力協助有關員工，將措施帶來的沖擊減至最小。地鐵公司已採取一系列的措施，包括與該公司的服務營辦商和商業夥伴接洽，安排一些受影響的員工轉職。至於未能即時轉職的員工，地鐵公司會在日後再進行招聘工作時，優先重新錄用他們。此外，地鐵公司亦為這些員工舉辦了為準備面試而設的訓練課程。
- (c) 勞工處在去年 10 月發出的該指引，目的是提醒僱主和僱員在處理減薪及裁員時所要注意的事項。這套指引背後的精神，是鼓勵勞資雙方在遇到可能有需要減薪及裁員的情況時，應該本着同舟共濟的精神，通過坦誠協商，找出合理的解決方案，避免不必要的糾紛或衝突。由於每間公司的情況不盡相同，某些公司更有其獨特的運作模式，所以就裁員減薪的情況釐定一套統一的步驟是不切實際的。因

此，該指引只能夠就如何處理這類事件，訂出一些一般性的原則，提醒僱主及僱員要注意的事項，以及如何共同尋求可行的方法。

梁耀忠議員：主席，根據該指引的第 3.4 段，如果僱主在經過深思熟慮後認為裁員是唯一可行的措施，“便須與協商委員會、員工協會或機構內職工會，進行坦誠而公開的討論，充分向他們解釋公司正面臨的困境”。以我所知，正如運輸局局長剛才在回答陳榮燦議員的補充質詢時所說，地鐵公司只是與評議會提及這件事，而並沒有公開討論這件事，亦沒有坦誠地向所有員工解釋公司所面臨的困境。所以，我想請問運輸局局長，政府制訂該指引是否有“只准州官放火，不准百姓點燈”之嫌呢？同時，政府在執行該指引時，如何能令這些機構真正依據該指引內容行事，而該指引並非只是一隻“無牙老虎”？

運輸局局長：主席，地鐵公司向我提供的資料，確實強調他們已充分參考勞工處的該指引，亦完全根據該指引第 3 節有關僱主應要注意的 6 點行事。該 6 點要注意的事項是：第一，要考慮被裁員工的生計、將來的生活問題、他們所受的影響；第二，裁減的人數應該越少越好，同時，裁員應該是一次過，還要再三向留任的員工作出保證，短期內不會再裁員；第三，應該認真做好事前的準備工作，以確定裁減某個百分比的員工的費用；第四，要充分向員工解釋公司正面臨的困境；第五，應與員工詳細商討，包括計算終止合約補償的細節；第六，必須保持耐性和關懷的態度。主席，地鐵公司已完全依足以上各要點辦事。

主席：梁議員，你哪一部分的補充質詢未獲局長答覆？

梁耀忠議員：其實我想問的，並非是該指引內所列出的那些應考慮的細節，我所關注的是須有坦誠和公開的討論，以及要充分向員工解釋公司正面臨的困境，但我覺得地鐵公司沒有這樣做，政府是否“只准州官放火，不准百姓點燈”？政府有否監管及查詢這件事？勞工處有否做這方面的工作？怎樣才能令該指引不致淪為“無牙老虎”？

運輸局局長：主席，我在主要答覆中提到，該指引訂出一般性的原則，提醒僱主應該注意的事項，例如在迫不得已進行裁員減薪時，所須考慮的原則及以甚麼精神面對這種問題。在這方面，地鐵公司的確是依足該指引的精神行事。該指引是向所有香港僱主提供一般性的原則以作參考的。

劉江華議員：主席，運輸局局長在較早時說地鐵公司裁員是因為乘客量減少了 3.9%；而在裁員方面，經理級人員被裁減了 3.3%，這兩個數字非常接近。我想代表現時在任的經理提問，如果乘客數字再下跌，地鐵公司會否再裁減員工？政府作為董事之一，對此態度如何，是否支持這種做法？

主席：劉議員，我知道你剛才就第四項質詢也想提出補充質詢，但我當時並沒有請你提問。現在是第五項質詢，質詢的主題跟第四項質詢的有所不同。請你把你的補充質詢再想一想，我稍後會再讓你提問。我現在先請另一位議員提出補充質詢。

李卓人議員：主席，局長在主要答覆的(b)部分，提到地鐵公司必須按照審慎的商業原則經營，所以便要節流。運輸局局長其實剛才亦透露了機鐵的乘客量較預測少了三成，局長是否同意有關預測是一點也不審慎？然而，公司在節流時，卻須審慎地節流，然後削減福利，局長又認為這是否公平呢？

主席：李議員……

李卓人議員：主席，我看到你在皺眉頭。其實我的意思是，我想請問運輸局局長是否承認公司在預測時並不審慎，但在節流、掙取工人時，卻很審慎地掙取，並沒有對工人的生計作出審慎而仁慈的考慮，反而是要勒着自己錢包，這種雙重標準是否不公平呢？

運輸局局長：主席，機鐵實際乘客的數量和預測的數量明顯有一段差距，我在此三番四次回答有關質詢時，已說出了差距如何，亦嘗試分析造成這差距的原因。事實上，機場的使用量也較預測的少了 19%。在面對實際情況和最先預測有差距時，作為一間負責任的公司，如果還不勇於面對這問題，並採取一些適當的措施，將來最終受影響的會是誰？答案是員工，長遠來說，是八千多名員工及其他乘客。現時地鐵公司正是為了確保地鐵公司八千多名員工長遠的“飯碗”、長遠的保障、其他乘客的服務，以及對香港市民的责任，所以採取這種輕微的開源節流措施。地鐵公司以長遠的負責任態度，採取這麼輕微的措施，我們也加以責怪，似乎便有點不正確了。

劉江華議員：主席，我已再三研究我剛才提出的補充質詢，覺得並沒有偏離主體質詢的範圍，不過，我可以改變形式提問。既然運輸局局長亦是地鐵公司董事局成員之一，那麼是否表示，政府是支持上月的裁員行動？在未來，政府是否仍會跟隨這指標，繼續支持下去？

運輸局局長：主席，其實兩位政府委任的董事和其他地鐵公司的董事，所要考慮的也是一樣，我們首要考慮的，是公司如何能維持服務，如何能繼續維持整體的營運。在這方面，當地鐵公司的管理階層提出有需要在整體機構上實行精簡措施時，當然，所有董事必須視乎整間公司的利益和受影響人士的利益表示支持或反對，因此，董事的意向，和政府為了維持地鐵公司的整體服務、為了維持地鐵公司一貫有效率的表現、為了維持八千多名地鐵員工長遠和整體的利益的立場，是一致的。

鄭家富議員：主席，在上一次行政長官答問大會中，行政長官對於地鐵公司裁員一事的答覆是“無可厚非”，而運輸局局長在剛才主要答覆的(b)部分則提到“符合商業原則”。我認為政府在這問題上是助紂為虐，令政府全資擁有的公營機構一邊賺錢，一邊裁員。對於今次地鐵公司的裁員行動，運輸局局長說是符合商業原則，但又是否符合政府一向強調的“共度時艱，同舟共濟”及局長所說“創造就業”的原則？

運輸局局長：主席，我在主要答覆的(a)部分已說得很清楚，就是無論是商營機構或公營機構也好，在現時的經濟環境下，大家也須面對這種壓力，大家也須在這麼惡劣的經營環境下，設法繼續經營下去。政府在這時候提出資源增值計劃，本身亦要考慮如何提高效率，如何節省開支，我們在這方面和商業機構所面對的壓力不相上下，所有公營機構亦有同樣的處境。

鄭家富議員：主席，我的補充質詢是，政府是否認為地鐵公司今次的裁員行動不符合政府一向強調的“共度時艱，同舟共濟”及“創造就業”的原則？

主席：運輸局局長，你有否補充？

運輸局局長：主席，我不覺得有任何衝突存在。

陳婉嫻議員：主席，剛才我一直在聆聽局長的答覆，但我有一項疑問，我相信在經濟困難的情況下必須開源節流，社會人士也是同意的，然而，我們是否必須在工人身上開源節流，要工人承擔所有的困難呢？另一項疑問，是陳榮燦議員和梁耀忠議員剛才一再追問政府的，究竟地鐵公司在裁員時，有否根據政府最近編寫的該指引行事，運輸局局長雖然不斷說有，但事實上是沒有的。這是一間政府全資擁有的公營機構，請問運輸局局長或另一位局長，我們應該怎樣做？

主席：由哪一位局長作答？運輸局局長。

運輸局局長：主席，陳議員提出的補充質詢可圈可點。她說地鐵公司似乎沒有根據該指引辦事，我的答案是地鐵公司確有根據該指引辦事。

陳婉嫻議員：主席，事實上地鐵公司並沒有根據該指引辦事，而只是和屬下.....

主席：陳議員，你想提出甚麼？你必須直接提出你的補充質詢。

陳婉嫻議員：主席，我現在提出質詢，謝謝你給我機會和提醒我。運輸局局長何來證明地鐵公司有根據該指引辦事呢？為何擁有數千名會員的工會沒有被諮詢呢？請運輸局局長正面回答我的質詢。

主席：運輸局局長，你有否補充？

運輸局局長：我剛才已經回答了，亦已把該 6 點事項列數出來，我不想在此再重複。

主席：陳議員，我知道除了你之外，有些議員跟運輸局局長的看法也有所不同，但這問題不能在質詢時間內處理，我認為各位議員應循其他有效的渠道來作跟進。

第六項質詢。

擬議在尖沙咀東部興建的九廣鐵路車站

Proposed KCRC Rail Station Constructed in Tsim Sha Tsui East

6. **MR HOWARD YOUNG:** *Madam President, regarding the proposed Kowloon-Canton Railway Corporation (KCRC) rail station to be constructed in Tsim Sha Tsui East, will the Government inform this Council:*

- (a) whether it has assessed the impact of the relevant construction work on the business of hotels in the vicinity and on tourism as a whole;*
- (b) whether it will consider the views of the affected hotel operators and shopkeepers on minimizing such impact; and*
- (c) of its plans to minimize the nuisance caused to the public by such construction work?*

SECRETARY FOR TRANSPORT: Madam President, the extension of the East Rail from Hung Hom to a new station in Tsim Sha Tsui at Middle Road (the TST Extension) will provide an additional convenient transport link between Tsim Sha Tsui and the New Territories, and to the boundary crossing to Lo Wu. It will enhance the attraction of Tsim Sha Tsui as a convenient shopping and commercial centre, both to the local community and to tourists. I believe that this view is shared by the hotels and shop operators in the area.

For a project of the scale of the East Rail extension to Tsim Sha Tsui, there will inevitably be some disruption and inconvenience during the construction period. For example, the temporary closure of part of Salisbury Road, part of the seafront promenade and some other public recreational facilities for certain periods between the year 2000 and 2003 will be required. Our objective is to minimize such inconvenience and disturbance. The roads

and facilities affected will, therefore, be closed only while construction is in progress, and will be reinstated immediately after the construction is completed. To minimize disruption to local traffic, construction works along Salisbury Road will be carried out in phases and proper traffic diversion arrangements will be put in place. As far as practicable, we will also entrust to the KCRC the associated government public works, so as to shorten the period and scale of the road closure required.

We value the input and co-operation of the local community, hotels and shop operators during the construction of the TST Extension. We have contacted the management representatives of the hotels, shop operators and commercial buildings on the scope and impact of the project. The KCRC will soon have further meetings with them to brief them on the latest position. It will maintain an on-going dialogue with the parties concerned to keep them informed of the latest developments, including the environmental mitigation measures and the traffic diversion arrangements during the construction period. Their views will be taken into account in these matters, especially in drawing up the traffic diversion arrangements.

MR HOWARD YOUNG: *Madam President, the objective for the end product of construction is to achieve an improvement on the station itself as well as on the related exits and access to the station. When the Secretary said in his reply to paragraph (b) of my question that the Government would consider the views of hotel operators and shopkeepers, are these views only confined to the construction process and the nuisance generated, or will it also consider views such as where the location of future exits should be in order to enhance pedestrian flow in business areas?*

SECRETARY FOR TRANSPORT: Madam President, we certainly would consult and brief the operators and the parties directly affected by the project on the detailed design, including access to the railway station. Indeed, we have not yet gazetted the railway scheme as such, and after the gazetting, there will be opportunities for raising statutory objections. We certainly would like to consult and brief the parties involved before the statutory plan is gazetted.

劉健儀議員：主席，我想先問一項小問題，然後再提出我的補充質詢。這項小問題是澄清……

主席：劉議員，請你直接提出補充質詢。

劉健儀議員：好的，主席，我現在提出補充質詢。我想問的是，主要答覆的英文版與中文版有所出入，在第二段中，英文版是 2000 至 2003 年，但中文版是 2000 至 2004 年，哪一個版本才正確？此外，現在正進行這項工程的地點，是尖東一帶，這基本上是交通擠塞的重災區，局長在答覆的第二段提到會安排適當的改道措施，然而，漆咸道和梳士巴利道現時已經擠塞不堪，政府在構思當中，有甚麼可行的改道措施可以令交通繼續流通而不致全部停頓？

運輸局局長：主席，很多謝劉議員指出主要答覆版本中的手民之誤，應該是 2000 至 2004 年才對，即整項工程會在 2004 年落成。有關尖東或現在尖沙咀工程範圍內的交通擠塞情況，事實上是非常嚴重的。政府早有遠見，在 1995 年已開始進行紅磡繞道的工程，預期在今年 8、9 月會完成。當這項工程完成後，該重災區可能會變得交通暢通無阻，亦能配合我們進行的新工程，提供一條道路作為交通改道的用途。

張永森議員：主席，臨時市政局就九廣鐵路（“九鐵”）延綫至尖沙咀東部的概念，基本上是支持的，但是對於政府監察九鐵這項工程，則表示非常擔心。我想請問政府有甚麼具體的建議計劃和步驟以監察這項工程？因為近期在臨時市政局或一些地區議會進行的諮詢，出現 5 種情況：第一，是單一方案，即並無選擇；第二，在對公共設施的影響方面，其實有 5 個公共設施同時被關閉……

主席：張議員，請問你所提及的“5 個不同方案”和你的補充質詢是否有很直接的關連？

張永森議員：是的。

主席：因為在質詢時間內，希望各位發問時能夠盡量精簡，好讓其他議員也有機會提問。

張永森議員：好的，主席。我所提到的 5 種情況是：政府只給予一個單一方案，並無選擇；同時期關閉 5 個公園；設計上十分概括（訊號山公園便是其中一個例子）；未進行環境評估；未進行行人流量的評估，這樣便要求議會通過計劃。政府可否回答我們，有沒有一些更具體的計劃或方案以跟進這些情況，使我們知道政府是有能力監察九鐵公司的建議計劃？

運輸局局長：主席，政府的諮詢並不是單向的，也不是一次過的。議員提到臨時市政局，其實我們在 1997 年已開始諮詢臨時市政局的前身，即市政局，而現時仍然繼續諮詢。當然，一些具體的建議，包括詳細的環境影響評估和改善的措施，現在的確仍未完備。所以，我們承諾要向臨時市政局再詳細交代，以及商討如何令臨時市政局所管轄的設施受到最低程度的影響。不過，我可以強調，我們一定不會在沒有需要和沒有必要的情況下，把封路或封閉設施同時間進行。我們一定會在有實際需要時，將道路或設施分段、分期來封閉，在工程完成時會盡快將其回復原貌。我亦一再強調，政府是十分關注各情況，並想把有關影響減至最低程度的。

何世柱議員：主席，以我理解，局長在主要答覆第二段的意思，是建築期可能是 4 年，而要縮短封路時間，政府可能會讓九鐵公司進行相關的工程。請問局長可否告訴我們，讓九鐵公司進行工務工程，除了可縮短封路時間外，可否亦縮短這 4 年的工程時間？若然，會縮短多少？而在該段時間受影響的商戶會否得到一些相應的補償？

運輸局局長：主席，首先談一談相關的政府工務工程。興建鐵路，除了由鐵路公司負責實質鐵路或火車站的興建外，其他相配合的道路網，基本上是由政府負責的。一般而言，為了令工程的進度更順利，亦為了減省時間，與其分開或連接地進行有關工程，我們是同步進行的，也就是說，我們會將部分工務工程交由鐵路公司同一時間負責，互相配合，事實上是會令進度加快的；至於實質縮短多少時間，我手邊沒有有關的資料，如果有需要的話，我可以向何議員給予書面答覆。（附件 II）

第二部分，有關補償等問題，根據現行的《鐵路條例》，任何人士如果因為鐵路工程（包括道路方面）受到影響，例如其營運受到影響，是可以提出要求，根據法例就其損失尋求補償的。

MR HOWARD YOUNG: *Madam President, in response to my supplementary*

question, the Secretary said that there would be ample time for people to raise questions after the plan is gazetted. I am aware that the Hong Kong Hotels Association has, in fact, written to some government departments expressing their views on the location of station exits. Will the Government assure us that, although legally they can listen to objections or suggestions after it is gazetted, they will also give adequate consideration to such voluntary suggestions made before the tedious procedures involved in gazetting are completed?

SECRETARY FOR TRANSPORT: Madam President, I can assure the Honourable Member that we will certainly consider every view that we receive either before or after the railway scheme is gazetted. However, the mechanism of the gazetting is such that after the plan is gazetted, there is a statutory period of nine months within which we must try to resolve the objections with the objectors. And that is a time frame within which we must work. But prior to that, if there is any way that we can accommodate suggestions already been made, we would certainly include them before gazetting the plan.

張永森議員：主席，局長在主要答覆第二段中提到整個工程會影響尖沙咀海濱公園，其實訊號山公園、中間道兒童遊樂場、北京道的休憩處、永安廣場花園，再加上尖沙咀海濱公園，這一共 5 個公園和休憩地方在 2000 至 2004 年內，可能分期會在工程進行期間受到影響。我想問局長會否要求九鐵公司就現在興建延綫的概念，考慮更多不同的方案，以及再進行公眾和議會的諮詢？

運輸局局長：主席，我真的又要說故事了。我們不是今時今日才提出這個尖沙咀延綫的方案，我們在數年前已開始進行研究和有提出其他方案，亦有徵詢有關人士；我們在 1996 年已開始徵詢油尖旺區議會有關紅磡、尖沙咀延綫的選擇方案，也有在綫路方面作出比較，討論多條路綫的可行性，然後輾轉商討至今時今日才定出這方案的範圍。當然，歸根究柢，我們要根據法律程序把相關的範圍刊登憲報，有關人士可以憑藉法律賦予他們的權利提出反對，但我不是說我是完全依賴法律作為後盾來處理地區人士的意見。我們肯定會隨時在盡可能的範圍內，容納地區人士，包括臨時市政局，就這計劃所提出如何減低有關影響的意見。

主席：故事說完了，質詢時間亦到此完畢。

議員質詢的書面答覆

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

經速遞公司進出口文件的報關要求

Declaration Requirement on Documents Imported and Exported through Express Couriers

7. 田北俊議員：根據《進出口(登記)規例》(第 60 章，附屬法例)，任何人經速遞公司進出口未獲該規例豁免的文件，必須向海關關長呈交報關單及繳交有關費用。就此，政府可否告知本會：

- (a) 訂立上述規定的原因；
- (b) 當局去年因上述規定而獲得的收入為何；佔當局在報關費用方面獲得的總收入的百分比為何；及
- (c) 會否考慮豁免經速遞公司進出口的文件報關要求，以方便營商；若否，原因為何？

工商局局長：主席，

- (a) 根據《進出口條例》(香港特別行政區法例第 60 章)下的附屬法例《進出口(登記)規例》，除獲該規例第 3 條所豁免的物品外，任何人士進口或出口任何物品，均必須於物品進口或出口的 14 天內向海關關長呈交報關表及繳交指定費用。按照現行規例，受豁免的物品主要是作為非商業用途的物品，例如私人性質行李及禮物、樣本及作為展覽用的物品等。無論是經速遞公司或其他途徑進出口的文件，現時都不屬於豁免報關物品的範圍之內。
- (b) 政府於 1998 年在物品進口及出口報關方面總共收取 11.23 億元報關費。由於在《進出口(登記)規例》下的報關項目乃針對物品的種類來劃分，而非針對物品在進出口時所採用的途徑來區分，政府並沒有分項貯存經速遞公司進口及出口本港的文件報關費用資料。

- (c) 無論是經速遞公司或其他途徑進出口本港的文件，當中均可能包括一些具商業價值的物品，例如具價值的印刷品。因此，我們認為有需要維持經速遞公司或其他途徑進出口本港的文件的報關規定。

在上述的大前提下，有關部門會考慮豁免經速遞公司進出口而不具商業價值的文件的報關規定，以簡化報關工作及便利營商。此外，政府正積極推行電子數據聯通計劃。營商人士現可透過電子數據聯通辦理報關手續，大大提高了報關的效率。

有關殘疾人士的統計數字

Statistics on Disabled Persons

8. 羅致光議員：據悉，政府從來沒有對本港殘疾人口作統計，用作規劃有關社會服務的參考數據。就此，政府可否告知本會，有否計劃：

- (a) 在日後的人口普查中，加入與殘疾人士有關的統計項目；若否，原因為何；及
- (b) 就本港殘疾人口進行一項全面及獨立的調查；若有，進行調查的時間表及調查的規模為何；若否，原因為何？

財經事務局局長：主席，

- (a) 在擬定 2001 年人口普查的數據項目時，政府統計處的確曾仔細考慮加入有關殘疾人士的統計項目的可行性，但基於以下原因，我們認為此項數據並不適宜透過人口普查來搜集。

有關殘疾人士的統計項目曾包括在 1981 年人口普查內。但那次普查經驗顯示，利用普查來搜集此項資料會遇到很多困難，包括訪問員與受訪者對殘疾在理解上的差異、在訪問時須確切界定殘疾的類型和程度、受訪者未必願意提供殘疾家庭成員的資料等各方面。在其後的資料審定和分析過程中，也顯示從人口普查中得到有關殘疾人

士的資料有嚴重漏報的情況，並不準確。

殘疾是一個複雜的概念。要確保資料的準確性，所用的問卷必須較人口普查問卷所能容納的更為仔細和詳盡。故此，我們認為有關殘疾人士的統計資料並不應透過人口普查來搜集，而很多其他國家和地區也面對類似的困難。

- (b) 政府統計處現正積極考慮透過一些合適的現行統計調查系統進行有關的資料搜集。由於牽涉的技術性問題很多，而資源亦有限制，須作較深入的研究，才能確定進行的統計工作的規模，以及在何時進行。

有關嬰兒的數字

Figures on Infants

9. 何敏嘉議員：政府可否告知本會，過去 5 年，在每所公立醫院及私家醫院出生的嬰兒每年有多少名，其中經剖腹生產及夭折的嬰兒數目分別為何？

衛生福利局局長：主席，根據醫院管理局和衛生署提供的數字，在過去 5 年，於設有婦產科的公立醫院及私家醫院出生的嬰兒數字如下：

- (i) 公立醫院的嬰兒出生總數及其中經剖腹生產的嬰兒數字載於附表 A；
- (ii) 私家醫院的嬰兒出生總數及其中經剖腹生產的嬰兒數字載於附表 B；
- (iii) 公立醫院的嬰兒夭折數字，包括死胎（即胚胎在妊娠期 28 星期或以上出生，而出生時已沒有生存跡象）及新生嬰兒死亡（即嬰兒在出生後 28 日內死亡）的數字載於附表 C；及
- (iv) 私家醫院的嬰兒夭折數字，包括死胎及新生嬰兒死亡的數字載於附表 D。

附表 A

公立醫院的嬰兒出生總數及經剖腹生產的嬰兒數字

	嬰兒出生總數 (經剖腹生產數字)				
公立醫院	1993/94	1994/95	1995/96	1996/97	1997/98
雅麗氏何妙齡那打素醫院	1 325 (180)	醫院於 1993 年 8 月遷移至大埔。			
明愛醫院	2 623 (321)	2 417 (330)	2 297 (374)	1 988 (318)	1 716 (315)
廣華醫院	5 400 (844)	5 145 (788)	4 562 (782)	4 472 (777)	4 281 (844)
聖母醫院	2 159 (464)	2 306 (523)	1 751 (392)	632 (163)	940 (254)
東區尤德夫人那打素醫院	910* (106)	3 641 (465)	4 084 (550)	4 183 (692)	3 725 (622)
博愛醫院	483 (0)	490 (0)	212 (0)	醫院於 1995 年 10 月 停止提供產科服務	
威爾斯親王醫院	7 961 (1 042)	8 003 (1 178)	7 534 (1 179)	7 138 (1 256)	5 920 (1 251)
瑪嘉烈醫院	4 258 (648)	4 390 (559)	4 219 (605)	3 833 (577)	3 113 (484)
伊利沙伯醫院	6 531 (1 032)	6 233 (848)	5 941 (808)	5 774 (951)	4 427 (782)
瑪麗醫院	863 (173)	742 (175)	698 (153)	743 (175)	720 (154)
贊育醫院	5 223 (664)	4 775 (547)	4 837 (634)	4 524 (610)	4 013 (567)
屯門醫院	6 017 (916)	6 683 (1 041)	6 935 (1 100)	6 883 (1 115)	6 105 (1 065)
基督教聯合醫院	3 513 (335)	3 482 (437)	2 882 (469)	3 595 (645)	3 467 (635)
仁濟醫院	317 (0)	醫院於 1993 年 12 月停止提供產科服務			

總數	47 583 (6 725)	48 307 (6 891)	45 952 (7 046)	43 765 (7 279)	38 427 (6 973)
----	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

* 東區尤德夫人那打素醫院於 1993 年 10 月正式啟用。

附表 B

私家醫院的嬰兒出生總數及經剖腹生產的嬰兒數字

	嬰兒出生總數 (經剖腹生產數字)				
	1994	1995	1996	1997	1998
私家醫院					
浸會醫院	8 126 (3 757)	7 596 (3 646)	6 651 (3 440)	6 494 (3 387)	5 329 (2 821)
嘉諾撒醫院	1 229 (609)	1 089 (532)	928 (476)	883 (528)	824 (470)
播道醫院	1 602 (314)	1 353 (282)	1 126 (276)	146 (36)	於 1997 年 2 月 停止提供產科 服務
港安醫院	688 (304)	686 (251)	868 (303)	737 (263)	689 (270)
養和醫院	1 492 (798)	1 601 (834)	1 357 (760)	1 326 (749)	1 083 (676)
明德醫院	737 (193)	751 (205)	751 (205)	775 (226)	846 (263)
寶血醫院	336 (137)	於 1994 年 11 月停止提供產科服務			
聖保祿醫院	3 117 (1 400)	2 665 (1 242)	2 105 (1 014)	1 935 (1 003)	1 796 (908)
聖德肋撒醫院	4 726 (1 925)	4 753 (1 917)	4 241 (1 778)	4 479 (2 012)	3 769 (1 694)
荃灣港安醫院	1 498 (462)	1 403 (433)	1 110 (368)	1 095 (383)	920 (344)
仁安醫院	57* (20)	849 (353)	1 053 (467)	1 265 (621)	1 173 (624)
總數	23 608 (9 919)	22 746 (9 695)	20 190 (9 087)	19 135 (9 208)	16 429 (8 070)

* 仁安醫院於 1994 年 6 月正式啟用。

附表 C

公立醫院的死胎(即胚胎在妊娠期 28 星期或以上出生，
而出生時已沒有生存跡象)數字

公立醫院	死胎數字				
	1993/94	1994/95	1995/96	1996/97	1997/98
雅麗氏何妙齡那打素醫院	3	醫院於 1993 年 8 月遷移至大埔。			
明愛醫院	10	16	14	10	6
廣華醫院	17	28	11	20	16
聖母醫院	11	9	4	3	2
東區尤德夫人那打素醫院	4	6	17	9	13
博愛醫院	0	1	0	醫院於 1995 年 10 月停止提供產科服務	
威爾斯親王醫院	52	30	31	25	25
瑪嘉烈醫院	22	11	23	16	8
伊利沙伯醫院	38	30	22	20	19
瑪麗醫院	6	10	4	7	8
贊育醫院	24	16	19	12	13
屯門醫院	23	27	23	26	24
基督教聯合醫院	23	15	6	7	4
仁濟醫院	0	醫院於 1993 年 12 月停止提供產科服務			
總數	233	199	174	155	138

公立醫院的新生嬰兒死亡（即嬰兒在出生後 28 日內死亡）數字

新生嬰兒死亡數字

公立醫院	1993/94	1994/95	1995/96	1996/97	1997/98
雅麗氏何妙齡 那打素醫院	3	醫院於 1993 年 8 月遷移至大埔。			
明愛醫院	2	9	9	6	8
廣華醫院	10	13	10	9	13
聖母醫院	7	4	3	2	0
東區尤德夫人 那打素醫院	1	6	6	7	2
博愛醫院	1	0	0	醫院於 1995 年 10 月 停止提供產科服務	
威爾斯親王醫院	26	1	2	10	12
瑪嘉烈醫院	12	6	16	4	12
伊利沙伯醫院	47	42	27	23	16
瑪麗醫院	1	13	13	10	10
贊育醫院	11	11	13	7	1
屯門醫院	20	22	24	18	11
基督教聯合醫院	11	19	1	11	7
仁濟醫院	0	醫院於 1993 年 12 月停止提供產科服務			
總數	152	146	124	107	92

附表 D

私家醫院的死胎（即胚胎在妊娠期 28 星期或以上出生，
 而出生時已沒有生存跡象）數字

死胎數字

私家醫院	1994	1995	1996	1997	1998
浸會醫院	22	26	19	11	10
嘉諾撒醫院	4	1	2	2	1
播道醫院	3	4	1	2	於 1997 年 2 月停止 提供產科服務
港安醫院	0	2	2	0	0
養和醫院	8	2	3	5	4
明德醫院	0	0	3	0	2
寶血醫院	0	於 1994 年 11 月停止提供產科服務			
聖保祿醫院	8	5	6	3	6
聖德肋撒醫院	5	7	2	8	12
荃灣港安醫院	5	2	2	3	0
仁安醫院	0	1	3	2	2
總數	55	50	43	36	37

私家醫院的新生嬰兒死亡（即嬰兒在出生後 28 日內死亡）數字

新生嬰兒死亡數字

私家醫院	1994	1995	1996	1997	1998
浸會醫院	2	7	4	3	6
嘉諾撒醫院	0	1	2	0	0
播道醫院	4	2	0	0	於 1997 年 2 月 停止提供產科 服務
港安醫院	0	0	0	0	0
養和醫院	3	1	3	0	1
明德醫院	1	1	0	0	1
寶血醫院	0	於 1994 年 11 月停止提供產科服務			
聖保祿醫院	2	1	0	0	1
聖德肋撒醫院	0	6	2	3	0
荃灣港安醫院	0	0	0	0	0
仁安醫院	0	0	1	3	1
總數	12	19	12	9	10

誠信互保基金計劃

Mutual Fidelity Insurance Scheme

10. 何俊仁議員：現時執業律師的專業彌償計劃並不就律師的不誠實、欺詐

性作為或欺詐性不作為（“該等作為”）而引起的申索提供彌償。就此，政府可否告知本會：

- (a) 有否評估現行法例是否足以保障客戶免因其律師的該等作為而蒙受損失；若現行法例有所不足，會否考慮修訂有關法例，以加強對客戶的保障；及
- (b) 會否考慮設立一項誠信互保基金計劃，並規定執業律師參與該項計劃，讓因律師的該等作為而蒙受損失的客戶獲得補償？

律政司司長：主席，現行法例是否足以保障客戶免因其律師的作為而蒙受損失這個問題，前律政司在 1995 年 3 月發表的《法律服務諮詢文件》已予探討。文件指出，客戶因獨營執業或是律師行合夥人的律師作出欺詐性作為而蒙受金錢損失，均不會獲得現有的彌償基金賠償。此外，假如進行欺詐的是律師的僱員，除非有關律師理應能夠在管理業務時採取一般的謹慎態度和技巧防止該欺詐行為發生，否則客戶也不會獲得基金賠償。文件指出這情況並不理想，建議向律師徵款設立法定的誠信基金，保障因律師或其僱員的不誠實而蒙受損失的消費者。

就諮詢文件發表意見的人大多贊同設立誠信基金。政府於是在 1996 年 2 月就法律服務發表的報告書內，聲明會立法落實這項建議。

律師會其後成立工作小組，研究設立誠信基金一事。我獲得律師會的知會，該會正向其他普通法司法管轄區搜集資料，確定它們有否設立這類基金；如有，又以甚麼作為依據。基金的集資方法顯然是一個基本的問題。

有見及此，政府目前不打算修訂法例，也不建議為律師設立誠信互保基金計劃。不過，政府會密切注意律師會這方面的工作，並在有需要時重新審定立場。

政府以招標方式採購電腦產品

Procurement of Computer Products by the Government through Tenders

11. **MR SIN CHUNG-KAI:** *Regarding the procurement of computer products by the Government through tenders, will the Government inform this Council:*

- (a) *of the normal length of tender period for such products;*
- (b) *of the normal time gap from tender invitation to product delivery;*
- (c) *given the short product life cycle of some computer products, how it ensures that the computer products procured through tenders will not soon become obsolete; and*
- (d) *whether it will consider other means of procuring computer products with short product life cycle?*

SECRETARY FOR INFORMATION TECHNOLOGY AND BROADCASTING:

Madam President,

- (a) For the procurement of computer products, we normally allow at least three weeks for tenderers to submit their bids. Where the procurement is covered by the World Trade Organization Agreement on Government Procurement (WTO GPA), that is, with a tender value exceeding 130 000 Special Drawing Rights (SDR) (that is, around \$1.47 million), the tender period is six weeks at the minimum.
- (b) Depending on whether the procurement is covered by the WTO GPA, the normal time gap from tender invitation to product delivery ranges from two to four months.
- (c) We normally include a provision on technology substitution in computer contracts. This enables the Government to substitute a product/model which has become obsolete before delivery by a new product/model that meets the specified user requirement.
- (d) We adopt a bulk contract approach to improve the efficiency in procuring computer items commonly used by departments on an on-going basis, for example, personal computers, printers and word processing software. Under the bulk contract, the Government has the flexibility to procure new models that come on the market

subsequent to the conclusion of the contract without further tendering. With this arrangement, users within the Government will be able to switch to new models quickly. We also keep the procurement process for computer products under review in order to cope with rapid technological development.

破產欠薪保障基金錄得赤字

Deficit Recorded in the Protection of Wages on Insolvency Fund

12. 李家祥議員：破產欠薪保障基金（“基金”）自運作以來，於本年首次錄得赤字。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (a) 基金在未來 3 年會否持續出現赤字；若會，估計每年的赤字為何；及
- (b) 有關當局有否制訂應變計劃，以減低赤字；若有，有否評估該等計劃對工商企業經營成本的影響？

教育統籌局局長：主席，

- (a) 我們預計在本財政年度及未來兩個財政年度，基金會有以下的虧損：

1998-1999	1.6 億元
1999-2000	1.14 億元
2000-2001	1.08 億元

上述估計數字主要是根據過往的經驗作出，但必須指出這些估計受到多個不可預料的因素影響，包括基金從商業登記證徵款的收入、被基金成功批核的申請數目，申請人的收入及其年資分布情況等。

基金的虧損在 1999-2000 年度較 1998-1999 年度減少，主要是預計基金在該年度可在八百伴個案清盤後的資產，以代位權取回約 3,200 萬元。

我們建議把有關遣散費特惠金的最高付款額，由目前的 36,000 元再加超出此數餘額的 50%，增加至 5 萬元再加超出此數餘額的 50%，預計基金每年須多付 1,900 萬元。上述預計虧損數字已計算了這額外開支。

- (b) 在 1998 年年底，基金的累積款項達 7.475 億元。雖然我們估計基金在未來兩個財政年度均有赤字，但除非申請數目有不尋常的大幅增長，估計基金的累積款項在 2001 年 3 月底仍有 4.7 億元，而基金在商業登記證的徵款無須提高。因此，政府在現階段無須考慮應變計劃。

基礎建設項目的盈利情況

Profitability of Infrastructure Facilities

13. 張文光議員：政府可否告知本會，是否知悉：

- (a) 近年來投入服務的基礎建設項目（包括：西區海底隧道、機場鐵路、赤鱗角新機場及三號幹綫郊野公園段等）現時的盈利表現為何；
- (b) 該等項目原來的預測盈利及內部回報率分別為何；及
- (c) 若上述(a)及(b)部的答案顯示現時的盈利較預期為低，有關當局：
- (i) 有否評估原因為何；
- (ii) 將會採取甚麼措施以改善該等項目的盈利情況；及
- (iii) 有否計劃修訂該等項目的內部回報率；若有，每個項目的新訂內部回報率為何；若否，原因為何？

運輸局局長：主席，質詢中提述的基礎設施，即西區海底隧道、青嶼幹綫、三號幹綫（郊野公園段）、機場鐵路和新機場等，全都在近年投入服務。興建新機場，是為了應付本港直至二十一世紀的需要，而首 4 項基礎設施的籌劃和興建，是為配合新機場的啟用。

各項工程計劃的投資及最終的盈利回報率，是以預期的內部回報率計算。預測在有關設施的使用年期內，這些工程計劃的內部回報率如下：

	內部回報率
西區海底隧道	16.5%
三號幹綫（郊野公園段）	15%
青嶼幹綫	11.2%
機場鐵路	10%
新機場	5%（以實質計算）*

* 假設長期通脹率為 5%，名義上這回報率大約等於 10%。

自上述各項設施啟用後，多個月來的使用量都較原先預測的為低。關於新機場方面，由於目前的經濟情況變化不定，大大影響到飛機旅客人數。這因素並加上遷入東涌新市鎮的人口較預期為少，亦影響了青嶼幹綫和機鐵的使用率。地鐵公司正致力削減經營成本，並且展開推廣工作，以吸引更多市民使用機場快綫。機場管理局亦採取多項開源節流的措施。同時，香港西區隧道有限公司和三號幹綫（郊野公園段）有限公司亦已採取措施來降低成本，並已展開宣傳活動和推行優惠計劃，務求提高隧道的使用量。

這些基礎設施全都規模龐大，是長遠的投資項目。投資回報率是按照整段使用年期來計算的，因此，在現階段，我們既沒有計劃修訂這些工程計劃的內部回報率，也沒有需要這樣做。

向房委會交回單位的期限

Time Limit for Surrendering Flats to HA

14. 劉江華議員：香港房屋委員會（“房委會”）於 1999 年 1 月 14 日實行新措施，凡以綠表資格成功申請各項自置居所計劃的公屋住戶，須於接收新置單位後或在簽立轉讓契據後 1 個月內，將原先的租住公屋單位交回房委會。逾期佔用單位的租戶須繳交佔用費，金額為租戶現時所繳交的租金淨額三倍加差餉。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

(a) 房委會根據甚麼準則釐定 1 個月的期限；及

- (b) 房委會有否評估該期限是否足夠讓該等人士完成新置單位的裝修工程及遷離公屋單位；若評估結果為不足夠，房委會會否考慮延長該期限至兩個月；若不考慮延長期限，原因為何？

房屋局局長：主席，為了確保公平地運用公屋資源，房委會於釐定有關期限時，是以防止公屋租戶長期享用雙重房屋福利作為準則。基於這個準則，房委會制訂了 1 個月的期限，並認為這個安排是公平的。此項安排亦有助早日騰出公屋單位，以便重新編配給另一個真正有需要的家庭。

一個月的期限是否足夠，乃視乎個別情況而定。假如須遷出的租戶基於某些原因，難在 1 個月內遷往他們新置的居所，房委會容許他們在繳交佔用費後，把居留時間延長，為期多至兩個月。房委會認為這個期限安排是足夠和公平的，並可打消有關租戶長時期佔用公屋單位的念頭。

至於申請再延長上述的期限，則只有在特殊及非常值得同情的情況下，才會獲得批准。

港島東區貨車泊車位

Goods Vehicle Parking Spaces in Hong Kong Island East

15. 楊森議員：就港島東區貨車泊車位的供求情況，政府可否告知本會：

- (a) 根據當局的最新估計，到 2001 年，該區的日間和通宵貨車泊車位的短缺數字分別為何；
- (b) 去年該區貨車違例在路旁停泊的個案數字為何；
- (c) 現時位於該區的貨車泊車用地，有哪些被劃分為或以短期租約的形式批出為臨時停車場用途；哪些被正式規劃為停車場；它們的主要分布地點為何；
- (d) 自 1995 年至今，為解決貨車泊車位不足而在該區推行的措施為何；當局打算日後採取何種新措施，以徹底解決該區貨車泊車位短缺的

問題；及

- (e) 有否評估該區的貨車泊車位何時可達致供求平衡；若有，評估的結果為何？

運輸局局長：主席，

- (a) 根據運輸署對東區貨車泊車位供求的預測，在 2001 年，日間泊車位會短缺 1 300 個，通宵泊車位則會過剩 1 100 個。
- (b) 運輸署在 1998 年 8 月進行的調查顯示，東區每天平均有 314 輛貨車違例停泊。
- (c) 在東區，用作貨車停車場的土地共有 13 塊，詳情現載於附件。這些土地全都是以短期租約暫時撥作停車場用途。由於這些短期租約用地均有較長遠的發展用途，故政府為東區提供永久停車場的計劃內，並不包括把其中任何一塊現在的短期租約用地改為永久貨車停車場。
- (d) 自 1995 年起，當局為增加東區貨車泊車位的供應量，已經採取或正在實行下列措施：
- (i) 用作貨車停車場的短期租約土地，已由 1995 年的 8 塊增至 1998 年的 15 塊，令貨車泊車位由 1 100 個增至 1 400 個。
- (ii) 計劃在老鼠排興建一座多層停車場，提供 400 個輕型貨車和中型貨車泊車位。有關土地預計在 2000-2001 年度出售。
- (e) 政府能否提供充足的貨車泊車位來應付日間預計會出現的短缺情況，往往受制於多個因素，尤其是東區的土地供應量有限，掣肘更多。運輸署正積極與地政總署聯絡，密切監察有關情況，並設法盡量增加貨車泊車位的供應。

附件

1998 年 12 月
東區的短期租約土地一覽表

短期租約土地編號	地點
EHX147	興民街
EHX176	小西灣道
EHX178	海裕街
EHX179	嘉業街
EHX189	小西灣填海區
EHX194	渣華道
EHX196	興民街
EHX201	鯉景道
EHX203	小西灣填海區
EHX229	盛泰道
EHX230	杏花邨
EHX232	小西灣道
EHX67	聖十字徑

通風系統承辦商重新註冊

Re-registration of Ventilation Contractors

16. 劉江華議員：屋宇署於 1998 年 3 月致函全港註冊通風系統承辦商，要求該等承辦商於 2000 年 4 月前，按《1996 年建築物（修訂）條例》訂明的新制度的規定，重新辦理註冊手續。就此，政府可否告知本會，新舊制度所規定的考核程序和準則有否分別；若有，原因為何；若否，當局要求該等承辦商重新通過考核的理據為何？

規劃環境地政局局長：主席，《1996 年建築物（修訂）條例》其中的一項規定是推行新的承建商註冊制度，將承建商分為兩個類別，分別為註冊一般建築承建商及註冊專門承建商，而通風系統承建商是後者的其中一種。

屋宇署在 1998 年 4 月 1 日起，實施上述新的專門承建商註冊制度。作為一項過渡性安排，現有通風系統承建商的註冊將會在上述新制度實施日期後的兩年內繼續有效。

舊有制度沒有就承建商的資格、能力和經驗訂下具體的規定，但在新制度下，申請人必須符合以下標準：

- (a) 如申請人為法團，建築事務監督將會審核其公司架構，以確保其具備履行《建築物條例》指定責任的能力；
- (b) 申請人其本身、職員或關鍵人士如獲委任人士及技術董事等，在學歷及經驗上均必須達到指定的程度；及
- (c) 建築事務監督將會審核申請人取用工業裝置及資源的能力。

至於考核程序方面，新舊制度的分別在於建築事務監督根據《1996 年建築物（修訂）條例》下委任一個承建商註冊事務委員會，以協助其考慮承建商註冊的申請。委員會的職能包括：審查申請人的資格；進行委員會認為有需要的查訊，以確定申請人是否具備有關經驗；與申請人或獲委任人士進行面試；以及就接受、押後或拒絕申請向建築事務監督提供意見。委員會由 1 名建築事務監督的代表及 8 名專業團體或有關商會及組織所提名的人士組成。這些專業團體或有關商會及組織，包括香港建築師學會、香港測量師學會、香港工程師學會、香港建造商會有限公司、香港機電工程承建商協會及建築事務監督認為適合的團體。

當局釐定新的承建商註冊制度及標準，目的是要提高業界的建築水平及註冊承建商的質素，清楚界定以法團身份註冊的承建商的法律責任，並確保註冊承建商具備足夠學歷、經驗、能力或資源等，履行《建築物條例》指定的責任。

對中小型企業的協助

Assistance to Small and Medium Enterprises

17. **DR DAVID LI:** *The provisional seasonally adjusted unemployment rate*

rose to 5.8% in the last quarter of 1998, which is the highest figure ever derived from General Household Surveys conducted since 1981. In this connection, will the Government inform this Council whether it will consider introducing measures to assist small and medium sized firms to maintain the number of their employees?

SECRETARY FOR TRADE AND INDUSTRY: Madam President, the Government is committed to providing maximum support to small and medium enterprises (SMEs) to enhance their productivity and competitiveness. To meet the specific needs of SMEs, the Government and various industrial support organizations have introduced a range of measures and services including various service centres, Special Finance Scheme for Small and Medium Enterprises and the Small and Medium Enterprise Office to be set up under the Industry Department this year. In addition, the fruition of our various support schemes such as the Industrial Support Fund and the Services Support Fund will also help strengthen the competitiveness of our SMEs. Under the free market principle, the Government has no intention to interfere with the operation and the number of employees of individual firms. However, these measures which aim to enhance competitiveness should be positive for the economic development of Hong Kong in the long term. This in turn should be able to create better employment opportunities for our workforce eventually.

將軍澳西岸公路的路綫設計

Alignment Design of Tseung Kwan O Western Coast Road

18. 李華明議員：據悉，將軍澳西岸公路的建議路綫將途經鯉魚門區，相當數量的海鮮店鋪及食肆因而須結業，嚴重影響有關居民的生計，以及妨礙擁有國際知名特色食肆的該區發展旅遊業。就此，政府可否告知本會：

- (a) 估計分別有多少個位於鯉魚門區的住宅、海鮮店鋪及海鮮食肆會受到建議工程的影響；
- (b) 有否計劃更改該公路的路綫設計，以繞過該等店鋪及食肆；及
- (c) 有否計劃在就該公路的路綫設計作最後決定前，諮詢有關臨時區議會及地區團體？

規劃環境地政局局長：主席，

- (a) 政府仍未就西岸公路的路綫作出最後決定。雖然政府的可行性研究已就公路合適的路綫作出建議，但在政府未完成詳細的道路設計之前，仍未能確定會受影響的住宅、食肆及店鋪的數目。在詳細設計工作時，政府會以盡量減少此道路對鯉魚門海鮮食肆及店鋪的影響為原則。
- (b) 政府從 1997 年年初開始探討西岸公路的可行路綫，並研究過多個不同方案，包括繞過鯉魚門海鮮店鋪及食肆的路綫。曾考慮過的各方案可分為下列 3 類：
 - (i) 沿海方案 — 路綫由將軍澳沿鯉魚門海濱伸延，以海上橋樑連接擬議的觀塘仔灣橋。這些方案不被接受，因為路綫會把狹窄的鯉魚門海峽航道的闊度進一步收窄大約四分之一（由原來的 450 米收窄至大約 350 米），這會嚴重影響該處本已十分繁忙的海上交通。此外，鑑於該區水深及水流急，建築工程會非常困難。
 - (ii) 隧道方案 — 路綫以隧道貫通鯉魚門岬角，並接連擬議的觀塘仔灣橋，但這隧道長 700 米，運載危險品的車輛不能使用；因此選擇隧道方案便不能達到建設西岸公路的其中一個主要目的。此外，隧道方案的路綫也須穿過鯉魚門部分海鮮食肆地段。
 - (iii) 內陸方案 — 這方案是在現有茶果嶺道之上興建高架路。如採納這方案，不但須收回油塘一些大廈的土地，也會影響茶果嶺道沿綫的房屋發展。路綫更須在鯉魚門岬角進行大規模的削坡工程。就噪音、空氣及觀景質素而言，在茶果嶺道之上興建高架路對沿綫地區所造成的影響，將超過可接受的水平。

政府向觀塘臨時區議會提交的選綫，已是在設計公路所須顧及的所有局限下，影響最少的一個。

- (c) 1993 年，政府首次就西岸公路的簡圖諮詢當時的觀塘區議會，其後並於 1996 年向觀塘區議會匯報了工作進度。在 1997 年 6 月諮詢觀塘區議會時，政府提出了將軍澳西岸公路的簡圖構思。1998 年 12 月，觀塘臨時區議會和西貢臨時區議會的交通及運輸委員會通過了政府提出擬議的路綫。政府會在 2 月 8 日再向觀塘臨時區議會全體議員匯報有關西岸公路的發展詳情。各有關部門也隨時樂意向地區團體簡述西岸公路的發展。

對先進科技及加密科技的管制

Controls on Advanced Technologies and Encryption Technology

19. **MR SIN CHUNG-KAI:** *Participating countries in the Wassenaar Arrangement (WA) on Export Controls for Conventional Arms and Dual-use Goods and Technologies agreed at their fourth plenary meeting held on 2 and 3 December 1998 to maintain controls on certain advanced technologies and encryption technology. In this connection, will the Government inform this Council:*

- (a) *whether it has assessed the impact of the decision on the import of such technologies into Hong Kong; if so, the details of its assessment; if not, the reasons for that; and*
- (b) *of the measures in place to assist the local industries concerned to obtain or develop such technologies?*

SECRETARY FOR TRADE AND INDUSTRY: Madam President,

- (a) Members of the WA agreed in December 1998 to clarify and relax the controls on a number of encryption items. Apart from clarifying the scope of liberalization on certain consumer entertainment television systems such as DVD products, cordless telephone systems designed for home or office use, and equipment which is specially designed to protect intellectual property from

illegal copying such as movies or music sent over the Internet, the more significant revision covers the relaxation of encryption products at or below 56-bit and those mass-market hardware.

We welcome such relaxation of control. We will introduce legislative amendments to Schedule 1 of the Import and Export (Strategic Commodities) Regulations to bring our control in line with the WA's latest revisions. Upon enactment of the amendments, the import and export of those encryption products which have been removed from the WA's control list will no longer require licences. Preparation on the amendments is underway. We aim to have the amendments effected as soon as practicable. The trade of such products will be facilitated insofar as they are decontrolled by the WA, and thus removing the need for licensing requirements in Hong Kong.

- (b) We are keen on ensuring our businesses' access to a wide range of high-tech products and advanced technologies produced by our trading partners. It is, therefore, our established practice to follow closely the revisions made by the international control regimes governing the flow of high-tech products. It is also in Hong Kong's interest to maintain an effective control system so as to ensure the confidence of our trading partners in our system, and thus our continued access to high-tech products and advanced technologies. We will also continue to maintain regular dialogue with our major trading partners so as to keep us updated on developments in the international arena in this field.

興建長沙灣食品批發市場綜合大樓第二期

Construction of Phase II of the Cheung Sha Wan Wholesale Food Market Complex

20. 涂謹申議員：政府早前向本會表示，當局會自行興建長沙灣食品批發市場綜合大樓第二期，並修訂了該項計劃的規模。就此，政府可否告知本會：

- (a) 修訂後的計劃有否保留原先設計的中流貨櫃裝卸設施；若否，原因為何；及

- (b) 有否評估該大樓啟用後，重型車輛流量增加會否導致西九龍填海區內住宅區一帶交通擠塞；若有，詳情為何；以及當局有否制訂相應措施？

經濟局局長：主席，

- (a) 修訂後的長沙灣綜合批發市場第二期發展計劃，並沒有保留原先設計的中流作業設施，原因是近期中流作業增長放緩，對用地需求減少，因此我們認為無須繼續在綜合批發市場第二期計劃內提供新的中流作業用地。
- (b) 建築署已委聘顧問就長沙灣綜合批發市場第二期發展計劃進行交通影響評估，以研究及評估綜合大樓運作對西九龍填海區（包括該處的住宅區）的交通情況可能造成的影響，並建議紓緩措施，務求把對交通造成的影響減至最低。該項評估工作會於 1999 年 2 月展開，並預計於年底前完成。

法案 BILLS

法案首讀 First Reading of Bills

主席：法案：首讀。

《1999 年立法會（修訂）條例草案》 LEGISLATIVE COUNCIL (AMENDMENT) BILL 1999

《選舉（舞弊及非法行為）條例草案》 ELECTIONS (CORRUPT AND ILLEGAL CONDUCT) BILL

《中醫藥條例草案》 CHINESE MEDICINE BILL

秘書：《1999 年立法會（修訂）條例草案》
《選舉（舞弊及非法行為）條例草案》
《中醫藥條例草案》。

條例草案經過首讀，並依據《議事規則》第 53 條第(3)款的規定，受命安排

二讀。

Bills read the First time and ordered to be set down for Second Reading pursuant to Rule 53(3) of the Rules of Procedure.

法案二讀

Second Reading of Bills

主席：法案：二讀。

《1999 年立法會（修訂）條例草案》

LEGISLATIVE COUNCIL (AMENDMENT) BILL 1999

政制事務局局長：主席，我謹動議二讀《1999 年立法會（修訂）條例草案》。

去年 5 月，香港特別行政區第一屆立法會選舉成功舉行，更創下 53% 歷來最高的投票率。按照《基本法》訂下的藍圖，香港特別行政區將於 2000 年選出第二屆立法會。現在是適當時機立法安排有關選舉的細則。

政府對選舉制度發展的一貫目標是非常清晰的，我們將致力：

- (a) 根據《基本法》的規定，按照循序漸進的原則，繼續推動本港的民主發展；
- (b) 確保有關的選舉安排是公開、公平、廉潔及為港人所接受；及
- (c) 鼓勵市民積極參與未來的選舉，增強市民對選舉的認識及關心。

政府已於去年 12 月就有關第二屆立法會選舉的安排諮詢立法會的政制事務委員會。今天提交的《1999 年立法會（修訂）條例草案》將修訂現行的《立法會條例》，為舉行第二屆立法會選舉確立法律基礎，其內容亦反映了市民和議員向我們提交的相關意見。條例草案同時就《選舉管理委員會條例》及其他條例作出相應的修訂。我現在就條例草案的重要內容，向大家一一介紹。

按照《基本法》的規定，條例草案訂明地方選區的議席將由 20 席增至 24 席。這 24 席將分別由 5 個地方選區選出，每區各有 4 至 6 個議席。第二屆立法會選舉將繼續採用現已廣為市民熟悉及接受的“名單投票制”投票方式。

功能界別選舉的議席數目將維持在 30 席。功能界別選民的劃分大致與第一屆立法會選舉相同，唯一不同的是市政局及區域市政局兩個功能界別將分別由兩個新的功能界別取代，即區議會及飲食界功能界別。區議會功能界別包括所有《區議會條例草案》所述的區議員，而飲食界功能界別的劃分，則與 1998 年的選舉委員會飲食界界別分組的劃分方法相同。

條例草案亦同時對功能界別選舉的安排作出一些技術性的修訂，務使有關功能界別的劃分更清晰。每個功能界別決定選民資格的基本準則將會在《立法會條例》的內文中規定，而詳細的選民名單，則會在新的附表中列出。此外，我們亦根據所獲得的最新資料，更新選民的名單，如刪除一些已結業的公司和團體等。

至於選舉委員會選舉的安排，除選舉委員會的議席數目由 10 席減至 6 席外，大致上與上屆立法會選舉的安排相同。為使有關的法律條文適用於第二屆立法會選舉，條例草案亦作出一些技術上的修訂，以及就區議會及飲食界功能界別的成立作出相應的修訂。

值得一提的是，根據第一屆立法會選舉的經驗，我們在條例草案中亦訂出了數項改善現行選舉安排的措施，其中包括：

- (a) 引入一項“預先投票”的安排，方便大選當天因種種原因未能投票的選民在大選前預先投票。行政長官將指定大選前 15 天內的 1 天或多於 1 天為預先投票日，讓有需要的選民可根據選舉管理委員會訂立的規例申請預先投票。
- (b) 現行《立法會條例》規定，任何候選人去世或喪失當選議員資格，選舉程序必須中止，這樣不但使候選人浪費了先前投入競選活動的大量時間及金錢，政府及候選人亦須重新投入額外的資源進行補選。為了盡量避免選舉中斷的情況，條例草案對現行有關的條文作出一連串的修訂，例如容許選舉主任在提名期結束後，但在投票日前如得悉某候選人已去世或已喪失競選資格，即可修訂獲有效提名的候選人名單，讓選舉程序繼續進行。
- (c) 考慮到個人資料私隱專員以及平等機會委員會主席的職能和工作性質，以及他們在執行職務時，必須確保不會出現利益衝突的問題，我們建議修訂現行條例，列明擔任上述兩個職位的人士及他們屬下的員工將會喪失成為候選人的資格。

我們希望藉着以上的修訂，使現行的選舉法例更趨完善，有關的選舉安排更為公開、公平、廉潔及為市民所接受；其中引入新措施，如預先投票計劃，更是希望藉此方便及鼓勵更多選民參與來年的選舉，增加對選舉的認識。針對這點，政府亦會動用適當的資源，在 2000 年年初的選民登記活動中，繼續不遺餘力地呼籲更多合資格的選民登記。

此外，相信議員亦留意到條例草案並沒有落實政府於去年 12 月初的建議，讓候選人自費在電視和電台播放競選廣告，我想在此解釋箇中原因。自建議公開後，各界發表了許多意見，但是眾議紛紜，未能達致共識。在這情況之下，我們認為推行這項計劃的條件仍未成熟，因此我們不打算在 2000 年的選舉中將其實施。但我們會在第二屆立法會選舉完結後，再行檢討應否在將來的選舉中實施這項計劃。

雖然現時距 2000 年的選舉尚有相當充裕的時間，但有多項重要的步驟仍須完成，包括選舉管理委員會須按條例草案新規定就地方選區劃分進行公眾諮詢，並在今年 10 月底前制定建議提交行政長官；現行的一系列附屬法例亦必須修改或重新制定，以便落實條例草案中的新規定。因此，我們希望今天提交的條例草案能夠在今年 7 月中立法會休會前獲得通過，以便有關籌備選舉的工作能依時展開。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《1999 年立法會（修訂）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

《選舉（舞弊及非法行為）條例草案》 **ELECTIONS (CORRUPT AND ILLEGAL CONDUCT) BILL**

政制事務局局長：主席，我謹動議二讀《選舉（舞弊及非法行為）條例草案》。

一直以來，我們的選舉都能夠在廉潔和誠實的情況下進行，相信每一個香港人都會為此而感到自豪。能取得這種成績的其中一個重要原因，是因為

我們有嚴謹的法例，禁止選舉中的舞弊和非法行為。但是這條在 1955 年已經開始實施的法例，由於選舉制度的持續演變，已經開始不合時宜，實在有需要更新大部分條文，以配合現今採用的選舉模式及社會狀況。

在草擬新的《選舉（舞弊及非法行為）條例草案》時，我們保留了現行《舞弊和非法行為條例》中的所有罪行條文。我們亦汲取了去年第一屆立法會選舉的經驗，將部分原有條文更詳盡地表達出來，並加入若干新的條文。我們更採用了較淺易的法律語言和更有系統及細緻的編排，務求使新的條例草案更清晰和易於理解。

有關適用的範圍，新的法例將沿用《舞弊及非法行為條例》的安排，適用於立法會、建議中的區議會、鄉議局，以及鄉事委員會執行委員會的選舉。

至於罪行的分類，一如《舞弊及非法行為條例》，條例草案所禁止的行為主要分為兩大類——即舞弊行為和非法行為。舞弊行為是指那些蓄意並會對選舉構成直接影響的行為，而非法行為則是與實際選舉程序以及候選人提名和投票過程的關係較為間接的不法行為。

關於舞弊行為的罪行，可分為 5 大類。第一類是有關候選人資格的罪行，任何人若以利益、武力或欺騙手段來影響其他人的候選人資格，即屬違法。

第二類舞弊行為是關於選民的投票取向，任何人若以利益、武力、欺騙手段或藉着提供食物或娛樂來影響其他人的投票取向，即屬違法。

第三類舞弊行為是與投票有關的罪行。任何人冒充另一人投票、明知無權投票卻在選舉中投票、向選舉事務主任提供虛假資料而其後在選舉中投票、或非法地在選舉中投票多於一次，即屬違法。此外，將選票以外的任何紙張放進投票箱、污損或銷毀選票，或將選票帶離投票站等行為亦包括在內。

第四類舞弊行為是關於選舉捐贈。條例草案訂明候選人不得將選舉捐贈用於選舉開支以外的用途。如有尚未使用的捐贈，或捐贈總額超過選舉開支最高限額，則候選人必須將捐贈退回捐贈者或按照捐贈者的指示處置。

第五類舞弊行為，是關於撤回選舉呈請或上訴的罪行。我們建議訂立一條新的條文，禁止因受賄而撤回選舉呈請，或撤回根據《立法會條例》，向審裁官提出質疑選舉委員會界別分組選舉的上訴。

屬於非法行為的罪行，可分為兩大類。第一類非法行為是有關選舉開支。

就立法會地方選區而言，所有在同一名單中的候選人，都必須互相作出授權，及共同授權每名作為該名單的選舉開支代理人。原因是任何一位候選人所作出的任何選舉開支，將視為用於促使同一名單中所有候選人當選的用途。

此外，候選人所作出的選舉開支，如超過選舉開支最高限額，即屬違法。若一份候選人名單所作出的選舉開支總額超過選舉開支最高限額，該名單的每名成員都會視作違法。但假如某候選人可證明有關開支在未經他同意之下作出，且本身並無疏忽，即可以此作為辯護理由。

第二類非法行為是有關虛假陳述。任何人如發布虛假的陳述，指某候選人不再是候選人，即屬違法。此外，任何人虛假聲稱其本人或另一人是某項選舉的候選人，亦屬違法。這是新增加的條文，目的是針對名單中某候選人在退出競選後，發布誤導性的陳述指他仍是該候選人名單的成員的情況。任何人為促使或阻礙某候選人或某些候選人當選而發布虛假的事實陳述，亦屬非法行為。

根據現行《舞弊及非法行為條例》的規定，任何人若事先未經某人或某團體的書面同意，而使用該人或該團體的名字或標記，以令其他人相信該人獲有關人士或團體的支持，即屬違法。新的條例草案條文，除保留現行規定外，更進一步訂明有關規定包括某人或某團體的標識，或某人的圖像。

相信大家都會同意，選舉宣傳是選舉活動中重要的一環。基於以往的經驗，我們把選舉宣傳包括負面宣傳，並把選舉廣告重新界定為任何具有促使或阻礙一名或多名候選人在選舉中當選的效果，並以任何形式展示的通知。這個新定義並不包括任何一般性宣傳選舉的中立廣告，例如由專業團體發出呼籲其會員在選舉中投票的通訊等。

我們明白到候選人可能因粗心大意、意外地計算錯誤、或其他合理原因而不慎違反有關的法律規定。故此條例草案提供了機制，讓候選人、選舉代理人或其他人士可向法庭提出申請，要求發出命令，寬免申請人根據本條例草案所須承受的刑罰或喪失資格的懲罰。除此以外，法庭亦可基於類似原因，發出命令延長候選人提交選舉申報書的限期，或更正申報書的內容資料等。

各位議員都很清楚，第一屆的區議會選舉將於本年 11 月舉行。因此，我們很希望這條條例草案能夠及時通過，以便為這次選舉提供更周全的監管機制，亦可幫助候選人更容易明白有關的法律規定。

謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《選舉（舞弊及非法行為）條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處理。

《中醫藥條例草案》 **CHINESE MEDICINE BILL**

衛生福利局局長：主席女士，我謹動議二讀《中醫藥條例草案》。

本條例草案旨在通過立法，把中醫及中藥納入一個完善的法定規管架構。條例草案就中醫註冊，中藥業者發牌和中成藥註冊事宜，作出規定，以確保中醫的執業水平，及規管中藥的使用、製造和買賣事宜，藉此保障使用中醫藥的市民的安全，及為中醫藥在香港的發展奠下良好的基礎。

這條例草案通過後，我們會成立一個法定組織，名為中醫藥管理委員會，這委員會之下會成立兩個分組，中醫組和中藥組。中醫組會負責規管中醫的執業，中藥組則負責規管中藥的使用、製造和買賣事宜。委員會及其屬下各分組、小組的大部分成員會來自中醫藥的不同行業，以體現業界“自我規管”的精神。其他成員會包括來自政府和其他界別的代表，例如教育界等，以確保這規管組織能夠全面顧及市民的利益。

在規管中醫方面，條例草案建議為從事中醫全科、骨傷科和針灸科的中醫設立註冊制度。這個制度會通過舉辦執業資格考試，及實施註冊和紀律制度，以確認中醫的專業地位。所有想從事中醫專業的人士須具備認可中醫學士學位，參加執業資格試合格後，才可註冊為“註冊中醫”。中醫獲註冊後，須申領執業證明書才可行醫。證明書為期 3 年，可以續期，續期條件之一是申請人須在這 3 年內曾有接受中醫藥持續教育。為使教育及科研機構，能委聘合適的中醫來擔任主要是中醫藥教學及研究工作，條例內提供一個有限制註冊的制度，以便有關人士無須參加執業試而可在香港進行中醫藥教育及科研工作。這規管架構內亦備有紀律制度，用來對違反專業守則和紀律的中醫處以適當的紀律處分，包括永久或暫時從中醫註冊表中刪除該中醫的姓名。

在規管中藥方面，條例草案建議設立一套就中藥買賣的發牌和註冊制度。規管機制包括為中藥材零售商和批發商、中成藥批發商和製造商發牌，以及為個別中成藥註冊。

在中藥材方面，在條例內的附表 1 和 2，分別載有 31 種烈性中藥材和 574 種常用的中藥材。零售及批發商在供應或銷售這些附表上的中藥材時，須先獲得有關牌照。附表 1 的中藥材，只可零售予有註冊中醫處方的使用者。

在中成藥方面，所有在本港製造或出售的中成藥，均須註冊。而所有中成藥的製造商及批發商也須獲得有關牌照才可營業。

此外，架構內亦有一套規管中藥商的紀律制度，若有人對持牌的買賣或製造商作出投訴，而投訴被證實，持牌人可被中藥組暫時吊銷或撤銷牌照。

由於中醫藥源遠流長，在本港亦廣為市民使用，故此我們深信立法規管中醫藥的同時，亦須為現職中醫，中藥業者及目前在香港所出售的中成藥提供適當的過渡安排，以減低對他們可能造成的影響。

在中醫方面，現職中醫若已執業若干年或有認可中醫學歷，可按情況豁免執業資格試或註冊審核，而註冊成為中醫。此外，現正營業的中藥買賣商和中成藥製造商可根據過渡安排的規定繼續營業。已在本港出售的中成藥，亦可根據這些安排繼續買賣，直至過渡安排完結為止。

過渡安排的詳情載於條例草案內第 90 至 96 條、第 118 條、第 128 條和第 138 條。

立法規管中醫藥的決定是經過長時間研究和廣泛的諮詢才達致的。我們在 1995 年 3 月成立了香港中醫藥發展籌備委員會，就如何發展及規管本港的中醫藥業向政府提出建議。這些建議經公眾諮詢後已被採納和包括在這條條例草案內。在此，我謹藉此機會向香港中醫藥發展籌備委員會及其他向我們提供了很多有建設性意見的個人及團體致謝。

主席女士，我謹此建議本會議員通過本條例草案。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：《中醫藥條例草案》予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在押後，而條例草案則交由內務委員會處

理。

議案 MOTION

主席：議案。根據《破產欠薪保障條例》動議的決議案。

根據《破產欠薪保障條例》動議的決議案

PROPOSED RESOLUTION UNDER THE PROTECTION OF WAGES ON INSOLVENCY ORDINANCE

教育統籌局局長：主席，我謹依照議程，提出我名下的議案。

這項決議旨在提高破產欠薪保障基金在遣散費方面的最高付款額。

《破產欠薪保障條例》於 1985 年起實施，根據該條例的規定，僱員如遭無力清償債務的僱主拖欠其根據《僱傭條例》（第 57 章）有權取得的工資、代通知金或遣散費，可以向破產欠薪保障基金申請特惠款項。現時，特惠款項的最高付款額是在《破產欠薪保障條例》的有關條文中訂明。

破產欠薪保障基金委員會（“委員會”）是根據《破產欠薪保障條例》第 3 條成立的，主要的職責是管理破產欠薪保障基金。該條例並授權勞工處處長在僱主無力清償債務時從基金撥出特惠款項，發放給僱員。委員會現時由 1 名主席，以及僱主代表、僱員代表及公職人員各 3 名組成。當局經常就基金的付款限額進行檢討，以確保各特惠款項的付款限額能給予僱員適當的保障。最近一次調整是在 1996 年 2 月進行。

最近，我們就基金以上的保障範圍進行檢討，結果顯示在 1997-98 年度，超過 93% 的欠薪申請人和超過 97% 的代通知金申請人能夠全數取得他們有權得到的款項。至於遣散費方面，則只有超過 74% 的申請人能全數取得他們應得的款項。

鑑於大部分申請人能夠全數獲取欠薪及代通知金，我們認為基金目前在這兩方面的保障程度已經足夠，無須修訂這兩項特惠款項的付款上限；但對於遭受無力償債僱主拖欠遣散費的僱員，我們認為有需要為他們提供更妥善

的財政援助。在目前的經濟氣候下，這些僱員可能須較長時間才可重新就業，因此這種援助尤其重要。提高遣散費的特惠金額，可以幫助他們渡過失業期，而無須向綜合社會保障援助方面求助。

我們現建議把有關遣散費特惠款項的最高付款額，由目前的 36,000 元再加超出此數餘額的 50%，增加至 5 萬元再加超出此數餘額的 50%。實施這項建議將使更多申請人可全數取得遣散費，即使有些申請人未能取得全數，亦可從基金取得較高金額的遣散費。在建議通過後，我們估計約 84% 的申請人能夠全數取得他們應得的遣散費。

在建議的遣散費上限實施後，預計基金每年須多支付特惠款項 1,900 萬元。雖然基金在 98 年 4 月至 12 月有超過 1 億元的虧損，但基金的財政仍然穩健。截至 98 年 12 月底，基金的累積款項為 747,500,000 元，足以應付額外發放的款額。因此，這項建議不會令僱主增加徵款。

勞工處已就這項建議徵詢勞工顧問委員會及破產欠薪保障基金委員會的意見，兩個委員會都表示支持。此外，我們亦曾就這項建議徵詢立法會人力事務委員會的意見，也獲得該委員會的支持。

若這項決議獲得通過，我們建議經修訂的遣散費特惠款項最高付款額，將於刊登憲報當天（即 1999 年 2 月 5 日）正式生效。

主席，我謹此提出議案，希望各位議員支持。

教育統籌局局長動議的議案如下：

“議決 —

- (1) 自 1999 年 2 月 5 日（“實施日期”）起，將《破產欠薪保障條例》第 16(2)(f)(i) 條修訂，廢除兩度出現的 “\$36,000” 而代以 “\$50,000”；
- (2) 經本決議修訂的本條例，對付款責任在實施日期前產生的遣散費付款並不適用；及
- (3) 在緊接實施日期前施行的本條例，對付款責任在實施日期前產生的遣散費付款適用，猶如本決議沒有提出和通過一樣。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：教育統籌局局長動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。是否有議員想發言？

劉千石議員：主席女士，香港職工會聯盟（“職工盟”）支持提高破產欠薪保障基金（“基金”）特惠金的決議案。不過，我希望補充兩點意見。

首先，基金的目的在於保障打工仔，事實上不應該在提供特惠金方面設置任何“上限”，使打工仔的損失得不到全數及合理的補償。基金的收入由註冊公司徵費得來，可以說是一種集體保險，目的自然是希望當一間公司因面臨破產而拖欠員工薪金、代通知金及遣散費時，員工可以向基金申領特惠金以解燃眉之急；所以，原則上，我認為基金根本不應該設置特惠金上限，使打工仔得不到全數補償。

現時法例中對欠薪、代通知金及遣散費的特惠金補償均設有上限，而今日的決議案只是提高遣散費的補償上限；結果，仍舊有一成以上受公司倒閉影響的打工仔取不到全數補償，這種做法對他們來說是極不公平的。事實上，基金現時的結餘仍然十分豐厚，雖說在這段期間基金開支的壓力可能增加，但我覺得，正因為經濟不景，公司倒閉對打工仔的影響將會更大，如果基金不給予十足補償，我相信打工仔再難以向已遭清盤的僱主追討，結果變相被剝削原來屬於他的薪金、代通知金及遣散費，這對於已面臨失業的打工仔來說是一種“雙重打擊”。

因此，政府不應該再見步行步，必須再研究取消基金特惠金上限的規定，最少亦應考慮將特惠金上限定期提高至一個合理水平；否則，職工盟的議員將會再次提出決議案，為打工仔爭取這方面的合理權益。

主席女士，另一個我要指出的問題是如何保障先被減薪、後遭裁員的員工。政府曾經表示會在不久將來提出法案修訂《破產欠薪保障條例》，規定如僱主在減薪前曾以書面作出承諾，則基金將會以員工減薪前的工資計算遣散費；不過，我已經多次指出，規定須有僱主的書面承諾，基金才會以減薪前的工資計算遣散費補償，是不合理的做法；我再要求政府盡快向本會提交相關法案，而我則會考慮作出修訂，取消書面承諾的規定，換言之，在任何情況下，基金都必須以減薪前的工資計算補償，以免打工仔遭受“雙重打擊”。

主席女士，我謹此陳辭，謝謝。

李家祥議員：主席，我發言支持這項議案。在現時經濟非常惡劣、公司破產數目激增，以及失業人數急速上升的情況下，我覺得提出這項議案是很切合時宜的。

當我看見申請人和公司破產的數目激增，我曾非常擔心這個破產欠薪保障基金（“基金”），會否因申請人數和公司破產的數目增加而出現財政困難，但經與王永平局長磋商及取得資料後，我覺得他說服了我，他叫我暫時不用擔心，這個基金的財政狀況仍然很健全。

但我希望藉此機會指出，提高基金的補償款額，對整個經濟問題來說，只是治標不治本，只能稍為紓緩一下現時勞工失業的苦況；歸根究柢，除了要待經濟好轉之外，我們還須看看——從基金的財政和失業情況來看——究竟政府可否採取一些措施，來挽救一些瀕臨破產的公司使其不致於破產？政府可有一些更積極的辦法使人們不致於失業？

事實上，政府不是沒有辦法的，我在本星期一的財經事務委員會上便曾與多位同事討論一份由法律改革委員會提交的“拯救企業計劃”。這項計劃在外國已推行多年，香港政府亦已研究了兩年。我很希望政府對於這項計劃，能夠有比較明確的取態，因為當諮詢文件發表時，令人覺得政府好像無所適從。在這情況下，我覺得不同黨派、代表勞資雙方的同事，當看見基金一直流失寶貴的資源時，均希望彼此同心協力爭取，尤其是香港在此時此刻，是否更須有一個拯救企業的計劃，以減低失業的人數呢？有些公司因一些草率的錯誤決定——儘管是很簡單的錯誤——而導致不能翻身；有些公司則因突然而來的經濟浪潮而一時資金周轉不靈；它們是否都應順應現時的法例，任由銀行追討欠債，待清還了利息及失去一切資產後，便任由員工申請公司破產？這個制度是否最好？劉千石議員亦提出了一些意見，整個基金的構思和概念，當面對這樣嚴重的經濟問題時，是無法回應的。在這情況下，我們是否更應有一個更深入的考慮和檢討，以及更全面的處理計劃，而不只是考慮提高補償上限，紓緩一些短暫痛楚，便覺得已作了交代？

我希望政府有一些更明確、更積極、更大膽的取態，並希望本會各位同事能多支持一些可挽救面臨倒閉的公司，以及減少失業情況的方案。謝謝主席。

梁耀忠議員：主席，今次當局修改破產欠薪保障基金（“基金”）在遣散費方面的上限，對部分工友來說，當然是帶來了很好的信息，因為近期由於公司或機構不能支付遣散費而須向基金申請補償的人數不斷增加。

然而，上次修訂是於 1996 年 2 月，至今已超過 3 年時間，到今天才再作修訂。事實上，在這 3 年期間，已經有很多機構倒閉，很多員工已遭遣散。當中有很多人，由於當時上限仍未修改，因而得不到他們應得的賠償額。因此，對於過去 3 年遭遣散的工人，我覺得是不公道和不公平的。

但另一方面，政府表示，條例修訂後，估計有 84%遭遣散的申請人，可以取得全數款項。雖然這一數字較 97 年的 75%，上升超過 10%，但我們不要忘記，目前的基數，即破產公司的數目，是較以前的大了很多。儘管這一數字提高了，但其實並不是一件好事，因為基數大了，而百分比依舊，則意味着有很多人不能享有取得全數款項的權益。因此，正如剛才同事所說，長遠而言，我們必須取消上限，我們不要再有上限，否則對他們是不公道的。為甚麼呢？因為一方面法例規定僱員可取得多少金錢，即可取得多少遣散費，但另一方面，當局又不能全數補償給他們，對他們來說真的很不公平、不公道。這一點，長遠來說，我真的希望局長能夠認真考慮如何改善。局長通常都會這樣說：現有的比例已很高，達 81%，還想怎樣？而且基金並非真的用來解決所有問題，只是扮演一個補充的角色。但我覺得，當局既然成立了基金，目標便是如此，如果辦不到，基金的成立便沒有甚麼重大意義了。

此外，我覺得還有一個問題，便是基金在欠薪方面，未能達到全數補償所有工友。正如局長剛才所說，現時在欠薪方面，已超過九成申請人可以領取全數。但我覺得，既然超過九成申請人可以領取全數，為甚麼當局不讓其餘那小部分人亦受惠呢？其實牽涉的數額不會很大，也不會對基金帶來很沉重的負擔，既然基金累積了款項達七億多元，我相信即使當局提高欠薪的補償金額，也可以支付有餘的。

因此，在這方面，我仍促請局長重新檢討，盡快全面檢討基金在欠薪和遣散費方面的上限，使更多工友，一旦遇到不幸的事情，可以得到全數的補償。事實上，主席，現時當工友失業或遭遣散時，他們很久都找不到工作，在這段期間他們又如何生活呢？通常便是倚靠所謂遣散費來支持生活，使他們不用那麼徬徨，也不用領取綜援——現時人們常說“綜援養懶人”——其實這些金錢是一筆後備金，如果連這筆後備金也拿不到全數，叫他們怎麼辦呢？我覺得對於這個問題我們不能單看百分比，我們應該從實際的權利來衡量，既然法例已賦予他們完整的權利，我們便不應該從另一方面剝奪他們應

得的補償。

主席，儘管我支持今次的修訂，我仍希望局長能夠再加以改善。謝謝主席。

鄭家富議員：主席，我代表民主黨起立發言支持今次的決議案。不過，我們民主黨正如剛才多位議員所說，對於今次決議案背後的理據或精神仍有兩點意見，希望教育統籌局局長日後能就此做一點工作。

首先，是剛才同事曾經提及的遣散費上限的問題。我們覺得政府仍然維持付款額的上限是不公平的。我們並希望政府盡快提出理據，說服我們維持上限的原則。第二，我們屢次向政府表示，現時的所謂減薪指引，是不具法律約束力的，在減薪裁員的浪潮下，僱員顯然是沒有議價的能力。政府常常說，這點希望勞資雙方能夠盡量協調和商量，並表示一定不會為此而修訂《僱傭條例》，換言之，只會採用指引的形式。但我們稍後在政府的文件中，卻看到政府有意在《破產欠薪保障條例》中訂明，僱員被減薪後公司倒閉或清盤時，僱員所得遣散費的計算方法，政府有意在法例中訂下計算的原則，這點我覺得政府採取雙重標準。出現雙重標準的原因，我相信是由於破產欠薪保障基金的存在，基金須有一套清晰的計算方法，因此，政府便要準備提出相關的修訂。

但對於公司仍未清盤，而且屢遭減薪，日後又可能被裁員的僱員，政府卻要他們自己與老闆盡量協議。這點我覺得是罔顧了現時在這經濟環境及壓力下，僱員有否議價能力的事實，政府是漠視了他們。因此，我希望政府不要採用雙重標準。如果政府真的向本會提交《破產欠薪保障條例》的相關修訂，我懇請政府也將《僱傭條例》中有關遣散費或長期服務金的計算方法，當中包括僱員在一、兩年內屢遭減薪的情況，一併提出相關的修訂。

此外，正如劉千石議員所說，如果政府要求勞資雙方訂立書面的協議，政府才能確認，這項修訂便會出現漏洞。還有一個漏洞，就是政府以最近一次的承諾為準，換言之，倘僱員在過去 12 個月內屢遭減薪，則以最近一次的承諾來計算遣散費特惠金，我覺得這也是不公平的。很明顯，倘工資屢遭削減，最近的一次，即最後的一次工資必定是最低的。為甚麼政府以最後的一次為準？為甚麼不選擇以第一次為準？因此，我希望當政府把《破產欠薪保障條例》提交本會時，會聽取議員的意見，對書面承諾及政府所說的最近一次的書面承諾等，提出相關而合適的修訂，而不是“半桶水”的修訂。謝謝主席。

陳婉嫻議員：主席，對於政府今天的有關決議案，工聯會表示支持。過去一直以來，我們都認為政府須把有關付款額的上限提升，因此我們對決議案是支持的。不過，我們亦有點失望，政府可能由於就這決議案所作的討論是於頗久以前進行，所以對於近來發生的情況，似乎沒有在今次的有關決議案內提出。例如剛才會內有數位同事提到，這一年以來的減薪事件，帶出了一些新問題，我們告訴政府，估計在過年後，在過去一年一直減薪、減福利的公司，有部分可能會倒閉，在這個情況下，政府會如何準備應付呢？

我為何強調這方面呢？因為去年我在處理無數這類個案時，曾向局長及政府的官員提到，如果真的出現這些情況的話，屆時計算償付破產欠薪究竟會以那個數字作基礎來付款給工人呢？在我們不斷的跟進下，政府現在說工人如果持有書面說明，則那些書面說明便可以發揮所訂明的法律作用。不過，我很想再次告訴政府，老實說，在我處理的所有勞資糾紛中，減薪、減福利屬於最頭痛、最難處理的情況，因為很多時候，正因為當前社會經濟困難，才會出現大量減薪、減福利的工潮，在這些時候，勸工人要求老闆以白紙黑字訂明各事項是徒然的，他們是不願意做的。好像我最近處理的一宗個案所涉的冠忠公司，它是一間非專利巴士公司，整個過程歷時超逾半個月，當中我感到很痛心及無奈。痛心是因為有時候，目睹工人面對保住職位和爭取利益兩者之間所存着的矛盾心情，箇中感受，我相信政府必須和我們一起處理個案才會領略得到的。要求工人迫使僱主以白紙黑字訂明原有薪酬，並說明將來如果工人被解僱，便須按照原有薪酬作出補償，是很困難，甚至是極度困難的事。

很多工人害怕提出要求即會被僱主解僱，甚至會被當作不答應某些條件來處理。過去一年以來，發生了那麼多減薪事件，我希望政府會予以正視的，第一項是破產欠薪補償，怎樣解決過去一年內曾減薪的公司，在農曆新年過後便倒閉所產生的問題，如何為工人提供保障？工人如果持有白紙黑字，當然可獲保障；但如果沒有白紙黑字的，又如何辦呢？我覺得這是政府現時便須考慮的，而不可等待過年後問題出現時才作打算。

主席，我覺得面對社會現時的經濟狀況，工人是處於無以招架的情況，政府必須訂下多些法例來保障他們，包括設立破產墊支基金。所以，我希望政府在今天提出這項決議案後，會盡快提出另一項決議案，就過去一年多以來出現的減薪、減福利情況，提出應該怎樣在《破產欠薪保障條例》下作出修正。如果政府不這樣做的話，我便會很擔心，因為當大批工人在公司減薪後再倒閉時前往申領破欠特惠金，而政府只按照他們減剩的薪酬計算賠償的話，則即使將賠償上限提高至 5 萬元，亦同樣會產生問題。我希望局長明白

這箇中情況，亦希望政府從速制訂下一次的修正案，盡快提交議案以作討論。

主席，我代表工聯會和民建聯，支持今天的決議案。謝謝。

李卓人議員：謝謝主席。剛才我們的主席——對不起，是職工盟主席，已經說了支持決議案，所以我不再說太多了。

但是我亦要對局長說一說，今次的決議案是頗為罕有的，因為我在 7 月曾提出要求將遣散費上限增加到 44,000 元，而罕有地、第一次，政府最後通過的款額較我所建議的為多，這是一個很好的開始，希望以後都可以這樣；希望以後政府的做法會較我的建議還進一步，使我變成一個溫和、甚或過分保守的人，這真是一個很好的開始，希望王局長以後繼續這樣做。

不過，政府在遣散費方面建議的款額雖然較我建議的為多，但是在欠薪和通知金方面，我仍然覺得失望，仍然不明白為甚麼政府在兩年內都不作出修改？其實，現時還有很多個案——多達 6% 的個案是取不到欠薪的。我覺得這是完全不應該，是對不起工人的，因為工人付出勞力來賺取工資，竟然收取不到工資，我覺得是完全說不通的。所以，我希望局長在這方面不要再保守下去，要較我為進步，我建議上限為 44,000 元，政府可以提議高出 44,000 元，希望局長可以盡快在這方面作出修訂。另一方面，亦不希望政府要我們每一年或兩年便提出要求一次，以致變成一個定期的動作，我希望政府在一年後便會自行建議再提高遣散費的上限。

說到第二項問題，我很高興行政署署長也在這裏，因為我曾與兩個部門都說過，現在有一些個案未能解決，我希望能盡快將它們解決。那些個案是涉及申領人如要向基金領取賠償，便要經法律援助署（“法援署”），但是這些個案卻是由於不能通過法援署的經濟審核，以致不能領取基金的款項。我覺得這是很多餘的，因為沒有可能要求那些追討三、四萬元或甚至 10 萬元的人支付 4 萬元的法律援助費用，以領取該 10 萬元。工人追討的是自己的工資，卻還要付款給法援署來進行。而付了款給法援署後，法援署大多數不會理會，因為該署亦會覺得這做法有所虧蝕，沒有理由為一些這麼少的利益而花錢把一間公司清盤，這樣便造成有很多個案堵塞在那裏，在行政上現在是正處理中，但我覺得最徹底的處理方法還是最好以後清清楚楚的，由勞工處方面受理這些個案，無須一定要往法援署，再經過該署的經濟審核，而可以直接由“破欠基金”付款。我想這個是最徹底的方法，不用工人每次也要前往數個部門來申領。謝謝主席。

何世柱議員：剛才聽了數位同事對調整破產欠薪基金賠償額的意見，都表示對遣散費方面的調整予以支持，我們自由黨也是支持，不過，在我們表示支持的同時，我們有一些意見是與李家祥議員剛才提及的看法相同的。

第一，我們很關注如果破產欠薪基金的賠償額一直向上調的話，是否有足夠的金錢來支付？我們一定要明白，破產欠薪基金現時雖然有七億多元，但如果工人向基金十足支取 3 項賠償：即欠薪、代通知金和遣散費的話，每人最多可以取得 20 萬元。按照這計算法，七億多元實在只可供 3 500 名工人在公司破產後申領，而如果每名工人又取足 20 萬元的話，便剛好把七億多元用光。剛才聽過各位議員說，很可能會有很多公司破產，不少工人會向這個基金申領款額，可想而知，如果我們把這基金的賠償額快速增加，對後來因為公司破產而失業的工人申領賠償額時，可能會造成不公平。我們必須明白，成立這個基金的主要原因，是協助那些因為受到公司破產影響，要離開公司又找不到工作的人，在短期內獲得補助，解決生活問題，而並非是要十足賠償他們應取得的金錢，因為這個基金的精神，是要用作一個特惠性質的補償基金，並非要代替破產的公司向工人作十足賠償。

第二，是一個我們討論了很多年的問題，有一點我想在此告訴各位，我們必須很小心處理，因為如果一間破產公司在破產後，工人即可以利用基金獲得十足補償的話，便會存在很大的隱憂，很多時候，工人與即將破產的公司很容易會合謀，讓僱主把所有金錢拿走，然後宣布破產，接着我們的基金便負責他應付的補償。這點是很重要的。但如果付款方面有少許差距，最低限度工人會負責監察僱主，使他不能利用這種做法取巧。當然，有人會說事實未必如此，這是另一回事，但在我們的考慮中，是顧及這點的。

第三，我們說這種做法對工人不公平，從某些角度可以這樣看，但我可以肯定的告訴各位，對有些僱主更不公平，因為現在拿錢出來的，是那些成功的商人，而失敗的僱主根本便沒有錢拿出來，但基金卻要全部負責他們因為破產而引致的一切補償，他們的失敗反而要由其他公司負責。因此，希望各位明白，有很多事情是無法對每一方都百分之一百公平的，很多時候是要從如何取得平衡的看法來有所訂定的。

謝謝主席。

教育統籌局局長：主席，很多謝各位議員發言支持這項議案，我希望立法會議員日後就教育統籌局（“教統局”）所提出的議案或法例，均能維持這樣良

好的傳統，一直支持下去。

李卓人議員剛才特別欣賞政府今次的建議較原先的建議好。這正正顯示政府的確就最近的經濟狀況，以及僱員因公司破產而取不到足夠的遣散費，表示了諒解，但這並不表示教統局每次的建議均可與李卓人議員的建議相若，或比他的建議更好。其實，我們希望由於今次我們的建議比李卓人議員的建議較佳，倘若將來我們的建議比李卓人議員的建議較劣，仍可獲得他的支持。

各位議員提出了數項問題，我也想作出簡單回應。第一點是有關《破產欠薪保障條例》的特惠金上限問題，有數位議員建議應不設上限，我認為這是原則性的問題，並相信須有較長的時間討論。剛才何世柱議員也指出，整個破產欠薪保障基金（“基金”）的精神其實是特惠金的精神；他並指出被徵款的僱主不是已破產的僱主，換言之，是由沒有破產的僱主繳交徵款，使基金可以支付特惠款項給已破產的僱主的僱員。

另一點我認為也是值得提出的。我剛才發言時指出，基金在 98 年 4 月至 12 月有超過 1 億元的虧損，如果我們從長遠的角度來看，今個財政年度、下個財政年度，以至再下一個財政年度，即一共 3 個財政年度，均會出現虧損，而每年的虧損也會超過 1 億元，因此，在這方面，我們確須審慎監察基金的運作，否則，一不小心便可能導致基金破產，那便糟糕了。

還有一點，便是李家祥議員建議的拯救企業計劃，他的意見我已聽取，但我認為這項建議可在適當時候再作討論。

此外，有一點意見是與《破產欠薪保障條例》較為有關，便是政府如何修訂該條例，以確保倘有公司破產，而在其破產前，該公司的僱員遭受或接受減薪，與此同時，僱主承諾日後如須遣散僱員，遣散費是以減薪前的薪金計算。問題的焦點，似乎便是議員所質疑的：為甚麼須有書面保證或書面合約，然後才可以作為修例的基礎？關於這點，我們須說回破產欠薪指引，指引中提到，政府希望僱主倘同意這種安排，須以書面承諾，事實上，指引的出發點是保障僱員，因為在很多情況下，如有書面合約，日後便可避免勞資雙方的爭拗；此外，如果鬧上法庭，法庭也會易於作出裁決；否則，儘管嚴格來說，從法律的觀點來看，口頭合約也被承認，但如果沒有書面合約，我相信會引起很多爭議。不過，這點與今次的議案內容沒有甚麼直接關係，因此我也不打算花太多時間討論。當然我們一定會有機會討論，而且立法會的議員也不會輕易放過我們的，我們是一定會有機會繼續討論這個問題。

最後，謝謝各位議員支持這項議案。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：教育統籌局局長動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（議員舉手）

主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

議員議案

MEMBERS' MOTION

主席：議員議案。無法律效力的議案。根據《議事規則》第 36 條第 5 款，每位議員的發言時限是 15 分鐘。

今天我們會繼續使用電子輪候發言系統。有意就議案辯論發言的議員，除舉手示意外，亦請按下‘要求發言’的按鈕。

主席：議案：專責委員會報告。

專責委員會報告

REPORT OF THE SELECT COMMITTEE

周梁淑怡議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。政務司司長及機場發展策劃委員會（“機策會”）主席陳方安生女士，於 1998 年 9 月 21 日出

席專責委員會的研訊作證時，被問及為何機策會在作出將新機場的啟用日期延遲至 1998 年 6 月的決定之前，沒有考慮到航班資料顯示系統和香港空運貨站有限公司這兩個關鍵的項目，陳太回答說：“如果我當時知道調查委員會將會仔細考慮這些文件，我當時會要求會議紀要的內容必須更為詳盡。”

當陳太於 1998 年 12 月 12 日第二次在專責委員會席前作證時被問及，既然她向專責委員會堅稱，機管局可自行就本身的事務作出決定，但為何機策會的會議紀要顯示，機策會不時向機管局管理層直接發出指示，這是否自相矛盾呢？陳太當時答道：“如果我早知有今天的調查委員會，我可能會特別小心處理紀錄。”

我不知道陳太的意思是否指那些紀錄的內容並不詳盡，或它們未能準確反映實際情況。但我知道專責委員會實在是以機策會會議有精確的紀錄而感到慶幸的，因為假如沒有這些紀錄，我們未必可以那麼清晰地找出事實的真相。

一些評論人士指出，公務員看到我們的調查經常就會議紀錄發問，這無疑是破壞了保密規定所形成的“擋箭牌”，他們日後便不會坦白說話，將來在同類的會議上說話，也會有所顧忌。

我希望這是純屬揣測，因為如果有一天，那些一向被視為精英分子的高級公務員竟然不願意坦然承擔責任，便實在令我們感到惋惜。市民對他們抱有很高的期望，他們也獲賦予行政機關應有的權力，因此他們必須承擔責任，若有差錯，便應勇於負責。

專責委員會的報告提出了嶄新的看法，並在權力機構引起了激烈的反應，我得承認，這些反應令我感到意外；公眾和輿論對這份報告的莫大支持，亦實屬始料不及。專責委員會的過半數委員決定不在報告內提及任何處分，我知道明白是有部分人士對這項決定不盡滿意，但總括來說，這份報告廣為大眾接受，市民亦認同報告已就機場啟用時出現的混亂的原委，作出可靠的評價。其實我早應該預計到這一點，在調查過程中，委員不厭其煩地工作，進行多番激烈的辯論，才能達致今天各位所看到的集體共識。事實上，委員會努力的成果，正好反映出社會對追尋真理的渴求。

自從委員會開始運作，我們已有默契，認為令香港在新機場啟用日蒙羞的責任，必須由有份參與有關決定的各主要人員分擔，他們亦應對機場啟用後出現的混亂承擔責任。這個共識，在我們着手編寫報告時，是予以肯定的。如果我們在執行這項任務時畏首畏尾，便是失職，亦辜負了市民對我們的期

望，於是我們便本着無畏無私的精神，終於能夠順利完成任務。

此外，受到批評的官員所作出的強烈和不悅的反應，亦令我感到詫異。他們聲聲為自己辯護，更暗示受到專責委員會不公平的對待；行政長官董建華先生也站出來為他們辯護，並公開表示沒有一個官員須負上個人的責任。我絕對持開放態度來聽取有關官員提出任何意見及資料，以反駁我們的結論，但政府對專責委員會的報告所採取的態度，我實在不敢苟同。董先生應該明白到，作出點名批評的用意並非在於針對任何人，我們的目的是尋求責任所在，從而認定那些有決定權和執行職責的人士，對機場啟用時發生的大混亂要各自承擔甚麼責任。這種公平的評估原則既然適用於一般的管理架構，為甚麼政府可得以豁免呢？

我必須承認，政府官員的反應，特別是行政長官董建華先生的反應，確實令我感到失望。我們提交報告當天，雖然他承認沒有詳細研究我們的報告，但卻毫不含糊地表達了對胡法官調查委員會報告的支持，並表示以它為政府進一步考慮的基礎。我希望現在他已改變這個既定的立場，因為到了今天，他已經有充分的時間閱讀我們的報告，並應發現當中其實有些優點；我期望他採取適當的行動，不負公眾對政府的期望。

機場工程的醞釀階段適逢中英爭拗，擾攘的局面導致有關過程出現種種波折及延誤，這已是不爭的事實。不過，根據各方面向專責委員會作證時出示的紀錄，導致新機場啟用時出現問題的多屬人為原因。機管局最高管理層並沒有履行責任，確保機場在啟用日準備就緒。機管局董事會亦沒有知人善任，並無作出適當的人事安排，以解決早已清楚知道的管理問題，反而在並未充分瞭解詳情及欠缺所需的專業知識的情況下，試圖接手處理有關事項。另一方面，機策會早已知道根本的管理問題存在，但即使管理人員的表現多次達不到他們的期望，他們仍然信賴這些毫不稱職的管理人員。以上一切，都是引起啟用日大混亂局面的典型公式！

然而，該等機構始終是由人所組成，並由位高權重的個別人士負責領導其他人工作。這些機構的組織架構、記錄了他們討論事項及所作決定的文件，以及證人在研訊期間所作的證供，已清楚地顯示出他們所說及所做的一切。我們身為代表公眾的機構，應否對公眾隱瞞這些情況呢？

部分在報告中被批評的人士表示受到傷害，他們認為自己已克盡己職；而其中部分人士更只是以義務性質工作，但專責委員會仍對他們作出猛烈抨擊，是錯待了他們。我希望他們最終也會瞭解到，雖然他們作出的努力應該受到肯定，而我們亦已在適當的時候提出這一點，但畢竟任何人也會犯錯，

有時候即使全力以赴也未必足夠。

陳方安生女士曾公開表示，她不明白為甚麼專責委員會的結論認為，她須就新機場啟用日期的決定承擔獨特的責任。雖然報告內已就此作出相當詳盡的解釋，但我想在此再說清楚，以供記錄在案。由於陳太給予所有有關人士的印象是，新機場啟用日期的決定是不可推翻的，專責委員會認為她既作為統帥，這樣的堅持可以理解，但正因如此，她便成為了唯一可以作出更改這個決定的人。此外，她本人亦曾告知專責委員會，如果有絲毫跡象顯示機場仍未準備就緒的話，她定會毫不猶豫地把機場的啟用日期押後。因此，她必須獨力肩負確定機場已準備就緒，可以順利啟用的責任。這便是我們報告中所指陳太必須承擔的獨特責任了。

各政府官員在研訊期間及在其後對專責委員會的報告作出回應時，均再三表示，機管局的事務是由機管局自行負責處理的，政府並沒有發出任何命令，亦沒有架空機管局董事會。事實上，政府作為機管局唯一的股東，經常與機管局高層管理人員直接聯絡；而在機場啟用前的一段期間，機管局高層人員更出席了機策會差不多全部會議，以便匯報工作的進度。

機策會曾向管理層發出指示，其中有些指示涉及頗為詳細的安排。例如在 1997 年 9 月 20 日的機策會會議席上，主席指示機管局行政總監擬備一份文件，簡要地列明新機場於 1998 年 4 月 1 日啟用時不可或缺的重要項目；在 1998 年 4 月 1 日的機策會會議席上，主席要求機管局為下次會議提供一份列表，說明哪些系統在 5 月首個星期可供使用。

上文提及的安排，絕非僅在機場運作就緒工作進入最後階段時才採取的做法。早在 1996 年 8 月，機策會的主席已清楚說明，政府應在機管局管理層中擔當一定的角色，我引述如下：“主席表示，根據一貫的經驗，我們即使與機管局行政總監商討，也不會取得任何成果。因此，我們應該建立一個制度，以便審核機管局接獲的索償個案，並藉此確保機管局管理層在向機管局主席及副主席作出簡報前，已先與政府，亦即機管局的唯一股東，就所應採取的方針取得一致的看法。”

有意見認為，我們的報告對空運貨站公司過於寬大。我必須承認，我們對這間公司作出的調查，並不如對機管局的調查那麼鉅細無遺，但我深信，我們沒有就電腦軟件這個具有高度技術性爭議的範圍進行研究，是一項明智的決定。空運貨站公司未能信守承諾在機場啟用日提供貨運服務，因而被認定須就香港蒙受的經濟損失及聲譽損失承擔所有責任，我們認為已經足夠。

作為專責委員會的主席，我實在有必要在此對另一批評作出回應。有意見指出，由於我們事前沒有公布對各方的指控，便把該等指控納入報告內，使有關人士無從申辯，對他們有欠公允。

事實上，專責委員會曾經詳細研究過這個問題，並為此徵詢過法律意見。我們所依循的程序，是本會以往其他專責委員會一向採用的慣常做法，亦即是在舉行研訊時，委員向證人提問，盡量發掘委員認為有需要知道，並有證據證明各方面的事實；然後根據收集所得的全部證據，歸納出報告所載的結論。

這幾個星期以來，我一直等待今天的來臨，因為今天不單止表示長時間辛勤工作和激烈討論告一段落，更代表香港從這項具歷史意義的工程所犯的錯誤中汲取教訓後，已向前邁進了一步。為這次調查工作所付出的努力和數百萬元費用，有些人懷疑是否值得，我希望是值得的。至於實際的價值如何，我們可以拭目以待。在這項調查工作中，參與的各方分別擔當不同角色。社會人士不單止期望當局就機場項目採取跟進行動，更重要的是，要看政府如何汲取其中的教訓，作出更大改善，以及本會如何督促和協助政府做到這點；但如果政府或社會人士只着眼於誰該怪責，誰不該怪責，並不斷就此爭論，則這不單止會令立法會所進行的研訊失去意義，亦會令所有 3 份報告都失去意義。

主席，我在結束發言之前，謹藉此機會對專責委員會各位委員在這次調查工作中所作的努力，深表謝意，但我深信，如果沒有立法會秘書處人員無私及克盡己任的專業工作態度，我們是無法在資源有限的情況下，取得這樣的成果的。我也希望代表專責委員會向吳靄儀議員致謝，因為她付出了很多額外的精神和時間，令我們的報告得以完成。

主席，我謹此陳辭，動議議案。

周梁淑怡議員動議的議案如下：

“本會通過《調查赤鱸角新香港國際機場自 1998 年 7 月 6 日開始運作時所出現的問題的原委及有關事宜專責委員會報告》。”

代理主席梁智鴻議員代為主持會議。

THE PRESIDENT'S DEPUTY, DR LEONG CHE-HUNG, took the Chair.

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：周梁淑怡議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。

現在進行辯論，想發言的議員請舉手及按下‘要求發言’的按鈕。

李永達議員：主席女士……代理主席（眾笑），民主黨對整體的立法會新機場調查報告是支持的，因為它能夠簡單、清楚而直率地告知香港市民，新機場啟用初期發生混亂的成因和責任誰屬，但民主黨始終認為該報告未能對那些犯錯的人士和政府官員提出處分建議，着實令報告美中不足，而亦因為忽略了這一點，以致立法會的報告招致了一些輿論的批評。

一個負責任和問責的社會，除了要有權責分明的制度外，也必須有一個賞罰分明的制度相配合，否則所謂“集體負責制”，最終只會淪為“集體不負責制”。鑑於專責委員會已有足夠證據找出機場混亂的成因和責任誰屬，因此，我認為報告應包括對犯錯人士作出處分的建議。我曾就加入處分建議諮詢立法會法律顧問的意見，所得答覆是這做法並沒有超越專責委員會的權力範圍。我並不同意要求處分犯錯人士是針對人的說法，正所謂“事在人為”，既然事件出錯，哪有無人須負責任的道理？如果特區政府不對犯錯官員處以懲罰，它如何能夠向公眾交代政府是有誠意承擔責任和向市民問責呢？為此，在專責委員會上我會動議對各政府官員和機管局高層加以處分，可惜這些建議只有單仲偕及劉慧卿兩位委員支持而未能通過，對此我是感到失望的。

但令我更失望的卻是，行政長官董建華先生及一眾政府官員對立法會調查報告的輕視。董先生在還未看過立法會調查報告的時候，已經說覺得胡法官的報告很有公信力和權威性，很明顯是借胡法官的報告貶低立法會的調查報告。但是，根據《基本法》，行政機關須向立法機關負責，按道理董先生應該更重視立法會的報告，並認真處理報告中提出的建議，才是向立法機關負責的表現。然而，董先生反而重視自己委任的胡法官所做的報告，而忽略立法機關行使監察權所進行的調查，這種做法完全違反了行政機關向立法機關負責的精神。至於哪個調查報告更具公信力，亦非由董先生主觀意願所判斷。胡法官報告和立法會報告公布後，有報章曾委託中大進行民意調查，結

果發現有 55%的市民贊成立法會的報告，相反贊成胡法官的報告的只有 12%，哪個報告更具公信力，政府應該心中有數。如果董先生再以胡法官的報告作“擋箭牌”，不認真對待這份由民選議會完成的調查報告，還企圖以“不夠權威、不夠說服力”來減低它的影響力，後果只會進一步削弱特區政府的管治威信！

董先生及身為機策會主席的陳方安生女士強調，沒有個別政府官員須承擔責任，這正好反映出目前公務員“集體負責制”等同“集體不負責制”的官場文化。而陳太在受到輿論猛烈抨擊後才肯向市民致歉，完全是沒有承擔的表現。如果董先生不引入問責的文化，仍然容許政府官員“錯照犯”，但沒有人須負責任和受到懲罰的話，市民對特區政府的不滿情緒必然日漸擴張。

況且，正當董先生着手改革公務員制度，要對中下層偷懶的公務員採取更嚴厲處分之際，董先生卻在新機場混亂事件之中，力保犯錯高官這種“罪不上高官”的封建文化，怎可能會令中下層公務員及市民心服呢？本星期初，一份報章公布了一項有關市民對港府和主要官員滿意程度的調查，結果顯示，滿意政府的市民已跌至 17%的新低點。我忠告董先生，如果特區政府再違反民意而一意孤行，其後果只會是失信於民，削弱政府的公信力！

據今天報章報道，前綫的何秀蘭議員會要求機策會主席陳方安生女士辭職。民主黨並不同意這提議，因為陳方安生女士在機場問題上有做對、也有做錯的地方。97 年年底，當機管局及工務局局長要求新機場在 98 年 4 月啟用時，陳太進行了客觀的評估，力抗各方建議，將新機場啟用時間延遲至 7 月，這個決定是值得肯定的。但是她在訂立了新機場 7 月啟用日期後，卻對監察有所鬆懈，面對新機場一系列未就緒而顯而易見的情況視而不見，這是有錯失的。代理主席，如果一個公務員在既有做對又有做錯的情況下仍被要求撤換，這並非賞罰分明，反而會導致“少做少錯”，“不做不錯”的文化。另一點令人感到可惜的是，代表前綫的劉慧卿議員，並沒有將這個“要求陳太辭職”的建議在專責委員會上提出討論。整體而言，民主黨仍然堅持在專責委員會內的意見，便是陳方安生女士有做對也有做錯，她應該受到批評。

除了關注新機場混亂責任誰屬之外，我認為報告亦揭露了幾個重要的問題，值得大家留意和深思。第一是新機場工程在機策會、機統署及機管局多層組織的監督下，仍然出現監察不力的情況；其次是機管局和政府官員為了好大喜功，竟然無視新機場根本未準備就緒，仍然堅持 7 月開幕，結果弄至開幕一團糟，貽笑國際；第三是機管局董事會其實只是中英爭拗的政治怪嬰，由於董事會成員必須得到中方的信任，因此當初在委任時，根本就沒有考慮到他們是否願意承擔監管如此龐大的新機場工程的責任，結果董事會不單止

沒有發揮應有的監察作用，反而倒過頭來被機管局高層行政人員擺布，有負市民期望；最後便是機策會跟機管局的權責和關係不清楚，以致問題發生時，雙方也沒有認真處理，到大錯鑄成，大家則借辭互相推卸責任，無人肯負責。

上述提及的數個問題，其實都暴露了政府在執行和監察制度上的矛盾和漏洞，以及法定機構問責性不足的情況。如果特區政府真的汲取教訓，希望日後在興建大型基建工程時不會重蹈覆轍的話，便必須認真檢討這類法定機構的組織架構，以及政府如何建立有效的監察系統，以一方面平衡法定機構的權力，另一方面則增強其運作透明度，加強公眾問責性。

機管局在立法會專責委員會報告發表後，便成立了專責小組跟進，可惜機管局又再犯錯，在 5 人小組中包括了受立法會點名批評的林中麟和郭家強，以及要為新機場混亂負責的董事會成員譚惠珠和黃景強。機管局這種“自己人調查自己人”的方式既不獨立，亦不能在市民間建立公信力。我建議機管局重新委任獨立調查小組，以跟進立法會報告的建議。

最後，在新機場的混亂事件中，我認為有兩項重要建議是特區政府必須考慮的。首先，特區政府應建立一套優良的公職人員問責制度，對所有公務員，包括司長、局長及署長在內，都應該賞罰分明；對做事盡責，工作有良好表現的公務員應以公開獎勵、晉陞，調遷等方式肯定其努力；對工作表現強差人意、失職的官員，則應以公開批評、譴責、減少晉陞機會、降職甚至革職等作為處分。假如行政長官只會“護短”，一再強調“沒有個別公務員須負責”，這不單止會令特區政府威信進一步下降，更無助於建立一個優良的公職人員問責制度的社會共識。

第二，政府應着手全面檢討大型法定機構，例如機管局、醫院管理局、地下鐵路公司、九廣鐵路公司、房屋委員會（“房委會”）、土地發展公司等等的組成及委任方法。上述各法定機構其實負責制訂對市民影響極大的房屋、交通、醫療及機場服務等政策，但這些機構一方面享有廣泛政策制訂的權力，另一方面又無須向民選的立法機關負責，發展成為三不管的“獨立王國”已是這些機構的“遺傳特徵”。除了要加強這些機構的運作透明度和問責性外，對於委任權力，更應有一個制度化的平衡方式予以制衡，使被委任的人士不單止符合政府的要求，也應符合市民的期望。民主黨在 96 年曾提出《房屋（修訂）條例草案》，要求政府在委任房委會成員時要得到立法會通過，這種將委任權及批核權由行政長官及立法機關分開擁有的方式，便是一種分權的制衡方法。在美國和台灣委任高級官員，甚至在國內任命總理時，都分別須由國會或人大批准。民主黨會就上述建議諮詢市民意見，並會考慮

以私人草案修改機管局的委任方法。

代理主席，我曾經於內務委員會建議，當行政長官董建華先生在詳細閱讀完 3 個報告後，能夠應內務委員會的要求，到立法會答覆議員的質詢，原因是市民大眾期望我們行政機關的領導人，可就這 3 份報告說出看法，以及就各方面的建議提出跟進。這是行政機關向立法機關負責的體現形式，我希望董建華先生能夠接受內務委員會的意見。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

李卓人議員：代理主席，大家也許記得，在新機場開幕發生大混亂之後，有關方面提出要調查，那時鬧出了“三胞胎”，以致有人質疑，為甚麼要鬧出這“三胞胎”？他們認為立法會不用調查了。在政府決定成立一個獨立的調查委員會進行調查後，我當時其實也有一刻覺得，既然獨立的新機場調查委員會是法例下成立的一個委員會，應該是很獨立的，立法會還有沒有需要調查呢？但是，今天當報告完成後，便證明了我那一刻的猶豫是多餘的，很明顯地，現在胡法官那一份調查委員會的報告，變成了政府的“擋箭牌”，掩飾了政府和個別官員的責任。行政長官對胡法官報告的回應是這樣的：“看過胡法官的報告之後，我不覺得有任何一個官員有需要負起個人的責任；在對官員作出處罰方面，要看哪一個報告更有說服力，除非那個報告真的是非常有說服力。在公信力方面，胡法官的報告是經過一個司法程序而產生的，所以真的很不同。”因為是“經過一個司法程序而產生的，所以真的很不同”，他說了這一句便糟了，這樣我們還信不信經司法程序產生的獨立委員會的報告呢？因為現在整個社會在比較過幾個報告之後，都覺得胡法官那一份報告是最沒有公信力的，這變成了問題不單止是這一份報告，事實上，所有經司法程序產生的獨立調查委員會報告的公信力，都會受到打擊，這便是我這次最擔心的問題，將來我們還信不信司法程序下產生的獨立調查委員會報告呢？況且，在過程中鄭維健還無端變成中央政策組成員之一，變成“自己人”，令公信力再降一級。

我想回頭談一談報告本身。其實我們看到，行政長官用這一份報告做“擋箭牌”，是靠三個辦法的，那三個辦法我全覺得很值得質疑。第一個辦法，將“責任”的定義定得很狹隘，新機場調查委員會用甚麼方法來訂定呢？那是一個比較接近司法性的準則，即不是用廣泛性、政策性或政治性的準則來訂定“責任”的範圍。他們下的定義是，除非能有充分證據，顯示個別主事人基於“意圖不正”或“行為錯失”而導致失誤的後果，否則便不會究之以責。原來是“意圖不正”或“行為錯失”的人才須負上責任的，我十分相

信所有牽涉在這件事中的人，都不會“意圖不正”。如果是“意圖不正”的人才負責的話，這跟公眾的期望是完全不同的，公眾認為所有人都要負起責任，他們心目中的責任，並不如胡法官所下的定義那麼狹隘，說到要研究有關人士的企圖是否不良，新機場事件中，沒有人是有不良企圖的，我們是想找出究竟誰應該負上政治責任而已，而胡法官用那麼狹隘的準則來釐定“責任”，真可以說是挖空心思，為政府解困了。但他這樣做，不單止不會令市民的不滿情緒減少，反而會令整個調查委員會失去公信力。

第二個辦法是，如何將事情擺平呢？於是便借助“集體負責制”。在報告中，胡法官這樣解釋，機場管理局（“機管局”）的管理階層有權責分別，他們因而可以指出個別人士失職之處，但是，機場發展策劃委員會（“機策會”）、新機場工程統籌署和機管局的董事局屬集體負責制，這些機構的主管，並非必然要對大混亂負責。胡國興法官指出，若要找出該等機構個別須負責任的人士，要讓有關人士有足夠的申辯機會，並詳細研究該等機構的架構，聆訊時間必然會拖長；大家也許記得，他在電視上說 6 個月不夠，須用 6 年時間才行。花了二千多萬元，然後對人說要 6 年時間才可以真正找到誰要負責，我相信公眾在聽完之後，更覺得胡法官的報告沒有公信力。

第三個令機策會不用負責的辦法，便是將機策會的角色圈在一個特定範圍之內，我稱之為“等待別人吹哨子”的範圍。因為胡法官的調查報告指出：“如果有人提出充分理據，新機場調查委員會深信機策會定會考慮是否需要把啟用日期押後；但從來沒有人提出需要延期，也沒有人提出一些情況，足以令機策會重新考慮機場啟用日期，因此，調查委員會認為，如把責任歸咎於機策會，實在不合情理。”這即是說，機策會的責任十分簡單，便是等待別人吹哨子，沒有人吹哨子便沒事，所以不用負責。如果是這樣，機策會的監察角色便很簡單，只是等待別人吹哨子而已，如果沒有人吹哨子說有問題，其監察角色也完全沒有問題，這便是胡法官的說法，大家是否信服呢？市民又會否信服呢？連新機場調查委員會本身的大律師余若海也不是這樣說的，他說：“很多文件都是當時各機構可獲得，但他們卻未有重視或積極跟進。機策會雖然在航班資料顯示系統的準備方面，的確有被機管局誤導的情況出現，這不等於機策會可以對此掉以輕心。根據《基本法》，政府有責任確保新機場在啟用當日運作暢順，但自機管局成立後，政府仿如旁觀者，機策會在監控方面應更積極主動。”余若海大律師更說：“縱使警號已亮起，管理層為趕及死綫，竟把審慎拋諸腦後，那些代表公眾作出監察的人，亦未能採取應有措施，而政府就是那些未能履行監察責任的人。”新機場調查委員會的大律師也清楚地表示不以為然，機策會不應該等待別人吹哨子，而應該真正負起監察的責任。在這樣的情況之下，市民對於胡法官的機場調查委員會報告，對政府這樣將所有責任輕輕帶過，又怎會信服呢？這只會令市民對政

府將來委任的調查委員的公信力產生疑問。

最後，我想談一談行政長官本人，他常常說：“應該針對事，而不應該針對人。”我記得以前跟太太討論這件事時，我太太對我說：“男人是很喜歡這樣說話的。”不知道為甚麼會這樣的呢？大家有否留意，大多數男人都喜歡說：“我很偉大，我不針對人，我只針對事。”我細想之下，發覺可能行政長官是一個典型的中國男人，也喜歡說“針對事不針對人”。但是，這其實是故作大方而已，我覺得這種態度是不對的，為甚麼會發生事故呢？全都是因為人罷了，不可以就這樣的說一句：“我針對事，不針對人”，故作偉大地便輕輕帶過。我們應該有一個很清楚的判斷，事情如何，究竟是誰要負責。謝謝代理主席。

吳亮星議員：代理主席，本人首先表示支持今天的議案，這也是今天唯一的議案。本人有如下一些意見。

新機場問題專責委員會報告的其中一個主要內容，是對新機場啟用期間出現的問題及其原因，作出客觀的分析和探討；並對於事件的責任所在及日後進行大型基建工程時，在組織架構、監管督導、人事安排以至具體專項程序方面，均提出了十分值得參考的意見。無可否認，社會輿論對於事件的責任、相關的官員和機場工程的監管人員有較多的關注，這是十分自然的。然而，對於政府來說，更重要的是認真參考這個報告的內容，對是次事故的經驗教訓作出系統性的總結，通過汲取經驗教訓，防止日後進行大型建設工程時再有同類事故發生。

對於個別官員在機場工程監管過程中的個人表現與責任問題，報告作出了資料引述和直接的評論。當然，部分官員覺得他們未獲機會就有關的個人評論作出相關的回應和申辯，會感到有欠公平，這是可以理解的。從報告的方向來看，其中內容確實是力求做到中肯客觀，對表現優良的人和事作出了肯定和讚揚，表現不佳者也受到充分批評。相對而言，這份報告所表達的，是民意機構基於客觀事實基礎，對政府官員及相關部門在事故中的表現，作出評價和提出意見，此類意見應可作為參考，好讓政府和市民共同關注。至於誰優誰劣、優劣程度、如何作出實質獎懲措施，這種種決定，都應該留待政府有關人員在得到充分申辦機會和解釋之後，再作定奪。

這份報告有一個啟示，便是機場事件突顯了政府與專責法定機構之間的監督、管理、溝通及運作等問題。這些問題並非在特區政府成立之後才出現的，機場事故發生之前多年，龐大的新機場工程的監管架構和制度已經定型，

但面對突變情況，卻顯示出預見性和應變能力不足。本人因此對行政長官最近所提出的公務員體制改革，更感覺其理據的充分和時機上的配合。當然，在有關改革的具體措施未經過全面考慮和落實之前，在目前長期沿用的制度之下，對特區成立前工程事件的有關官員，作出與過去公務員處分慣例完全不同的懲罰措施，看來未必有利於制度的連貫性和穩定性。同時，新機場的構思和建設最早可追溯至 89 年，而相關的機構和制度已運作多年，長期積弱，例如機場發展策劃委員會（“機策會”）對處事不力的行政總監的姑息，或機場管理局董事會和管理層之間的不協調等，並非一朝一夕造成；而事故釀成之後，馬上交給特區行政長官拍板處理，如此安排，本人同樣認為須穩妥和務實。因此，作為香港立法會議員，我們相信報告內容只要做到足夠客觀和公正，市民大眾自有公平而理性的定論。

再從另一角度看，有關報告對政府官員作出實質而不迴避的評價，本身也反映出 97 回歸之後，香港立法會監察政府職能的穩定不變。可以預見，香港特區正逐步走向開放城市之路，市民大眾和社會輿論的關注，將會不斷推動立法機關行使這個監察職能，《基本法》明確規定的行政機關向立法機關負責的制度，更為大眾所接受。故此，身為立法會議員，本人期望這次議案通過的報告，能夠帶引特區走向積極的一面，希望各方面都能夠做到有則改之，無則嘉勉。

代理主席，本人謹此陳辭。

陳鑑林議員：代理主席，新機場去年 7 月 6 日啟用時所出現的混亂和引致的經濟損失，可以說是舉世震驚，大家都想知道，為甚麼耗資近 800 億元的新機場啟用，竟然會變成國際大笑話？究竟誰人要為整件事件負責？須負上責任或失職的人，會否受到任何處分？

我作為立法會專責委員會的成員之一，對於我們近 4 個月的專責委員會工作，可以形容是不眠不休，委員會的資料文件，多至放滿一個書架，每次開會時，不少同事都要拉着手推車將文件帶到會議廳。13 位成員的辛勤工作，總算沒有白費，對於最後提交立法會以及向市民公開的專責委員會報告，我是十分滿意的；最少我個人認為，我們已經盡了立法會和全港市民交託給我們的任務。我們以最有限的時間做最多的工作，抽絲剝繭地向公眾清楚交代新機場啟用日期的決策過程、出現大混亂的原因，並且直截了當點出誰人要對事件負責，以及對個別須負責任的人士和機構作出評價。

代理主席，專責委員會的報告可以說活像一部現代版的《官場現形記》，

我們看見不少政府官僚文化的問題，諸如尸位素餐、失職“卸膊”、欺上瞞下等，觸目皆是；不過，揭露問題真相和追究責任只是我們工作的一個過程，最終目的，當然是希望政府及各有關人士可以汲取教訓，使整體公務員隊伍及日後開展的各項大規模工程，不會再犯上同樣的錯誤。

今次事件中，官僚文化最明顯的，莫如機場發展策劃委員會（“機策會”）決定了 7 月 6 日作為新機場的啟用日期後，即使有種種跡象顯示機場根本並未準備就緒，但卻從來沒有人敢提出押後啟用日期的建議。機策會領導層一心以為軍令如山，機場管理局（“機管局”）工程部門便必須拼死完成任務，罔顧事實上存在的眾多問題，一意孤行，繼續“去馬”。另一方面，工程部門則視 7 月 6 日的啟用日期為不可更改，即使明知工程未能就緒，也硬着頭皮“搏一搏”。民建聯認為，陳太未能領導機策會對機場就緒問題作出準確的評估，明顯要負上一些責任，而這肯定亦是她公務員生涯中的一大污點。

至於新機場工程統籌署署長郭家強，肩負監管各項工程進展以及機管局管理層的責任，竟然表現得不明白自己的職責。作為機場工程的“示警系統”，他不但沒有發揮示警作用，甚至企圖減低警報系統的聲音。最令委員會不解的是，對於專家顧問團指出機管局管理層對各項進展過分樂觀，郭先生從不理會，並且毫無根據地質疑顧問團的獨立性；對於 7 月 6 日的啟用日期，似乎只是寄望於幸運之神的眷顧。

由於目前的公務員制度並未引入責任負責制，失職和犯錯的公務員可以無須為錯失辭職，多年來已經廣受市民詬病。我們認為，既然行政長官較早前已表示要改革公務員的制度和文化的，經過今次新機場事件後，現在確實是適當時機，讓我們認真檢討公務員集體負責的制度，並同時而引入責任負責制了。

至於機管局的管理層，包括董誠亨、柯家威、韓義德、陳達志及徐景祥等，根本全部都是明顯失職，各人不但未盡責任，而且互相推搪，心存僥倖，以為可以蒙混過關，結果變為“三個和尚無水食”。因此，對於已經約滿離港的董誠亨及柯家威，民建聯認為有必要追回已發放的約滿酬金；至於仍然在任的，我們認為機管局應立即中止其合約，並且扣除其約滿酬金，否則，繼續讓不稱職的人留在機管局內，不但浪費公帑，更等於埋下計時炸彈，不知何時爆炸。

代理主席，前港英政府時期的各項大小工程，都是大量聘用外國的工程和顧問公司人員，以為外國的月亮特別圓，機管局的管理層亦不例外。但這批所謂專業人士，雖然有多年工程經驗，卻對於機場工程竟然一無所知，其中董誠亨和柯家威都承認，赤鱗角機場是他們的首項機場工程項目。我們不是說外國專家一定不及本地工程人才，但不管是對本地情況的熟悉程度，或

對本地社會的歸屬感及責任感，外國專家都明顯不及本地專家。政府日後開展各項大小工程時，應優先考慮聘用本地工程人才，選擇時必須清楚瞭解其專長，而不應只是迷信名牌。以今次事件為例，正如我們專責委員會的結論，委任董誠亨先生作為機管局的行政總監，是一項重大的錯誤，其後再跟他續約，就更是一錯再錯。

代理主席，專責委員會就新機場大混亂事件所汲取的另一教訓，是不應在同一機構內開設太多職能和責任重疊的委員會，這一點不單止出現在機場管理局，其他的政府部門和機構，亦經常會出現類似的情況，往往一個問題分由多個部門、委員會或工作小組負責，最後不但不能起着互相監察的作用，相反地，必定會出現架床疊屋、效率奇低，以致各人互相推卸責任的情況。

專責委員會報告指出的多項應汲取教訓中，我認為另一個較為重要的，是政府在規劃工程時，應多考慮公眾意見的重要性。雖然民航處在機場啟用後，已着手處理新機場航道引起的噪音問題，但這正好反映政府部門在規劃各大小工程時，往往表現得後知後覺，以及忽略諮詢民意的重要性。負責的高官不但“不食人間煙火”，不理解受影響市民的感受，而且經常是“先決定，後知會”，所謂諮詢，不過是裝模作樣而已。

赤鱗角機場啟用時的災難性混亂，無疑是香港歷史上的一大污點，幸好新機場在上了軌道之後，一切運作已脫胎換骨，不但恢復了香港市民對它的信心，最近更得到一本國際雜誌的推崇。因此，我們希望機管局能夠盡快作出改革，改變過往的作風，將機場管理得更好，使赤鱗角機場真正成為物超所值的國際機場。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

蔡素玉議員：代理主席，作為專責委員會的成員，本人很高興可以跟其他 12 位同事一起調查新機場的事故。專責委員會的工作雖然很辛苦，但在種種限制下，大家都能力求公正客觀，以有根有據的事實為依歸，務求把真相發掘出來，以保障公眾的權益。報告發表之後，獲得市民廣泛的讚賞和支持，不僅顯示了專責委員會的努力沒有白費，更肯定了專責委員會所持的公道，存在於人心。

事實上，機場開幕的混亂，尚有很多深層的問題，由於專責委員會的調查範圍所限，未能揭示出來，不足以讓整個社會瞭解更多真相，從而總結更多經驗，為香港的未來發展取得教訓。

首先，從航班顯示系統失靈所展示的問題，至今仍未有追本尋源。臨時機場管理局（“臨機局”）花了數以十億元計的公帑，聘請了英國顧問公司 Grenier International Ltd. 及 Maunsell Consultants Asia Ltd.，而航班顯示系統的合約則交給有原英國機場管理局(AAB)專家參與的 Mott Consortium 制訂。我們香港人花了巨資，換來的是甚麼？這些公司賺了巨額的顧問費，但他們制訂的合約，字眼既模糊，所交代的法律責任亦不清不楚，可謂一塌糊塗；合約一塌糊塗，也是導致有關工程拖延了十多個月的原因之一。如果我們只顧指摘機場管理局（“機管局”）的內部管理溝通不善，而忽視了顧問合約的遴選和效益問題，則整個新機場調查便流於膚淺了。特區政府必須進一步查究，究竟臨機局及早期機場發展策劃委員會（“機策會”）是怎樣批出有關合約的？

面對西鐵、污水處理及九龍灣填海等正在動工的重大工程，香港政府汲取這些教訓以避免重蹈覆轍，是非常重要的。

另一方面，新機場工程統籌署斥巨資請來世界級的 BECHTL 做顧問，就機場統籌提供意見，我們給了多少錢予這些顧問公司呢？請政府向本會提交詳細資料。更嚴重的是，斥巨資寫成的報告，卻未被官員重視，這便是問題的癥結。難道機管局還要同樣花上巨額公帑，再去聘請一班專家寫同樣的報告嗎？新機場工程統籌署這個 "critical observer" 的角色，究竟是否應該向市民負責任的呢？這些都是公務員文化的問題。

機策會和機管局的關係方面，我無法瞭解為甚麼機策會選擇繞過機管局董事會的主席和副主席，而與他們屬下的管理層對話，導致機策會成為有實無名的權力中心，並架空了機管局的領導；而機管局的官方成員又未能把機策會的意見，向機管局董事會有效地傳達出去，這些都請政府給本會一個解釋。

另一個要注意的問題是，在眾多的公營機構裏，醫院管理局法定 30 名成員中只許有 3 名政府官員，地鐵也只有兩名政府官員，但機管局卻有 6 名政府高官，問題是否就出在這裏呢？這是否會導致機管局的非官方成員誤解，由於機策會的存在和有眾多高官在機管局內，因此可以較大程度地依賴局內的官員，因為他們既是機策會又是機管局的成員。

從機策會到機管局董事會，權力一直緊緊地握在政府的手裏。在臨機局的時代，政府官員更佔去了一半席位；直至批出主要的工程合同和專營權，以及聘請了重要的管理人員如董誠亨和柯家威等人之後，才成立現在的機管局。現在新機場出了事，卻要未能主導新機場籌備的機管局董事會負上責任，

反而一直掌握實權和最多資訊的政府官員，卻是最後才被迫出來道歉。官員有權無責，要權力不要責任，難道就是我們想要的政府運作模式和公務員文化嗎？

更令人痛心的是，工務局有一位副局長在一次會面時，一聽到本人要認真和公正地調查新機場事故，以及不會放過任何失職官員的時候，竟然當着本人面前，立即叫港進聯的主席，不要讓本人加入專責委員會。這是否反映了一些政府官員“身有屎”呢？他們既不願意道歉負責，還盛氣凌人。

代理主席，我們市民渴望的，是一個問責性強、勇於承擔、不屑於推卸責任的政府。我相信現在是檢討公務員制度的時候了，我們須有的是一個有新時代氣息、嶄新的、切合二十一世紀需要的公務員文化。

代理主席，本人認為報告雖然沒有建議要懲罰犯錯的官員，但這絕不等於他們無須受罰。希望政府能夠因應專責委員會的報告，以客觀持平的態度，重新評核每一位有關官員的能力和責任感，從而給予適當的懲罰，並向公眾交代有關情況。

李永達議員曾動議，就機場事故請機管局董事會非官方成員辭職，這點本人並不同意。本人想請問，這樣與本報告的調查是否有矛盾？既然指摘了多位政府高官，為甚麼不請機管局所有董事會成員辭職，難道我們還應建議這班高官升職加薪嗎？

新機場事故並不僅僅限於調查報告重點觸及的領導層管理問題，其他如新機場運作的專營權和顧問合約的問題，也是值得大家關注的。最明顯的例子便是香港空運貨站有限公司（“空運貨站公司”）服務癱瘓一事所給予我們的一些教訓。首先本人想瞭解，空運貨站公司現在是否仍然使用臨時電力呢？甚麼時候才有永久的電力供應呢？空運貨站公司如何保證，不會重蹈去年 7 月停電、電腦故障及遭受破壞的覆轍呢？日後的應變計劃是否需要中央政府及澳門政府協助？政府何時會檢討空運貨站公司的壟斷性專營權，以減輕其對本港進出口貨運和整體經濟的影響？

飛機航綫方面，政府會在甚麼時候檢討對航綫的政策呢？再進一步，政府何時以及在怎樣的情況下，才願意開放所有對民生影響重大的公共事業專營權，以便適度地鼓勵投資和保障社會整體的利益呢？這些問題，都希望政

府今天能夠給予本會確切的答覆。

更重要的問題是，新機場數以百億計的顧問工程合約，絕大部分都判給外資公司，整個機場可以說是進口的、是買回來的，但香港得到的是甚麼呢？香港花了這麼多錢，有否培養出自己的承辦商和專才呢？我們自己有沒有專才懂得興建和管理機場呢？假如政府仍然不重視培訓本地專才，不實行技術轉移，即使新機場事故的調查如何有建設性，也是白費的。

代理主席，本人謹此陳辭，支持議案。

MISS CHRISTINE LOH: Mr Deputy, outside this Council, I have heard a number of people say that we should not harp on the problems of the past anymore because the Chek Lap Kok airport is just fine now. Some also say that by talking about the issue, we are just giving the rest of the world an impression that things are not good in Hong Kong, and this will have an impact on tourism. I must say that those who hold this view have completely missed the point of the Select Committee's exercise. There are lessons to be learnt from the chaos and we need to identify them. A community that is secured in itself has no problems dealing with mistakes. And the world will not think us any worse for it. I see the process that has been gone through in Hong Kong on identifying the problems related to the airport opening as a sign of strength, not one of weakness. Mr Deputy, I have no wish to repeat anything that has already been said in the Select Committee's Report since you have already read it. Since its publication, together with those from the Commission of Inquiry and the Ombudsman, I am sure that they make good reading for the Administration as a whole.

It is clear that all three reports are consistent in the finding of facts. This is important because all three found that the airport was not ready for opening on 6 July last year. Thus, those who had the power to delay opening but did not do so must take responsibility that their decision to open then was a mistake.

I want to start by making an observation on the post-report comments from those affected. I believe that their reactions offer some more clues to how we can do things better in the future.

After the Select Committee's Report was published, the Chief Secretary for Administration said that she personally regretted all the inconvenience caused to the public, and that she was "deeply sorry" for the airport chaos. She said that the Administration did the best job it could, although it turned out not to be a "perfect" job. However, she also added that she was "somewhat puzzled" by our finding that as chairperson of the Airport Development Steering Committee (ADSCOM), she must shoulder personal responsibility.

There is no allegation that the ADSCOM and the officials involved in other capacities did not work hard enough. The Chief Secretary for Administration was indeed conscientious from beginning to end, as were many on her team. However, working hard is one thing, getting something right is another. Moreover, there must be a willingness to take personal responsibility when something goes wrong. For those who have the power to make the key decisions, it is wrong for them to assume that collective decision-making would absolve the need to take personal responsibility.

In the case of the Secretary for Works, I believe he expressed disappointment that the Select Committee found that he failed in his capacity as the Administration's top engineer to adequately alert the ADSCOM to various key problems. Did he ever thump the table to say that the airport was not ready on that day? It appeared to be negative. He came under heavy criticism because among the most senior ranks of the Administration, he had the required expertise to judge readiness from a professional viewpoint. He, too, should be willing to take personal responsibility.

Mr Deputy, I would like to mention another problem. Hong Kong's bureaucratic culture seems to make it hard to contradict a superior officer. The top officer in this case was the Chief Secretary for Administration. Why did no one go to her and say that the airport was not ready? The Chief Secretary for Administration may also want to ask herself why she did not fully understand that the airport was not ready? Did she make it hard for people to pipe up? If important information was blocked by the culture within the Administration, consideration must be given as to how to change that.

There is no point putting professional people in place, or to get outsiders to help, if the internal culture is one which discourages lower ranked officers to speak up, or indeed, for people to take and to accept personal responsibility. After all, in the case of our airport, the New Airport Projects Co-ordination

Office (NAPCO) had no shortage of information on the risk that Hong Kong took to open the new airport in July. It was just somehow that information never got through.

All the individuals involved who were in a position to suggest a delayed opening must ask themselves why they did not do so and must be prepared to take personal responsibility for that failure.

Another problem that Hong Kong has is to have too many unsuited people heading and running various organizations where particular qualifications are needed. If you want your airport to be managed properly, you need a professional in airport management to do so. The former Chief Executive was the wrong person. It remains unclear to me why the Administration and the Board of Airport Authority (AA Board) were so tolerant for so long of a person who did not have the quality of leadership to manage the construction of the airport. Perhaps the Chief Secretary for Administration will give us an explanation later today.

Now, we have a new executive head for the AA. He may have a long civil service record, but is he the best person that Hong Kong can find to head airport management? Should modern airports be managed by someone who has nothing but a civil service record? Mr Deputy, I am not picking on an individual. I am just questioning whether any civil servant is fit to head a modern airport. I hope that I am not misunderstood.

One thing that troubles me is the recent call by the AA for its former Chief Executive and Project Director to return their contractual gratuities. Why did the AA not withhold the payments until the three inquiries were over? I seem to recall the AA representatives saying last year that it was obliged to pay the gratuities. Well, they look rather stupid today to be calling back the gratuities. All I can say to them is "Good Luck". Is this another sign of ineptitude?

The Select Committee's Report concludes that the current and former heads of the NAPCO failed to grasp the implications of the discrepancies between the actual work progress and the work schedule. That is another example of putting people in the wrong place. Again, I question whether administrative officers who have not had any experience in the related field should be made to head such organizations. Forgive me for saying this, nevertheless, a bureaucrat may be a brilliant individual but he or she may be

entirely unfit to head organizations which need particular expertise. After all, the administrative officer system, however fine, cannot produce all things for all occasions.

As for appointments to the AA Board itself — or indeed to any of Hong Kong's consultative and executive bodies, I hope the Administration has learnt a significant lesson. If you want a strong board which can spend the time and has the ability to take important decisions, then the Administration must be prepared to let go of its own bureaucratic preference to control these bodies by packing them with "yes" people. Is it prepared to do that for the sake of professionalism?

There is another painful area of gross unprofessionalism, and that is the unreadiness of the Hong Kong Air Cargo Terminals Limited (HACTL) at airport opening. The HACTL and its general manager, Mr Anthony CHARTER, should have known that its operation was far from ready. Why did they not tell the Administration? I believe that the HACTL must be held primarily responsible. Their neglect was unforgivable. I have yet to hear a full account from either Mr CHARTER or from the HACTL's management. I suggest that they be asked by this Council to appear before an appropriate Panel to give a full response to the three reports, otherwise I fear they may get off too lightly.

At the same time, why did no one from the AA or from the NAPCO spot that the HACTL was still in a mess in early July? I hope that the Chief Secretary for Administration will tell us today why no one on her team advised her that the cargo handler was far from ready on 6 July.

Mr Deputy, I look forward to also having the Chief Executive come before this Council. As the head of this Government, as our political head, he does have the responsibility to come once he has time to digest the three reports. He also cannot escape from this clear responsibility. I agree with the Honourable Mrs Selina CHOW and the Honourable LEE Wing-tat that the Chief Executive has given us an impression that he valued the Select Committee's Report less than the other two. It, perhaps, demonstrates his distaste for this Council, even though the Basic Law requires the executive branch to be accountable to the legislature. I hope that he will take a less prejudicial view of this Council and consider the contents of our Report with an open mind.

Finally, I wish to thank the secretary and staff of the Select Committee for their hard work and their accommodation of my various arduous requests to facilitate my work in the Select Committee. I also wish to thank Mrs Selina CHOW for her excellent chairmanship. She was thorough, firm and fair and infinitely patient with the Select Committee's members and tolerant of our shortcomings.

梁耀忠議員：代理主席，新機場開幕時的大混亂，的確令香港人感到面目無光，更使香港蒙受重大無形和有形的損失。無形的損失，自然是香港作為國際商業大都會的聲譽；而有形的經濟損失，根據政府估計，大約是 29 億元。在付出了這麼重大的代價後，我們的確應該好像行政長官董建華先生所說那樣，要好好地從機場事故中“汲取教訓”。事實上，立法會的調查報告確實給我們提供了很多資料，有助我們從錯誤中學習。

但是，究竟我們可以汲取甚麼教訓呢？我覺得除了這報告書第 8 章所列出的適用於日後重大基建工程的 15 點教訓之外，更重要的是，我們可以宏觀地從中看到政府和公營機構在工作上容易犯上錯誤的一些毛病，希望日後不單止是機場或其他大型基建工程，而在其他範疇的工作中，有關機構都能革除這些積習，改進工作表現。這個並不單止是個別官員失職、疏忽、懶惰、性格或能力的問題，而是機構和部門之間怎樣溝通、合作，上級怎樣監管、下級怎樣匯報的問題，也可以歸納為公職人員的普遍心態、作風，以至整體企業文化等問題。很不幸地，我們在報告中看到，機場事件成為了最佳的反面教材。

剛才有議員說過，從這報告中我們可以看到現代的《官場現形記》。事實上，這份報告寫出了多名參與新機場發展計劃的公職人員，以及各種不正確的工作方法和處事態度，他們但求在工作上蒙混過關，用俗語說就是“博懵”，這種辦事方式在報告中可以說是洋洋大觀。

我們見到的第一個方式就是“大話連篇”。報告中出現得最多的字眼是“誤導”，我點算過，單是在第 7 章《責任所在》已出現了 13 次。其實“誤導”是一個比較禮貌和客氣的字眼，直接一點說是“講大話”，即企圖瞞騙。在報告中，機場管理局（“機管局”）各高層管理人員試圖瞞騙機場發展策劃委員會（“機策會”）和機管局董事會的例子不勝枚舉，甚至工務局局長鄭漢生先生亦在航班資料系統的運作問題上，對機策會作出所謂“誤導”。這些公職人員的“誤導”招數可以分為四式：

第一式是“華而不實”，機管局管理層向機策會及機管局董事會所提供的文件，內容往往含糊不清，欠缺具體事實，只是作出各種保證和期望，營造出一片光明的景象。

第二式就是“報喜不報憂”，這些例子很多，隨便舉一個，便是新機場工程統籌署署長郭家強先生完全不理會專家顧問團在《每周情況報告》中所提出的警告，在機策會會議上對機場在 7 月 6 日可以準備就緒一面倒地樂觀，完全沒有提及航班顯示系統以至其他方面可能出現的問題。

比“華而不實”和“報喜不報憂”更令人難以接受的，是“指鹿為馬”，混淆視聽。最荒謬的例子，當然是機管局管理層向董事會報告，航班資料顯示系統的“可靠性達 98.7%”，其實只是指那個“host server”可用性的百分率而已。

當用以上幾式招數仍未足以瞞騙過關時，這些公職人員甚至不惜“自相矛盾”。報告也指出了這一點：在 1997 年 10 月 13 日，機管局管理層向機策會提交評估報告，該份文件一方面指“空運貨站公司能夠配合機場於 4 月 1 日啟用的可能性微乎其微”，但另一方面，又表示有信心“各項有必要完成的重大事務及重要工作可及時竣工”。

究竟為甚麼這些公職人員那麼喜歡“講大話”呢？我們在報告中亦可找到一些原因，原來政府最高層“以身作則”，同樣喜歡“講大話”。押後機場的啟用日期到 7 月，顯然是由於機場尚未準備就緒，但是當局卻宣布，是為了配合機鐵於 6 月通車，將責任推卸給機鐵，瞞騙公眾。既然自己的上司也這樣做，各政府部門和公營機構的屬下怎會不上行下效呢？

公職人員的另一種歪風是“各家自掃門前雪”，最好的例子便是機管局機場管理總監韓義德先生，他早已知悉機場存在的多個問題，但是由於他認為這些問題並不是他的職責範圍，因此雖然身為機管局最高層管理成員，但仍然一直沒有將這些問題告知董事會或行政總監。

公職人員另一個不正確的心態，便是相信“長官意志不可違”。雖然機策會主席陳方安生女士曾經表示，如果在機場啟用前有絲毫跡象顯示在啟用當天未能應付旅客或貨物的流量，政府一定會押後啟用日期；但是所有參與機場計劃的人都深信，機場啟用日一經確定為 1998 年 7 月 6 日便不可以更改。事實上，陳方安生女士在 1997 年 11 月 15 日給機管局主席的信件確實曾經強調，啟用日期一經宣布便不可以更改，她說：“所涉及的各方，亦即機管局管理層與董事會、專營公司與業務夥伴及政府，都必須同心協力達到這

個目標。”

三個不同機構所進行的機場調查都認為，機場的啟用日期並不涉及政治因素，換句話說，並沒有證據顯示北京方面曾經作出任何指示。我覺得這樣反而顯示情況更值得擔心，那即是說，陳方安生司長一聲令下，便“全世界”都相信日期決定了之後，即使有任何差錯都不可以改變，亦沒有人有膽量提出報告中第 7.4 段所說的疑問：“新機場在 1998 年 7 月 6 日能否準備就緒可以啟用？”這問題即使有人提出來，也沒有人膽敢更改日期。

下級職員不敢將自己跟上司的不同意見表達出來，當然是不正確的態度，但是我們可以回想想，他們怎會養成這種心態的呢？會不會是過去在提出不同意見、不盲從附和時經常碰釘，被上級“大石責死蟹”，而令他們久而久之，不敢再提出好的建議呢？

其實，並非沒有人對機場的問題提出過警告，例如新機場工程統籌署提交的《每周情況報告》，便不斷指出機場尚未準備就緒的地方；同時，機管局機場管理總監韓義德的下屬也曾經向他提出警告；此外，報告中點名稱讚的機管局客運大樓運作總經理吳其成先生及客運大樓系統經理張佳蕙女士，也曾向上級表示憂慮。但可惜，這些逆耳忠言沒有人聽，也沒有獲得採納。

專責委員會表示，不明白為甚麼機策會信賴機管局的報告，而卻對新機場工程統籌署的《每周情況報告》置諸不理。我認為原因非常明顯，便是由於以機策會主席陳方安生女士為首的公職人員，大都抱着“苟且偷安”的心態，只肯“選擇性吸納”一些自己聽得進去的意見，而不肯面對現實，吸納一些可能對自己手頭工作造成短暫麻煩，但對大局有益的建議。

我相信以上所說的不負責任工作風氣，並不單純出現於跟機場計劃有關的機構中，其他政府部門和公營機構也有類似情況，只不過因為沒有機構對它們作出類似機場的深入調查，所以問題才沒有披露而已。最近董建華先生表示要改革公務員體制，我覺得首先就要正視上述的官場陋習，以政務司司長陳方安生為首的所有公務員和公營機構職員，我希望他們也要檢討一下過去有沒有浮誇、“假大空”的作風。如果這些積習無法根除，我真的很擔心在簡化紀律處分程序後，一些有膽量向上級“進諫”的公務員結果得到的不是獎賞，反而會被“炒魷魚”或“燉冬菇”。

我希望所有公務員和公營機構的職員都真的可以從機場事件中汲取教訓，特別是以上的教訓。不過，很可惜，3 份調查報告書都沒有建議對失職的公職人員作出處分，相信實在不容易迫他們作出深刻反省。所以，代理主

席，我仍然覺得政府是應該對承擔責任的人士作出處分的。

我謹此陳辭。

何承天議員：代理主席，參與新機場專責委員會工作，對我來說，可能是在立法會前所未有而最具挑戰性的工作，因為我們不單止要承受時間和工作上的壓力，而且還要承受精神上的壓力。作為專責委員會成員，我深切明白必須以客觀和公平的態度來完成這項重要任務。我試從專業人士的角度來看項目管理上的問題，但亦曾假設自己置身高級人員的位置，以審議該等人士應有的處事方式和責任。

我不打算在此再次詳細論述報告的結論和結果，因為報告本身已經有很詳盡及清楚的敘述，以下我只會提到我對專責委員會報告的個人體會。

這類調查委員會的工作會無可避免地只局限於調查發生了的問題，就新機場專責委員會而言，是找出機場運作首日出現混亂情況的箇中原因。當天發生的問題的確嚴重，影響了香港的聲譽和經濟，但新機場只是整個龐大機場核心工程的一部分。整個耗資 1,553 億元的機場核心工程計劃，大致上依時完成，而且也沒有超出預算。由於調查範圍所限，專責委員會不可能亦沒有評論政府及有關機構或人士所作出的貢獻和成就。對我來說，這是很可惜的，所以，我認為當我們作出最後定論，對某些人或某些組織作出批評的時候，要緊記這一點。

雖然我不是百分之一百同意專責委員會的結論，但是，基於專責委員會的局限性和尊重民主的討論、妥協以達致共識的精神，我基本上是支持委員會報告的。調查事實和責任所在，不能說對往後沒有價值；但對我而言，專責委員會最重要的任務，是透過調查幫助香港汲取教訓，以期將來計劃大型的基本建設時，盡量避免重蹈覆轍，使有關工程得以順利完成。對我來說，這應是專責委員會的最重要任務。

很多市民質疑，為何要由立法會、官方的新機場調查委員會，以及申訴專員公署，分別對機場問題進行調查？我不能代表其他兩個組織發言，但我可以說，經選舉產生的立法會是有責任監察政府、官員及其法定組織的工作。基於新機場啟用時所造成的混亂事態嚴重，對社會造成極大沖擊，立法會成立一個專責委員會對事件進行調查，是責無旁貸的。

議員從報告第二部分的會議紀要便可以得悉，我對報告第 4.41 段的意見

是和其他委員不同。因為委員會規程所限，不能記錄我持不同意見的原因，所以我謹藉此機會加以說明。1997 年 8 月開始，機場發展策劃委員會（“機策會”）一直慎重研究，將機場的啟用日期定於 1998 年 4 月是否實際可行。在 1997 年 9 月至 1998 年 1 月期間，機策會曾經在會議中多次討論這個問題（見第 4.9 段）。在這段期間，新機場工程統籌署（“機統署”）、機場管理局（“機管局”）及工務局亦曾委派 11 位內部專業人士進行審核及作評估。

機管局管理層後來於 1997 年 12 月 9 日機管局董事會會議席上，一致認為可以達到機場在 4 月啟用的目標，於是機管局主席便在 1997 年 12 月 10 日致函回覆機策會主席，表示機管局董事會已非常透徹地檢討過各個範疇的工作進度，尤其仔細檢討了機策會表示關注的範疇。董事會信納“機場可在 4 月最後一個星期內的恰當日期，安全、順利及有效率地運作”（見 4.32 段）。雖然有這樣明確的表示，機策會主席仍然不放心，表示關注，要求機管局董事會繼續監察事態發展，以期在 1998 年 1 月初就機場啟用日期達成明確的結論（見 4.32 段）。

後來，在 1998 年 1 月 2 日的機策會特別會議席上，機策會主席詢問定於 4 月啟用機場的計劃是否實際可行。除了機管局先前已表明可行之外，工務局局長和機統署署長等兩位最直接監察工程的人，在當天會議席上，都曾給予肯定的答覆（見 4.34(a)和(b)段）。

因此，機策會主席最後決定，將機場啟用日期押後至 1998 年 7 月，可見是獨排眾議。這樣的決定使機場有多 3 個月時間來進行工程，應該是明智之舉。

在這樣的情況下，我不同意委員會的決定，認為在決定押後機場啟用日期之時，機策會應再次審核究竟在 7 月啟用機場是否可行。既然經過三個多月時間的審核後已經評定機場可於 4 月啟用，我認為再審核 7 月啟用機場的可行性的論點是不合邏輯的，有事後孔明之嫌，是一份完整報告中的敗筆。但可惜，我提出的修訂未能獲得其他委員通過。

不過，我贊成在落實了機場在 7 月啟用的決定後，機策會應該緊密監管工程進度，以確定機場在毫無風險的情況下如期啟用。我亦贊成雖然有很多跡象顯示有潛在問題，但有關方面仍沒有就此進行細心評估，引致機場啟用時出現大混亂。

在眾多問題中，空運貨運公司當天幾乎要即時暫停超級一號貨站所有服

務，及後又要超過兩個月方可正常運作，可說是機場大混亂事件中最嚴重的問題，所以，該公司受到委員會的批評，是絕對應該的。

時至今天，香港已有一個足以自豪的新機場，但專責委員會認為這一點並不值得表揚，顯然是不想減弱調查報告的主要目的，這點是可以理解的。但畢竟對一個讀者而言，報告只求負面報道而不求正面，始終不夠全面。這也許是任何一個專責委員會無可避免的美中不足之處。

代理主席，總括來說，機場啟用當天的問題是“信心問題”，機管局管理層自信過高，董事局對管理層過分信任，但機策會和機統署對自己的專業人員缺乏信心，對機管局給予過分而無根據的信心，都是最後產生種種問題的原因。

最後，事件中有另一個教訓，是報告沒有涵蓋的，就是接受委任為執行當局監管組織的人士要留意：在接受這類工作之前，他們必須意識到，除了貢獻時間和努力之外，還要作好準備在一旦出現問題時有需要承擔責任。儘管如此，我仍希望這不會妨礙社會上傑出、有志和有能力的人士繼續作出貢獻，為公眾服務。

最後，代理主席，我想向周梁淑怡議員致謝，事實上她真的是一位很好的主席。同時，我亦對吳靄儀議員表示欽佩，因為她對委員會的工作作出了很多貢獻。我認為立法會秘書處亦已竭盡所能，在協助這個委員會進行工作方面作出了很多的貢獻。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

劉江華議員：代理主席，立法會的調查新機場專責委員會報告已把大量的事實和責任明確地列舉出來。我們動議成立專責委員會的時候，曾經提出兩項原意，便是要找出機場出現混亂情況的責任和原因，這兩項其實已達到。

今天我不想重複報告的內容，但我想說一說我個人的一些看法，其中包括一個最大的疑點、一個最大的期望和一個最大的教訓。關於最大的疑點方面，機場發展策劃委員會（“機策會”）主席陳太經常說開幕前全無跡象顯示機場仍未就緒，但我們在整個審議過程當中，看到大量的文件都清楚顯示有很多跡象顯示機場仍未就緒。在這個情況下，直到今天為止，我仍然不明白為甚麼機策會主席會說事前沒有絲毫跡象。郭家強先生有一句名言，他曾在公開聆訊的過程中說“我們做任何事都會有風險，例如過馬路都是有風險

的，難道便不過馬路嗎？”我認為郭先生這句話沒有錯，但錯就錯在於紅燈時橫過馬路。我們在聆訊時指出航班顯示系統有問題、香港空運貨站有限公司的工程延遲和員工訓練不足等三種情況下啟用機場，便正如在沒有綠燈、沒有黃燈，而三盞都是紅燈的情況下堅持橫過馬路一樣須冒很大的風險。

第二個疑點是，機策會初期對管理層持保留態度及批評他們的一些意見，但後期竟毫無保留地接受整個管理層，直至今天，我仍未能解開這個疑團。當時陳太對於延遲 4 月啟用新機場的決定是明智的，但是對於沒有嚴謹地監察在 7 月啟用是否切實可行，則是失敗的。這項決定其實清楚顯示出陳太作為機策會主席的特殊角色，這個特殊角色亦充分反映了她有一個特殊的責任。陳太在報告發表後，曾發表聲明說機策會不是一個超級的董事會。但在整個聆訊過程和從大量文件中恰恰證明及顯示出機策會是一個超級的董事會，很多重大的事情和重大的決策都要在這個超級董事會中拍板。陳太本身便是一位超級董事長。

當機策會是超級董事會，而機場管理局（“機管局”）本身又有另外一個董事會時，如果管理階層是強而有力的話，問題可能便會少些；但當管理階層是弱的話，便是產生混亂的時候，這種雙重領導的情況是會有問題的。所以，將來應如何改變這類法定公共機構的運作，我覺得是值得探討的。

對於報告或整個調查過程，我本身最大的期望便是等待行政長官對我們這份報告作出很明確、毫不含糊的回應和處理。我相信董先生可能對於維護公務員士氣方面比較執着，但即使要維護士氣，亦不等於要護短。我覺得要改善某些歪風便要把問題提出來。所以，我們十分期望行政長官切實對這份報告作出適當的回應。

關於機管局成立一個小組進行跟進的工作，我對於人選方面，確實有些失望。但無論如何，我很希望這個小組能迅速解決問題，向公眾作出一個交代，如果能迅速做到這點的話，我相信新機場所帶來的問題便會很快畫上一個休止符。

報告內已列出了 15 項教訓，但我自己認為最大的教訓是在電腦問題上，而正確來說，其實是人腦的問題，也就是以人腦作判斷的問題。機管局的管理階層以取消飛機航班顯示系統的離廠測試，甚至是減少訓練測試，而只採用質素來抵銷時間上的不足是完全不可接受的。電腦的問題亦顯示出人腦協調的問題。我們在整個研訊過程看到不同組織、不同架構以及不同人士協調的重要性。我們亦看到一些弄虛作假、報喜不報憂的情況。當然在公共機構的組織內，以和為貴是很重要的，但也不能為此而犧牲真相，因為更重要的

是要妥善地處理公共事務；當有烏鴉飛來時，聲音可能不好聽，但我認為也要聽；當喜鵲飛來時，我們不要以為一定是好事，一定是喜事重重，因此同時也要提高警惕。所以，我認為求和既重要，求真也同樣重要。

另一方面，上級的指示，例如，機策會主席提出日期不可改變的指示固然要着重，但實際情況是，有不少管理階層及高層人員都明顯沒有尊重現實和尊重實況，所以“唯實”是對的，而“唯上”則是錯的。我認為整件事的最大教訓應是以下 10 個字：“唯實不唯上，求和亦求真”。

代理主席，我想就其他法定機構將來的路向說一說我的看法。在這份報告發表後，不少人也對將來應否參與法定機構的工作持懷疑態度，經此一役後，大家也很怕“背上黑鍋”，當然也有人把焦點放在辭職與不辭職的問題上。這是一個有關問責性的問題，但只是其中的一部分，而並非全部，我倒覺得問責的過程和參與這些法定機構的原動力更為重要，亦值得政府深入檢討。這類公共機構的委任，亦等同很多諮詢委員會的委任。以這件事為例，我和何鍾泰議員作為機場諮詢委員會（“機諮會”）的成員都曾清楚地在諮詢過程中表達了一種心聲，便是我們寧可延遲也要有一個有效率的機場，而不要趕工進行沒有信心的工程。這個信息在機諮會是非常明確的，但可惜我在翻查機管局和機策會的所有會議紀錄後，也看不到任何有關這種聲音的紀錄，這種聲音也沒有被反映過。如果沒有民意從外輸入和沒有異見從內輸送，便很明顯會引起問題，像人體血管栓塞一樣，令肢體癱瘓、行政失誤。

所以，我覺得在委任日後的公共機構的負責人或成員時，政府應摒除所謂行政吸納的思維，亦要摒除政治妥協等產物，使這些機構成為一個負責的管治機構，亦應該成為民意代表，肩負責任及接受磨練的場地。這些機管局、醫院管理局、房屋委員會等非公務員系統的成員應由有民意基礎、有能力、有承擔的人來出任。這些諮詢機構不應成為花瓶，而出任這些管理局成員的人士也不應當把這類委任當作一種榮譽，未來的路向是要由業餘走向專業，由榮譽歸於責任。

最後，我想就這件事說一說我對公務員的看法。今天林煥光局長沒有來，他最近推薦了一本好書叫《萬曆十五年》，這本書的分題是“風平浪靜的一年”，內容提及一些表面冠冕堂皇，內裏腐朽衰敗的現象，寫中國傳統政治的文化。我覺得林局長非常有勇氣推薦這本書。我亦擬向局長推薦另一本書，便是這份立法會報告，這報告亦是一本好書，內容描述香港現代的政治文化，分題是“歌舞昇平的一天”，說出當天表面風光，背面危機重重的情況。所以，我認為無論在職或新入職的公務員都應該把這本報告列為必讀之書，將

“唯實不為上，求和不求真”這 10 個字，引以為鑑。因此，我支持這項議案。

MISS MARGARET NG: Mr Deputy, the Select Committee has done its job. The Report is before this Council and the public. Its contents and conclusions are for the public to judge. Individuals mentioned one way or another in the Report may wish to respond. Some have already done so. Officials have claimed a right to reply. They should undoubtedly be given the opportunity, and I look forward to their speeches later this evening.

As a member of the Select Committee, I have had my say, albeit subject to collective decision in accordance with the rules of this House. This evening, I seek only to make three general points in view of the response following the tabling of the Report.

The first is a point about the significance of the inquiry of the Select Committee. People have asked us, "Why does the Legislative Council insist on carrying out its own inquiry, even after the appointment of the WOO Commission was announced? Why spend so much time and money raking up old issues, now that the new airport is already working well?"

I have never been in doubt of the answer. And it is this. When a large project on public funds and affecting serious public interest has gone wrong, resulting in obvious damage to Hong Kong, justifying the use of this Council's special powers to make an inquiry, that inquiry will be carried out. It will be carried out fully and thoroughly, fairly and openly, without fear or favour, until it reaches the end, and nobody can deflect it from its purpose. This is the strong message we must send to all.

If it were otherwise, if we were allowed to change our minds depending on which way the wind blows, or if somebody else is prepared to do the job, this most powerful of our constitutional weapons will lose its force and authority. We would be open to deals and bargains. We would have compromised this Council's independence.

Mr Deputy, the Report before this Council, imperfect though it no doubt is, is utterly and indubitably independent. It deserves the community's trust and acceptance.

The second point I wish to make is the crucial importance of looking to the highest standards if Hong Kong is to continue to succeed. This is not confined to a high standard in design and technology, or in expertise, but also in the standard that we, including government officials, expect ourselves in performing our duties. In other words, a strong sense of responsibility and self-pride.

Mr Deputy, it is better that we set high standards and acknowledge responsibility when we fail to reach them, than to deny responsibility by accepting low expectations.

And the same should apply to every level of the work force.

This is nothing new. In the Report, notice is drawn to an officer in the Airport Authority (AA) who adamantly accepted responsibility, although it may be argued that the problem was not his fault. And the basis of his blaming himself was that if he had exercised greater fore-thought, he would have been able to do better and so save the public from some of the inconvenience.

This is the attitude that we should applaud.

And likewise, I note what the Chief Secretary said in a radio interview last Thursday, and I translate:

"If I had to do it again, my sensitivity would have been higher, and I would have followed up certain things more closely I accept doing my best does not mean the result is to everyone's satisfaction. If I am found to have failed in my duties in this regard, I am most willing to accept the responsibility."

In other parts of the interview, she referred to various concrete lessons that she has learnt from the experience. Rising above the smart of criticism to reach for improvement is what we should all try to do. This is what criticism is all about. And I do not forget that the same principle must apply to Members of this Council and the Select Committee. If we apply a lower standard in judging ourselves than in judging others, we would then lose the respect of the public, and of those whom we criticize.

Later in this debate, no doubt, various criticism will be made on the

Report. I, for one, am prepared to take it in the same spirit.

The third and the last point that I wish to make concerns the controversy on sanctions. I respect the intention of the Honourable LEE Wing-tat in proposing sanctions. I am against doing so, not because it goes too far, but because it would detract from the force of the Report; not to protect any government official or AA officers from criticism, and if for anything else, it was to protect the dignity of the Select Committee.

The force of a report of inquiry is in the clarity of its reasoning and the justice of its conclusions, and not in the use of strong language or readiness to cap sanctions on people occupying relatively high positions. Our Report must stand or fall by its reasoning. To call attention to ineffectual sanctions is to divert attention from findings which may have real effect to expose fault and urge for change. To a certain extent, diversion has already happened.

My Honourable friend sets out a list of sanctions with graduated severity, "to be criticized" and "to be reprimanded" being the mildest. Such sanctions mean nothing to the thick-skinned and irresponsible. To the sensitive and responsible, they are gratuitous insults.

Further, "reprimand" is a word used for internal discipline. This Council may reprimand its Members, but not anyone outside it. It is, therefore, inappropriate for the Report.

As for the severer sanctions proposed, I am not convinced that we were in a position to make an all-round judgment which is fair. If it is a matter for the organizations and the persons concerned to make their own decisions, having regard to the findings of the Report, for that purpose, what can fairly be said is already within the covers of the Report.

Mr Deputy, the inquiry of the Select Committee has been a sobering exercise. Its completion is no occasion for self-congratulation but for self-examination. In that spirit, I look forward to the speeches from the Government. I humbly commend this Report to the Council. Thank you.

MR BERNARD CHAN: Mr Deputy, in these days when the three airport

investigation reports came to light one after the other, I have a lingering question in mind, "What have we achieved after costing the taxpayers well over \$30 million?" The cost afforded by the community, such as the legal representation expenses for all parties involved, and the opportunity cost incurred may be over \$100 million, if not more. Do they worth it?

The most prominent achievement we have, I think, is having successfully pressed for an apology from the officials who supervised the airport project. Their apology, particularly that of Mrs CHAN, was most needed at the chaotic opening of the new airport, which had deeply hurt the pride of the people of Hong Kong. The damage can never be remedied by the three expensive investigations. Instead, we have even paid a huge fee for them.

Now seven months have passed. Eventually, we have a first class airport that earns the envy of our global counterparts. Mrs CHAN's belated apology has become pointless. I think we can hardly justify the millions of dollars spent in finding out who has to be blamed. The money can be used in some better ways, such as improving the air freight industry and reducing terminal building charges and airport fees. I do believe that action sounds louder than words.

I appreciate the recommendations of the three investigative bodies in improving future infrastructure plans and managing public bodies. However, I am very disappointed about the redundancy of the investigations and how they have become witch-hunts. I hope all parties involved in the case have learnt their lessons, at the community's expense.

Mr Deputy, with these remarks, I support the motion. Thank you.

許長青議員：代理主席，根據新機場調查委員會、立法會新機場專責委員會及前申訴專員分別發表的報告，本人對 3 個調查委員會的認真、公平與實事求是的精神表示讚賞，但同時對個別機構及其負責人的處理輕率、信息誤導、過於自信、互不協調等感到震驚。

對航班資料失常、廣播系統失靈、行李處理混亂、航班延誤等問題而導致出入境旅客在時間上、精神上損失，尚幸能於一周後逐步恢復正常。

但損失最大的是進出口業商人，經過折折騰騰，貨物或過時損壞，信用

證過期、運費增加、失信於客戶、定單流失、精神緊張焦急等，有形及無形的損失非常巨大，相信大家猶記得“超級一號貨站”變成“焦急一號貨站”的笑話。

可惜，礙於資源和時間，立法會專責委員會只能把調查的焦點，放在空運貨站於新機場啟用日是否準備就緒的問題。對於空運貨站電腦貨物處理系統為何失靈，專責委員會並沒有深入調查，也沒有就兩個結論不同的專家報告，作出評議。新機場調查委員會的專家報告指出，空運貨站服務癱瘓，主要是由貨物處理系統的軟件錯誤所引致；另一方面，香港空運貨站有限公司（“空運貨站公司”）的專家報告則指出，飛行數據系統失效令貨物運送混亂，才是空運貨站癱瘓的主因。究竟誰是誰非呢？希望政府和機場管理局（“機管局”）跟進調查報告時，能盡快交代清楚。否則，貨物處理系統的可靠性，還是令人非常擔憂；對受害的進出口業商人也不公平，他們要追究賠償，可謂倍感困難。

基於香港超過九成企業屬中小型公司，今次備受損失的公司數目多而損失分散；而我所接觸的商會，大部分會員暫時都不打算向空運貨站公司提出索償訴訟，原因正是責任不明，加上難以估計的訴訟費用，大家惟有啞忍。

舉例來說，香港鮮花零售業協會其中有四、五十名會員，在今次事件中損失的金額約達 100 萬港元，平均每間花店損失約 2 萬元。有業內人士曾向我表示，雖然理論上可以索償，但看過幾份報告後，對於“究竟邊個咁邊個錯，邊個要負責，報告都一舊雲，佢哋都一舊雲”，現在惟有採取觀望態度，看看是否有成功索償的個案，才決定是否向空運貨站公司索取賠償。

試舉另一個例子，有一位糖果商人，當時預備空運 80 盒朱古力到上海，價值約 3 萬元，貨物原已被貨運商運到機場入倉，準備上機，不幸貨運癱瘓，貨物不能上機。兩天後，他要求貨運商入倉取回貨物，試用其他方法運往上海，但又根本找不到貨物在哪裏，故不能提貨。結果，等到貨運站稍為正常，兩星期後取回貨物時，發現所有朱古力已經溶掉。3 萬元這個數字說多不多，說少卻也不算少，但對中小型公司來說，面對一旦提出訴訟，可能涉及的訴訟費用之高和時間之長，大家便惟有“當自己唔好彩算了”。

即使是較具規模的商會，如“貨運業協會”，雖然初步估計會員的損失高達 6,200 萬元，他們亦只計劃向空運貨站公司提出索償要求，而不打算提出訴訟。

為何受害人都都不肯站出來取回應得的賠償呢？原因有二：第一、空運貨

站公司由事發至今，從未公開承認責任，承諾賠償有關人士的損失；第二、作為批出專營權的機管局，以至政府，從未向受害人澄清有何索償途徑。

空運貨站公司常務董事翟達安先生不斷把空運貨站癱瘓的主因，歸咎於其公司以外的因素，但他向立法會專責委員會作證時，亦承認：(1)該公司估計錯誤，未能及時把 1 000 個貨櫃，從啟德機場運往超級一號貨站的貨物處理系統，以致大量貨櫃堆放在貨車通道上；(2)該公司的職員“也許未能完全熟習”新訂的清關程序；(3)部分職員在新機場啟用前，“只接受過有限的熟習培訓”。這些明顯而又可以事前避免的疏忽，空運貨站公司斷不能完全置身事外吧？

主席，空運貨站公司的市場佔有率高達 80%，其服務一旦有差錯，便足以損害香港整個進出口業的命脈，以至香港多年來作為國際貿易和貨運中心的優良信譽。政府有必要盡快檢討機管局與空運貨站公司所簽訂的專營權合約，並積極研究在空運業引入更多的良性競爭。

短期而言，政府應主動關注因新機場癱瘓而蒙受損失的進出口業人士，必要時為他們提供免費的法律諮詢服務，以協助他們應付曠日持久、訴訟費又昂貴的賠償追討事宜。

同時，鑑於香港的空運費用，包括貨運站處理費等，已遠高於中國內地和周邊的競爭對手，政府必須提醒空運貨站公司，不應藉其專利優勢，以加費手段來彌補賠償或貨運站癱瘓時收益減少的損失；否則，將不利香港繼續保持國際貿易中心及貨運中心的地位，亦更不利於促進香港的經濟復甦。

代理主席，本人謹此陳辭。

主席恢復主持會議。

THE PRESIDENT resumed the Chair.

楊孝華議員：主席女士，耗資 1,550 億元建成的新香港國際機場於 1998 年 7 月 6 日正式啟用，但開始運作時出現多方面的失誤，令客運和貨運幾乎癱瘓。社會上各界人士對新機場的失誤十分關注，因此亦出現多個調查聆訊。

在新機場未啟用前，業界人士，其中包括本人曾向機場管理局（“機管局”）主席遞交聯署信，早在 1997 年 11 月已經質疑新機場是否能順利在原訂的 4 月準備就緒開幕，但當時機管局仍堅持 4 月能預期開幕。直至機鐵提

出只能在 6 月底才能完成工程，機場發展策劃委員會（“機策會”）主席陳方安生女士經過多方面考慮，才於 1998 年 1 月決定押後啟用日期，這決定是英明的。至於 7 月開幕的決定最終是否最適當，很多人可能有所保留，最低限度業界也對此點存疑，否則在開幕的時候，不會出現某大航空公司在新機場總部的辦公室，甚至員工飯堂等工程尚未見完成，直至 9 月後仍在施工的情況。新機場延遲了開幕，雖然已經給予機管局多些時間來籌備，但並不是相等於用者及商業夥伴已有足夠的喘息機會。

立法會專責委員會報告認為機場管理局主席黃保欣對開幕時的失誤固然要負責，但副主席盧重興亦難辭其咎，因為後期大部分會議都是由副主席代替主持，故亦辜負了市民的期望，理應共同承擔責任。

旅遊界認為新機場啟用時出現混亂情況與機管局的董事會成員組合不夠代表性有關，尤其是缺乏與航空或機場等行業有關的代表。在機場興建時期集中委任與工程建築或融資有關的專業人士出任機管局董事，在當時還說得過去；但現在新機場已經落成，目前要面對的主要問題是如何有效管理新機場，使新機場的經濟效益能發揮得最好，因此機管局的董事會必須吸納對旅遊、酒店、航空交通等有關行業熟悉的人士，相信藉他們的意見必可使新機場日後的運作更成功。

對過去發生的事情再作執着的追究，在今天來說也於事無補，我們旅遊界均同意應向前看，我所指的包括前面的“前”和金錢的“錢”，藉今次的調查報告作借鑑，訂下新機場未來的發展方向。旅遊業人士關注新機場未來的發展多於新機場混亂的來龍去脈。何況自新機場混亂事件發生後，機場管理局亦已設立小組作為與用者溝通的渠道，有問題的地方或設施的不足，經溝通後已逐步獲得解決。據我們的所見所聞，新機場的運作已大大改善，航空公司和用者對現時新機場的運作亦很滿意。

至於新機場未來的發展問題，業界認為首要任務是要提高新機場的競爭力。雖然新機場的設施一流，但對用者的收費卻十分昂貴。當年提出興建新機場時，政府常常指出，如果不興建新機場，香港將蒙受數以百億計的經濟損失，而整體社會亦有負面影響。當年大家把新機場廣泛視作一個令整個社會受益的公用事業，但政府今天似乎狹視機場為一個自負盈虧的壟斷組織的設施。如果香港日後要成為亞洲區主要的航運旅遊中心，並為全社會帶來更多經濟效益，便必須有廣闊的眼光保障新機場的國際競爭力。

現時新機場的收費包括降落費、停泊費和新增加的機場大廈使用費；費用已較舊機場高出 63%。現時新機場向航空公司收取的服務費用為每架 747 型客機每次約 44,000 元，較日本關西機場和成田機場便宜，但與所有東南亞其他機場比較，如台北（約 29,000 元）、新加坡（約 2 萬元）、曼谷（約 19,000 元）、馬尼拉（約 16,000 元）、吉隆坡（約 9,000 元），香港新機場的收費便昂貴得多。昂貴的機場收費不但會左右外國航空公司飛往香港的決定，甚至會促使更多航空公司以其他機場作為中轉站，新機場的使用率亦會因此而減少，這都不是我們希望看見的情況。

機場收費的暴漲，增加了航空公司的經營成本，在現時低迷的經濟下，航空公司的營運更見困難；更嚴重的是，有航空公司因不能負擔沉重的費用而撤離香港、停辦或縮減香港的航綫。高昂的收費大大影響香港的航空事業的競爭力。香港航空業的主要競爭對手——新加坡最近於今年 1 月 1 日宣布減低機場收費，這使香港的機場收費更見昂貴。另一方面，有旅行社為了減低團費以作招徠而轉往從澳門出發，這一切都為新機場敲響了警鐘。

主席女士，新機場的高昂收費，除本身機場的運作成本外，是否亦受其他因素，例如投資攤還政策、回報率和派息政策等影響？新機場是一項基礎建設，如道路、公共貨物起卸區等設施都有社會經濟效益，理應減低收費，以增加競爭力。現時新機場的高昂收費，是否因為只得一個機場，在用者沒有其他選擇的情況下，便可以提高收費？主席女士，長遠而言，這次機場開幕是有混亂，但政府應正視機場的高昂收費對航空業的打擊，並進行檢討，尤其是新增的機場大廈的收費。如陳智思議員所說，是否應該取消？如果不解決新機場收費高昂的問題，新機場便不能達到原先促進工商貿易和旅遊的基本目的。

主席女士，本人謹此支持議案。

何鍾泰議員：主席女士，經過差不多 6 個月的不停工作，包括 31 次公開聆訊、60 次閉門會議及 1 次公開會議，先後傳召超過 27 位證人作供，立法會調查新機場啟用混亂情況的專責委員會已作出深入調查，抽絲剝繭，終於找出引致混亂的原因，令真相大白。本人有幸作為專責委員會副主席，可謂上了難得的一課。

至於事件中的 11 位主要人物，在報告內亦被點名，要對事件負上不同程度的責任。雖然，社會上有部分人士期望專責委員會能夠提出要承擔責任的

高官或有關人士負應受的處分或懲罰，但是，專責委員會最終還是決定只擔當一個陪審團，而不是一個法官的角色，不會作出裁決。委員會曾經考慮是否對上述人士採用“譴責”或“終止委任”等具體的處分，法律顧問也確認，這些行動是不會超越委員會調查的範圍。但是經過委員會詳細討論後，最後，委員過半數票表決不會作出處分的建議。任何的處分，應由有關的機構自行作出決定，事實上，專責委員會亦不可能扮演處分的執行者。

這個爭論，在委員會第六十次會議，亦是最後一次的閉門會議中就逐部分通過報告的中、英文版本時，仍有激烈的討論。在李永達議員提出對陳方安生女士應被批評(should be criticized)的修正案時，本人及其中幾位委員認為“被批評”並不構成一項處分，因此支持他的修正。但後來委員會再經過詳細討論後，得出不同的理解，認為“被批評”也是處分的一種。在這情況下，該項決議顯然違反較早前所達成的不會作出處分的大多數決定，所以當時本人提出議案廢除李永議員較早前提出的修正，結果獲得大多數委員的支持並通過。

報告得出的結論，機場在去年 7 月 6 日啟用當天出現的問題，大部分是可以預見的。啟用當天，新機場運作整體上並未準備就緒，尤其是航班資料顯示系統，以及香港空運貨站有限公司所出現的問題。報告同時指出有關的機構及相關的部分官員應對機場啟用日的混亂情況，負上不同程度的責任。更重要的是，政府應該汲取報告所列出的 15 項教訓，避免將來在處理任何大型項目時重蹈覆轍，其中，本人希望特別提出兩點。

首先是報告提出的第五項教訓，大型基建設施工程計劃的監察組織主管應由專業人士擔任。新機場工程統籌署（“機統署”）現任及前任署長均為政務主任，他們雖然是能幹的行政人員，但是他們未必能夠充分瞭解有關技術方面的細節而影響重要的考慮和決定，並且不能夠及時向上級提出警告。機場啟用前已經在很多方面顯示出問題，可是有關方面完全視若無睹，未能發揮作為一個警報系統的功能。

航班資料顯示系統的問題正好暴露了這方面的弱點。有關的決策人士，包括機場管理局（“機管局”）董事會及機場發展策劃委員會（“機策會”），對航班資料顯示系統及後備系統的運作也未有詳細瞭解。有關的後備系統只會在斷定航班資料顯示系統的主系統完全不能運作超過 3 小時後，才會啟動，而啟動該後備系統則需時 30 至 45 分鐘。令情況更糟糕的，便是資料不正確，及未能及時更新資料並不會視為系統不能運作，因此不會啟動後備系統，這正好解釋新機場啟用日當天航班資料顯示系統出現問題而引致機場客運服務大混亂的情況。由於決策人士缺乏對後備系統認識，不知道後備系統

會受到局限，以為在主系統問題出現時可以有後備系統即時作出支援，所以直到問題發生後才知道事實的真相，已經為時已晚。

本人並不是想完全否定這制度，制度本身也有可取的一面。由於現代社會越趨複雜，很多問題也須由一些專業人才解決。所以我們在找出如何改善我們政府高層架構方案之前，可以考慮通過行政措施，容許政府內部一些能幹的高級專業人員，經過培訓和考核，轉為政務主任，與現時能幹的政務主任並肩工作。這樣的安排除可以平衡政務主任職系內各方面的專才外，同時亦可以加強政務主任職系的人才，有助提高政府運作的效率。同樣重要的，便是在大型基建設施工程計劃的監管組織的主管，必須由專業人士擔任。

另一方面，由於時間緊迫，機管局取消了高度複雜的航班資料顯示系統的廠內驗收測試，並重新安排進行工地驗收測試，機管局管理層完全理解所涉及的風險。其實，航班資料顯示系統是客運大樓所裝設的 10 個資訊系統當中最重要的一個，是整個資訊系統的心臟，負責提供所有不可缺少的資料。當出現問題時，勢必導致客運大樓產生其他的問題。正由於機管局管理層許多高職的主管人員，其資歷及經驗跟其本身的職責範圍並不相符，致令情況更混亂。這也是報告內提及的第九項教訓。

至於在發展航班資料顯示系統的過程中，也沒有一套計劃讓本地人員深入認識系統的運作，好使系統出現問題時，可以即時作出補救，無須過分依賴航班資料顯示系統的英國供應商的支援。同時，這樣的安排並不符合技術轉移的原則，也不符合本港長遠的利益。

本人也想談一談一些機構及主要官員的責任問題。首先，是香港空運貨站的責任問題。該公司一直表示，飛行數據分送系統未能在機場啟用日發布準確的航班資料，是導致超級一號貨站在機場啟用日之後關閉的原因。可是在飛行數據分送系統隨後得到解決後，貨運服務仍須長達兩個月時間才獲得完全解決，由此證明該公司的理據站不住腳。另一方面，由於大量貨運都是經客機付運的，該公司的問題也同時影響機場客運服務，令香港經濟蒙受嚴重的損失，而該公司在整個事件上的獨行獨斷、不公開的處理方法，抱着過分信心可在機場啟用日處理達到 75% 的貨運量，對解決問題沒有幫助，實在也應負上相當重要的責任。

在主要官員方面，本人歡迎政務司司長最終能鼓起勇氣，就新機場的事故“毫無保留地”向市民道歉。身為機策會主席，陳方安生女士的確肩負一項非常獨特的責任。就是在公開研訊作證時，她表示：“我們相當相信機場可在 7 月 6 日順利投入服務。但如果在此之前有絲毫跡象顯示機場在啟用當天未能應付旅客或貨物方面的流量，政府一定會毫不猶豫把機場的啟用日期

押後。”另一方面，她在 1997 年 11 月 15 日致機管局主席的函件中卻表示該日期一經宣布便不會更改。既然日期不能更改，她個人便要負責監察有否出現她所指的“跡象”，或在觀察到任何嚴重的情況時，作出有關的跟進和對策。當然，她在機管局清晰地肯定去年 4 月機場可以啟用的時候，並未有接納他們的建議，而作出了 7 月 6 日作為啟用日的決定，明顯地是做對了。

另一位在報告中被指沒有履行其應有職能的官員，是工務局局長鄭漢生先生。本人認為鄭局長在跟進機場計劃方面，已經盡心盡力；如果不是通過他自己用了很多私人時間認真跟進，有些主要工程的延誤可能會更嚴重；另一方面，鄭局長亦受制於機管局所提供的資料。在資料有限甚至誤導的情況下，他也是有心無力的。他於 1997 年 9 月組成一個 11 人的專家小組，作出了一些審核工作，深入研究整個機場的準備就緒程度，這是一項正面的工作。正因為這原因，本人在專責委員會的最後一次會議上，提議將報告中指工務局局長沒有履行其應有職能的一段刪除，可惜，得不到其他議員的支持，並未能獲得通過。本人藉此機會表明立場，本人認為鄭局長是值得原諒的。

至於林中麟先生，本人對他的處境也表示同情。他在擔任機統署署長一職的四年多時間中，努力工作，統籌新機場 10 項工程表現有目共睹。後來在擔任機管局副行政總監時，有關項目工程科及資訊科技部並不由他管轄，它們都是機管局項目工程總監柯家威先生獨立王國的一部分。試問在這樣的情況下，林中麟先生可以做到甚麼？本人亦希望藉今次的討論，為他說句公道話。

從今次專責委員會報告得出後政府高層的反應看出，他們仍然未能拿出正確的態度以正視機場事件所帶來的啟示。首先，行政長官在仍未閱讀專責委員會報告內文前，已向外界表示，除非專責委員會報告更有說服力，否則即使面對點名批評，特區政府亦不會對任何官員作出任何處罰，換言之，他將會以胡國興法官的報告為最後的依歸，這亦顯示出他對本會報告未有加以重視。本人希望行政長官能夠看畢 3 份報告後，到立法會作出清晰的回應，希望他這次的回應能夠挽回市民對政府的信任和政府本身的威望。

最後，本人亦同意行政長官“向前看”的觀點。我們應從經驗中汲取教訓。對於機管局董事會成員的委任必須仔細考慮，確保被委任的成員可以付出時間、具有相關的經驗，及必須有足夠的使命感以承擔這角色。在管理層方面，也應該盡快改組，加入更多本地專才，及盡快培訓出一個強大的本地班底，使機管局的運作納入正軌。

即使機場的第二條跑道要在本年 8 月才完成，而機統署聽說可能會在本

年 3 月解散，本人也認為機管局有足夠的能力維持良好的運作。

本人藉此機會衷心感謝秘書處各位職員不眠不休地努力協助委員會的工作；本人也很欣賞專責委員會主席周梁淑怡議員，她在主持委員會的工作時顯出其英明的領導；此外，本人也很開心有機會跟其他議員於委員會內共同工作半年。

主席女士，本人謹此陳辭，謝謝。

單仲偕議員：主席，作為 13 位機場調查委員會的成員之一，我首先想借這個機會多謝支援我們委員會工作的立法會秘書處的辛勤工作，我知道大概從 12 月開始這些人員已經不眠不休，採取一個星期工作 7 天的工作方式。我覺得假如機場的管理人員能倣效秘書處的工作態度，則還可能避過這次災難。我也很多謝、很欣賞領導這委員會的主席周梁淑怡議員，亦很欣賞吳靄儀議員對這委員會的貢獻。

首先，我想說一下在 98 年 7 月 9 日的事態發展，當天有多個政府官員來立法會向我們作解釋，大家談了兩小時，至 12 時左右，我問葉局長，政府會否考慮成立一個調查委員會，局長說要回去請示政務司司長，即陳太。過了一天多的時間後，政府說會成立委員會，但卻沒有說會引用《調查委員會條例》來成立。這顯示政府在處理整個危機，或危機事後的情況時，沒有一種很嚴肅——或不可以說不很嚴肅，或應該說不很嚴陣以待的態度來應付。事實上，如果政府在處理整個問題上，能以處理危機的態度進行，則我相信是能夠避免引致一定程度的影響的。

這次，在這 3 份報告中，最受市民支持便是我們這個調查委員會的報告。在工作過程中，我們的同事偶然會說最大的教訓便是成立了這個調查委員會（當然，這是說笑的），原因是，事實上，對每一個成員來說，這是一項非常艱辛的工作，相對於任何的事務委員會的工作而言，更是一項特別艱辛的工作，其所以艱辛，是因為我覺得這委員會的工作方式與其他的很不同。身為立法會議員，我們處理很多市民關心的問題，亦做很多政治性質的工作；而成為調查委員會的成員後，我第一件事要考慮的便是成員一定要將政治因素放下，要採取一個客觀的態度，一個所謂非政黨化的工作方式，便是放下政黨與政黨之間的一些歧見，很獨立地來看問題，亦要就我們所取得的表面證據以及各項證據作出結論、批評，這些便是委員會成員的工作態度。

在整個調查的過程中，我們要說的，其實已經在報告中說了，我只想補

充幾點而已：第一點，關於所得的教訓。整個機場事件中，發生最大問題的其實不是客運大樓，發生最大問題的是貨運方面，這點大家都會同意，所產生的影響對香港亦是特別嚴重。在整體安排上，政府將貨運的業務，透過機管局的合同全部交託一間私人公司。這是一種間接壟斷的事業，這方面的壟斷在政府想改變或解決一些問題時造成了很多掣肘。政府應該回看各項經濟活動，考慮一下往後更盡可能改變讓企業壟斷的情況，改而引入多元化競爭的局面，令即使目前的壟斷者出現問題，也可以避免一些嚴重的災難發生。我覺得這一點不單止適用於機場問題上，亦適用於其他的經濟活動上。因此，政府應該很深切地再考慮一下訂立公平交易法或反壟斷法等來處理這問題。

第二點，是關於資訊科技的問題。水能載舟，亦能覆舟，資訊科技無異帶給我們很多的好處，先進的航班顯示系統固然可以提高我們的服務水平，但是處理得不當的話亦會帶來災難。我們在引入任何先進的科技時，均要好好地安排所需的測試及須用的時間。在資訊科技系統整個測試的過程中，顯示出認為這項測試不重要甚至不重視的態度。機場的十多位負責人中，包括了政府官員和機管局董事、職員等，出席立法會的聆訊時，有些是過度重視資訊科技，假設資訊科技是一個黑洞，碰也不敢碰它，亦沒有嘗試去瞭解它；有些則可能是對資訊科技有少許認識，但覺得這不是一個複雜的系統，涉及的都是不難的工作，因而可能對它產生少少的輕視；但是，最重要的，是大部分人都忽視了系統所可能引致的問題。我覺得以過度重視、輕視及忽視的態度來處理這項資訊科技計劃，都是不適當的。我們應適當地處理這問題，其中包括要提供足夠的資源，而資源則包括足夠的時間來做測試，還要重視一些在這方面有經驗、有專業技能的人士所提供的意見，將來才能夠協助我們解決問題。

主席，在資訊科技方面，於不久的將來，我們會面對一項很嚴重的問題，是政府與一些私人機構要共同解決的問題，希望政府能夠以最高度重視的態度來處理的，這個就是千年蟲的問題。當然，政府現時已經成立各類小組來解決這個問題，我只希望它不會成為另一個使香港出現嚴重混亂情況的事件。當然，千年蟲不是政府完全可以控制的問題，不過，這問題卻可以使香港出現非常混亂的情況。政府與監管政府的機構應該嚴陣以待來處理這個問題。

機場調查委員會的報告提出了 15 項教訓，這 15 項教訓事實上很值得政府就每一項作出具體的研究及回應，特別是回應。我希望政府能夠就各項教訓中提出的建議作出具體的回應，說明哪些可以日後採用，哪些屬政府可能另有不同的意見；所涉及的其實不單止是機管局及政府的關係，政府現時委出十多個以至數十個法定的團體，這些團體的組成如何，在委員會提交報告

前，事實上也困擾了我們。委員會在最後討論教訓的時候，亦提及究竟行政總裁應否兼任主席等問題，委員會就這方面曾討論得很多、很深入。政府在汲取了今次的教訓後，應該看看怎樣為一些政府立例賦權而行政人員又做得不好的機構解決問題，政府應怎樣介入，既要讓它們獨立運作，而政府作為最後的股東或最大的股東，想處理卻無法處理，不處理又給別人批評時應怎樣辦？凡此種種，都是政府要作出積極回應的。在我們的十多二十個法定組織裏，是存在着很多同樣的問題的，政府應該汲取這方面的教訓和作出具體回應的。

我想回應蔡素玉議員所提到，為何李永達議員以至其他成員都沒有要求機管局裏的政府官員辭職，或受譴責、批評、處分等。在我們的討論過程中，我亦曾與李永達議員就此作出討論，事實上是考慮過這些問題，但為何我們只是提出要求一些非官方的成員辭職或不應再出任董事局成員？且讓我們回看一些很客觀的例子，有些官員曾獲委任為機場董事會成員，例如當時的經濟局局長、庫務局局長，民航處處長，他們都有出席董事局會議，在我們取得的會議紀錄都顯示出他們曾盡心盡力地提出一些意見，指出一些問題所在，從而使該局避免犯上一些錯誤。民主黨正因為這個原因沒有提出要求對他們作處分，亦沒有要求他們辭去董事局的職位。

以上是我們的意見，然而，最重要的一點是，我覺得我們這次完成的這份報告，是一份好報告，我謹此向立法會所有的同事作出推薦。謝謝主席。

劉健儀議員：主席女士，新機場啟用至今已經差不多 7 個月時間，客運和貨運服務經過初期的大混亂，至今運作大致正常，一切似乎已塵埃落定，但無人可以保證將來再沒有任何事故發生。立法會調查新機場運作的專責委員會報告，正好使各有關方面可以從更廣泛和更深化的層面入手，完善與新機場有關的架構和運作。

報告的調查結果確定了一些事實及責任所在，目的是使各有關負責人和單位能夠知道那方面出了錯，從而汲取教訓，作出改善。雖然有意見認為要對負上責任的人作出懲處，但為了泄憤而將一些人揪出來懲罰，這給人有“捉巫婆”之感，有違專責委員會作出調查的原意，亦於事無補。我認為調查主要的目的應是找出新機場整個監管架構機制在那方面出了問題。因此，更積極的做法，是確定誰人在那些崗位要對新機場運作出現混亂負上責任之後，由這些人士開始，從上至下作出全面檢討和尋求改善。

報告指出，客運大樓內各項服務的運作情況在機場啟用 1 星期後已達到可接受水平。在這方面，機場管理局（“機管局”）能夠在短時間內令新機場客運服務復原，我認為在大過之外可以記一小功。相反，香港空運貨站有限公司（“空運貨站公司”）可能要多記數個大過，因為香港空運貨站要在新機場啟用後 53 天，即差不多兩個月，才恢復過來，可見香港空運貨站內部嚴重失誤，而香港空運貨站的失誤亦令本港航空貨運蒙受重大的損失。

香港空運貨站由新機場啟用至 8 月 24 日回復正常期間，1998 年 7 月份的整體進出口貨值較 1997 年同期下跌約 40%，1998 年 8 月份的整體進出口貨值較 1997 年同期下跌約 20%，令全年整體進出口貨值下跌 6%。政府就新機場事故對香港所造成的經濟損失的評估是 29 億元，即相等於本地生產總值的 0.22%。其實政府只評估航空貨運幾乎癱瘓造成的直接損失，至於貨運代理及出入口商為應付事故而額外的支出及未能如期付運而遭貨主或買家索償，商譽受損而影響接單能力等間接損失，是無法估計的。不過，立法會專責委員會的報告，確定責任所在，相信可協助貨運代理及出入口商作出決定向誰追討賠償，彌補部分的經濟損失。

航空貨運在新機場啟用初期近乎癱瘓，我認為空運貨站公司是難辭其咎的。報告指出，香港空運貨站與其承建商曾簽訂協議，加快超級一號貨站的建造工程，並定下目標要在 1998 年 5 月 29 日前取得建築物入伙紙，但最終在 7 月 3 日才勉強獲發臨時入伙紙。既然空運貨站公司已定下 5 月 29 日為取得入伙紙的限期，顯然是知道須有足夠時間，對各系統進行測試及做好培訓職員等準備工作，當貨運站在 5 月 29 日直至 7 月初，整整個多月的時間仍未取得入伙紙，空運貨站公司沒有理由不知道已沒有足夠時間進行所須的準備工作，亦沒有理由不知道準備工夫不足會帶來甚麼的後果，不過，他們不單止沒有向機管局或政府提出將貨運站啟用日期押後，或只是將部分貨運搬往赤鱗角新機場，而將部分留在啟德機場，反而向機管局及政府表示可以如期投入服務。此外，空運貨站公司沒有理由不知道在一夜之間將 1 000 個貨櫃由啟德機場運抵超級一號貨站的貨物處理系統，他們必須為這些貨櫃的裝卸作出妥善安排，否則必然會阻礙貨站的運作。在沒有妥善安排下，結果果然出事。以一間在過去 22 年在處理航空貨運表現出非常專業和有效率的公司，竟然在沒有預留充足時間、沒有作出充足準備下，讓超級一號貨站投入運作，肯定是犯了專業判斷嚴重失誤。

可能是在過去 22 年他們的表現實在非常出色，又或一直有幸運之神眷顧，從沒有出現任何嚴重問題令空運貨站公司自視甚高，自信心“爆棚”。不過，若政府及機管局警覺性高或有危機感，即使該公司過分自信也可能不會出事，可惜政府及機管局一直盲目信任該公司，也一方面盲目自信，最終

鑄成大錯。新機場工程統籌署及機管局明知貨站臨時入伙紙是在 7 月 3 日才發出，距離機場啟用日期只有 3 天，竟然沒有人意識到這是一個問題，遑論是一個大問題，而機管局亦一直沒有嚴密監督超級一號貨站的工程進度。

香港作為全球處理航空貨物最繁忙的機場，空運貨站公司由啟德時代處理所有貨物到現時處理八成的貨物，差不多掌握全港航空貨運的命脈。公司內部應該知道一旦運作有任何問題，本港的航空貨運會陷入癱瘓，因此一套完整的應變計劃必不可少。令人感到奇怪的是，空運貨站公司所謂的應變計劃，根本在關鍵時刻不能發揮作用。據該公司解釋，鑑於超級一號貨站在啟用日之前的實際情況，加上職員未有足夠時間實地接受訓練，此項應變計劃不可能發揮應有的作用。對這套可能在某些情況下不能發揮作用的應變計劃，我們還可以有多少信心呢？因此，空運貨站公司以至機管局和有關的政府部門，必須居安思危，從速制訂一套完善的應變措施，以應付萬一再出現任何影響貨運站正常運作的事故。有關的應變措施必須是周詳和全面的。因為問題未必單是出現在電腦，例如 1998 年 10 月 15 日超級一號貨站的電力系統便曾發生故障，雖不至令貨運再次陷入癱瘓，但貨運業在其後兩星期在貨運站提交貨物都受到嚴重的延誤。

雖然專責委員會的焦點集中於空運貨站公司，但其實另一個貨運站，即亞洲空運中心，在新機場啟用初期也出現嚴重的混亂情況，不過專責委員會沒有就這方面進行調查。空運貨站公司及亞洲空運中心的專營權是由機管局授予，機管局有責任監管兩個空運貨站，確保其運作暢順及提供高效率的服務。在這方面，我認為兩個空運貨站應定期向機管局提交有關其運作及設施的獨立顧問報告，確保機管局可以掌握兩間貨站的具體運作情況，從而加強監管。

報告亦指出新機場啟用時，貨運站出現混亂的原因之一，是各服務提供者溝通協調不足。針對這方面的問題，機管局在 9 月中已成立一個機場服務促進委員會，協調所有與貨運服務有關的單位及部門，包括航空公司和貨運業。我希望這委員會是常設的及會定期開會，以解決聯繫、協調等問題，從而確保各方面的暢順運作。此外，香港空運貨站與亞洲空運中心，亦分別定期與貨運業開會，解決運作上出現的問題，這種做法在啟德時代是沒有的，現時證明非常有用，我知道業界是希望這安排可以繼續的。

新機場於一夜之間由啟德搬到赤鱗角，其實可以列入世界紀錄；日後如有類似的行動——不知在何時，可能數十年後——各方面也可以借助這次成功的經驗。至於其後新機場啟用時出現的混亂，無疑令整個新機場計劃蒙上污點；調查結果及委員會所作出的批評，可能令很多人感到難受，但我

希望各方面可以勇於承擔責任，坦然接受批評，從痛苦中汲取教訓，日後處理大型基建工程時，避免重蹈覆轍，這樣我們的社會才会有進步。

主席女士，我謹此陳辭。

譚耀宗議員：主席，雖然我們今天能夠為擁有一個世界一流的機場而感到驕傲，但機場運作初期所出現的混亂情況及種種問題，便好像“亂世佳人”的經典電影鏡頭般，教人一時間無法忘懷。前事不忘，後事之師。這兩個星期，3份有關新機場問題的調查報告先後公布，揭示了當初各項問題的原委。報告中亦提出多項建議，作為以後興建大型基建工程的借鑑。由今次事件暴露出的結構性問題來看，我覺得有一點教訓是特別值得我們重視的，便是在興建大型基建工程或處理社會事故時，如何建立一個能夠有效協調、規劃及監察的統籌機制。

大型基建工程或社會事故，必然會牽涉多個工作範疇，每一個工作範疇都有其本身固有的專業性，但無論一個人擁有多強的專業能力，都不可能完全熟悉所有範疇的工作，因此，由通才領導專才，本身並無不妥，但重要的是，要做到通才及專才充分協調和配合。一個可行的辦法是，通才應該專注於促進轄下各部門的溝通，協調相互之間的矛盾及進度，對於實際的專業運作，便讓專才充分發揮所長，但通才與專才之間，應該建立明確的配合和監察機制，令雙方工作既有問責性，又有合作性。

在新機場事件當中，我們看到其中一個問題是，在整個發展過程中，當局一直只專注於建築工程，對管理運作則相對關注不足。在政府監察架構當中，屬局長級的只有熟悉工程建設的工務局局長這位專才，這在運作管理方面是不足夠的。另一方面，即使增加了專才局長的數目，也不代表一切可以寫上句號，天下太平。

架構重疊，權責不明，是新機場事件中另一個被人詬病的地方。這種情況所造成的禍害之大，大家有目共睹。因此，一個架構分明、權責清晰的統籌機制的重要性，是不容置疑的。但是，面對一個接一個的相關政策範疇，協調工作量之多，這個統籌機制不單止須投入大量的時間，所擁有的權力也必須達致相應的水平。在新機場事件中，依靠工務局轄下的新機場工程統籌署來執行統籌工作，事後證明是不足夠的。

從新機場事件中，政府應該汲取哪些教訓？政府應該如何在行政模式及體系上作出調整？這不單止是政府急切要做的，也是我們社會應該共同討論

的。主席，如果最近傳媒報道屬實，迪士尼樂園這類主題公園將在香港興建，我們不希望新機場大混亂事件重演。屆時如果“一家大細”買了入場券，才發現米奇老鼠和唐老鴨皆因機器故障而不能出台，那麼便真的掃興了！

本人謹此陳辭。

馬逢國議員：主席，本人能夠參與調查新機場事故的工作，經歷了難得的挑戰。

本人對專責委員會的職責的理解，是調查赤鱘角新香港國際機場在啟用初期產生問題和混亂的真相及原委。在專責委員會工作期間，各委員能夠衷誠合作，以公平、客觀、求真和嚴肅的態度，努力尋找真相和責任所在。報告能夠完成，是各委員共同努力的成果。報告內容和結論，以至總結得到的經驗教訓，絕大部分代表了本人的意見，故此，本人不想浪費時間重複那些內容。

專責委員會主要集中調查機場發展策劃委員會（“機策會”）、新機場工程統籌署、機場管理局（“機管局”）董事局、機管局管理層及香港空運貨站有限公司（“空運貨站公司”）與新機場啟用初期問題原委的關係，並總結一些經驗教訓。本人相信這份報告能夠讓公眾清楚瞭解直接影響機場開始運作的數個機構和部門的責任，以及發生問題的直接原因。

不過，如果要全面徹底瞭解新機場在啟用初期出現問題的長遠背景和原因，可能要從興建新機場計劃時開始。可惜，由於時間及資源的限制，專責委員會未有從新機場計劃開始便出現中英政治爭拗這角度和背景來考慮問題。

新機場興建之初，由於中英雙方缺乏信任，互相猜疑，縱使雙方同意成立臨時機場管理局，仍出現很多爭拗。當時，政府本身因應當時的工作需要，設立了機策會和新機場工程統籌署等多個機構，緊握機場建設的行政和人事主導權。及後機管局的成立和成員的組成及任命，亦隱含了政治妥協味道，多於從實際工作需要和成效出發。客觀的政治環境，造成了有關機構之間欠缺溝通或默契，職責亦存在混淆重複，而高層職員的問責和任免，也存在灰色地帶。這些客觀存在的問題，在回歸後並未有及時調整，實在已埋下了新機場在啟用時出現問題的伏綫。

此外，值得一提的是機場貨運站的問題。空運貨站公司管理層須負最大

責任，這是毋庸置疑的，但政府的行事方法，亦值得檢討。在啟德年代，空運貨站公司不錯是經營有方，但在新機場籌建過程中，當時政府未能從策略上考慮香港的長遠利益，充分考慮開放競爭環境，仍授予空運貨站公司 80% 的貨運經營權。在其後的整個營建過程中，政府也迷信於該機構過去的成就，表現出不合情理的信任，對可能出現的風險表現麻痺，最後，明顯地，我們得到了一次沉痛的教訓，嘗到了苦果，導致香港航空貨運癱瘓，經濟蒙受重大損失，香港聲譽嚴重受損。在這裏，本人不想接受一些類似前政府維護傳統英資等缺乏基礎的猜測，本人只冀求特區政府日後在處理重要專營權的批核、延續或監督其表現時，能體現事事以香港的長遠利益為依歸，以維護市民的整體利益為出發點，以高度負責的態度行事。

專責委員會在報告中，並沒有對應負責任人士作任何處分的建議，本人極表贊同，在委員會中亦得到共識。原因在於多數委員理解委員會的職責主要在於尋找真相和責任誰屬，處分與否的問題，應在報告發表之後，由各有關人士所屬機構，考慮委員會的報告和其他相關因素，然後作出決定。

在草擬報告的最後階段，各委員各自提出修改意見，其中有委員提出加入“陳方安生女士未能確保新機場於啟用日順利及有效運作，應予批評。”本人覺得此提議是一種意見的表達，亦與本人的意見相符，故此予以支持。及後有委員提出“批評”一詞包含“處分”意思，故此，違反較早前不作處分建議的共識。經過討論，主席引導就“批評”一詞是否包含“處分”意思進行表決，結果大部分委員認為應包含“處分”意思。雖然本人不同意這樣的理解，但本人尊重大多數人的決定和較早前“不作處分建議”的共識。從維持原則出發，本人最後投票反對加入“予以批評”的建議。其後有說法認為這是一種“轉軟”的表現，實在令人感到莫名其妙，故此，本人覺得有澄清的必要。

主席，報告發表之後，部分政府官員對報告的回應令人失望。本人想藉此機會提醒他們，香港在 97 年 7 月 1 日開始，已經不再是一個殖民地，而是一個高度自治的社會，所有官員必須向市民負責。市民期望看到的是一套勇於承擔的行政班子，一支願意接受問責的公務員隊伍。故此，本人希望在位的官員應及早在心理上和態度上作出調整和反省，確立公務員勇於負責承擔、善於聽取民意的文化，否則，會落後於人，無法帶引公眾，取得支持。

主席，雖然專責委員會的工作已告一段落，不過，本人並不希望這代表一切已完結。事實上，本人相信社會大眾仍然很希望政府官員可藉此汲取教訓，在日後處理各類大型項目時，能夠有更好的表現。

在此值得一提的是，委員會主席周梁淑怡議員盡心盡力履行主席的工

作，吳靄儀議員的專業貢獻，以及秘書處的竭誠投入，都是值得尊敬的。

本人謹此陳辭，支持議案。謝謝。

張永森議員：主席女士，首先，有機會參與調查新機場事故專責委員會的工作，我與其他同事一樣，要向專責委員會主席周梁淑怡議員的領導和秘書處人員的支援水平，致以極度欣賞。

從過去 4 個月的工作中，我汲取了很多經驗和教訓，不停提醒自己要把握公平、獨立和客觀的態度來看問題，並不斷把自己放在政府、機場管理局（“機管局”）和機場董事局的不同角色，看看在各種事件發生時，自己若居於他們的位置會作出何種決定。

回看過去 7 個月，機場的運作已逐漸上了軌道，而且達至國際機場水平的表現，令人對於 7 月 6 日所發生的混亂，更覺可惜。一方面，我們明白到政府和機管局已盡了很大努力，但另一方面，我們又不可以抹煞 7 月 6 日是一個污點。

對於今次的調查，我想就 3 點提出一些意見：第一點是有關處分的問題；第二點是有關政府對專家角色的態度；第三點是政府對調查委員會所提交的報告的態度。

我先說一說我對於處分的看法。在立法會專責委員會的報告發表後，有很多討論是關於我們這專責委員會應否在報告內提及處分。我覺得委員會最重要的職責是找出真相、找出混亂的原因，在汲取教訓後，避免日後重蹈覆轍，至於處分，我的看法是，委員會跟法庭在技術上是不同的。當我們提到法庭時，會提及法庭的審訊和最後判決。法庭判決後，便會作出處分及判刑。法庭在處理這些工作時，會有很多先例可援，而且很多時候，法例訂下了很多標準，讓法官能得以依循。反過來看，我們專責委員會所進行的是聆訊，判斷一些我們所得的資料，然後作出結論。在作出結論時，我必須強調，我們數個委員會已經向一些機構，包括政府，作出批評，甚至向機構內的個別人士作出批評。我們是否應多走一步，建議這些人士被公眾或有關當局處分呢？我們以何種標準來處理呢？我們以何種標準來衡量他們應該是被批評、譴責、停職、要求辭職、約滿不再續約，還是約滿已離職的要向他追回補償呢？我們應該以何種標準來處理呢？答案是沒有標準的。由於我們沒有標準，我當時便決定不支持有處分行動。這正正由於我覺得如果我們這樣做，

即在一個沒有標準的情況下達到一些結論的話，是較為危險的；我覺得審慎的做法是，委員會發表本身的意見，只作出批評而非處分。如果委員會建議其他有關機構作出批評、譴責、停職或處分，是走向判刑的方向，所以我不會支持。

第二點是，就着今次委員會的工作，我覺得政府的通才文官制度和專家的角色，應該有一個比較肯定的關係和層次。有關這點，我同意譚耀宗議員的意見。現時我們看到政府的做法是很矛盾的，亦沒有標準。一般來說，政府倡議的是文官制度、通才制度，基本上，這不是一個大問題，但在這個制度內，對於專家的角色，卻在不同時間作出不同的決定。舉例來說，整個機場發展策劃委員會，以至新機場工程統籌署，甚至機管局董事局及機場本身的管理階層，有多少人對機場的工程、運作和管理是有實際經驗的呢？大家可以反省一下這個問題，因為基本上，這些只是資料，大家是可以找到的。如果在面對專家的意見，須作補足時，也不知道從哪一個層次去補足。以空運貨站公司為例，由於該公司是專家、聲譽好、過去有良好運作的紀錄，所以他們保證空運貨站在 7 月 6 日可以運作，政府便接受了這項保證。這是一個很方便的做法，但是否一個很負責任的做法呢？這是一個很大疑問。

另一方面，政府本身聘請的顧問專家，例如新機場工程統籌署的專家，甚至機管局本身的顧問所提出的警覺信號，不斷說新機場有很多問題，但政府卻選擇不聽。一個各取所需、各取方便的形式，使我們不禁要問現時政府的十多二十個政策局中，有哪一個是由專家來領導的呢？工務局和律政司可能是由專家領導，但除此之外，還有哪些政策局真的是由專家領導呢？政策局不一定要由專家領導，但我認為政府一定要告訴我們，究竟在哪一層次會加入專家的意見。如果把專家的意見放在政策局之下，我想問一問，政策局之上，即特區行政長官及行政會議，又有否專家的意見來作出制衡呢？我覺得今次這事件顯示出政府當局應汲取教訓，讓通才和專家這兩個架構互補不足，以落實兩者的穩定關係。

第三點，我想提一提的是政府對這 3 份報告的態度。7 月 6 日是一個相當大的挑戰，但更大的挑戰是政府對這 3 份報告所提出的意見或批評所持的態度。這更能考驗政府的智慧，是一個更大的挑戰。就此，我想提出一些建議。我希望政府不單止要道歉，（無疑，道歉是令人欣賞的，）我更希望政府不要在未閱畢 3 份報告前便作出比較，認為某份較具公信力、某份較具權威，然後從 3 份報告內，找出一些最有理據的指摘來作出決定。究竟是由誰來決定在這 3 份報告中，哪些批評是合理或最有理據的呢？我建議政府考慮如何向市民作出交代。其實，我相信市民最期待的是看政府如何向前行。

首先，政府除了道歉外，應該成立一個小組。我希望這小組的成員不會包括那些曾參與調查的人士，這樣小組便可以較公平地評估 3 份報告所提出的建議，然後定出時間表，向市民和立法會交代。小組在研究過 3 份報告後，便應提出建議，然後定出一個時間，讓行政長官到立法會說出意見，讓大家知道哪些建議為政府接受，以及哪些建議不為政府接受。我也希望政府的建議能包括第一，如何改善現時的機制、組織和架構，以及在現時公營機構的運作中，如何能改善監管；第二，如何在人事方面，在通才和專才之間作出選擇；第三，在整個架構的不同層次中，如何平衡及分配權力和責任；第四，在這些架構的不同層次中，如何能訂出公平的賞罰制度，以至問責安排，讓接受這些工作或委任的人士，能夠在一開始時便知道遊戲規則和責任；及第五，如果這類架構內有專家參與，政府如何尊重專家的意見，讓他們的意見能得以“抬頭”。

最後，我想提一提的是，如果一些報章的報道是準確的話，政務司司長曾提到會訂定一些守則，我對此是支持的。有關這些守則及政府的整體建議，我認為政府應定出一個時間表，由一個工作小組獨立評估這 3 份報告，然後由特區行政長官來立法會向市民及公眾作出交代。我覺得政府這樣做，才能從這次事件中有建設性地汲取教訓，然後向前行。

謝謝主席女士。

陳榮燦議員：主席女士，本人喉嚨有點不適，本來不打算發言，但這項議案是那麼重要，使本人禁不住想說數句話。

記得去年 7 月 6 日，赤鱗角新機場運作出現大混亂時，本人即時提交一項口頭質詢給立法會秘書處，希望能以“有急切性及與公眾有重大關係”作為“緊急口頭質詢”提出。

不過，隨後得知經濟事務委員會主席田北俊議員已取得內務委員會主席同意，並得主席批准作為“緊急口頭質詢”，於 7 月 15 日在大會提出質詢。本人的“口頭質詢”便順延至下一次大會提出。

當時本人非常關注赤鱗角新機場自啟用以來的運作混亂。本人的質詢特別關注到新機場貨運站的運作幾乎陷入癱瘓，造成重大經濟損失，而提出多項有關問題。例如事件對旅遊業的影響、有何補救方法、對中小型企業有何打擊、有否訂立機制，處理空運貨物因延誤而變壞的賠償，以及在事件中機場發展策劃委員會（“機策會”）的角色等。

有報章對本人的質詢評為“最長氣的口頭質詢”，本人很多謝這樣的評語。現時數個關於新機場的調查委員會的報告均有數吋厚，而立法會專責委員會的報告則厚達一呎多，可見這問題涉及的事情極多，而且甚為複雜。試問本人怎能對新機場當時的混亂情況不提出多一些質詢呢？

由於當時胡國興大法官主持的香港新機場調查委員會已經成立，因此，負責回答質詢的葉澍堃局長以胡國興法官的委員會作“擋箭牌”，沒有直接回答本人的質詢，還要勞煩主席女士休會 20 分鐘，查看《議事規則》後再作決定。

誠然，立法會曾對社會重大事件進行多次研訊。今次由大法官擔任進行調查，特別由 3 個委員會同時調查同一事件，可說是本港有史以來破天荒的第一次。

胡法官的新機場調查委員會，在調查事件過程中，具有法定地位，更有一定權威性，所以議員在有關新機場事件的發言中，都多加審慎。有些人更“退避三舍”，以免陷入法律糾紛。

當時官員回答不到本人的質詢，不要緊。今天立法會專責委員會的調查報告，已把本人的質詢解答得一清二楚。有關新機場啟用出現大混亂，報告書指出哪些人要負責，以及問題關鍵出在何處。有關問題都一一清晰列明。

在立法會新機場專責委員會提出的 15 項教訓中，其中指出沒有預留充分時間對航班資料顯示精密系統進行測試及測調，是機場啟用當天出現問題的主要原因。事實上，在報告書 4.103 段指出，航班資料顯示系統事先並無在廠驗收測試。在 1998 年 1 月 18 日至 6 月 14 日，也總共只進行了 5 次運作測試，而兩次在運作中失靈。剛才同事已說了很多，本人不再重複。

本人特別指出一點，3 個新機場專責委員會的調查報告同樣指出，新機場選擇 7 月 6 日作為開幕日期，完全沒有政治因素，並不因為國家領導人來主持新機場開幕而作出配合，這實在令人感到欣慰。

本人對立法會專責委員會的報告，有以下評語：“慳水用力，威力顯著”。

主席，“慳水”當然是指用錢少，費用只是 436 萬元；胡法官的報告用了二千六百多萬元；而蘇國榮先生的報告則用了一千多萬元。“用力”當然是指專責委員會的議員及秘書處同事不眠不休地工作。

立法會新機場調查報告書共點名批評 11 位政府官員及機場管理局(“機管局”)高層，指出他們在不同程度上要負上責任。由機策會主席陳方安生女士、機管局主席黃保欣先生、董誠亨先生、韓義德先生、陳達志先生及香港空運貨站公司等無一漏網，這是本報告的特點。

至於“威力顯著”，本人則無須多作解釋了。

主席，本人謹此陳辭，支持議案。

何秀蘭議員：主席，新機場啟用時在客運及貨運方面都出現了混亂情況，大大小小的有很多問題，在在顯示出負責整個機場建設計劃的管理層有不足之處，例如無法融和管理階層及前綫崗位工作人員，一起建立團隊精神，減少內部消耗，互相角力的情況，也不能有效率地達成目標；又例如不可以充分善用資訊，好像新機場工程統籌署所做的每周情況報告提出的資料，平白錯失了許多補救的機會。

雖然機場的混亂情況已經發生，時間不會因為我們的意志而倒流，讓我們有多一次機會及時扭正許多錯誤，但我們應該以進取的態度，從錯誤中學習。無論在事件中直接負責的工作人員，或是沒有參與其事的旁觀者，都應該以嚴謹的態度，坦誠檢討，時常引機場事件為將來的警惕，才沒有浪費昂貴的學費。如果香港不能汲取教訓，同樣的錯誤將以不同面貌及形式，一次又一次重演。

如果要進步，我們必須有勇氣檢視錯誤，並要勇於承擔。為此，前綫要求機場發展策劃委員會(“機策會”)主席陳方安生女士辭職，用行動向市民證明，她是一位肯為錯誤承擔責任的公務員。

為了支持我們請政務司司長辭職的要求，我們必須分析她的管理手法。專責委員會的報告很清楚指出政務司司長須為事件負起獨特的責任。我們確實有需要再詳細討論數點。

剛才李永達議員也提到，他們認為政務司司長在機場事件中有功也有過。無疑，推遲 4 月啟用日子是一個很有能力的分析，而且在當時種種資料及跡象下，是一個很果斷的決定，我們對政務司司長這方面的能力沒有存疑。但是，在更改啟用日期後，她並沒有再次運用同樣的時間和精神來繼續監管工程的進度，也沒有再次細心評估 7 月 6 日是否機場順利啟用的合適日子，

這明顯有疏忽之處。

我們覺得政務司司長的管理作風，今次是錯用了“軍令如山”的威壓手法。報告引述政務司司長一段說話：“該日期一經宣布，便不會更改。”管理層有責任向整隊員工提出一個指標，但亦有責任在作出指標前，仔細地與員工清楚瞭解能否達到指標。若否，管理層有責任替他們找出在工作上所遇到困難，一一替他們解決，然後才確定一個大家均認同的工作目標，令員工可以齊心地達到目標；而不是採用“軍令如山”形式，又或“違令者斬”的態度，令工作人員不敢提出問題，結果是將問題掃入地毯底，然後由發現這堆垃圾的倒霉的人收拾殘局。主席，一個剛強、不友善、不曾徵詢員工意見便敲實決定的管理人，是很難喚起整個工作隊伍認同工作指標，亦無法令整個工作隊伍自發地為工作目標作出承擔。

第二，在知識為本的社會，現代管理講求團隊精神，職位其實已經無分高低，不分管理階層或專業職位。各人在自己工作崗位的知識意見都應該得到應有的尊重，被納入為瞭解工程進度的參考資料，並作為重整工作計劃、應變的考慮因素。但新機場工程統籌署每星期提交的情況報告顯然並未得到應有的重視。機策會沒有接收進度報告所發出的警報，我們懷疑機策會是否“信大唔信細”，令下情不能上達，甚至會否下意識地認為前綫崗位、職級較低的工作人員凡事必定說到好像是天塌下來這麼嚴重，如果及後有問題，便可以推卸責任。

主席，有些不信任下屬的高層每周都要求員工“填格仔”，報告他們的工作進度，目的是要他們每周在交工作進度前，便自動自覺地完成一星期的工作。這種手法是假設崗位上工作人員的工作態度是唯一令工作無法完成的原因，對前綫崗位人員缺乏信任。其實，部門之間如果因溝通不足，而管理層沒有及時明白掌握情況，沒有作出協調的話，並不可以威壓人，隨便抓着一個高層管理人員負責，便可以扭轉整個局面，亦無法得到工作人員提交的資料，因而無從對症下藥。我們在此趁機提醒負責“千年蟲問題”的官員要善用進度報告的資料，千萬別迷信由非專業的高層簽名核實，便以為事件已經辦妥，而應該不時與前綫工作人員溝通，掌握實際的工作情況。

第三，我們認為政務司司長沒有正視用人不當的問題，以短痛換取長痛。報告述及在 96 年 9 月，機策會已認為機場管理局（“機管局”）總裁不能勝任，可能要發出最後通牒。結果機策會沒有採取行動，即時換人。繼續與董誠亨先生續約，我們無從得悉箇中原因，究竟是否因為要留一個人負責執拾爛攤子，還是過分相信抓着一名高層行政人員，便可以扭正局面呢？不過，決定繼續任用一位被認為不勝任的總裁，有關決策人應該負上很大責任。

前綫要求陳方安生女士為她不當的管理作風引咎辭職，為公務員文化確立一個有勇氣承擔錯誤的典範。正面效果是令她帶領的公務員隊伍可以經常引以為鑑。

有意見認為政務司司長繼續留任，面對各種指摘，依然努力工作，其實較辭職“引刀成一快”更為困難，更是負責任的表現，因為輕言放棄自己的工作崗位，令公務員突然失去隊伍之首，可能出現混亂，則更罪過。其實好的領導人應該在任內培育有能力的接班隊伍，亦應確立一個運作良好的機制，令日常運作不會全賴於一人的去留。我相信政務司司長亦已做好這方面的準備工夫。我請她在這時刻接受歷史任務，拋開個人眼前榮辱，為政府決策階層開創一個為錯誤承擔責任的風氣，引咎辭職。

我要解釋，我花這麼多篇幅討論政務司司長的管理作風，並不是針對政務司司長個人，而是因為我們對她提出了直接具體的請她辭職的要求，所以我以有限的篇幅盡量集中論述數點，這其實是對當事人的一種尊重。除了政務司司長外，當然也有很多人要負責，例如機場管理局董事局亦要承擔重大的責任。

我們也想提出一點，政府日後在委任社會人士出任責任重大的公職時，必須好好考慮有關人士有否心理準備和時間承擔這責任；而打算接受委任的人士亦要小心評估自己可以付出的時間和精力，不要把這些職位只當作是一個虛銜，否則，是會禍延大局的。

主席，當然，我們要多謝本會的專責委員會和秘書處同事日以繼夜工作，為機場事件完成了一份坦誠、率直的調查報告。最後，如果有關官員覺得以往沒有機會就專責委員會的意見作出回應，我希望稍後我們可以聽到他們誠懇的回應。我更希望行政長官會來立法會，與我們進行詳盡的討論。

謝謝主席。

劉漢銓議員：主席，新機場混亂事故給香港經濟和形象造成了巨大損失，包括本會專責委員會的報告在內的 3 份調查報告，在不同角度和程度上指出了導致混亂的原因、有關機構及人士應負的責任，以及相關教訓和改善措施等。雖然機場混亂事故基本上與行政長官董建華先生無關，但他率先表現了承擔責任的精神，主動而鄭重地向市民道歉。在董建華先生帶動下，有關決策官員也向市民表示“毫無保留的道歉”。這是改善今後有關工作的起點。

機場混亂事故重要的是汲取教訓，特別要抓住禍根的癥結加以改善，避免今後重蹈覆轍。

主席，專責委員會的報告顯示，無論是機場發展策劃委員會（“機策會”），還是機場管理局（“機管局”）董事會，都未有履行本身職責，起到督導的作用。這其中的癥結，反映了政府無法有效監管法定公營機構。機管局等公營機構的管理層，雖不屬公務員系統，但在實權上乃至報酬待遇方面，卻儼然是一個“超級公務員系統”，是一個透明度低、權利和責任極不平衡的“獨立王國”。因此，如何有效監管法定公營機構，本人認為是機場混亂事故最須汲取教訓和檢討，並加以改進的地方。

公營機構管理層人員的聘用標準、方法和程序的透明度甚低，一旦用人不當，便會像機管局管理層那樣，闖出大禍，導致災難性後果。專責委員會的報告指出機管局管理層“須承擔最大及最直接的責任”，但是，公眾甚至包括本會，都不清楚這些法定公營機構管理層人員是以何標準聘請，其聘請合約又規定了甚麼責任，而且，他們並不受到來自行政會議、立法會、審計署及申訴專員等的監察，同時，也不受公眾監察。政府曾以“商業秘密”為理由，拒絕公開機管局管理層人員的聘用標準、渠道、方法和程序，也拒絕公開有關的合約。例如，政府在去年 11 月底宣布機管局行政總監董誠亨先生約滿可如常取得約滿酬金，即時引起社會強烈不滿。有公眾要求機管局公開董誠亨先生的合約，但他聲言會採取法律行動，因此，在當時並未確證他要對機場事故負責的情況下，他仍可領取合約酬金，溜之大吉。從董誠亨先生等機管局高層管理人士鑄下大錯，仍得到合約保護的情況來看，今後要避免此等情況再發生，首先便要加強機管局等法定機構管理層人員招聘的透明度及問責性。

新機場此次混亂事故，首先說明機管局的一些主要高層管理人員，都有南郭先生之嫌，既缺乏專業水準，又缺乏責任心。南郭先生誤事，舉薦南郭先生的機制也值得檢討。由於法定公營機構對本港經濟民生舉足輕重，本人提議聘請法定公營機構管理層人士時，應由政府規定具體的方法、程序和標準。

主席，諷刺的是，機管局管理層的薪酬不僅過高，而且，香港納稅人為新機場混亂事故付出的調查費也很高，僅是由胡國興大法官領導的新機場調查委員會的聆訊，預算開支便達二千六百三十多萬元，這還未包括本會專責委員會和申訴專員的兩項調查費用在內。這充分說明納稅人為新機場混亂事故付出的代價很高，而混亂事故令香港蒙受的經濟損失更高達數十億元。問題在於，香港納稅人付出高薪厚祿的代價，卻換來更慘痛的損失。痛定思痛，只有全面改善對機管局等法定機構的監管，才能解決問題。

主席，除了提高法定機構管理層人員招聘的透明度，並檢討其權力利益與責任義務的平衡外，政府對法定機構的監管也必須檢討和改善。

主席，在機策會、機管局董事會及機管局管理層中，亦不乏具識見的人才，但他們發表的意見或不被重視、或無法說出意見。這就說明，問責制度的建立，要落實到人身上。專責委員會的報告指出 4 個有關機構，即機策會、機管局董事會、機管局管理層及香港空運貨站有限公司，以及前 3 者的部分成員應對新機場混亂事故負上不同程度的責任，可見有關的成員是應負上責任的。問責制度落實在人身上，首先，今後必須訂明各個有關機構的一些主要和高層人員的不同職責及不同賞罰，屆時照章實行，對號入座，賞罰分明，才能使主事者“打醒十二分精神”，而不能掉以輕心。特別對管理層人士來說，權力利益必須與職責義務相平衡，不稱職須設立“炒魷”機制，無須賠償解約費，使有關職務不要成為某些貪婪無能者的“肥缺”，而應成為有專業才幹和有責任心人士競爭的位置。

主席，加強政府和公眾對機管局等法定機構的監管，必須在諸如機管局董事會等監察機構的主要負責人中，引入相當成分的專業人士，使董事會具備足夠的專業知識，避免受到管理層人士蒙蔽和誤導。此外，董事會中的政府人員，應該是對口的政府部門官員，作為機管局等公營機構與政府溝通的橋樑。他們應充當政府瞭解和掌握情況的重要渠道，以避免政府的決策出現重大失誤。政府決策層應重視監管機構中有關官員傳達的信息，此次機策會未能覺察處處可見機場未準備就緒的跡象，武斷地決定啟用日期，機策會當然應負上決策責任，但監管組織中的政府官員未能充分發揮傳達真實信息的作用，亦值得檢討。

主席，新機場啟用混亂事故說明，政府應加強對法定公營機構的監管。如本人前述，首先，應由政府規定具體的方法、程序和標準，招聘法定公營機構的管理層人員；其次，應檢討公共事業機構高層管理人員權力利益與職責義務是否平衡；再次，政府應從實際需要，任命專業人士擔任大型基建設施工程計劃的監察組織的主管，以及委任具有一定專業知識人士出任執行政府監管組織的成員；第四，對法定機構的管理層，還要設立考核與解聘機制，賞罰分明，對不稱職和失職者可及時更換而無須賠償昂貴的解約費，並將有關監察、考核、解聘的權力真正賦予董事會，使法定機構管理層受到有效監控，而不至於成為政府、立法會及公眾“三不管”的“獨立王國”。

最後，本人要指出的是，新機場混亂事故已成為過去，而今天的新機場，已成為世界第一流服務質量和高效率的機場，備受國際社會矚目和讚揚，之

所以如此，是與新機場廣大員工的辛勤工作與負責精神分不開。專責委員會的報告顯示，在機場建設過程中，有一些機場員工及技術人員負傷帶病仍堅持工作。此外，從啟德機場搬遷到新機場的工作，準備周密，搬遷迅速，亦值得一讚。在此，本人要向為香港建設了一個第一流的國際機場，並迅速改變了啟用時混亂狀態的所有負責任的機場員工、技術人員和管理人員，致以衷心的感謝！

主席，本人謹此陳辭。

曾鈺成議員：主席，今天上午，有兩位 National Democratic Institute 的訪客到我辦事處來傾談，當我提到我們今天下午將要辯論新機場的調查報告時，他們說我可以引述他們的話，所以我在得到他們准許的情況下，引述他們的說話。其中一位客人說：“我到過全世界不下 100 個機場，你們的新機場 is by far the best（遠遠是最好的一個）。 ” 另一位客人補充說，她下了飛機，差不多即時便取到寄艙行李。

過去數個月，我經常聽到不少對新機場讚譽的聲音，這些都是機場使用者所得的良好印象。不過，在今天上午聽了這兩位朋友的讚賞後，我不禁轉頭看看疊在一旁的立法會專責委員會報告和胡國興法官的報告。我差點不能相信，這兩位朋友所盛讚的機場，便是這些報告裏所說的那一個機場。

主席，專責委員會的報告把新機場啟用初期的惡夢重現在我們眼前：在這個應該是“世界一流”的機場裏，公共電話打不通、電動扶梯走不動、登機橋失控、沖廁所沒有水、餐廳沒有電、地下有老鼠；各種裝置，包括進出監控系統、飛機停泊輔助裝置、公共廣播系統、機場快綫售票機，還有最重要的航班資料顯示系統和貨物處理系統，不是完全失靈，便是不斷發生故障；連機場裏的各種服務，包括清潔及垃圾收集、機場快綫列車、停機坪穿梭巴士，以及職員膳食供應等服務，都沒法維持及格的水平。

新機場的建成和啟用，是一項非常龐大和複雜的工程，牽涉許多大大小小的環節。其中有些環節發生問題，這裏那裏出點毛病，可說是在所難免；在統籌整件工程的各個項目時，主管當局對於各種可能發生的意外或失誤，亦應有充分估計。

然而，新機場啟用發生大小問題的地方，不是三數處，也不是十來處，而是數十處：行政長官委任的調查委員會的報告，臚列了 43 個大、中、小問題；可以說，所有可以出錯的地方都出了錯，甚至沒理由會出問題的地方也

出了問題。我們不禁要問：怎可能會有這麼多地方出錯？所涉及的範圍又怎可能是這麼廣？

發生這樣廣泛而繁多的問題，顯然不可能只是由於個別負責人員，甚至個別部門的疏忽或錯誤所致。立法會負責進行有關調查的專責委員會所得的結論是，與新機場啟用安排有關的各個機構，包括機場發展策劃委員會、機場管理局（“機管局”）董事會、機管局管理層及空運貨站公司，都未有圓滿地履行它們全部的職責，要為新機場啟用時的混亂情況負上不同程度的責任。各機構的所有要員，都被專責委員會點名批評。

我始終要問，怎會出現這樣的局面呢？難道這些機構的主管人員，不都是香港的精英，是香港可以找到的最佳人選嗎？難道香港的管理水平，不足以應付新機場啟用這樣偉大的場面嗎？

回看過去數月新機場的運作情況，不能說我們香港沒有能力管好這個機場。客觀的事實似乎說明，只要有充分的時間，我們的負責機構和人員，是完全有能力解決所有問題，保證機場的順利運作，保證它提供的服務達到世界一流的水準。胡國興法官的調查委員會在報告的結論便這樣說，只須把機場啟用日期推遲兩個月，啟用當天所出現的混亂情況便可避免。

這只是表面現象。兩個月，跟新機場從興建至籌備啟用的整個工程所需的日子比較，可說是不成比例；為甚麼這兩個月竟成為成敗的關鍵呢？唯一合理的判斷是，那並非能力的問題，而是態度的問題。假如當局一早便把啟用日期定為去年 9 月而不是 7 月，是不是果然便可以避免發生大混亂呢？我十分懷疑。

我們可以問：為甚麼當局不把啟用日期推遲至籌備就緒？可是，我們也可以問：各有關部門、有關機構有否盡力？為何他們不能在既定的啟用日期之前，保證一切籌備就緒？剛才有同事說“軍令如山”，事實並非如此。我們何以見得是“軍令如山”呢？你有你訂定日期，屆時準備不足便是準備不足。

主席，1998 年 7 月 6 日並沒有甚麼神聖，我會翻查《通勝》，看看當天是否適宜啟用新機場。我相信是不一定要選擇那一天的，但即使是選擇了那一天，即使《通勝》認為不甚適合，但我還是認為沒有甚麼不妥，反正是半年前，即 98 年 1 月訂下來的。香港不是一貫以我們工作的高效率而自豪的嗎？為甚麼半年前決定的完成日期竟無法達到，而且亦沒有及早把明確的信息上達決策當局，讓社會公眾知道？這還說甚麼效率？確實令人費解。

主席，對於這個關鍵問題，專責委員會的報告和其他的報告都各自有判斷。我希望政府在稍後的回應中，也對這問題作出明確的交代。

李柱銘議員：主席，香港新機場啟用時出現大混亂，令香港國際都會的聲譽蒙羞、經濟受損，對香港市民而言，香港新機場的經驗實在是痛苦無比，必須要認真汲取教訓，避免重蹈覆轍。因此，我向立法會機場專責委員會的所有成員，特別是委員會主席周梁淑怡議員致意。她承擔這項艱鉅的工作，領導委員會完成任務，實在是值得我們讚賞的。其實，我在立法機關工作了這麼多年，很少聽到在一個問題上，有這麼多位議員一同稱讚某一位議員。周太真是很棒，值得我們欣賞。再者，專責委員會所有成員都一如既往，繼承了前立法局的優良傳統，撇開黨派、政治的分歧，完成工作，這份報告實在值得立法會自豪。

立法會成立專責委員會的過程本身已具有重大意義，行政長官原先計劃組成一個調查工作小組，委託一位主席連同兩名專家，負責進行有關調查。可是，在他知悉立法會將要成立專責委員會調查新機場運作的問題後，政府便改變了最初的決定，委任胡國興大法官及鄭維健組成機場調查委員會，負責有關的工作。

政府的原意可能是希望胡法官的調查報告能夠抗衡立法會專責委員會的報告，可惜事實並非如此。胡法官的報告更有不少流弊，其中一點是委員鄭維健在未完成機場調查時，已經獲委任為中央政策組的首席顧問，令胡法官的調查委員會的獨立性受損。更糟的是，行政長官委任了一位大法官作為機場調查的主席。

委任胡法官，無疑是要建立公眾對政府調查委員會的信心，同時，行政長官亦希望透過委任一位大法官，建立委員會的權威與公信力，可惜他的估計完全錯誤。

市民及社會輿論對胡法官的調查報告提出不少批評，因為這個報告並沒有點名批評有關官員，或說出哪些官員要為機場出現大混亂負上責任。在這 3 份報告中，胡法官的調查報告獲得最少支持，而最重要的是，報告亦令市民對司法獨立及法官的公正失去信心。

事實上，胡法官的解釋不但無法釋除公眾的疑慮，反而減低了報告的可信性。胡法官在一個記者招待會表示，官員的過失應該是集體負責，即是整

個部門和所有成員都要負責，而不應將責任歸咎於一、兩名官員。如果根據集體負責的原則，那麼，所有負責官員都應該辭職或被譴責，但胡法官的調查委員會卻將“集體負責”曲解為“集體卸膊”，為官員脫身。

胡法官另一個解釋是時間緊迫，所以未能詳細研究個別官員的錯失，言下之意是如果有足夠的時間，他便可以指出個別官員的錯失，那麼胡法官便大有理由，向行政長官要求延長調查時間，完成應做的點名批評負責官員的工作。因此，胡法官以時間不足為理由，是令人難以接受的。

主席，行政長官的處事方法亦令人失望。他拒絕面對教訓，逃避錯失，他強調必須向前看，不要事事回望。他即使未對立法會及申訴專員的報告作出研究，甚至是看也沒有看，便已經大讚胡法官的報告有公信力及權威性。他是否暗示立法會及申訴專員的報告便沒有公信力或權威性呢？我們真的不能不懷疑，特區政府成立機場調查委員會，是否想掩飾官員們的過失呢？行政長官在瑞士達沃爾強調負責任政府的重要性；一個經常強調負責任的政府，但卻沒有任何官員肯站出來承擔責任，實在荒謬。

主席，今次新機場調查報告的結果，引起了很多值得深思的問題，我們的同事已說過很多，但我覺得其中的一項是，應否再委任法官就一些具爭議性的社會及政治事件進行調查？英國牛津大學 **Pembroke College** 的院長 **Robert STEVENS** 教授最近在美國南加州大學發表的學術文章指出，英國的調查委員會通常是由法官擔任主席，但美國則不會採用這種形式。美國對於一些政治失誤的事件，通常是由國會進行調查。其實，在 1920 年之前，英國也是採用這種形式的。主席，委任法官的好處是可以借用他的公信力與公正性，但問題是調查結果不能控制。如果政府不接受有關的結果，便會不留餘地的譴責，另一種可能性是即使政府接受結果，但公眾卻不接納。無論出現哪一種情況，都可能會嚴重損害法官的公正性，亦會削弱公眾對整個司法制度的信心。因此，政府應認真考慮，當日後遇上一些政治敏感或具爭議性的社會事件時，應否仍要委任法官擔任主席。

主席，社會亦有一些意見認為，為甚麼我們的立法會專責委員會只點名批評政府官員，而不點名批評香港空運貨站的負責人？我們認為高官負責制是立法會監察政府必須堅持的原則，但對於商業機構，立法會專責委員會只要指出其整體犯錯便已經足夠，因為它並非政府，而它的成員亦不是負責任的官員。

主席，最後我想說的是，對於這個機場的啟用日期，我其實是有過利益的。我記得在 97 年 9 月有一個場合，我們民主黨 19 位下了車的議員與陳太

在鯉魚門吃飯。當時我說：“我認為這個新機場肯定不能夠在 4 月啟用。”我說出的理由是，我聽到下層那些真正工作的負責人說，他們知道不可以這麼早啟用機場，可惜他們之中沒有人敢向上層的人反映。當時我們 19 個人之中，只有一個同意我的看法，其他全部都說我錯，我便與他們輸賭一餐晚飯。我說 4 月、5 月、6 月均不能啟用，但如果真的是在 6 月或之前啟用，我便請吃飯，倒過來如果在 7 月或以後才啟用，便由他們請我。其實，我覺得我是一定贏的，因為我聽到的是要在 9 月才可以啟用，要到 9 月才真正準備好。所以，7 月 6 日啟用，我是吃了一大餐的。不過，這亦可以指出問題，那便是為何知情的人不敢向上層說？我希望政府將來要看看，問題是否高層的是太高，與低層的溝通不足。

我謹此陳辭，支持議案。

吳清輝議員：主席女士，13 位同事交來了這一份 6 大本的專責委員會報告，他們開了九十多次會，付出辛勤勞動，值得我們欣賞及欽佩。

我基本上是贊同專責委員會所提交的報告，因為報告一方面大致上找出了赤鱲角新香港國際機場在運作初期所出現問題的原委及責任誰屬。同時我亦相信這份報告會促進特區政府公營機構及諮詢組織重視問責文化，使得今後的運作更具透明度，更能為當前香港社會的廣大市民所認同。

首先，我十分認同馬逢國議員所述的，那便是看新機場在運作初期所出現的問題時，並不能抽離興建新機場的歷史背景，但可惜立法會的資源有限，未能從歷史背景的問題着眼。

興建新機場的問題在 89 年開始討論，當時適逢中英角力的風風雨雨，中英雙方在缺乏互信的情況下，決定興建新機場，造成負責統籌新機場興建工程的機構架床疊屋、職責不清、用人不當。我認為這是引致新機場運作初期出現事故的最重要背景原因。

此外，3 份報告均有提及負責新機場事務的數位最高級行政人員有所失職，或是能力不能達到要求等問題。總括而言，是他們並不稱職，這應歸咎於聘用他們的人士用人不當，而用人不當的責任，理論上則須由機場管理局（“機管局”）董事局承擔。不過，我們不應忘記，這些主要行政人員的任命，主要是由臨時機場管理局（“臨機局”）作出的，而當時臨機局的成員則由前政府委任，並由前財政司麥高樂先生出任主席。

當新機場的主要工程及人事合約都已經由臨機局簽定及開始執行後，新的董事局——即現時我們聽到和看到的機管局董事局——實在難以推翻

這些合約，除非新董事局有明顯的證據及法律依據，否則更改合約及人事任命將勢必引起政治紛爭。

故此，我要指出，我們在批評機管局及其主席黃保欣先生時，更應批評臨機局及其當時主席，以至任命有關人選的港英政府。為此，我們是應該還黃保欣先生一個公道。事實上，如果我們不是健忘，必會記得機場啟用引起大混亂時，黃先生是站了出來公開向市民道歉，我覺得他有足夠的情操令我們尊敬。我想說的另外一點是，機場混亂引起公眾這麼大的反感，其中頗重要的是貨運方面的問題。當時，工商界特別感覺人心惶惶、憂心忡忡，不知伊於胡底。可惜的是，我們的報告在這方面着墨不多，似乎在比例上有所失調。劉健儀議員和馬逢國議員剛才已在貨運方面有比較詳細的闡述，我在這裏不再重複。

此外，我還想提供意見的是，希望政府及公營機構將來在考慮大型工程合約及聘請專家時，應以本港整體利益為主要考慮因素，不要妄信洋專家。最近，前民航處處長在報章上多次發表文章，對這方面有很好的闡述。當然，很多外國公司的經驗確是值得汲取，尤其香港作為國際城市，更應充分利用這優勢，但並不等於要依賴外國公司及其專家。同時，我們自己也不要忘記，我們也要裝備自己，充分利用本港的專才，必要時培養本地專才，才能有效地評估和監察顧問公司所提出的方案及執行實況。

我希望在座各位政策局官員都能痛定思痛，香港今天不再處於殖民管治時代，香港今天是“港人治港”，所以不要再經常以世界貿易組織採購協定作“擋箭牌”，在批出合約及聘用人才時，請多考慮本地的公司及人才。我很贊同申訴專員的報告中所提出，要考慮本港及內地的人才的建議，希望藉此達致經濟效益、有效運作及配合本地實情的目標。

最後，我不想花大家太多時間，我想談談一個小插曲，作為我們今天辯論的小註腳。我曾經想核實有關機管局的資料，所以我辦事處的職員以我的名義致電機管局，查詢有關董誠亨等 4 位高層人員是何時由臨機局任命，以及何時獲得續約。那位職員由接綫生開始，要找到第五位，屬公關部的某位 PR Officer — 我們不知道他的名字 — 才肯將問題記錄下來，而最後的答覆則為經徵詢法律顧問意見，有關問題是屬於私隱，因而拒絕答覆。請大家想想，一間大型的公共機構，其最高行政負責人是何時履任也不能告知公眾，試問這機構的透明度有多少，怎能建立市民對機管局的信心呢？我希望這小插曲能令機管局正式站出來，回答我的這項小問題。

主席，我謹此陳辭，支持議案。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

政務司司長：主席女士，剛才我很仔細聆聽各位議員的發言。去年 7 月新機場啟用時的種種問題，確實在市民和政界當中引起廣泛討論。

這是完全可以理解的，因為大家當時都感到非常失望、挫敗甚至憤怒。大家有這樣的反應，顯示了我們一向對自己要求甚高。我們將來仍須繼續對自己有嚴格的要求，因為這正是香港能夠保持優勢、不斷繁榮進步的關鍵所在。

自我評價的方式有多種，其中一種便是能否面對事實、承認錯處，並且從中學習，乃至獲益，繼續前進。我希望，也深信，經過整整 6 個月的研訊、查問、公開調查和研究、經過各方的評論和深刻的反省之後，我們的確並未喪失這種能力，而且確是經一事、長一智。這次事件，令整個政府虛心自省。

主席，我們今天要討論的，是專責委員會的新機場調查報告。這份報告及新機場調查委員會和申訴專員的兩份調查報告所提出的主要問題，都已通過新聞界的報道，以及在今次的立法會辯論中充分公開討論，各位議員亦已就專責委員會報告內的多個範疇提出意見。最明顯的一點是，大家的目的都是誠實地尋求真相，以圖從中汲取教訓，這一種負責任又具透明度的行事方式，正是政府一貫辦事作風。政府主動成立調查委員會，委任胡國興大法官和鄭維健博士進行獨立司法研訊。我想強調，這個獨立研訊並非如李卓人議員的指控，是政府的“擋箭牌”。這種說法，對政府、胡大法官和鄭博士的誠信是絕對不公平的。政府的確是有誠意找出事實的真相，而我們亦與調查委員會和專責委員會充分合作，派出證人應訊和提供證據；我們也因應兩個委員會和申訴專員的要求，提交所需的全部文件和資料，毫無保留或隱瞞。

現在，3 份調查報告終於發表了。對每份報告，行政長官和特區政府均同樣重視，我們也接納了報告的建議。其中一些，我們先前已經主動實行，其餘的亦已按照建議，迅速果斷地加以採納。政府承認本身的過失，並願意承擔責任。行政長官和我，都曾經為新機場啟用時的混亂所帶來的不便和經濟損失向公眾致歉。

今天，我謹在此再向大家致以毫無保留的歉意。

赤鱘角新機場啟用之初，情況一度極為混亂，可堪告慰的是，我們很快便解決了客運大樓方面的問題，貨運服務及後亦已回復正常。今天，赤鱘角新機場已獲公認為世界最佳機場之一，實在足以令我們自豪。在大家苦苦追究甚麼地方出了錯、原因何在、責任誰屬之際，很容易會忘記了這一點。

新機場現已順利運作，效率更勝啟德。現在，新機場每天平均處理 460 班航機、8 萬名旅客，以及 4 000 至 5 000 噸空運貨物；有九成旅客可以在抵港後 15 分鐘內辦妥入境手續、在 10 分鐘內領回行李，並在航機降落後 1 小時內到達中環商業區。這樣的效率，足可達致一流國際機場的最高標準。嶺南學院在去年 12 月底為機場管理局（“機管局”）進行了第二次顧客意見調查，結果顯示有 92.6% 的被訪者“滿意”新機場的服務，較 8 月時的 88.2% 有所增加。

主席，關於責任問題，有數點是非常清楚的。根據專責委員會的結論，機場啟用當天出現混亂，機管局的管理人員應負上最大而且最直接的責任。至於空運貨物處理服務在機場最初運作的數個星期出現中斷和縮減的情況，專責委員會認為主要是香港空運貨站的責任。專責委員會得出的結論，與另外兩項調查所得的結果不謀而合。

專責委員會亦研究了政府及某些個別人員的責任問題。機場發展策劃委員會（“機策會”）負責監督 10 項龐大的機場核心計劃，當中亦包括機場。我接受我所領導的機策會“未能全面履行本身的職責，確定機場在啟用日準備就緒”的評語。

不過，我們必須記得，政府使用大量公帑成立機管局。當年，政府獲得前立法局通過法例，授予機管局有關的法定權力和責任，以興建和營運新機場。機管局是根據審慎的商業原則運作，不受官僚架構和規則的干擾。同時，機管局有本身的董事會和管理層，因此機策會並非機管局的“超級董事會”，機策會亦不能凌駕法律而指令機管局行事。簡單而言，政府不能，亦不可干預機管局的內部事務或重複它的工作。

機策會是在新機場工程統籌署（“機統署”）的協助下，履行其監督機場計劃的職責。我們當然可以辯論究竟機統署是否應該更積極主動，以尋根究柢的精神，核實機管局提供的資料。不過，機管局始終是最前綫和最能掌握實際情況的機構，我們仍須依靠它提供有關機場就緒情況的最新評估。

我提出這數點，並不是要推卸政府的責任，而是要交代清楚機管局和機

策會的關係。我早已承認，我們和機統署在全面風險評估及應變計劃方面的確做得不足，否則便可能防止了新機場啟用初期所帶來的痛苦經驗。

主席，要是我們未能從錯誤中汲取教訓並引以為鑑，各位參與擬備這 3 份報告的人士所付出的一切努力和心血，還有我們所有人因這次事件而一同承受的創傷，便將全部白費。

專責委員會提出了 15 項具體建議，新機場調查委員會和申訴專員亦提出了不少有用的意見。我們正積極研究這 3 份報告，以便把這些建議和意見，納入我們現正為大型工程擬備的一套新指引當中。這套指引所涵蓋的範圍包括：權責的劃分、協調和監察機制、透明度、溝通途徑、制衡問題、外間專家的聘用、問責制度、風險評估及應變計劃。

指引的初稿已經完成，並已交由有關的決策局和部門審議；我們會力求在未來數星期內定稿。

相信議員都知道，機管局已經成立專責小組，研究各項調查的結果和建議。專責小組特別重視在這次事件中所汲取的教訓，亦會審慎研究可以改善的地方。機管局會特別探討的其中一個問題，是如何加強與專營公司（例如香港空運貨站）的工作關係，以期更嚴密監管這些公司的表現。

此外，自機場啟用後，機管局已推行多項措施，以改善應變計劃和程序，並成立了特別工作小組，進行全面風險評估和檢討應變計劃。

有關管理的問題，機管局將會委聘顧問檢討其管理架構。局方亦會邀請外間法律專家，就報告書點名批評的職員應採取的行動，以及有關約滿酬金的事宜提供意見。據我所知，機管局董事會已將推行這些措施列為優先任務，而政府及非政府成員亦會緊密合作，使有關措施得以順利推行。

我可以向各位議員保證，這些決不是空話，且讓我舉例說明：自從我們解決機場啟用初期的問題後，政府、機管局、香港空運貨站，以及與機場服務有關的各方都一直緊密合作，加強彼此的協調和溝通，致力提高危機管理能力。因此，當超級一號貨站的配電系統在去年 10 月 15 日發生故障時，機場的所有工作人員都能迅速有效地解決問題，使航空貨運服務不致嚴重受阻；要是各有關方面未能妥為協調合作，問題可能會升級為另一次重大危機。這個例子充分反映出我們能夠迅速汲取教訓，妥為改善。

主席，現在我想談談公務員在新機場事件上的個人責任問題。公務員體

系中，設有一套良好的機制、明確的程序和舉證的標準，以處理公務員行為不檢、疏忽或失職的情況。政府會仔細參考 3 份報告書的內容，研究對個別官員作出指控，並採取適當的行動。我和我的同事都願意接受同一機制的考驗。

在我作出總結前，我想提出一點有關專責委員會程序的意見。專責委員會的結論，帶出了一個問題，那便是在舉行任何公開研訊時，假如要向個別人士提出嚴重的指控，甚至提出處分的建議，是否應該根據維護公正的基本原則，在公開這些指控前，讓有關人士有機會對指控作出答辯，而最後發表的報告，亦應反映考慮這些答辯的結果？申訴專員和新機場調查委員會都已做到這一點。這一個基本原則問題，值得政府和立法會加以討論，好讓日後的同類研訊，能依循清楚、明確而又能為各方接受的準則進行。

主席，各界對這次事件的討論，可謂眾說紛紜，莫衷一是。各有關方面經過漫長的調查後，完成了 3 份詳盡的報告，報章、電台和電視台對這次事件均有大量的報道。經此種種，我們已接受了極為徹底的自我檢討。我認為 3 份報告書都值得各方全面細讀。

建設新機場是很多人經年的心血結晶，其中包括個人遭受批評的人士。不過，既然新機場問題現在已經得到充分討論，我深信政府、機管局和香港空運貨站定會以積極而開放的態度，處理餘下的問題。我希望我們現在能舉步向前，集中我們的精力，好好推廣這個足令大家自豪的機場，充分利用它為我們帶來新機會。

主席：周梁淑怡議員，你現在可以發言答辯。

周梁淑怡議員：主席，政務司司長剛才特別提及有關程序上的問題，我想就此稍作回應。

我剛才開始發言時，已提及專責委員會事實上曾對這問題作了詳細研究，並徵詢了法律意見。我們所依循的程序，是本會根據《立法局（權力及特權）條例》所決議成立的其他專責委員會一向所採用的慣常做法，即在舉行研訊時，委員會向證人提問，盡量發掘委員認為有需要知道、並且有證據證明的各方面事實，然後根據收集所得的全部證據，歸納出報告所載的結論。立法會付託給專責委員會的職責，是要進行公開研訊和調查，以達致尋求真相的目的。

所以，我們是以無私、無畏的精神執行任務，正如我們在報告中的第 2.6 段說：“在決定調查的程序時，專責委員會已考慮到須公平對待各方，以及須令人認為各方均獲得公平對待，原因是這些團體或人士的利益或名譽或會受研訊影響”。這項公平的原則，經常等同公義的體現。在這裏，我想一提英國備受尊重的著名大法官 Lord DENNING 曾說：“公義或公平的規例是沒有絕對的，它們是因應不同情況而有異”，這是值得我們參考的。我深信本會專責委員會的程序，無論在實質或形式上，均完全符合公平的原則，充分平衡了客觀、有效及公開的調查所維護的公眾利益，以及一些被委員會批評的團體或人士的利益。可供參考的是，在芸芸議會中，不少在公布專責委員會的報告前，是不會先向被批評的人士進行諮詢，而在這類程序的運行中，政府在議會進行辯論之前是會公布其對報告所作的回應，而議會就報告所進行的辯論，通常會在政府公布回應後的日內進行。這一點我們或許是可加以參考的。

就我們這份報告進行商議的期間，法律顧問不時提醒委員，如果我們達致某些結論，必須得到證據支持，特別是有關證人在回應我們的指控時所提出的證據。當然，在作出結論時，委員會根據所得的證據，經過了充分的辯論作出集體判斷。如果我們不能達致共識，便會採用一貫的步驟，即以表決方式取得過半數委員的意見，藉以決定委員會的立場。

主席，我不厭其詳地交代以上種種，是因為我認為這是一個重要的問題，必須加以解釋，以防有人對現時專責委員會的一貫程序有所懷疑，影響了其公平性。政務司司長剛才提出，專責委員會是否應在公開指控個別人士之前，讓有關人士有機會先行答辯，然後才發表報告，而所發表的報告則應反映出考慮這些答辯的結果。有關這一點，我們須留待政府向本會提出，再作討論。

此外，我想回應一、兩位議員就這份報告所發表的意見。陳智思議員質疑是否值得花這麼多公帑調查新機場啟用的大混亂。他說如把同樣數額的金錢用於其他方面，可能更有利於香港的發展。當然，這是觀點與角度的問題；我不知道陳議員是以甚麼準則作比較，我只想問一句：“真理何價？還我問責。”我絕對不能接受陳議員在他的發言中以“攞巫”(witch-hunts)一詞來形容調查委員會嚴謹、客觀和公正的調查，我認為那是不適當的。從他支持這項通過委員會報告的議案的態度來看，是否意味着他先前所說的，是有冤枉委員會意圖之嫌呢？

許長青議員和吳清輝議員對於專責委員會報告內所指，空運貨站公司在啟用日問題上所須負的責任表示不大滿意。我完全理解，亦毫無保留地承認，

我們在這方面的能力、時間和專家的參與都實在是有所局限，所以便沒有就究竟空運貨站公司的專家是對，還是胡法官調查委員會的專家是對作出裁判；我們認為這樣做是正確的。我們覺得我們所作的結論是重要的，即報告內第 7.155 段所說的，空運貨站公司未有履行承諾，不能在啟用日提供服務，故須負上全責。

主席，無可否認，今天的新機場已被公認為世界一流的機場，現在終於可讓香港人引以為榮，但我們不能夠，亦不應該輕易地忘掉啟用日慘痛的一課。當時的問題，在今天可能已逐一得到解決，但在我們沾沾自喜之餘，還得正視機場現時仍然存在的其他問題，例如零售額嚴重不足、航空公司對收費不滿等。

曾鈺成議員剛才說外國訪客對機場表示讚賞，這令我想起了一位經常到各地旅遊的朋友對我說的話：“香港的機場又大又美麗，但遠遠不及在早些時間曾經發生混亂的吉隆坡機場。吉隆坡機場的建築雖然不及我們的機場宏偉，但比我們好的地方是，它能使旅客感受到濃厚的人情味，值得我們借鏡。”前天又有另一位經常往來外地的行政人員對我說，他曾去信保安局局長葉劉淑儀女士，要求我們入境處員工加些笑容。從這個小小的故事可以得出一個很大的意義，那便是全世界都公認香港是一個極具效率的城市，但香港又是否一個能令人覺得有溫情的城市呢？這其實才是我們可以確保客似雲來的秘訣。

新機場由一個巨型的地盤，演變成一項舉世知名的設施，但卻面對了重重挑戰。政府一定要認清這個機構今天的需要，確保不論是董事局或管理層，均有適當的人才做好機場的經營。此外，立法會亦應繼續監察機場的發展，提供公眾的意見，使機場能真正滿足香港人對它的期望。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：周梁淑怡議員動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（議員舉手）

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直選和選舉委員會選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

下次會議

NEXT MEETING

主席：我現在宣布休會。本會在 1999 年 2 月 10 日星期三下午 2 時 30 分續會。

立法會遂於晚上 9 時 49 分休會。

Adjourned accordingly at eleven minutes to Ten o'clock.

附錄

秘書先生：

在本年 2 月 3 日的立法會會議席上，何世柱議員曾提出有關推廣香港足球的問題。

由於與香港康體發展局（“康體局”）有些誤會，我在回答時就該局為各類體育運動提供的資助額稍需要更正。上次中文答覆(a)部分的第三段應該更正為 —

“在1996-97至1998-99財政年度間，康體局就足球運動所提供的資助額為1,296萬元，當中包括撥予足總的505萬元資助。該局在同一期間向其他主要體育項目提供的資助額如下 —

羽毛球	2,631 萬元
游泳	2,443 萬元
壁球	2,413 萬元
風帆	2,180 萬元
乒乓球	2,170 萬元
單車	1,192 萬元
網球	1,042 萬元
籃球	668 萬元
欖球	287 萬元
曲棍球	243 萬元
排球	189 萬元”

請告知各議員以上的修訂，並安排把本信納入立法會議事錄內作為附錄，以資紀錄。對於上次提供的數字失準和引致不便之處，謹此致歉。

署理民政事務局局長

1999 年 2 月 13 日