

立法會

Legislative Council

立法會CB(2)209/98-99號文件

1998年9月4日內務委員會會議

內務委員會主席就1998年7月9日 有關香港國際機場運作事宜的特別簡報會 提交的報告

報告目的

本文件旨在向內務委員會報告在1998年7月9日有關香港國際機場運作事宜的特別簡報會上進行討論的要點。

背景

2. 鑑於議員對赤鱘角新機場自1998年7月6日啟用以來在運作上出現問題感到關注，政府當局獲要求為議員舉行一次特別簡報會。該次簡報會於1998年7月9日舉行，共有41位議員出席。出席簡報會的政府官員及其他代表包括經濟局局長、工務局局長、民航處處長、新機場工程統籌署署長、機場管理局(下稱“機管局”)行政總監及香港空運貨站有限公司(下稱“香港空運貨站”)常務董事。

討論要點

3. 議員在簡報會上對新機場的混亂情況，以及香港空運貨站暫停航空貨運服務的決定深表關注。政府當局回應時向議員保證，儘管新機場的運作出現問題，但有關當局一直維持高度的安全及保安標準。政府官員及其他代表亦向議員匯報最新情況，講述在航機起飛時間、行李處理、航機資料、流動通訊、電話服務、登機橋操作、食肆服務、廁所清潔等方面，所採取的補救措施及有所改善之處。機管局向議員解釋，由於機場運作情況複雜，現時發生的問題大多無法預計。部分議員並不接受機管局的解釋，並指出如果有充足時間，而又進行了足夠測試，許多問題理應不會出現。

4. 議員質疑機場是否已準備就緒可於1998年7月6日啟用，政府當局回應時解釋，如機管局當時並未確定新機場在運作上一切準備就緒，當局便不會決定在1998年7月6日啟用新機場。此外，政府當局亦有透過工務局、民航處、新機場工程統籌署及其他有關政府部門，密切監

察新機場的興建進度，以確保新機場準備就緒，可於1998年7月6日啟用。議員亦問及使用新機場的航機發出噪音的問題，以及新機場的人手需求。

5. 關於超級一號貨站的情況，當局向議員簡述導致香港空運貨站決定暫停航空貨運服務的事故，以及香港空運貨站電腦系統出現的問題。鑑於香港空運貨站曾透露，該公司與機管局的合約訂明航空貨運設施須於1998年8月18日或該日前在赤鱸角運作，議員質疑為何該公司承諾會盡最大努力，以求在1998年7月6日有能力處理相等於設施容量約75%的貨量，以配合新機場的啟用日期。議員又要求政府當局研究因航空貨運服務暫停而蒙受損失或貨運日期遭到延誤的付運人，能夠如何索償。

6. 議員促請政府當局採取有效的補救措施，確保新機場的客運及航空貨運服務可盡快恢復正常運作。議員亦要求政府當局考慮應否成立獨立組織，全面調查造成機場運作混亂的原因，並找出誰人應對問題負責。

7. 該次特別簡報會的討論要點載於附錄I，而討論過程的逐字記錄本則載於附錄II，供內務委員會備悉。政府當局就議員在簡報會席上提出的部分問題提交的書面回覆，已併入附錄I所載的討論紀錄內。

跟進行動

8. 有關新機場運作的事宜，現正按適當情況分別由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及有關的事務委員會加以跟進。

立法會秘書處
1998年9月2日

附錄I

(此份紀錄業經政府當局審閱)

立法會
Legislative Council

檔號：CB2/M/6

**有關香港國際機場運作事宜的特別簡報會
討論紀錄**

日期：1998年7月9日

時間：上午11時至下午12時50分

出席議員：

梁智鴻議員(內務委員會主席)(簡報會主席)

楊 森議員(內務委員會副主席)

丁午壽議員

田北俊議員

朱幼麟議員

何世柱議員

何秀蘭議員

何承天議員

何俊仁議員

何鍾泰議員

李永達議員

李柱銘議員

李家祥議員

李啟明議員

李華明議員

吳亮星議員

吳清輝議員

周梁淑怡議員

夏佳理議員

馬逢國議員

涂謹申議員

張文光議員

張永森議員

許長青議員

陳婉嫻議員

陳智思議員

陳榮燦議員

陳鑑林議員

梁耀忠議員
程介南議員
單仲偕議員
曾鈺成議員
楊孝華議員
劉江華議員
劉健儀議員
劉漢銓議員
劉慧卿議員
鄧兆棠議員
蔡素玉議員
鄭家富議員
譚耀宗議員

官員及其他代表：

經濟局局長	葉澍堃先生
工務局局長	鄭漢生先生
民航處處長	施高理先生
新機場工程統籌署署長	郭家強先生
運輸局首席助理局長	周守信先生
運輸署政府工程師／港口及機場發展	譚澄邦先生
機場管理局行政總監	董誠亨博士
機場管理局副行政總監	林中麟先生
機場管理局機場管理總監	韓義德先生
機場管理局項目工程總監	柯家威先生
機場管理局機構拓展總監	列擎志先生
機場管理局總經理——客運大樓運作	吳其成先生
香港空運貨站有限公司常務董事	翟達安先生
地下鐵路公司公司事務經理	梁陳智明女士
地下鐵路公司車務經理(機場鐵路)	陳錦榮先生
署理經濟局副局長	何健華先生
新機場工程統籌署副署長	張寶德先生
經濟局首席助理局長	李達志先生

列席秘書：

助理秘書長2 林鄭寶玲女士

列席職員：

法律顧問	馬耀添先生
總主任(2)5	羅榮樂先生
高級主任(2)8	周封美君女士

主席表示，鑑於自新機場啟用後出現多項問題，議員要求安排是次簡報會。他提醒議員，由於是次簡報會並非立法會轄下委員會的會議，議員不受《立法局(權力及特權)條例》保障。

2. 主席歡迎經濟局、工務局、運輸局、新機場工程統籌署、民航處、運輸署、機場管理局、香港空運貨站有限公司及地下鐵路公司的代表出席是次簡報會。

3. 經濟局局長表示，新機場自啟用以來，在運作上出現各種問題和有欠妥善之處。機場管理局(下稱“機管局”)、各航空公司及機場的其他業務伙伴正努力解決有關問題，並且在多方面已有很大改善。他請機管局行政總裁董誠亨博士向議員講述最新情況。

4. 董誠亨博士表示，在過去數天，新機場在安全及保安周全的情況下，合共處理了440至454班航機和84 000至86 000名乘客，此點至為重要。他解釋，由於機場運作情況複雜，加上各個組織須緊密合作，彼此關係相當複雜，因此現時發生的問題很多無法預計。他告知議員，在處理行李方面已有很大改善，例如等候行李的平均時間已大幅減少。就航機資料系統而言，機管局已設立一個高層次的專責小組，以確保把重要資料盡快傳達給有關人士。至於航機的起飛時間，此方面亦已有改善，航機可在原定的起飛時間30分鐘至1小時內起飛。

5. 董誠亨博士補充，在配套設施方面，新機場部分商業地方曾因供水問題而受影響，此問題已獲解決。召喚電話已予檢查，現在應可操作。機管局正與新世界電話努力接駁公眾電話，而為不少的公眾電話已經安裝。至於流動通訊方面，有關方面已加設4條線路，而系統供應商亦正在研究再加強天線的接收功能。此外，那些已完全使用的辦事處在空氣調節方面，亦獲得很大改善。

6. 董誠亨博士亦告知議員，機管局已糾正登機橋操作的機械問題，並對操作人員進行另一輪訓練，結果至今未有再次出現問題。至於需要增加指示標誌及路牌一事，機管局已額外訂購200多個標誌，其中86個已在新機場於1998年7月6日啟用前裝妥。董誠亨博士又向議員講述所採取的其他補救措施，包括：為的士司機提供設施；改善自動電梯的可靠性；提供24小時食肆服務；改善廁所的清潔程

度；及加強電話熱線服務。

7. 主席請香港空運貨站有限公司(下稱“香港空運貨站”)常務董事翟達安先生向議員講述有關航空貨運操作的最新情況。翟達安先生解釋，香港空運貨站正面對困境。所發生的問題是，有些職員曾試圖凌駕有關的自動系統，而以人手把航空貨箱輸入系統，結果把航空貨箱貯存紀錄弄得一團糟。翟達安先生進一步解釋，在1998年7月6日曾以人手對航空貨箱貯存紀錄進行全面檢查，但該公司其後嘗試更正有關紀錄時，該等紀錄卻因某電腦程式出現問題而全遭洗掉。

8. 至於散貨貯存系統方面，翟達安先生表示，問題出於有大量貨物需予處理。他解釋，在測試情況中難以模擬實際要處理的貨物數量，而且亦無足夠時間進行所需的測試，結果因出現輕微的機械故障及軟件的錯誤，而使有關的電腦系統完全不受控制。該公司必須作出策略性決定，關閉散貨貯存系統數星期，以確保問題獲得有效解決。翟達安先生告知議員，暫停處理出口散貨及客機貨物的安排，將須延長至1998年7月10日(星期五)午夜。由1998年7月11日(星期六)起，出口貨物將在赤鱸角超級一號貨站處理，而入口貨物則會在啟德二號貨站處理。翟達安先生補充，航空貨運服務在短期內無法回復正常水平。

9. 李柱銘議員表示，新機場問題造成全球性的影響。新機場本來意在振奮人心，而非成為笑柄。他無法同意有關問題不能預計，因為如果有充足時間，而又進行了足夠測試，許多問題理應不會出現。他詢問新機場是否準備就緒可於1998年7月6日啟用。經濟局局長回應時表示，如機管局並未評估新機場在運作上是否一切準備就緒，並確定新機場已備妥啟用，當局便不會決定在1998年7月6日啟用新機場。他補充，在政府當局方面，工務局、民航處、新機場工程統籌署及其他有關政府部門亦有密切監察機場的建築工程進度，以確保新機場準備就緒，可於1998年7月6日啟用。

10. 董誠亨博士表示，新機場在今年年初展開運作測試，但無法模擬出實際的機場運作情況。最重要的是機場可以運作，以及問題一旦出現，可在短時間內獲得解決。

11. 劉江華議員表示，機管局聲稱興建了

一個第一流的機場，但其運作卻水準低劣。新機場現已成為全球笑柄，令香港蒙羞。他詢問董誠亨博士會否對已發生的問題承擔責任，以及會如何解決該等問題。董誠亨博士答稱，身為負責機管局日常運作的機場管理局行政總監，他要全面負責，並會承擔該等責任。他現時的當前急務，是確保新機場的運作能達致國際水平。

機管局

12. 周梁淑怡議員表示，她無法同意出現的問題不能預見。所發生的事清楚顯示，機管局並未作好準備，應付現時的混亂情況。機管局與政府當局均難辭其咎，因為機管局董事會內有政府的代表。她要求機管局提供有關班次延遲的統計數字。

13. 董誠亨博士回應時表示，機管局已開始在每日發布兩次的新聞稿中，提供有關航班起飛情況的統計資料。董誠亨博士以先前一日為例指出，在220班航機中，有66%在原定起飛時間的60分鐘內起飛，而超過30%更在原定起飛時間的30分鐘內起飛。

[會後補註：政府當局及機管局在1998年7月28日發出的書面回應(下稱“書面回應”)載述下列資料：

“有關情況正改善中。根據機管局於7月23日進行的一項調查，接近四分之三的所有班機能準時或於班次指定時間15分鐘內起飛，餘下的也能於60分鐘內起飛。乘客等候提取行李的時間平均為14分鐘。”]

14. 劉慧卿議員對香港空運貨站未能在短期內恢復正常運作深感關注。她詢問此情況對經濟會有何影響。翟達安先生答稱，在超級一號貨站的電腦系統各項問題獲得全面分析之前，他難以確實答覆新機場的航空貨運設施將於何時恢復正常服務。經濟局局長回應時表示，如香港空運貨站經進行評估後認為仍未準備就緒，便不會在新機場開始運作。他向議員保證，所有有關政府部門正向香港空運貨站提供所需協助。他補充，解決現時混亂情況的最實際做法，是由該公司盡快把本身問題弄妥。

15. 何鍾泰議員表示，新機場正面對技術和管理兩方面的問題。他詢問在海外僱員約滿離職後，其空缺會否由本地人才填補，董誠亨博士回應時表示，機管局的一貫政策是僱用本地人才。然而，如本地並無合適人選，機管局便須在市場上其他地

方尋找。

16. 蔡素玉議員就合約申索的情況提出查詢。董誠亨博士答稱，新機場工程統籌署每季均會編製報告，供議員參閱。雖然近期的報告顯示申索個案數目有所增加，但其中很多是按合約條件所訂在行政上作出登記。據他估計，所有申索結清後，機管局不會超出預算。機管局項目工程總監柯家威先生補充，尚未解決的申索個案最新數字約為7 000宗。

17. 陳婉嫻議員表示，臨時立法會(下稱“臨立會”)經濟事務委員會曾屢次表示關注新機場及航空貨運設施到1998年7月6日能否備妥啟用。她進一步表示，政府當局完全沒有能力應變。經濟局局長重申，機場發展策劃委員會(下稱“策劃委員會”)、新機場工程統籌署、工務局、經濟局、民航處及其他很多機構，均有參與監察新機場的建築工程，並已作出適當的監管。

18. 工務局局長表示，政府當局對新機場的興建進度感到滿意，並認為新機場備妥在1998年7月6日啟用。他指出，在已發生的問題中，很多與有關人員的經驗水平及工作的整體協調有關。

19. 張文光議員表示，新機場在掌聲中揭幕，但其混亂的運作情況現已令港人蒙羞。他詢問董誠亨博士是否亦感到羞耻，以及會否引咎辭職。董誠亨博士答稱，他對所發生的事感到遺憾，並重申有關問題無法預見，而他與機管局的關係則屬私人問題。

20. 張議員詢問機管局會否進行重組，以及會否要求任何人辭職，經濟局局長答稱，情況並未令人滿意，而在現階段，所有有關人士的當前急務是同心協力，一起盡快解決問題。

21. 梁耀忠議員表示，政府同樣須要負責，而不應把所有有關新機場問題的質詢交給機管局回答。他詢問政府在新機場啟用前是否知悉各樣問題。經濟局局長重申，政府一直密切監察新機場的興建進度。新機場工程統籌署署長亦解釋新機場工程統籌署的角色，並補充該署曾全面參與運作測試。在測試中發現的問題均經過檢討，並即時採取適當的改善措施。

政府當局及
機管局

22. 許長青議員詢問，進出口商因香港空運貨站的貨運系統故障而錯過運貨限期，所蒙受的損失會由誰人負責賠償。經濟局局長表示，他不能回答該問題，因為這是一項牽涉很多方面的法律事宜。翟達安先生表示，他只能代香港空運貨站回答此問題。該公司負責的範圍只限於空運貨單所訂的條款。楊森議員表示，他對政府當局方面無人能回答許議員的問題極表不滿。他要求機管局研究此事，並向議員提交報告。

[會後補註：書面回應載述下列資料：

“律政司的意見是：運送合約是運送機構與旅客或貨運客戶之間的合約。就這些合約而言，政府並非訂約的任何一方。因此，政府不能就合約中旅客或貨運客戶的索賠權利，作出評論。政府亦不宜就任何損失或賠償，評論法律責任誰屬。

機場管理局的立場是：賠償運貨人在空運貨物所遇到的損失或延遲是一個有關法律責任和賠償要求的問題。每一個賠償要求都要按其事實，其中包括各有關方面之間的法律關係、涉及合約的個案中的合約條款，以及有關法例的施行情況等，並不可一概而論。倘若個案所涉及的各方在責任或損失的問題上未能達成協議，最終便可能要由法院作出裁決。”]

23. 程介南議員表示，空運貨站的混亂情況完全不能接受。他質疑像香港空運貨站一間有如此聲譽的公司，如何會讓所有貯存紀錄從電腦系統中被洗掉。經濟局局長回應時表示，確保本身在運作上準備就緒，是香港空運貨站的責任。翟達安先生解釋，眾所周知，香港空運貨站要在時間極緊迫的情況下，完成在新機場的設施。該公司與機管局的合約訂明，航空貨運設施須於1998年8月18日或該日前在赤鱗角運作。然而，該公司曾承諾會盡最大努力在1998年7月6日開始運作，以配合新機場的啟用日期。翟達安先生補充，安排電腦系統投入運作需要4個月的時間，但該公司沒有足夠時間進行所需測試。

24. 主席詢問政府當局是否知悉香港空運貨站的困難，經濟局局長回應時表示，香港空運貨站是一間商業機構，以商業原則運作。如該公司認為不能達到此目標，當時便不會承諾盡最大努力，以求到1998年7月6日有能力處理相等於設施容量約75%的貨量。

25. 何承天議員表示，難以接受香港空運貨站並無估計該公司在新設施需要處理的貨物數量。他亦認為難以相信所有機場運作的問題只在7月6日後才出現。他詢問機管局在機場啟用前是否已獲發所有必需的許可證。柯家威先生答稱，機管局已於1998年6月底前取得新機場需要的所有許可證及文件，而香港空運貨站的入伙紙則在1998年7月2日發出。

26. 李家祥議員提到政府當局在某次臨立會會議答覆其口頭質詢時表示，政府當局曾表示機管局進行的覆查顯示，新機場啟用所需的全部主要設施均達到指標，可於1998年4月底備妥。此說法顯然並不正確。

27. 李議員詢問有否對電腦系統供應商的背景做過足夠調查。他亦質疑是否適宜採用一個整體中央電腦系統的設計，因為當該系統一如現時情況般發生故障時，便會令所有由該系統支援的運作均受影響。翟達安先生解釋，就香港空運貨站而言，問題並非出於該等電腦系統的設計上，而是沒有足夠時間對系統進行測試。李議員要求政府當局以書面回答其問題。

政府當局

28. 何俊仁議員表示，他相信部分問題較早時已經出現，但有關職員可能太急於達到工作目標而沒有呈報該等問題。既然香港空運貨站只在1998年7月2日才取得其在新機場的設施的入伙紙，他質疑如何能期望該公司可在1998年7月6日運作。工務局局長答稱，入伙紙只關乎結構安全及消防安全等事宜。即使未獲發入伙紙，香港空運貨站亦可在超級一號貨站的電腦系統上進行測試。

29. 楊孝華議員詢問航機資料顯示系統(下稱“顯示系統”)的問題可於何時解決，因為此等資料現時需用人手顯示。董誠亨博士表示，情況不應持續太久。他重申，機管局已設立一個專責小組，負責統籌各有關方面例如指揮塔、運作中心及航空公司等之間的資料傳遞，以便確保可及時把資料輸入顯示系統。

30. 陳鑑林議員就承建商的責任及策劃委員會的角色提出查詢。董誠亨博士答稱，有關承建商必須履行其合約責任，把其負責的工程完成，以及履行其在保證期、缺陷保修期等的責任。新機場工程統籌署署長表示，策劃委員會透過新機場工程

統籌署定期監察新機場及其他核心工程的興建進度。

31. 何秀蘭議員對噪音問題感到關注。她表示，據報章報道，屯門、荃灣、西貢、青衣、將軍澳及沙田均受到飛機噪音影響。她詢問政府當局有否就噪音水平進行任何研究。民航處處長表示，民航處亦有接獲投訴，大部分來自沙田。他指出，有關投訴可以理解，因為該等地區的居民過往從未受過飛機噪音影響。此外，由於郊區環境較市區寧靜，住在郊區的人較易受到飛機噪音影響。他告知議員，在1991至92年間曾進行一項環境影響評估研究，而剛在機場啟用前發表的環境影響評估研究第二份報告顯示，新機場的噪音水平並未超出國際標準。他答允向議員提交該份報告。

政府當局

[會後補註：機管局在機場啟用前進行環境影響評估的更新報告已於1998年7月29日隨立法會CB(2)137/98-99號文件送交議員；另一份資料文件亦已於1998年7月31日隨立法會CB(2)144/98-99號文件送交議員。]

32. 吳清輝議員詢問會否在解決所有問題後成立獨立委員會進行全面檢討。經濟局局長答稱，現時的情況並未令人滿意，所有有關人士都在努力工作，以求作出改善。策劃委員會及機管局董事會對所發生的問題非常關注，並會在事後進行檢討。

33. 涂謹申議員關注的是，在1998年7月6日啟用新機場是一項政治決定。他詢問訂明香港空運貨站須在1998年8月18日或該日前在赤鱘角提供航空貨運設施的合約在何時簽署，以及機管局與香港空運貨站有否簽訂任何補充合約，同意有關設施在1998年7月6日新機場啟用當日投入服務。涂議員亦要求提供該等合約或有關摘要的副本。經濟局局長重申，如當時認為機場仍未準備就緒可以運作，便不會決定以1998年7月6日為啟用日期。該份訂明在1998年8月18日或該日前提供航空貨運設施的合約在數年前簽署，而香港空運貨站一直都知道會盡最大努力在機場啟用之日開始運作。

機管局

34. 董誠亨博士告知議員，除原有合約外，並無另訂任何補充合約。他答允向議員提交原有合約主要條款的摘要。

[會後補註：書面回應載述下列資料：

“香港空運貨站有限公司與機管局之間的專營權協議是在1995年12月簽訂的。根據該項協議，香港空運貨站有限公司須履行契約義務，完成專營權協議所指明的工程範圍，並使該公司的設施在1998年8月18日或以前，有能力每日處理5 000公噸空運貨物。該公司如未能履行上述義務，便須向機管局償付專營權協議所訂明的違約賠償金。按照香港空運貨站有限公司與機管局之間的安排，該公司會盡最大努力，務求在新機場啟用時，備有足夠的貨運處理能力。自那時起，該公司亦因應上述目標而施工，並報告工程的進度。”]

35. 田北俊議員表示，進出口商及製造商對香港空運貨站的現況十分關注。他詢問該公司可否盡快作出公布，表明暫停航空貨運服務的安排會持續多久，以便各行業可在訂定本身計劃時顧及航空貨運服務的延誤。翟達安先生表示，他與工商界一樣對情況同感關注，但重申他無法確實回答航空貨運服務將於何時恢復正常運作。然而，該公司對散貨貯存系統可在數周內正常運作表示樂觀。

政府當局

36. 李永達議員詢問，機管局及政府當局曾否在任何時間考慮過分期搬遷機場的方案；若然，在何時及為何決定機場包括航空貨運設施應一次過搬遷。他亦詢問香港空運貨站有否以書面告知機管局，指出其沒有足夠時間在超級一號貨站的電腦系統上完成所需的測試。他要求當局以書面答覆其問題。

政府當局

37. 鑑於簡報會所餘時間有限，主席要求當局以書面答覆議員在下文第38至42段所提出的問題。

政府當局及
香港空運貨站

38. 劉健儀議員表示，新機場的混亂情況顯示機管局缺乏警覺性，而且亦拙於應變。她詢問最惡劣的情況是否已經過去，以及在航空安全方面是否有任何問題。她亦要求香港空運貨站公開解釋，為何該公司即使知道本身並未準備就緒，但仍同意在1998年7月6日開始運作。她進一步要求政府當局告知議員，當局會採取何種措施，恢復香港作為一個領先的空運中心的聲譽。

[會後補註：書面回應載述下列資料：

“關於如何恢復香港作為一個領先的空運中心的聲譽，最有效的途徑是為顧客提供和他們以往所獲得的同樣高效率的空運服務。未來最重要的工作是盡快令航空貨運操作回復正常。當該工作完成後，有關方面會考慮恰當的宣傳安排。”]

政府當局及
機管局

39. 鄭家富議員表示，傳媒曾接獲投訴，指新機場沒有足夠的員工，以及部分員工未經足夠訓練。鄭議員要求機管局及政府當局就員工培訓提供資料。他亦詢問將採取的補救措施會否包括重新訓練員工。

[會後補註：書面回應載述下列資料：

“機管局負責新機場整體的發展、管理和運作事宜。其中的工作，亦包括了多月來與各業務伙伴及其他主要支援機構密切檢討他們在新機場啟用前後的人手需求。

赤鱗角所需的人手(以24小時計算)共約45 000人，其中由機管局直接聘用的員工只有2 000人左右。為滿足上述的整體需求，新機場吸納了啟德27 000名原有員工；此外，機管局於1997年年中與各業務伙伴磋商後，發現新機場的運作尚需約12 000名額外員工，其中10%以下是屬於監督或管理階層；由1997年年中開始，該局一直與各業務伙伴和政府緊密合作，務使各業務伙伴能聘得足夠數目和合適階層的員工。除了發出宣傳材料和安排實地視察外，該局又與各業務伙伴舉行了連串會議，以檢討直接招聘及經勞工處本港就業輔導組和僱員再培訓局招聘員工的進展。由於上述多方面的努力，新機場啟用時的總人手已達45 000人左右，對於新機場的運作來說，這個數目應足以應付所需。

員工訓練方面，機管局所採用的方法是，除了訓練其屬下員工之外，亦會訓練所有主要業務伙伴機構中負責訓練工作的人員。在機場啟用前，機管局共安排了701個專門操作訓練課程(這些課程是在機管局承包商及供應商的協助下舉辦的，訓練期合共11 347個工作天)和78個一般訓練課程(包括簡介及入職訓練等基礎課程，訓練期合共690個工作天)。”]

立法會

Legislative Council

政府當局

40. 丁午壽議員詢問有何渠道讓商戶跟進與賠償有關的事宜。

[請參閱上文第22段的會後補註]

政府當局

41. 李華明議員表示，政府當局必須採取行動找出誰人應對新機場問題負責，並對他們作出適當的紀律處分。

[會後補註：行政長官會同行政會議已委任一個法定調查委員會，就新機場的運作進行調查。]

政府當局

42. 單仲偕議員表示，政府當局應成立獨立委員會進行全面調查。他補充，他會要求內務委員會考慮成立專責委員會，讓議員可運用《立法局(權力及特權)條例》所賦予的權力調查新機場運作混亂的問題。

[請參閱上文第41段的會後補註]

43. 民航處處長向議員保證，他一直密切監察航空交通的情況。有關職員及所有設備均表現良好，空域管理亦無出現問題。董誠亨博士亦向議員保證，機管局一直維持高度的安全及保安標準。

44. 經濟局局長表示，他會轉達議員提出成立獨立調查委員會的建議，供政務司司長及財政司司長考慮。

45. 主席對政府官員及其他代表出席是次簡報會表示謝意。他總結時表示，政府當局、機管局及香港空運貨站須向議員提出的下述問題提供圓滿答案：新機場的運作為何如此混亂；誰人應對問題負責；會否及如何作出賠償；以及新機場的客運及貨運服務何時會恢復正常運作。

* * * * *

經辦人／部門

1998年8月19日

附錄II

Appendix II

(此份紀錄本業經政府當局審閱)

(This transcript has been

立法會

Legislative Council

附錄II

(此份紀錄業經政府當局審閱)

檔號Ref : CB2/M/6

一九九八年七月九日上午11時至下午12時50分
有關香港國際機場運作事宜的特別簡報會的逐字紀錄本
Verbatim Transcript of the Special Briefing on
operation of the Hong Kong International Airport
held on 9 July 1998 from 11:00 am to 12:50 pm

出席議員Members present :

梁智鴻議員 (簡報會主席) (內務委員會主席)	Dr Hon LEONG Che-hung, JP, House Committee Chairman (in the chair)
楊 森議員 (內務委員會副主席)	Dr Hon YEUNG Sum, House Committee Deputy Chairman
丁午壽議員	Hon Kenneth TING Woo-shou, JP
田北俊議員	Hon James TIEN Pei-chun, JP
朱幼麟議員	Hon David CHU Yu-lin
何世柱議員	Hon HO Sai-chu, JP
何秀蘭議員	Hon Cyd HO Sau-lan
何承天議員	Hon Edward HO Sing-tin, JP
何俊仁議員	Hon Albert HO Chun-yan
何鍾泰議員	Dr Hon Raymond HO Chung-tai, JP
李永達議員	Hon LEE Wing-tat
李柱銘議員	Hon Martin LEE Chu-ming, SC, JP
李家祥議員	Hon Eric LI Ka-cheung, JP
李啟明議員	Hon LEE Kai-ming, JP
李華明議員	Hon Fred LI Wah-ming
吳亮星議員	Hon NG Leung-sing
吳清輝議員	Prof Hon NG Ching-fai
周梁淑怡議員	Hon Mrs Selina CHOW LIANG Shuk-ye, JP
夏佳理議員	Hon Ronald ARCULLI, JP
馬逢國議員	Hon MA Fung-kwok
涂謹申議員	Hon James TO Kun-sun
張文光議員	Hon CHEUNG Man-kwong
張永森議員	Hon Ambrose CHEUNG Wing-sum, JP
許長青議員	Hon HUI Cheung-ching

經辦人／部門

陳婉嫻議員	Hon CHAN Yuen-han
陳智思議員	Hon Bernard Charnwut CHAN
陳榮燦議員	Hon CHAN Wing-chan
陳鑑林議員	Hon CHAN Kam-lam
梁耀忠議員	Hon LEUNG Yiu-chung
程介南議員	Hon Gary CHENG Kai-nam
單仲偕議員	Hon SIN Chung-kai
曾鈺成議員	Hon Jasper TSANG Yok-sing, JP
楊孝華議員	Hon Howard YOUNG, JP
劉江華議員	Hon LAU Kong-wah
劉健儀議員	Hon Mrs Miriam LAU Kin-ye, JP
劉漢銓議員	Hon Ambrose LAU Hon-chuen, JP
劉慧卿議員	Hon Emily LAU Wai-hing, JP
鄧兆棠議員	Dr Hon TANG Siu-tong, JP
蔡素玉議員	Hon CHOY So-yuk
鄭家富議員	Hon Andrew CHENG Kar-foo
譚耀宗議員	Hon TAM Yiu-chung, JP

官員及其他代表Public Officers and Other Representatives

葉樹堃先生 經濟局局長	Mr Stephen IP, JP Secretary for Economic Services (SES)
鄺漢生先生 工務局局長	Mr H S KWONG, JP Secretary for Works
施高理先生 民航處處長	Mr Richard SIEGEL Director of Civil Aviation
郭家強先生 新機場工程統籌署署長	Mr K K KWOK, JP Director, New Airport Projects Co-ordination Office (D of NAPCO)
周守信先生 運輸局首席助理局長	Mr Allan CHOW Principal Assistant Secretary for Transport
譚澄邦先生 運輸署政府工程師／港口及機場 發展	Mr Thomas THUMB Government Engineer/Port & Airport Development, Transport Department
董誠亨博士 機場管理局行政總監	Dr Henry TOWNSEND Chief Executive Officer, Airport Authority

經辦人／部門

林中麟先生
機場管理局副行政總監
韓義德先生
機場管理局機場管理總監

Mr Billy LAM
Deputy Chief Executive Officer, Airport Authority
Mr Chern HEED
Airport Management Director, Airport Authority

柯家威先生
機場管理局項目工程總監

Mr Douglas OAKERVEE
Project Director, Airport Authority

列擎志先生
機場管理局機構拓展總監

Mr Clinton LEEKS
Corporate Development Director, Airport Authority

吳其成先生
機場管理局總經理 — 客運大樓運作

Mr K S NG
General Manager - Operations Planning,
Airport Authority

翟達安先生
香港空運貨站有限公司常務董事

Mr A C CHARTER
Managing Director, Hong Kong Air Cargo
Terminals Ltd (HACTL)

梁陳智明女士
地下鐵路公司公司事務經理

Mrs Miranda LEUNG
Corporate Relations Manager, Mass Transit
Railway Corporation

陳錦榮先生
地下鐵路公司車務經理(機場鐵路)

Mr Joe CHAN
Operations Manager (LAR), Mass Transit
Railway Corporation

何健華先生
署理經濟局副局長

Mr Arthur HO
Acting Deputy Secretary for Economic Services

張寶德先生
新機場工程統籌署副署長

Mr Peter CHEUNG, JP
Deputy Director, NAPCO

李達志先生
經濟局首席助理局長

Mr Howard LEE
Principal Assistant Secretary for Economic Services

列席秘書Clerk in attendance :

林鄭寶玲女士
助理秘書長2

Mrs Justina LAM
Assistant Secretary General 2

列席職員Staff in attendance :

經辦人／部門

馬耀添先生
法律顧問

Mr Jimmy Y T MA, JP
Legal Adviser

羅榮樂先生
總主任(2)5

Mr LAW Wing-lok
Chief Assistant Secretary (2)5

周封美君女士
高級主任(2)8

Mrs Eleanor CHOW
Senior Assistant Secretary (2)8

主席：各位同事，我們繼續開會，以下項目是有關香港國際機場的運作事宜，跟剛才那兩項不同。剛才那兩項是政府主動向我們作一個簡介，這項則是議員要求，因為我們看見很多問題，希望政府和有關當局跟我們解釋和作一簡介。重申向各位同事提一點，今天的會議絕對不是立法會屬下既定的委員會會議，所以我們不受《立法局(權力及特權)條例》保障。大家都知道今天討論的話題，不僅是香港人關注、議員所關注，也受到國際關注，也影響香港的將來和名譽。我很高興，有很多部門出席向我們解釋，包括經濟局、工務局、民航處、新機場工程統籌署、運輸局、政府工程署、機場管理局、香港空運貨站有限公司和地鐵公司的代表今天均有出席。

首先可否交給葉澍堃局長作開場白，以及看看哪些同事想作補充，然後同事才開始發問，好嗎？葉局長，請。

經濟局局長：好，謝謝，主席。

主席：對不起，我們今天的會議時間直至12時半。

經濟局局長：多謝主席。今天是...

主席：請先舉手，別放下，否則來不及看。不好意思，葉局長。

經濟局局長：可以嗎？

主席：可以。

經濟局局長：主席，今天是新機場的第4天運作。過去幾天，大家看見機場有各樣問題，有不完善之處肯定需要改善。機管局、航空公司、停機坪的服務公司、其他機管局的商業伙伴，過去幾天已經非常努力去改善情況、解決問題，最重要的是大家並無互相推卸責任，我想現在的情況是大家齊心協力、攜手解決問題。可以說，如果把今天和昨天相比，就現在來看，是有一些改進。在多方面來說，是有改進之處，今天出席的人士，大家都知道有機管局行政總監董誠亨先生、副行政總監林中麟先生，和香港空運貨站公司負責人翟達安先生也出席了，因為大家對空運方面也非常關注。我相信最好請董誠亨先生先跟各位講解目前的情況、做了甚麼或有甚麼改善。

主席：Dr TOWNSEND, please.

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : Thank you, through the Chair. First and very importantly for the last several days, we have been handling in and out, a total of about 440 to 454 flights and in a range of 84 000 to 86 000 passengers safely and securely. As SES mentioned, we've been dedicating ourselves to resolving the numbers of problems that have come up since the opening of the airport, many of which were unanticipated but are due to the complexity of the operations of the airport as well as the relationships between the organisations that have to work closely together to achieve the overall objectives.

By this, it's a close partnership between the Airport Authority, the airlines, ramp handlers, caterers, air cargo, bus services and of course very importantly to the Government and some of the services that they provide. So many of the actions that we are taking are physical actions to correct physical problems. Others are co-ordination problems which are more organisational related. I think that we have been improving, for example, we have significantly improved the baggage situation. We have also worked off the baggage that had been placed on us on the first day or two from Kai Tak. We are now working on a more regular basis and we expect to see improvements over the following days.

We have also very closely consulted with the airlines, our baggage system contractor and the ramp handlers on how to improve the timeliness of information being provided on flight arrivals, departures and all of the activities between those key periods. And this of course is helping a great deal in improving the flight departure times as well as the level of services. So we are showing steady gains in all of those areas. We would pursue it, continue to pursue it with all of our ability, and certainly we intend to get these resolved as quickly as we can.

I might add that there had been some helpful efforts from the airlines who of course intimately involve with us in this. We meet regularly, frequently several times a day with the Board of Airline Representatives, and as I indicated, we're in minute by minute contact with the ramp handlers and other service providers.

But perhaps just a brief rundown on some of the items that have been highlighted in the public arena as well as raised by ourselves in the various briefings we've been giving. As I indicated the baggage situation has improved significantly. One is that the waiting time, average waiting time for people at the baggage reclaim area has now been brought down significantly and we still, of course, will try to seek further improvements. I might add that there is also an improvement in delivery time for the last bag for various flights where we have made a very significant improvement.

Another area is in the flight departure times. And as you know we've been giving press briefings through Mr Clinton LEEKS and his staff every day to keep the public advised on these matters. But we are doing much better in performance for flights within 30 minutes as well as within the one hour period. And we will continue to strive for further improvements in those areas.

Another item was what I call the supporting activities. One is water supply to some of the commercial areas that has been taken care of by our project and

maintenance groups.

With the public telephones, we had reviewed this week the last several days of all the help phones on the land side and the air side of the Airport and they have been checked out and those should be operational and should be a great value in communicating with the public and passing out of information. And we're also working very hard with our supplier of the public telephone system, New World, to get all of those hooked up and we are working quite well on that and they have installed a good number of them over last night, and we will continue those activities for the next several days.

Another area which was difficult was in area of mobile communications. And this of course was one of the linkages between the airlines, ourselves, within ramp handler group and other service providers. For the provider of that service there was such a great demand for mobile communications that it overloaded completely the system that had been provided. In the last days, they have added four more circuits and are looking at additional antenna enhancements to improve that situation but already we've seen a marked improvement in that area.

The other question of course was the flight information systems. There are two aspects, three aspects to that. One of course is receiving the timely information I was talking about earlier which is on arrival of the aircraft, forecast arrival times, actual arrival times, looking at the check-in desk being opened, closing check-in desk, ramp handling, the whole line of activities that are necessary to operate the airport. In order to improve that situation, we have done two things. One, we have set up a co-ordination group of fairly high level people that are talking directly with air traffic control, our airport operation control centre and the baggage handling contractor as well as the ramp handlers to make sure that that information is passed as quickly as possible to facilitate the efficiency of their operations.

Another area of course that we have been working on is with the air-conditioning for some of the offices that were fully occupied since the relocation from last weekend. We were working that out very quickly. We made great progress over the last evening and that work will be completed also in the next few days.

One area that received a great deal of publicity was with the operation of our airbridges. This has to do with the situation where the airbridges, one did not extend all the way to some of the smaller aircraft and other mechanical problems that have been found. So we immediately took action on that. We have them checked out mechanically. There were not many problems. Some of them had been stopped because they had exceeded the operational safeguards which is not a safety problem but just really to protect the aircraft and the equipment. We went through another round of operator training to facilitate the operation of those. To the best of my knowledge, we did not have any reoccurrences in the last 24 hours with those problems. Naturally we'll always have what I call routine maintenance and other things to be taken care of but the major problem we believe has been solved.

Another area where we have received many comments, most of them very helpful, has been in signage because signage is from the view point of how individuals orient themselves with directions and places. As I indicated the other day, during the trials, we picked up considerable useful information from the airlines and the public.

And we have already ordered well over 200 additional signs for the terminal building. We did manage to get 86 of those installed before opening of the airport. The remainder are en route. In addition we have gone to local suppliers to facilitate the delivery of others that have been recommended by various participants and also the experience since opening.

We also have been working with the transportation groups and Transport Department. They have made recommendations. We have installed a good number of those but also we are getting further recommendations from what I call the public vehicles, also in the taxi area. One concern of course was having some facilities for the taxi drivers since they are staying in taxi ranks, longer in the new airport. We have put some facilities in for them this morning, so hopefully that problem will be resolved. If they need more, we'll also look at those requests. So we feel that these activities were taken careful note of them and taking appropriate action on them.

Another area that we have received a number of concerns and we are giving it our full attention are the reliability of the escalators, particularly. As you know we have a large number of escalators and moving walkways. We now have on-call teams ready to reset them sometimes as a matter again of just resetting it if it stops, or if further work is required to undertake maintenance.

Restaurant services, this was quite important to many of the people. It has always been intended that restaurants will provide services for whatever hours were required. We do have several now that are fully staffed up to operate 24 hours a day. The staff canteens are also available. And they'll stay open until the last flight departs in most cases. We'll open at 5:30 or thereabout in the morning. Of course if we need further opening times on that, those things would be arranged with the restaurants and caterers.

Toilets, the cleanliness of the toilets has been a subject of interest from the public as well as the attention we've been giving to it. We do have people stationed in the toilets full time. In addition, we now have set up a team, four teams as a matter of fact that go around and do a deep clean of the toilets on a one to two hour basis depending on the needs. So we certainly expect that to improve from the viewpoint of the public perception.

Another area that we have found there was more need for because of the urgency and the magnitude of the problems was our hotline service. We have expanded a number of circuits and the number of operators in those areas, and we do keep a careful record of any complaints that come through the hotlines or through other services.

One problem in addition to the others, which has been a nuisance to us, has been the removal of waste in the early days for several reasons. One, the tenant fit-out was coming to its conclusion in most cases, although some tenants are still restocking their shops. The other part was the waste from the relocation activities, the packaging and other things that were used for that. Again we have strengthened the janitorial services and supervision to make sure that that's taken care of on a timely basis.

So I hope that all of you will appreciate that we are indeed trying our very best to solve these problems as expeditiously as we can and I think that all of our staff

are working on this as closely as they can. Mr Billy LAM and Mr Richard SIEGEL and a number of others are working on this task force to look at these items as they come up. And they've been doing a very good job, getting the right people together and getting the work done.

主席：我相信有很多題目要問。不過，大家比較關注都是空運貨物的問題。或者在這方面，我請香港空運貨站有限公司的常務董事向我們解釋這個問題，然後才發問，好嗎？Can I invite Mr CHARTER to tell us about all these problems of air cargo? I think that affects really quite a lot in Hong Kong and also our economy.

MANAGING DIRECTOR, HACTL : Thank you, Chairman. The situation is very difficult. We've basically got two storage systems in our SuperTerminal 1. One is for the handling of bulk cargo, and the other is for the handling of containers. Basically the move from Kai Tak to Chek Lap Kok inundated our capability to receive containers into the container storage system. And because there was a desire to release the trucks back to Kai Tak to pick up further loads, empty containers, etc., there was an element of staff trying to override automatic systems and feed the aircraft containers into the automatic system manually. The end result was that the container storage system inventory ended up being completely muddled.

The first night we did a complete manual check of the inventory of the containers in the container storage system and we tried to rectify the records first thing in the morning. Unfortunately there was a very powerful program that's used in the testing situation which started to eliminate all the records. So we had a situation where we continued not to know what was in our container storage system and I am afraid that is still the situation today. We are going through this exercise again overnight, tonight. We've identified the program we believed that caused this particular problem and it's been eliminated. The program has been eliminated, so we don't expect the problem to reoccur. So by tomorrow morning we are hoping to have the container storage system in automatic mode again where we will be able to track more efficiently the outbound units.

The box storage system, really the problem there has been the volume of cargo that we have to try to move through it. In the test situation, it is extremely difficult to simulate the actual load that one will experience in true operation. And to be frank, we've been very short of time. The problem there is then that minor system faults have become, that is mechanical faults, have become - together with some software bugs - have made that particular system totally unmanageable. We are faced with a very difficult position where all our system support people have been running around, trying to support the operation and the staff on the work floor getting cargo out to the extent everybody is totally exhausted. We have to make strategic decisions that we must close down the box storage system for a few weeks to ensure that we can rectify this problem effectively.

Now what does this mean? Basically from Monday when we realized we have some substantial problems, we decided to fall back to Terminal Two Kai Tak to handle all the freight and aircraft loads. We have had to put an embargo, if you like, we call it an embargo that means restrict bulk cargo acceptance for exports and also restrict the import of cargo on passenger flights. We have to extend these embargoes up until Friday

midnight.

With effect from Saturday, it is our intention to stop handling all export cargo at SuperTerminal 1 at Chek Lap Kok and to move all import loads back down to Terminal Two at Kai Tak. You can imagine the logistics of this is quite tremendous and our staff are working around the clock to put in place the necessary arrangements to cope. But I am afraid there is simply no way that the standard of service that we're all accustomed to at Kai Tak can be maintained for the foreseeable future. And we are likely to have a situation where, say, for import cargo, it would be available probably 24 hours later than it has been at Kai Tak until we can sort the situation out.

主席：好。我想很多同事都有很多問題想問，我們差不多有20位同事想發問，我們只有1小時。我希望同事的問題簡短，以及盡量只作簡短的跟進。我希望政府官員和有關部門簡短回答，我知道很多同事對機場出現的問題感同身受，不過，我希望同事問的題目盡量關注我們的未來發展，別講太多個人不開心的經驗，李柱銘。

MR MARTIN LEE : Being one of the first customers on the 6th of July coming in, I shall be flying away tonight. I shall be returning again coming Wednesday. So I am one of your very faithful customers. I won't tell the problems in deference to what the Chairman just said. But clearly I think we have heard enough to satisfy most people in Hong Kong that opening date of 6th of July was perhaps much too soon. Now, clearly a lot of problems would not have been there if we have given ourselves sufficient time to conduct sufficient tests. Now I do not believe that most of these problems were totally unforeseeable. I think they certainly could be foreseen and should be foreseen if you have given yourself sufficient time.

So the question is why did we decide on the opening date of 6th of July? I already told the Chief Secretary as early as last September that it would not be ready, certainly not ready by April. She argued with me. I won a bet on that. Now and I told her that I do not think that we were ready until September and I said it last September. So why did we rush into this opening date before we were ready and now we become almost, I hope not, the laughing stock of the world. This new airport is supposed to boost morale in HK, but look at the unfortunate consequences worldwide.

主席：哪位有關官員想回答這條題目？葉局長。

經濟局局長：多謝，主席。我想或者一會兒我請董誠亨先生談談，其實李議員的問題重點是機場的一切是否準備就緒、有沒有足夠培訓等等。其實大家記得，關於機場開幕的日期，當時有人表示希望在4月開幕，但是大家都記得，我們也來立法會說過，我們也希望開幕時一切配合，所以7月6日是政府訂下來的，當然政府訂下7月6日時，當然機管局認為全部已準備就緒，當然政府部門如工務局、民航處、新機場統籌署各個部門一直有留意各方面的準備，或者在這方面，要請董誠亨先生談談，告訴議員為何機管局認為一切已準備就緒。

主席：Dr TOWNSEND, was 6th of July a realistic date or was it for some other reasons?

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : Through the Chair, thank you. First, I think you have to lay a little background to this. One is that we had started trial operations very early this year at the new airport. And we started out at a very modest scale and eventually built up to larger tests during the period of May and some in June, including with some of our business partners. But you can never simulate an actual airport operation. As I indicated there is a quite difference between a trial operation involving 10 000 people on a selected basis and several aircraft which were not carrying passengers, and then extrapolate that experience 100% of how the airport would operate. So the most important thing is to get the airport up into operation and correct these problems as they come up over a very short period of time so that there is naught inconvenience to the users of the airport. And that is the phase we are in at the present time.

Now one of the advantages of the July 6th date as you look at other activities at the airport: the catering operations are ready, HAECO, the base maintenance, our line maintenance service providers and many others are fully functional at this time. And AAT, the other lesser air cargo competitor, also is operating at very high efficiency. So this does mean we have to focus on these key outstanding areas with all intensity at the present time. But I think it also demonstrates that when you have these complex relationships, the volume of these activities are an important factor, and we need to have that experience. Also of course there are some activities that extend out regardless of the opening day such as tenant fit-out and those types of areas where they wait until the last possible moment to come in and get the tenant fit-out completed as well as staffing and beginning the operations.

主席 : I appreciate that you know... the Government side and the relevant departments also answer questions succinctly. 我想不讓大家跟進，先行發問一輪問題，好嗎？因為太多同事想問，劉江華。

劉江華議員 : 我自己覺得，政府一直號稱這個是世界一流的機場，但是事實上顯而易見，操作是九流的。現在很明顯，香港已蒙羞，成為世界笑柄。我不大接受政府或機管局成員一直說沒有人需要負上責任。我無法接受這回事。我想請問董誠亨先生，你作為這次整個計劃的主要負責人，你是否仍然覺得你完全沒有責任？此外，我親身看過機場的情況，很明顯，現在不僅是電腦出了問題，而是人腦出了問題，協作不足，人手不足，通訊不足，這三個情況，我想請問有甚麼立即改善的方法？

CHAIRMAN : Dr TOWNSEND, one, where does the buck stop, secondly, what are the quick stop improvements?

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : I think it is very clear. I personally, nor the Authority have tried to lay off our responsibilities and the accountability for the activities of the airport. As the Chief Executive Officer, I am responsible for the day to day functioning of the airport and I am fully accountable for that. And so I take those responsibilities. But at the present time, the highest priority is to get these problems corrected and give the airport up to the world class standard that we all expect it to operate at.

主席 : 周梁淑怡。

周梁淑怡議員：主席，首先我...是不接受董先生剛才所說，有一些是意料不及的情況，因為我覺得我們現在所見的，如危機處理、救火等，是應該預料而沒有預料的，也沒有相繼作出充分的準備。我覺得7月6日這日期不是問題，而是準備功夫的問題，我覺得機管局和政府難辭其咎，因為政府有人在機管局，不是機管局獨立做所有事情，所以兩方面其實也有問題。我想問的問題，就是無可否認，我們昨天到過飛機場，看過很多東西，可能在改善中，這是肯定的，但是有些問題我是完全不明白為何會這樣發生，像剛才提及的所謂airbridges，中文該怎麼說，即是那個...

主席：不要緊，我想，由於時間關係。

周梁淑怡議員：即是我們稱為伸往飛機的fingers，那些大部分沒有運作，我收到第一手消息，是一個大笑話，竟然沒有足夠巴士，出境旅客竟然，你沒聽過，我相信啟德沒發生過，一輛巴士去兩班航機處，載著兩班航機的乘客，去兩班航機，要到兩個站，到了一架飛機，停下，落客，再去另一架飛機，於是引致出境的飛機延誤了很多時間。我想問一問，可否告訴我們，直至昨天為止，別提第一天，因為他說一直在改善，可否告訴我們，直至昨天為止飛機離境延誤的時間有多長？還有，由現在直至正常化期間，可否給我們一個報告，每天都讓我們知道飛機入境和出境延誤的時間，因為這是我們的乘客非常關注的，以及巴士可否加班？我想這是最基本的問題，可否別讓這些問題阻延乘客的時間表？

CHAIRMAN : Dr TOWNSEND, flight and departure delaying time so far and schedules for the future.

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : Yes, as I indicated earlier through the Chair that the performance for on time departure has greatly improved over the last couple of days, and we expect another improvement today. We are trying to get statistical or performance information out in the various press releases that we are making twice a day. And so you'll see this as we're gathering the data. We will begin to release it in summary form through Mr Clinton LEEKS and his staff so the general public and our partners will be aware of it.

The bus situation we were aware of. Today they are installing additional radio equipment so that they can operate more effectively on the airfield to the airplanes and back to the terminal building.

CHAIRMAN : Are there, actually a shortage of buses?

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : We believe that there are probably enough buses. We felt that the main problem right now is the time that it takes for them to co-ordinate the location of the aircraft waiting for the passengers and discharging the passengers.

周梁淑怡議員：或者告訴我們昨天的情況是怎麼樣。...既然有這方面的資料，現請告訴我們。

CHAIRMAN : Give us statistics of yesterday: delay of departure and arrival, just one day.

周梁淑怡議員 : 既然有這方面的資料，現請告訴我們。

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : If we look at outgoing flights, departures 66% of the 440... pardon me, 220 flights left within 60 minutes, 66% within 60 minutes.

Mrs Selina CHOW : Any percentage left on time?

CHAIRMAN : What is the percentages that left on time?

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : Within....well it depends on what you define exactly on time. Within 30 minutes just, over 30% left.

主席 : 劉慧卿。

劉慧卿議員 : 謝謝主席。主席，我非常關心貨運方面，剛才你也說過。剛才他們這位香港貨運站有限公司的Mr CHARTER說，他說在可見將來，水準仍然會很差，即是我們無法達致以往的水準，莫說是提高了，我相信一定要他向我們詳細解釋一下，因為我們香港非常依靠這方面，我們的經濟發展，尤其是現在經濟低迷，不知道會否影響其他方面，我想他告訴我們是甚麼意思，會持續差多久？因為剛才說得很含蓄，我也想局長，我們的經濟局局長，告訴我們他自己可有看到這情況？從經濟層面的發展而言，有多大影響？以及你們是否完全不預見這種事發生？現在發生這種事是否完全束手無策？多謝主席。

主席 : Mr CHARTER, could you give us something more definite in relation to time that you can improve things? And then局長, afterwards。

MANAGING DIRECTOR, HACTL : I was not trying to be subtle. I was trying to be brief. Basically while we're operating out of Kai Tak, obviously there is a time element of transporting staff down there. So we expect that imports that come in at Chek Lap Kok will be released the next day at Kai Tak. So that is not our normal standard at Kai Tak. Let me also elaborate in a bit more detail. Perishables have been a major concern of people. Perishables, import perishables we would continue to release immediately at Chek Lap Kok, so this only applies to general cargo. We have a separate express centre as part of SuperTerminal 1. And there, the express operators are able to operate independent of the main terminal. So we don't see any effect on express operations.

主席 : 葉局長，你預計經濟影響有多大？

經濟局局長 : 我想空運對經濟當然重要，但是我想空運公司過去有良好的運作紀錄，我想大家也明白，我相信，Mr CHARTER剛才也說過，我想如果他們可以預計到問題，當然不會讓貨運站開始運作。他讓貨運站開始運作當然是覺得沒問題才開始運作。大家也明白這個貨運中心，

譬如電腦系統等等是非常複雜，當然我們完全明白它對經濟的影響，大家也不希望發生。但是現在只可以盡力去做，權宜之計是再用啟德的二號貨站。此外，當然AAT也在運作，其他空運和速遞公司也在運作。我相信，其實現在最實際是空運公司盡快要把系統弄妥，這是最實際的做法。當然我們完全明白它對經濟的影響，但是如果政府能做甚麼，當然會做，譬如啟德方面，我們讓它運作，沒有限制。漁農處、警方、清關等等，我們盡量協助，當然我們不希望情況持續下去，當然希望是短期。我們一直關注，也會討論情況。

劉慧卿議員：要多少時間才能回復原有水準？因為他剛才說，他說現在回復至啟德，我們要等多多少個星期或多少個月才能回復至現時水準，莫說再改善。

CHAIRMAN： Mr CHARTER, when you expect really to be able to operate from Chek Lap Kok again to proper function?

MANAGING DIRECTOR, HACTL： I shall probably be accused of avoiding the question. But to be honest until we can fully analyse the problems that we've got, it is very difficult for me to give a concrete answer. I certainly think we're going to have to operate in this mode for certainly a number of weeks.

主席： In other words, we don't know yet. 何鍾泰。

何鍾泰議員：多謝主席。因為我知道很多設備在7月6日之前幾天才安裝，包括剛才所說的指示牌、航班資料顯示板，甚至在7月2日開幕當天，我留意到很多燈光的照明系統都是臨時安裝的。那就是說，4月當時根本還沒有做妥，但現在證明是管理上的問題。除了技術和管理問題外，將來如何處理呢？因為以往多數是聘請外國的技術人員，但是現在很多合約完成後，會否有機會訓練一批本地專業人士去負責以後的工作呢？多謝。

主席： 哪位？哪一個有關部門想回答？Dr. TOWNSEND.

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY： Yes, through the Chair, thank you. The Airport Authority as a matter of policy has always encouraged the development of permanent residents or residents of Hong Kong for the longer run for the airport operations and other activities. And of course we have been in a transition programme for some time now winding down our very capable project division as the construction is nearly completed except for the second runway and north-west concourse's extension. And so when you look at the director level of people, a number of us will have completed our assignments with the Authority, and we're placing local people into most of those positions. But the Authority always reserves its position in the event someone cannot be found, then of course they may still have to look into the market for recruitment. So I think that the Authority has actually done quite well on that area.

主席： 蔡素玉。

經辦人／部門

蔡素玉議員：主席，政府可否告訴我們……譬如自從接收機場一切系統之後，直到現在為止，可有估計這些承建商和供應商會再向政府claim大約多少錢？

主席：局長。

經濟局局長：主席，我想這個也是應該由董先生回答。

主席：Dr TOWNSEND.

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : Yes, as you aware our friends in NAPCO co-ordinate a quarterly report for Members. The last issue of course has shown an increase in the total number of claims. As we have explained on other occasions, the claims, the number of claims is not in itself an indicator of the financial situation because many of the claims are just registered administratively because of the contract conditions. We have actually closed out a number of the larger contracts already such as the site reclamation contract which was very large. And we have a number of others we are also working on, so we have special teams dedicated within the Authority trying to clear up the backlog of legitimate claims. We feel that this process most of it will be behind us by the end of this year. Some of them because of the contractual conditions could go beyond that. But I do think we are doing a good job in resolving them and certainly we and Government are satisfied that we will be within budget by the time we settle those claims.

主席：陳婉嫻。

蔡素玉議員：可否給一個數字，但別給一個約數。

CHAIRMAN : Can you give us actual figure, Dr TOWNSEND?

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : The number was in the thousands and that of course the majority of them by far as I said are just the filing, saying that they are going to submit the claim and does not have the supporting details on them. And perhaps Douglas Oakervee can give a more precise answer on that.

CHAIRMAN : A very quick answer, Mr OAKERVEE?

PROJECT DIRECTOR, AIRPORT AUTHORITY : Thank you, Chairman. I think my recollection is in the order of 7 000.

主席：7 000。陳婉嫻。

陳婉嫻議員：多謝主席。我想這個問題正如我的同事所講，實際上我想我們很關心香港的新機場。在臨立會我是經濟事務委員會的委員，我們曾經數次問葉先生，最初政府決定4月份開幕，我們問行嗎？因為我們聽員工說不行，後來到7月我們重提這些問題，包括我們去過新機場，看過工程，發覺有些東西根本不行，我特別關心貨運部份，因為今次的損害很大，對香港整個貨運的形象和位置損害很大。我想問：其實政府到底在這方面準備的應急能力是怎樣？此外，我記憶很深的是我們當時

去看貨運時，不是翟先生見我們，是楊先生見我們，他講了很多具體事情，我們都很關心，知道需冷藏的貨物的情況很惡劣，這些問題令我覺得整套的應變能力是怎樣。現在更擔心有些事情尚未發生，繼續可能有事情發生，我擔心整個政府在這個過程當中，運作正常當然沒問題，但現在明顯是不行，政府和機管局說整個模擬測試不可能那麼大量的，但我覺得為什麼其他機場可以做得好呢？我想政府或者董先生回答這個問題。

主席：應變的問題，局長抑或...

經濟局局長：或者我先答，然後由各位補充，因為主要來說，陳議員的問題其實似乎是究竟7月開幕行嗎？是否準備好？我想我再重複一次，當然政府當中有很多架構去看問題，因為大家明白問題的重要性，當然我們有一個機場發展督導委員會，這是一個很高層的委員會，另外我們有新機場統籌署專門監督工程的進度，正如剛才陳議員所講各方面的工作，工務局、民航處各方面都一直監督着，當然我們的同事，專業的同事都一直有監察監管，或者就這方面，鄭局長或者郭先生有所補充，或者就準備就緒方面。

主席：哪位可以作簡短補充？

工務局局長：主席。

主席：局長。

工務局局長：在工程角度，我們在今年年頭，一直有跟進工程進展，到我們決定7月6日可以開放時，我們都清楚工程進度是應該可以投入運作的。現在發生的問題，我相信是因為新機場開幕，操作人手經驗、協調方面大家可能不熟習，而引致現在的問題。我相信董誠亨先生可以再補充一兩句。工程來說相信應該可以做得好。

主席：我覺得再追問政府機場能否開始運作也是沒有用的，政府一定會答可以開始運作，不過我想多問你一句，剛才你第二個關於應變的問題。

陳婉嫻議員：不錯，應急的問題，還有將來的事情。

主席：應變問題，再追問下去能否開始運作也沒有用，他當然說可以開始運作，大家都.....局長，應變的問題。

經濟局局長：我不知陳議員你所指的應變問題是.....

陳婉嫻議員：任何公司也是一樣，當我要開張時.....

經濟局局長：你的問題不太清楚。

陳婉嫻議員：這麼複雜的工程，你應該每一環節也扣得很好，任何一

間大公司的啟用，特別是一個牽涉操作的問題，你必定有整套系統，這套系統行不通也有另一套，等如在家中的家庭觀眾也會問，為什麼電腦不行，不用人手？很多人在問這些問題，你的整套應變系統究竟是怎樣？

主席：局長，我想這方面，你可否講一講standby？或者找鄭局長講一講後備系統。

工務局局長：主席，正如葉局長所說，應變是指哪一方面的應變呢？譬如說信號電腦系統，這個根本是一個後備系統，如果正常操作失靈時，那個後備系統是可以跟上的。但一般維修的工作，我相信正如董誠亨先生剛才解釋過，很多出現毛病的，我們都在很短時間可以修復，這也算是一種應變的行動。當然在整個機場運作如果有什麼出錯，便需要另一種應變，所以有很多不同的做法。但大致來說，這幾天發生的問題，我認為主要在於行李處理出現了多少問題，引致連鎖反應，我相信這方面機管局會盡量協調，將工作做得好些。

主席：張文光。

張文光議員：我想問董誠亨先生，新機場在掌聲中揭幕，但這幾天在咒罵聲中運作，這幾天在不同時段，機場沒有水、沒有電、沒有電腦、沒有冷氣、沒有電話、沒有電梯、沒有廁所、沒有照明，是名符其實一個“百無機場”。現在造成旅客延誤、行李遺失、貨運癱瘓、鮮花變殘花、生魚變死魚。我想問唯一現在“死不去”的是“死不認錯”。今日有一個民意調查，三成半的香港人認為新機場的運作令他們感到羞恥，有四成人認為有人應該引咎辭職。請問董誠亨先生，你可有香港人共同的感覺？感到羞恥、內疚，並且考慮要引咎辭職，當你處理好一切，收拾殘局工作之後。

主席：Dr TOWNSEND.

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AUTHORITY AUTHORITY：Yes, thank you through the Chair. First I do feel regrets over the things that have happened. Some of them were unforeseeable, some of them as I said were because the airport has been fully exercised that this time and were not foreseeable. We're doing our best to correct those items. As far as my relationship with the Airport Authority, I consider that to be a personal matter.

張文光議員：主席，董誠亨先生好像突然之間才發覺世界上的機場有一些東西是必須存在的，我想問葉澍堃先生，你作為政府，可否容忍現在這種情況存在，並視為一種正常，你會否考慮，認真考慮機管局缺乏管治能力，是需要改組，有人需要負責任並且需要辭職？

主席：局長。

經濟局局長：我相信就情況而言，大家當然完全不滿意，這是肯定的，肯定很多地方需要改善，剛才我說過，事實上來說，目前所有有關人士

一直日以繼夜做很多工作，如果完善大家也不用做這些功夫，肯定來說，我覺得在現階段最重要的是大家攜手協力做好機場，這是最重要的事，亦顯示我們有應變能力，至少現在來說，我想董先生講過，真的每日也有進步，我可以告訴你，譬如我們很多的人士都一直在監察，一直參與，一定要確保有進展，我覺得當前急務應該是先處理這些問題。

主席：梁耀忠。

梁耀忠議員：主席，我剛才看到所有人的發問時，葉先生總把問題交給後面回答，政府好像沒有擔任一個角色。但其實眾所周知，這件事政府也難辭其咎。我想問政府，其實在機場開幕前，自己可有親自去看整個機場的情況？例如現在所出現的問題，有些根本是可見的，例如電線外露，這些問題是明顯看得見的，是否你看到後覺得這些問題沒相干，可以“照開工，照開檔”呢？還有一些設計上的問題，我從一些報道得悉這些設計明顯出現問題，譬如接駁機位明顯高了，導致機門不能開或者諸如此類的問題。究竟你們在機場開幕前是否注意到這些問題？知否這些問題存在？如果知道的話，當時你想怎樣改善呢？同時現在來說，設計上出現了多少問題？

主席：我想不單是局長一個，政府是否滿意機場開始運作時應該全部工程已做好？

經濟局局長：多謝主席。我也希望我完全了解電器，software，如果我一個人可以做得到我也不介意，我想回答梁議員的問題，大家都很清楚，如果我說政府沒有看過當然大家也不會相信，其實我剛才已經答了問題，我們有最高層的機場發展督導委員會，而我剛才也說過，例如現時在我們附近，郭先生也舉手，我想我們有一個新機場統籌署，專門監督各項工程，亦有些專業人士一直進行監督的工作，當然我們全都到過機場，到過很多次，我每天也在機場，我可以告訴你，或者讓郭先生回答。

主席：郭先生，作為機場統籌署署長，請你給一點意見吧？

新機場工程統籌署署長：多謝主席。我想解釋一下機場未曾投入運作前，新機場工程統籌署是十分緊密地監察工程的進度，以及積極參與他們多次的測試，我們每次很深入投入他們的測試，評估他們的成果，亦透過數次測試發現很多未盡善的地方，亦吸收了參加者的意見，包括當時權充作乘客的人的意見，業內人士的意見，以及機場管理局各成員的意見等等；評估各方面的意見後，亦與機場管理局訂定一系列改善措施，所以一連串的工程是逐步改善，而最後一次大規模測試包括飛機，過萬人乘客，貨運，地面地勤處理等等；所以我們一直也有監察他們的進度。設計設施方面...

主席：我想太多了，下一位，許長青。

許長青議員：多謝主席。這幾天機場的行政管理和電腦很混亂，對我們進出口界造成很大損失，我們有些“行家”的出口信用證貨期是7月7

經辦人／部門

日，雖然他們在7月6日將貨物運到機場，但因為電腦發生故障，7月7日不能夠順利離開香港，即是說信用證過了期，如果買家因為市道不好，趁機取消order，或者不要貨，我請問，誰要負上這責任？

主席：哪位可答這項？局長？

經濟局局長：我想我答不到這個問題，因為牽涉到責任、法律等各方面的問題。

主席：誰作答？

經濟局局長：我想或者Mr CHARTER想回答嗎？因為在講空運方面。

CHAIRMAN：Mr CHARTER, who's responsible?

MANAGING DIRECTOR, HACTL：I can can you hear me? I can answer from our perspective. We act as the agents of the airlines and obviously we act under the air waybill conditions and that is as far as our exposure goes.

許長青議員：我現在的問題是，我的信用證已經過了期，而我的貨7月6日已經去到機場。

CHAIRMAN：I don't think you've answered the question, Mr CHARTER.我想法律顧問沒有理由回答這個題目。

經濟局局長：或者董先生可以嘗試作答。

CHAIRMAN：Any other supplementary answer to actually answer this question? I mean it is obviously very vital. Who is responsible for a big loss of... you know... financial consignment or otherwise?

許長青議員：貨物到了，但未上機。

CHAIRMAN：Is there somebody who can answer, Government, relevant authorities, the relevant companies concerned?

楊森議員：主席，我想我已經有點不耐煩，竟然沒有人可以回答賠償問題。就法律上我問過法律顧問，機場管理局是管理機場的，有關機場所引致的損失，肯定是機場管理局負責回答，你現在答不到，回去好好研究一下，然後寫一份報告書給我們立法會。蒙受損失的市民怎樣向你提出.....提出補救的方法，不可能沒有人回答，怎可以這樣？機場你管的嘛！

經濟局局長：或者請董先生回答。

CHAIRMAN：Dr TOWNSEND, can you give them light now, or you want to give us a supplementary follow-up paper?

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : I think it would be advisable to provide a follow-up paper which we'll do through SES.

CHAIRMAN : I presume after seeking legal advice but I think this should be very quickly forthcoming because it affects a lot of people's livelihood.

楊森議員 : 沒有人回答便算了，怎可以這樣？

主席 : 程介南。

程介南議員 : 多謝主席，新機場很多的錯失或失誤，如果我們能以較寬容的態度來看，都可以忍受或原諒，但貨運的問題是不可原諒和不能忍受。剛才Mr CHARTER說程式和電腦資料給全部洗掉，全部消失了，我相信這可以被看成未必跟新機場有直接關係，這是很嚴重的問題。剛才有人問及有關應變措施，這個應變措施在測試時，雖然你不是政府，但作為一間公司承擔這麼大的公眾責任和國際聲譽，你的測試是怎樣進行呢？機場管理局事先是否知道會有這種情況？是“遇人不淑”，還是沒有辦法監管它？還是“買佢怕”任由它做？

主席 : 局長。

經濟局局長 : 我想這是Mr CHARTER回答。

主席 : 這亦是政府監管顧問公司。

經濟局局長 : 我想就監管而言，剛才已說過，這是機場管理局的一個franchise，我想大家要明白，不是政府要卸責，不是這麼一回事。大家要明白是機管局和貨運站合約的關係，當然就雙方面和香港所有人而言，都需要公司的運作正常，譬如就收費而言，機管局的收費是根據貨運的輸出，作為公司而言，它必須確保它的運作正常，因為就它本身而言，這亦會帶來很多的收入，如受影響，他們亦會蒙受損失。剛才也說過，問題並不是我們一定要Mr CHARTER回答，而是因為從它的角度而言，它必須確保它的系統可以運作，這是一個商業機構，我們可以做的，例如新機場統籌署當然有監察他們在這方面的工程，但似乎我們現在不是談論這個工程或什麼，而是談論例如Mr CHARTER剛才解釋的，是一個電腦系統，它亦不是沒有做過測試。

CHAIRMAN : Mr CHARTER, anything you want to add?

MANAGING DIRECTOR, HACTL : Yes, I think I do. Basically, I don't think it's not in the public record that HACTL has always been under extreme time pressure on this project. In fact, I believe it was our concerns that was one of the factors that led to a postponement of the opening date of the airport. And our contract with the Airport Authority is to be operational by 18th of August. Now we said we would make our best endeavours to be operational. We fully accepted that we had to be operational to match the airport opening date. But we made no bones about the difficulties we've had with the construction of our facility. We knew we're running behind schedule on that. We knew that we need four months to commission systems and we have just not been able

to get the time to complete those tests. And we undertook to do everything we possibly could and the HACTL Board in the current situation is prepared to commit all financial resources it needs to try and sort out the problems.

CHAIRMAN : Thank you, Mr CHARTER for giving us this very important information. I have to ask the Government and also the Airport Authority. Are they aware of this? If so, what would they have done?

經濟局局長 : 多謝主席，或者我先回答，然後董先生再答。當然這事情大家一直都知道，不是什麼秘密，根本我想Mr CHARTER也很清楚。我想最重要的事情，並不是目前誰在互相推卸責任，絕對不是；而是我想根本由頭到尾HACTL是很清楚知道他們的承諾，剛才也提到，make the best endeavours，即盡力做到最好，盡量在機場開幕時，在7月6日時，可以提供到百分之七十、七十五的處理貨量，我相信這點Mr CHARTER可以承認他們是一定知道的，是完全知道的。政府或者機管局，我想董先生一會兒也會談一談，我想不能運作亦沒有可能逼它，如果他們未準備就緒，認為各方面不行時公司亦不能運作，因為大家都明白箇中的重要性，而它的商業收益也很重要，所以我剛才說過，政府與新機場統籌署、機管局一直與貨運公司協調，監察有關的進展，我想剛才Mr CHARTER也說過，他們認為可以運作時才運作，而不是完全不行，任何人都不會這樣做，如果未準備就緒仍強行運作，我想都會明白所帶來的後果，或者董先生有何補充？

CHAIRMAN : Dr TOWNSEND, anything to add on the Airport Authority side on this?

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : Yes, thank you Chair. First of all, Mr IP I believe correctly summarized the events, I won't repeat those. We have a very good relationship with HACTL . We issued them a franchise which is a business franchise to perform their activities at the site. This franchise was reviewed very carefully with Government, with the JLG Airport Committee as people may recall, and was executed in December 1995 or thereabout. They have worked very hard to meet the requirements for airport opening day. Their shareholders and others gave their full support in meeting those obligations and certainly they have tried very hard and I believe what Mr CHARTER was describing earlier indicates that this problem itself again came up unexpectedly because of the massive amount of air cargo and other situations that caused this system not to perform properly at the beginning. And I am sure that after all everyone considers HACTL to be number one in the world in air cargo and certainly the Airport Authority supports that. They have excellent performance record, on time deliveries, and I'm sure that they will do everything possible to get this situation under control again.

主席 : 何承天。

何承天議員 : 同事說了很多東西我不會重複，我覺得今天給我們很多的理由，因為開始運作機場，那麼多乘客一齊來，那麼多貨運一齊來，不可能說不知有這麼多乘客，不知有那麼多貨物，以及有那麼多東西不行、又沒有冷氣、又沒有水、又沒有電話、電腦又壞、電梯又不行，以我所知機場應該有入伙紙，應該根據建築條例。我想問：第一，有沒有

經辦人／部門

入伙紙？有沒有消防紙？有沒有電梯紙？有沒有水紙？……現在取了沒有？還有機場在7月6日開幕，是否7月6日才發生這些事情？7月2日我們開幕那天是否完全沒事？

主席：誰可以回答各樣牌照和紙的問題？

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : Mr OAKERVEE could give specific details.

CHAIRMAN : Mr OAKERVEE, please?

PROJECT DIRECTOR, AIRPORT AUTHORITY : Yes, Chairman. We received its occupation permit in the last week of June and we also had Form 6 for the escalators, walkways and lifts. And we also had the Form 172 which preempts the issue of the occupation permit from the FSD.

CHAIRMAN : There must be something wrong with all these.

何承天議員：第二條問題未答。

主席：第二條問題是什麼？

何承天議員：因為7月6日忽然所有問題出現，我想問他在7月4日、7月5日時，是否沒有問題？是否當日忽然全部東西壞掉？

CHAIRMAN : Why does suddenly everything go wrong on the 6th or was it wrong already at the start? Mr OAKERVEE, please.

PROJECT DIRECTOR, AIRPORT AUTHORITY : Chairman, all those items were commissioned. What happened I think is the last few days before the opening we had quite an extensive amount of work being carried out, the tenant fit-out. And in the cases of some of the lifts and escalators, they went through some punishment that should not have been done. Also what we found is that although we tested and commissioned them in the normal way of any building, that test did not provide the degree of stress that the airport has done. And we have found that all our sensors on the escalators, for instance, have been set too finely and baggage coming up those escalators are setting off the stop sensors. So we have adjusted those accordingly and the performance of the escalators has been much better, and likewise with the walkway.

主席：李家祥。

李家祥議員：有關機場的開幕日期，我曾經在立法會作出口頭質詢，當時政府很明顯說只是機鐵的問題而導致延誤，至於資訊系統或其他方面，政府則回答說一定沒問題。現回想起來，我覺得這個答案令我有一些受騙的感覺。資訊系統，當時我特別包括電腦，因為聽到很多行內人覺得時間十分不足。我想跟進程介南的問題，現在很多問題出現，是因為資訊系統不停出現毛病，似乎後備系統，尤其是貨運方面，根本好像完全不能運作，仿似並不存在，好像沒有後備系統，才出現很多人手處理的壓力。我想理解多點，尤其是貨運的資訊系統，當時為什麼決定，

我聽說很多外國機場與機場的系統分開，像Federal Express便完全沒事，但香港的系統似乎很獨特，全包括在一個系統內，所以牽一髮動全身，一有問題便全部壞掉，後備系統又跟不上，當時為什麼作出這個決定？第二，這個決定很依賴承建商，我們批合約時對承建商的技術背景可有否做過足夠調查？目前來說似乎基本問題未解決，要用人手解決，但系統並未解決，我們對系統還有沒有信心，我們怎樣監督他做妥這幾件事，否則幾個星期也未必做得完。

CHAIRMAN : Mr CHARTER, on the computer system of the... you know...the cargo service.

MANAGING DIRECTOR, HACTL : Talking about the HACTL system because I think the question covered a wide range of issues. We've been running our COSAC system, Community System for Air Cargo, at Kai Tak for the last 20 odd years. And that system's transferred to SuperTerminal 1 at Chek Lap Kok. We have an extremely automated handling system at Chek Lap Kok where the machines are run by 400 programmable logic controllers which is probably the biggest network of such controllers in the world. We had to build interfacing systems between the machines and our own inventory control. And we do not feel there is any particular problem, major problem, major design problem, in fact, that project has gone extremely well. The difficulty we've had is the time to test the systems. And that fundamentally is the problem.

主席：何俊仁。

李家祥議員：主席，剛才的問題涉及較多深入的背景，我覺得對我們作決定很重要，但我明白現在很難回答，我希望書面可以補充其他我問了但未回答的問題。

CHAIRMAN : Dr TOWNSEND, like to take a bit of that now or you want to give us a paper on that?

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : For the sake of Members' time, perhaps a paper.

CHAIRMAN : I think it goes in quite a lot of areas. 何俊仁。

何俊仁議員：我想現在急於要補救的不只是機場運作失誤的問題，當然這件事需要盡快做，讓它恢復正常，而是市民對政府目前的工作模式和方法的問題。我這樣說，是因為很多人越來越擔心很多官員對工作報喜不報憂，只顧指標，不顧實際，如果“上頭”說一定要行，即使不行也一定要“硬上馬”，這個問題真的令人很擔心。政府老是說7月6日一定行，他們認為這是原本在計劃中可以開幕的機場，但至少要問的是貨運大樓的入伙紙在7月2日才批出，全世界最先進最複雜的電腦要配合大樓的運作，怎麼可能？只得四日時間，7月3日已經開始要操作，接著7月6日要同步啟用，我想我們常人看起來會覺得那怎可行，7月2日才批出入伙紙，我只想問一件事，究竟機管局當中是否有成員或者負責的官員正式跟“上頭”說，我不知“上頭”是誰，說不定是董先生，說：“不行，

經辦人／部門

對不起，7月6日如果要開貨運大樓是不行的，測試不行，操作未曾有充份準備，延遲不要開貨運大樓，沒事的，啟德可以繼續再用，別同步開幕。”有人提議過嗎？或者是否政府說不行，所以強行要我們現在蒙受這重大的損失？

CHAIRMAN : Dr TOWNSEND, did the Airport Authority at any point in time express doubt on opening at least the cargo part?

何俊仁議員 : 或者Mr CHARTER也可以回答這個問題。

CHAIRMAN : On the 6th of July. Perhaps Dr TOWNSEND first and then Mr CHARTER.

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : Yes. Actually the occupation permit is the last and final permit issued through the government groups. Preceding that are temporary occupation permits and a number of others that allow us to do the trials and other activities at the airport and perhaps Mr OAKERVEE could explain that.

CHAIRMAN : Mr OAKERVEE.

PROJECT DIRECTOR, AIRPORT AUTHORITY : On the passenger terminal, I have explained before we got all those documents in the last week of June. On the ground transportation centre, we got them later but that was linked with the railway inspections as well. And yes, we were aware of what was happening on the cargo terminal as regards the issue date of the occupation permit.

CHAIRMAN : And the Airport Authority feel that it is possible still on that basis to open the cargo side on the 6th of July?

PROJECT DIRECTOR, AIRPORT AUTHORITY : As regards the occupation of the building...

CHAIRMAN : No, in use by the 6th of July.

PROJECT DIRECTOR, AIRPORT AUTHORITY : I'm sorry Chairman, I wasn't in a position to judge the adequacy of the system to handling.....

CHAIRMAN : Alright.

何俊仁議員 : 主席，我有個問題，是否有人提議過分期啟用，不用同步用客運和貨運。

主席 : 鄭先生。

工務局局長 : 我想澄清一點，所有電腦測試與出入伙紙沒有關係，未出入伙紙前any time都可以做電腦測試，我只想澄清這一點。

何俊仁議員 : 但需要運作的配合，因為很多車在貨運站根本不能出入，

這些與電腦有關係嗎？

工務局局長：主席，我想入伙紙與建築安全、防火條例有關，因為如果有人要搬進去，要運用寫字樓及其他建築物時，我們才需要入伙紙。但我相信其他測試不用等有入伙紙才去做，我只想澄清這一點。

主席：楊孝華。

楊孝華議員：主席，很多公眾及傳媒直覺看到航班行李誤點等表面現象，但真正靈魂是剛才說的航班資訊系統，即所說的FIDS。今早我向機場總經理詢問有關的最新情況，業界和機管局已經盡力作出補救，但目前的方法是用一種60年代的操作方法，即是要用人手顯示來補救，究竟可以支撐多久，大家都很關注，我想知道機管局現在可否告訴我，你們是否已經找到FIDS System出錯的問題關鍵？以及預計何時弄妥？因為現時採用的這種操作並不是長遠的解決方法。

主席：哪位？Dr TOWNSEND.

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : Thank you through the Chair. Again this is a lengthy subject, I will try to keep it very brief. The major concern was the operation in the input of information into the what we call the FIDS program. And as I indicated at the beginning, this involves many different parties that are providing the input. And it must be timely and accurate. And what we have done is set up this task force to co-ordinate the passing of this information between the control tower, our operation centre, the ramp handlers and the airlines, so that it is more timely and will give us more accurate information. That was fundamental and that's why we've gone back for a temporary period of time. We don't expect this to persist much longer. The FIDS program itself works quite well and we will continue to enhance its performance with time.

主席：局長可否直至12時45分？

經濟局局長：好。

主席：我們尚有11名同事第一次發問，會議直至到12時45分，若沒時間發問便不好意思，接下來大家發問簡短一些。陳鑑林。

陳鑑林議員：主席，我們以為用1千500億可以買一個非常豪華一流的機場服務，怎知道現在買了一個跨國笑話，我想了解所有設施是否已經完全由承建商接手和承建商是否無需負任何責任？我們還有一個督導委員會，不知今天是否有代表出席，督導委員會其實在整個機場建設過程中扮演甚麼角色，“督”甚麼？“導”甚麼？可否告訴我們？

主席：哪位？或者Dr TOWNSEND, you take the first bit, responsibility of all the contractors.

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : Through the Chair. The contractors that have been involved in the construction of the airport and also

providing the various assistance that are in use have direct contracts with the Airport Authority. And certainly they have to fulfil their contractual obligations for completion of their work. What we call a warranty period or a defect liability period and other obligations under each of the various agreements. And on major items, we have various internal controls within the Authority involving our committee structure as well as our executive management. And any major issues are brought to the full attention of the Board, by the Board committees or by myself. So I feel that that situation will be pursued to the fullest as we identify what the problems are.

主席：機場督導委員會是政府委任，明顯與政府有關，政府可否回答，“督”甚麼？“導”甚麼？郭先生。

新機場工程統籌署署長：主席先生，想澄清這個紀錄。關於剛才提到1千550億左右的費用其實是建造10項核心工程，不獨是建設機場，機場的建設費用大約是700億多一點。機場發展督導委員會其實是定期透過新機場工程統籌署監察整個10項工程計劃的進度，包括機場，亦定期與機場管理局開會，聽取進度和監察進展。

主席：何秀蘭。

何秀蘭議員：多謝主席，我關心噪音問題。以往機場在啟德的時候，噪音範圍影響只是九龍城。現在機場大了，噪音又多了。據報紙報道，屯門，荃灣，青衣，沙田甚至西貢及將軍澳都受影響。政府事先對噪音可有評估？範圍有多大？與其要議員拿著測聲音分貝機器到處測度，到處進行測試，政府可否馬上公布一個範圍，是受噪音影響和受到什麼程度的滋擾、時間以及航道能否改變？據報道，民航處說不可以改航道，我們起初以為機場建於海邊，在大嶼山那麼遠，以為航道一定沒問題，不會影響居民。那麼目前究竟航道可以怎樣改變，以減少噪音滋擾程度？

主席：民航處，我想葉先生先答...

經濟局局長：當然，就噪音評估而言，我們已經做過，我想議員無須自己去測試聲浪，我相信你可以倚賴民航處，或者民航處處長可以告訴她我們現在所做的事情。

CHAIRMAN： Mr SIEGEL, about the noise issue and then perhaps ultimately you can give us a sort of an EIA report on noise on that. Mr SIEGEL, please.

DIRECTOR OF CIVIL AVIATION： Thanks, Mr. Chairman. An EIA assessment was in fact carried out in 1991, 1992 as parts of the Airport Master Plan study. Members may remember this. It was reviewed shortly before airport opening. And it was confirmed that the airport has been designed and is well within international noise standards. I would point out that, yes, we have had a number of noise complaints, both ourselves, the AA and the number have been referred to EPD. The major problem areas seemed to be at Shatin where the majority of complaints have been coming from. The noise level measured is something like approximately 65 db. At Shatin, the aircrafts are at a height about 4,500 ft and they are 15 miles from touchdown, 15 miles and 4,500 ft.

And there...that noise level is rather low and I would suggest that this is largely an initial response to residents who have been exposed to a noise which they haven't been exposed to previously. And they hear aeroplanes and therefore it is a greater perception. Also of course in the New Territories is much a quieter background than it would be in the urban areas. Against this we must remember that some 350 000 people affected by noise at Kai Tak are now enjoying completely airplane noise free nights.

We do monitor the noise and I regret that the flight path into the new airport cannot be changed. When they were designed they considered noise levels on residential areas, terrain, air space arrangements with neighbouring airports, navigational aids and so on. So it is not technically feasible to amend the flight paths. We have installed noise and flight track monitoring systems and we would continue to monitor these.

CHAIRMAN : Can you supply us with the EIA report of the airport in course of time? Mr SIEGEL?

DIRECTOR OF CIVIL AVIATION : Yes, the second report, Mr. Chairman, was completed by the Airport Authority shortly before opening. I am sure a copy of that can be provided.

主席 : Thank you.吳清輝。

吳清輝議員 : 多謝主席。我想問一個問題，請葉局長回答。任何工作項目都會有一個評估，這次機場的表現，我相信很多人都不認為是好的表現。我想請問葉局長會否在未來解決這個問題後，成立一個獨立委員會，全面評估機場這次事件？特別是剛才董先生提過，他說和AA的關係是個人關係，但我相信AA和他的關係是公眾關係，所以我希望葉先生能回答這個問題。

主席 : 局長。

經濟局局長 : 多謝主席。我想當然來說，所謂評估，我想吳議員說要我們評估現時的表現，我想現在都不用怎樣評估了。大家都很清楚，很多地方不是那麼完善，我想最重要是坦白。沒錯，事實現在很多方面需要改善，現在大家一直盡力改善，我相信這最重要。我明白吳議員的問題，那就是將來如何看這件事，我覺得目前最重要是把這件事辦妥，令我們的機場運作暢順，這樣最重要，當然剛才都說了我們有機場發展督導委員會、機管局、董事局、我們都非常關注這件事，也一定會檢討情況，看看甚麼地方需要改善。

吳清輝議員 : 主席，可否跟進？

主席 : 不可以，太多了。涂謹申。

涂謹申議員 : 主席，我只想問事實的問題。因為我看見，其實整個口徑很有趣，這兩天AA說是空運貨站，空運貨站在過去數天經常說倉卒啟用，但是根據今天報紙的報道，今天說不是，說它們要承擔大部分責任。但我再看事實，我想問，因為根據報道，貨運站公司和機管局的協

議說，其實第一期的啟用應該是今年的8月18日，現在只是7月，到年底才完成所有設備，現在為了配合，於是他們將完工時間再三濃縮。這兒的報道說，這麼大型的電腦系統一般而言要18個月才能清除所有故障，測試工作一般需要六至九個月，但是現在只得4個月。我想問一個事實，這個 agreement，這份合約，這個協議，即預算在今年8月18日啟用的協議，是甚麼時候簽署的？還有，因為7月6日要開幕，於是完工時間再三濃縮，有沒有一個補充協議？補充協議又在甚麼時候簽署？此外，我只擔心的是，很簡單，其實是一個政治意志壓倒一切，政治意志可能是來自...我相信不是來自葉局長，可能甚至是董先生，也不知道會否是來自北京，因為江主席來香港。總而言之，我希望看清楚協議的時間，以免甲要乙“吃死貓”，以後都要“吃”，直至“吃完”所有為止。為甚麼？因為我以後最多“保住”你，因為我們已下了政治決定，還有將來有許多賠償問題，貨站被索償時，它不會向政府 claim 嗎？我和它的協議是這樣的，是不是？豈不是虧蝕了公帑？因為這個政治意志而帶來這麼多損失，庫房可能要付的，我不知道箇中會怎麼樣，要不要來立法會申請撥款，我希望可否清楚回答：原本的協議是何時簽署？有沒有補充協議？甚麼時候決定可以提早配合來開放？

主席： Mr CHARTER or 葉先生。

經濟局局長： 我想講一講，然後交給董先生，因為這是機管局和空運貨站的一個協約，是一個 contract。但是我剛才聽到涂議員說會否是政治意志，或很多假設，我想說清楚，這個當然不是政治決定，沒可能硬要這樣，也說過了。情況是，我想剛才也說了，董先生一會兒會解釋是8月18日，但是這不是今天才簽署的，幾年前已經知道剛才所說的 make the best endeavours，盡量去做，在開幕當天，在7月的時候，可以有大概百分七十、七十五的處理貨量，這個是一直知道的，也盡量去做，不過，我們答的問題...

CHAIRMAN : I think you better answer a specific question. When was the first contract of 8th August signed? And was there a consequent supplementary contract to change or move up the date? And if so when was it signed? Dr TOWNSEND.

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : Yes, thank you through the Chair. As I indicated the franchise with HACTL was executed in the first part of December in 1995 because it was necessary for the AA to be established, the FSA and the Land Grant, as Members may recall. And of course starting from that time, they had already undertaken some work, that is a significant amount of work, before the agreement was fully in place and that is to their credit to try to maintain a tight programme. So they finalized that agreement. There had been no supplementary agreements with HACTL. There has been the normal administration of their contract concerning the levels of their investment and claims and related to their contracts that are part of the price regulation concept.

主席： OK。

涂謹申議員： 可否給我們資料？我不知道那份協議是否那麼秘密？那份協議可否給我們看看？

CHAIRMAN : Can we see the first.....the initial contract obviously, Dr TOWNSEND?

涂謹申議員 : 或者是啟用日期那部分？那個 relevant provision。

主席 : Dr TOWNSEND。

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : I believe in the past we've provided some summaries of the major terms and conditions of those agreements and we could go back and look at that. But I am...

CHAIRMAN : OK。Could you provide that please? Thank you.田北俊。

MR JAMES TIEN : Thank you, Chairman. Mr CHARTER, I am sure CHARTER, Mr CHARTER, I am sure you are aware of the state of the economy now. And that importers and manufacturers are really having a tough time. Our margins are very low. So I don't think we want to live with more cancellation of orders or ask for reduction of prices.

Now you mentioned earlier that it might take a number of weeks for everything to go back to normal. Then you mentioned that your original plan was to start on 18th August, something like four months to commission. That seems to add up to the end of the year. So my simple question is that, you don't have to answer me now, would you be able to make an announcement within the near future to tell the general business trade that hey, I am not ready for four months. Even by saying that is actually better for us so we can talk to our customers overseas to request for extension of delay for shipment or to ask our manufactures to hurry up with our process of manufacturing. So we rather know the bad news how bad it is, whether that is your best endeavour although it is your best intention.

CHAIRMAN : Yes. Mr. CHARTER.

MANAGING DIRECTOR, HACTL : I appreciate the concerns, and I also carry those concerns. We believe that we have a fighting chance at the moment to operate with 24-hour delays, basically. The biggest problem for us is bulk cargo delivered to us not in full aircraft container loads, but there should be no problem at all for exports in full aircraft container loads. We are working, I can assure you, around the clock to try and analyse the extent of our problems with our box storage system. The trouble with software problems and mechanical problems of this nature are that you have limited human resources to which you can apply to the problem because it needs to be at a certain level of know-how among the people that are actually trying to solve the problem, and being human beings they need time to rest as well. So basically I can't give you a categoric answer but within a few weeks we are optimistic. We will get our box storage system going properly.

MR JAMES TIEN : Could you be more conservative and just tell the public or the business community at least two months you have to go to Kai Tak, so these people can plan their business.

MANAGING DIRECTOR, HACTL : This is for imports at Kai Tak, OK? Export, we

are trying to handle those directly at Chek Lap Kok.

主席：李永達。

李永達議員：主席，我想問的一個問題和何俊仁的極相似。我相信今天不會有答案，所以我建議下星期四選完Panel後，再開兩次緊急會議。為甚麼？我的問題全部問完後，你慢慢用書面作答。第一，在搬機場的過程中，機場管理局、督導委員會、葉先生，你們可有想過這件事？那就是分期搬機場這問題，你沒有想過，我們當然震驚，你們有想過，那要回答我為何不採納這建議，這是第一個問題。第二，我多謝Mr CHARTER的副手楊先生，其實他很坦白，根本覺得當日不行，現在當然，前面坐著的是官員，是TOWNSEND和他簽約的。他勇敢，其實他覺得不夠信心，可以在7月6日做的。現在我想問，這個不能分期搬機場的決定，是甚麼時候作出的？是如何作出的？Mr CHARTER和你公司有沒有書面和機管局、葉先生或布政司說過不夠信心在7月6日運作？你今日可以不回答，你回去慢慢把答案寫給我們。我覺得這個是很重要的問題，葉先生口口聲聲說這不是政治決定，現在這種心態、這種“嘴臉”根本是好大喜功，“死雞撐飯蓋”、“死要面子”。全部香港市民都覺得有問題，你們現在仍覺得沒問題。我們不是追究責任，而是每一次發生甚麼禽流感、金融風暴都從中吸收教訓，有些教訓是永遠不吸收的。報喜不報憂、“硬要面子”、“死雞撐飯蓋”，很多“死”字，真的。而且，我認為這種好大喜功的心理，這些問題，很多市民都覺得是這樣，所以我希望你能答便答，答不了，我希望下星期選完Panel，多開兩次會，請你將所有決策過程的時間表和做法列一張清單給我們看看，還有研究一下為甚麼你不作這個選擇？多謝主席。

主席：很明顯是無法在這個時間回答所有問題，不過，我們一定會記錄在案，希望...

經濟局局長：我都想講清楚，或者郭先生已舉手想回答，但是我想我不同意李議員所說的甚麼“死要面子”，我肯定不要面子，我問我自己，我說我自己。就是我們從來沒說過甚麼7月6日為面子，我想這個不是面子的問題，或者郭先生可以說一下，說沒問題我們也不是說沒甚麼問題，剛才我們也承認有不完善之處，這方面我不同意，郭先生剛才舉手，或者你有話想說。

主席：郭先生，請你簡短回答...

新機場工程統籌署署長：是，主席先生，或者我只想解答一下有關政府有沒有考慮過分期搬機場的問題。其實這一點我們在很多公開場合已經交代過，政府在搬機場的計劃中是分5期進行，整個時間大約是經過3個月時間左右。第一期在5月6日已經開始，直至...

李永達議員：不是，是說貨運，不要divert問題。我想問你可有想過將貨運和人客機場分開進行？你別把問題混在一起再答一次，模糊公眾，你答這個問題，有還是沒有？如果沒接受，為甚麼？

主席：可否立即回答？還是書面回答？

新機場工程統籌署署長：貨運公司的問題我不可以作答，但是機場整體的搬運由政府統籌，的確是分5個階段進行，而不是一夜之間完全搬離。

主席：我想不如這樣吧，有兩方面，第一，有些是議員的意見，有些是直接問題，這些問題可能未必能夠即時回答，不過，我們全部記錄在案，希望有關當局能在我們的事務委員會詳細作答。還有幾位同事想發問，我希望他們先問，然後這些問題會記錄在案，我讓所有人發問，希望問完，然後可否一次回答全部問題？劉健儀。

劉健儀議員：幸好有機會發問。我關心客運和貨運。現在出現的問題引致乘客不便，但是機管局令我們看見的是，事前的警覺性和事發後的應變能力相當差，令市民失去信心，更加擔心的是不便這個問題已經出現了，但是安全的問題會否接踵而來？所以我在這方面有兩個問題：第一，政府或機管局能否向市民保證現在最惡劣的環境已經過去，不會再有更差、更差的事出現，有沒有人能保證這些？第二，怎樣令市民大眾可以有信心，鑑於出現了這麼多問題，安全方面是沒有問題的？能否保證這一點？

主席：你這個問題...

劉健儀議員：我還想就貨運方面發問，多謝主席。我覺得Mr CHARTER一定要向公眾解釋為甚麼實際上根本沒有充足的測試，只不過是他的公司盡力去做，但仍然在7月6日開始營運呢？因為香港貨運站是一個很有經驗的貨運站，不可以在嘗試、不肯定的情況下進行運作，不能將空運業胡亂處理。第三，我希望政府或機管局都要研究一下，既然出現了問題，系統需要改善，但是更重要的是如何恢復我們作為第一空運中心的聲譽？如何能令國際社會，我們的香港用戶恢復對空運站信心，這點是很重要的。

主席：鄭家富，先發問。

鄭家富議員：已問了一些關於機械和電腦的問題，我想集中問人力，即那些員工的問題，因為無論機器、電腦如何卓越，甚麼都好，但是如果人手操作不了或不懂操作，也成一個問題。因為今天早上我收聽電台節目時，一名員工的家屬致電投訴，說人手根本極之不足，他集中說客運、行李輸送的問題，他甚至說有些根本連在飛機坪如何駕駛回去、卸下行李也不懂，這些培訓的問題需要書面答覆。不論有多好的機器，你們如何令這些員工懂得操作這些機器，以及懂得在新機場運作這些機器，會否想想在應變計劃中有一套更好的再培訓計劃？如果因為有些人要去培訓，你可以再招聘人手，究竟是不是人手這樣不足？可增加就業機會和士氣問題，好嗎？主席，我想問這幾個問題。

主席：丁午壽。

丁午壽議員：主席，我想跟進關於貨櫃的工商業問題。我想現時很多工商界因貨運的問題而損失，我想問問政府為了這次事故，可會有一個渠道讓損失商戶跟進？謝謝。

主席：李華明。

李華明議員：主席，每當發生事故，政府便永遠只會說大家不要追究，沒有人要辭職，向前看，我們在做工夫。我在立法局這麼多年，聽得太多了，我覺得機場這回事不能接受這種解釋，一定要找人來承擔責任，我覺得要追究，我覺得是官員也好，因為這個，譬如機管局是一個半官方機構，機場是我們市民付款興建的，怎可能弄得一團糟？要大家承擔責任，我們蒙羞，我覺得我很強烈要求政府要調查到底哪兒出錯，以及我覺得有人要革職，要出來，否則大家得到保護，以後又再犯同樣的錯誤，這我不能接受。

主席：單仲偕，最後。

單仲偕議員：最後我都是跟進李華明的問題，我想葉局長再一次考慮政府會否成立獨立的調查委員會追究責任？否則我在明天的內務委員會內，要求內會討論是否需要運用權力和特權法案，成立調查委員會，由我們立法會調查。

主席：我想有很多問題，但是或者有兩個問題希望政府現在可以回答，第一個問題：現在是否最惡劣？危險方面，安全方面有沒有問題？第二：會否成立一個獨立調查委員會調查，先回答這兩個問題。

經濟局局長：我想第一...我想安全方面大家最關注，或者民航處處長想回答，然後最惡劣這問題由董誠亨先生談談。然後我才答.....問題，好不好？

CHAIRMAN : Mr SIEGEL, safety. Are we at the worst now or only at the beginning of the end or the end of the beginning? Which?

DIRECTOR OF CIVIL AVIATION : By safety, Mr. Chairman, I take it as I understand that Members are concerned that these incidents will reflect back on the traffic safety and safety in that area . I am able to inform Members that is not the case. I have been monitoring the air traffic situation carefully of the last few days. All the radars are performing absolutely to specification, are performing well. All the staff've been trained and in place. All our air space integration with our neighbouring airports are in place. All our air space management is working. There are no problems whatsoever with our air space management. We are able to deliver the airplanes to the ground very safely indeed.

CHAIRMAN : Dr TOWNSEND, as Winston Churchill says: are we at the darkest hour already?

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, AIRPORT AUTHORITY : Yes, obviously the Airport Authority is planning to continue to improve but at the same time we are already

maintaining high standards of safety and security.

主席：局長，會否成立一個專責委員會去調查...

經濟局局長：我想最後的問題可以...我會將剛才議員的意見和政務司司長、財政司司長討論，當然大家知道我不可以決定，我想我盡快回覆給單議員。

主席：幾方面，或者我說幾句話。首先我們問了很多問題，很多問題是政府或有關當局已答應書面回答，我們也希望可以盡快得到這些書面答覆，此外，剛才有些問題還沒有解答，我希望有關當局可以給我答覆。我相信今天很可惜，我相信離開這個會議場所的同事絕對不滿意今天的答案，我可以這樣說。有幾個問題一定要弄清楚，究竟為甚麼這件事會發生？究竟誰人真正要負責？第三，有關苦主如何獲得賠償，最後我們何時才能回復正常運作？我希望可以盡快得到答案，我相信我們內務委員會會再考慮如何繼續跟進，多謝各位官員出席。

— 完 —