

## 林煥光堅持留任瓦解反對派衝擊政府圖謀

卓偉

反對派質疑林煥光的主要理據，是《巴黎原則》提到保護人權的機構須獨立於政府之外。然而，目前平機會的組成，符合國際上對於獨立的定義，而平機會向來由管治委員會作集體決定，不會因為主席擔任行會召集人而受到影響。而且，行政會議只屬諮詢智囊性質，與《巴黎原則》提及的「政府部門」定義相去甚遠，《巴黎原則》也從未提及人權機構負責人不可以當政府顧問。反對派引用《巴黎原則》去質疑林煥光是引喻失義，故意誤導大眾，目的是以此作突破點，衝擊政府組班用人。這次林煥光能夠堅定原則，繼續履行召集人一職，成功瓦解反對派衝擊政府圖謀，穩定了大局。

林煥光昨日宣布，將兼任行政會議召集人及平機會主席兩職，並在明年約滿時不續任平機會主席。他表示平機會大部分委員和關聯機構，對於他兼任兩職均表支持，認為不會有角色衝突，期望爭議劃上句號。然而，樹欲靜而風不息，儘管林煥光留任得到絕大多數平機會委員及關聯機構支持，但反對派仍然不依不撓，林煥光不願兼任行會召集人破壞平機會的獨立性，決定在日內辭去平機會委員職務。公民黨梁家傑指根據聯合國相關指引，人權監察機構不應由公職人員出任主席，林煥光不應兼任行會召集人。反對派對於林煥光指控完全缺乏理據，也是歪曲了聯合國的相關指引，誤導公眾。

### 引用《巴黎原則》言不及義

事實上，行政會議與平機會在職能上各有不同，角色各異，並不存在所謂角色衝突問題。有人指行會討論的政策涉及不同範疇，難保不會涉及平機會，屆時林煥光可能「左右做人難」。不過，行會本身已設有三道關卡，包括：申報、避席、申請豁免去規避可能出現的利益衝突問題。行會成員各有正職，不可能

完全與行會所討論的政策無關，關鍵是防範利益衝突的措施是否能嚴格執行，而非動輒要人「二擇其一」。馮檢基擔任立法會議員，若按反對派的邏輯，與平機會執行的四條歧視法例也有利益衝突，為什麼他又能一直擔任平機會成員？他過去在兼任兩職上都能處理得當，正說明身兼兩職並沒有問題。

反對派質疑林煥光兼任兩職的主要理據，是指根據前聯合國人權委員會於1991年討論通過的《巴黎原則》，保護人權的機構須獨立於政府之外。雖然該原則並沒有約束力，但對各國人權機構的組成提供了參考。反對派據此認為平機會主席兼任行會召集人一職，會損害平機會的獨立性。然而，反對派是故意偷換概念，「獨立」於政府，不代表完全與政府隔絕，更不是反對派一貫以來將「獨立」曲解成的「對立」。林煥光擔任行會召集人是否就是損害平機會獨立性，答案是否定的。根據目前平機會組成，符合國際上對於獨立的定義，包括：透過法律保障人權機構的地位及權限、成員多元化、資源的充足性、授予任務的寬廣度、足夠的調查權力等。而平機會向來由管治委員會作集體決定，不會因為主席擔任行會召集人而受到影

響，此其一。

其二，《巴黎原則》所指的是政府部門，但行政會議並非政府部門。根據《基本法》第五十六條，行政會議只屬諮詢智囊性質，《基本法》將行政會議的條文置於「行政長官」部分，而非「行政機構」部分，正說明行會不屬於「行政機構」之內，這與《巴黎原則》提及的「政府部門」(Government Department) 定義相去甚遠，《巴黎原則》也從未提及執法機構或維權機構的負責人，不可以加入政府充當顧問。而且，要求平機會完全與政府獨立也是不切實際。現時平機會的營運都是由公帑支付，而平機會一個主要職能是促使政府政策更能體現平等機會原則，這需要兩者的溝通協商。反對派引用《巴黎原則》去質疑林煥光是文不對題，引喻失義，是故意誤導大眾，並將平機會推向與政府的對立面。

### 逼林辭職圖打擊政府威信

反對派將矛頭指向林煥光，並非是因為他兼任兩職會損害平機會的獨立性，這點就是反對派也知道是不會的，過去單仲偕、羅致光、馮檢基、李華明等人都參與不少諮詢及法定機構的委員，如果確實會

存在利益或角色衝突，他們怎會一直擔任招人話柄？現在大肆炒作林煥光事件，不過是借此為突破點，衝擊整個政府的組班用人。林煥光身為行會召集人，對於政府施政及組班有很大的政治象徵意義，如果成功將林逼走，政府的威信將大受打擊，而其他新班子成員也會人人自危，有意進入政府者也會因為廚房溫度「爆煲」而不敢內進，試問新政府還如何廣招人材？如果連行會召集人也被反對派逼走，將來政府還如何施政？先有拉布阻撓重組，如果連行會召集人也受壓去，剛上任就「落筆打三更」，政府還如何落實管治？

這次風波已不單是林煥光個人的事，而是關係新政府的威信，關係未來的用人組班，也關係各項政策能夠落實得當。如果讓反對派得逞，隨時引發新班子的骨牌效應，淪為「跛腳鴨」政府，這正是反對派所希望見到的。林煥光能夠堅定原則，繼續履行召集人一職，瓦解反對派衝擊政府圖謀，穩定了大局。可以預期，未來反對派仍將在用人上不斷發動政治狙擊，新班子成員應理直氣壯地回擊反對派的無理指控，如果因一時壓力而退縮，只會讓他們更加咄咄逼人，令政府陷入被動。

## 基層、勞工與扶貧

### 實事求是

在百多年前港英管治下的香港，一般老百姓的生活苦況和基本合理權益鮮為管治者關注，當然更談不上什麼政策討論。若不是一場石硤木屋區大火災慘劇，平民百姓的居住和萬般生活上的問題，不可能成為當時政策議程之重點工作。就是這麼一場悲劇，才迫使統治者面對老百姓的苦況，而香港的公共房屋政策及社會福利政策亦由此正式展開。

基層老百姓的生活總是最困難的，所以，他們是最需要支援和關注。扶助最貧困的市民，讓不能自助者自助，對有需要的人施以援手，倡導建立更平等的社會，從來都是勞工組織最核心的存在價值。事實上，由過去到現在，勞工組織的工作都聚焦於基層。工會致力追求的合理權益和基本保障，就是源自這個公平、公義的信念。

在過去近一百年間，香港曾經發生了幾次震驚全球的勞工維權運動，影響輻射至祖國內地。經過數十年的奮鬥，香港勞工的生活景況已改善了很多，現時罷工並不普遍，而工業傷亡數字亦有減少的趨勢。此外，政府亦更主動地關注一籃子勞工權益的問題。雖然基層勞工的訴求和願望，已可透過現存官方的渠道表達，不過，制度外的紛紜意見，還需勞工組織有效地整合起來，才能有效地將這些容易被忽略的聲音如實地向政府反映。而政府在推出新政策之前，也可以透過工會了解廣大群眾的看法，並作出調整。換言之，現時工會與政府的關係，已由從前的對立鬥爭，演化為今時今日的監督推動。

失業和開工不足，當然會令勞工陷於貧窮境地，但觀乎目前低失業率的情況，市場對勞動力的需求仍然相當旺盛。可是，近年在職貧窮的問題卻愈演愈烈，努力工作一整月，好些時候還不足以養活自己和家人；甚或，工作時間超長，有開工無收工，打工仔成了工作機器，閒暇休息時間全面被擠壓為零。這決不是我們期望的生活。

第四屆特區政府剛剛上任，政綱所載的施政方針有多少可以得到落實呢？我非常期望新政府的工作能實惠到每位，針對社會大眾關心的問題；而最需扶助的弱勢勞工，亦可獲享合理的支援。未來要處理的社會問題還多，政策的優次、緩急、輕重，都要縝密地籌謀規劃。好心做壞事的擾民政策，當然是不要也罷。作為工會工作者，我們會繼續監察政府的施政，全面吸納廣大勞工的聲音向有關部門反映，並積極維護勞工權益，積極倡議改善民生的政策。

## 香港真是全球最宜居城市嗎？

香港教育學院協理副校長 莫家豪教授

英國《經濟學人》旗下的經濟學人智庫，今年以比賽形式選出「全球最宜居城市指數」的排名標準，結果新增了七項與空間有關的標準，包括綠色空間、城市擴張、自然及文化資產、污染、孤立程度等。在增刪評比指標後，結果香港成為二〇一二年「全球最宜居城市」，竟然跑贏加拿大的溫哥華、多倫多等榜首的「常客」。據《經濟學人》解釋，香港居住空間雖有限，交通擠塞、珠三角排汙及嚴重影響香港空氣，但香港仍有不少綠色空間、郊野公園近在咫尺，加上香港位於亞熱帶的島嶼之上，可供開發的平地不多，故以可使用的空間比例計算，香港反而超越其他城市。

### 香港意外成最宜居城市

身為香港人，對有關國際認許香港在國際比較有傑出表現感高興，但我們必須誠實認清事實，香港地少人多，在高地價政策下，近年社會貧富差距日益增大，居住環境及面積每況愈下，香港社會出現籠屋、棺材房、劏房滿布，「窮人恩物」上車盤也售四百萬元；此外，香港的空氣污染情況令人擔心，縱使近年港府努力推動環保項目，但鑑於受到珠三角污染影響，香港空氣狀況難以「獨善其身」。新標準新增審核「文化資產」又以城市擁有多少世界文化遺產數目為標準，香港在過往幾十年在推動都市化過程中，不斷破壞「文化資產」，如今躍身為全球最宜居城市，我等當認真審視我們對文化遺產的重視。

### 改善居住環境及文化保育的重要性

為了認真回應香港能否真正擔負全球最宜居城市的稱譽，我們必須認真改善本港的居住環境，新任政府要制定長遠房屋政策，善用及開拓宜居土地，為港人提供更多宜居環境。在環境及文化保育方面，我們必須在推動發展時，平衡經濟效益與文化遺產保育的發展，因為一個宜居城市亦必須具備文化氣息，人民生活有城市歸屬感。看來要保持本港最宜居位置，我們仍有大量工作，不宜氣傲，恰宜以進步發展來推動香港未來發展。

郭中行 資深評論員

## 阻撓政府重組有什麼值得慶祝？

反對派議員連月來以拉布阻撓特區政府架構重組方案，甚至不惜押上大量經濟民生議案，癱瘓立法會的正常運作，令當局及建制派議員投鼠忌器。日前，當局為保障市民福祉，決定將架構重組議案排後，讓議會可以先處理其他民生事務，這在目前的形勢下實屬無可奈何。事後一眾反對派議員喜形於色，始作俑者的黃毓民大言不慚的說「向大家示範如何利用議事規則在議會抗爭，對抗行政主導霸權」，還表示會繼續拉布「乘勝追擊」云云，一副小人得志的模樣。然而，反對派策動拉布並非是對抗什麼行政霸權，相反是要製造「立法霸權」，以一小撮人的意見來騎劫議會，為所欲為，損害民生。這對於社會利益並無好處，除了反對派之外，市民實在沒有高興的理由。

### 騎劫市民利益迫使政府就範

當局重組議案編排，暫保各項經濟民生議案能夠如期審議，但能否如期完成仍是不得而知，原因是黃毓民之流現時還在議會拉布，對於多項民生議項作無意義的冗長發言，顯然他們是鐵了心要將政府的法案全部拉倒。更令人憂慮的是，這次拉布已經作出了一次極惡劣的示範，市民的福祉、社會的利益竟成為反對派議員的籌碼，用以脅迫政府。黃毓民之流身為立法會議員，每月領取豐厚的公帑津貼，不但沒有為市民服務，反而將市民利益綁架，將各項經濟民生法案作為人質。最終，當局為了市民的福祉作出妥協，對反對派而言是達到了目標，但對市民又有何好處？反對派之流事後的名稱稱慶，正說明這樣一個事實，就是在他們眼中只有政治利益，從沒有將市民放在心上，這樣的所謂勝利，有什麼值得慶祝？

天下本無事，庸人自擾之。造成今日立法會

法案審議異常緊張，多項重要法案有未能如期推出之虞，根源在於反對派策動拉布，以延誤新政府的重組架構方案。立法會正常審議政府架構，既是法定的權力，也是自身的職責，議員可以提出意見，甚至作出批評，但始終是要通過正常程序處理，在討論之後投票表決，這是立法會一貫的程序正義。如果連程序正義都不講，議會還如何運作？然而，反對派卻利用《議事規則》的灰色地帶，以大量無聊的修訂策動拉布，阻延正常議案表決。固然從《議事規則》上看並沒有違規，但卻是在鑽空子來癱瘓議會。試問，有《議事規則》容許一小撮議員癱瘓議會工作嗎？不可能的。立法會的《議事規則》確實存在漏洞，但不代表反對派的拉布就是合乎正義，否則民主黨之流何用「猶抱琵琶半遮面」，如果拉布是光明正大，他們有必要如此鬼祟嗎？

### 「立法霸權」擴張損害施政

## 機管局矢志嚴謹全面進行環評程序

潘嘉宏 機場管理局建築工程副總監

最近機場管理局環境保護署署長於2012年6月8日提出的要求，就建議擴建香港國際機場成為三跑道系統的工程項目簡介提交進一步資料。公眾人士可於7月13日或之前，就工程項目簡介及最新提交的資料，向環保署署長提出意見。

一如既往，機管局決心致力以高度透明和鼓勵公眾參與的方式進行環評程序。在近日收到的意見中，有部分就1) 航空交通量預測；2) 三跑道系統的安全運作及3) 工程項目簡介所載環境資料提出疑問，我希望澄清這三個重要範疇的一些誤解。

### 機場容量已達飽和

在交通量預測方面，由於《香港國際機場2030規劃大綱》所載的客運需求增幅，僅較1992年的《新機場總綱計劃》所列設計容量高出約10%，故此有意見認為，機場容量也許未必真正達到飽和，並以為新增的飛機起降量主要用以服務私人飛機。

上述兩項預測有所不同，主要因為在90年代初採用的許多假設數字，都以啟德機場備受限制及完全飽和的營運環境為基礎。當時航空公司一般盡量採用體積最大的飛機，務求將每個起降時段所載的旅客量提升至最高水平。故此，1992年的《新機場總綱計劃》假設寬體飛機佔飛機起降量逾80%，而每架飛機的平均載客量可高達300人以上。

然而，赤鱗角新機場大幅提升了跑道容量，讓航空公司得以增加航班，開拓二線航點，不但因而採用了更多窄體飛機（大部分少於200個座位），亦讓香港得以發展成為國際及區域航空樞紐。亦基於這個原因，自2000年起，每架飛機的平均載客量下調至約190人。換言之，若要運載

8,700萬旅客人次，則需要437,000起降架次，高於20年前估計的278,000架次。

再者，必須指出的是，民用航班一直是香港國際機場的首要服務對象。目前，商用航班只在未有定期航班使用的時段起降，而商用航班僅佔機場總飛機起降量約2%。在規劃機場的未來發展及服務時，我們定必繼續以服務民用航班為首要目標。

### 符合安全要求

有關航班飛越大幅山時的安全問題，在編訂《2030規劃大綱》時，機管局與英國國家空中交通服務有限公司 (NATS) 在訂定第三條跑道之位置及座向時，已按照國際民航組織的標準（《國際民航組織》第8168號文件），確保其相關航路（包括進離場及復飛航路）與障礙物有所需之超障高度 (Obstacle Clearance)，符合有關安全要求。對有關設計，民航處空管程序設計專家亦表贊同。

### 全面進行環評

至於環評的工程項目簡介方面，我們必須強調，這是環評程序的第一步，旨在說明工程項目的範圍，以及識別潛在環境事宜，至於詳述各項環境影響及緩解措施，並非現階段進行的工作。待環保署署長發出研究概要後，我們便會就有關環境範疇進行全面研究。機管局已遵照所有法定指引編制工程項目簡介，提供一切所需資料，並已承諾採用仍未實施的新空氣質量指標，作為空氣質量研究的基準。

按照《環境影響評估條例》規定，環保署署長可要求項目倡議人就工程項目

簡介提供進一步資料，而環保署署長亦對機管局提出了這項要求。我們提供的進一步資料，包括海洋生態、噪音、健康及危險，以助環保署署長擬備研究概要。這些資料包括：中華白海豚的最新數據；關明機管局一直計劃在環評研究中，應對現行及新的空氣質量指標所涵蓋的一切空氣污染物（包括二氧化氮、臭氧、可吸入懸浮粒子及微細懸浮粒子等）；關明在規劃大綱過程中釐訂的初步飛機噪音等量線，將會在環評研究中作進一步評估；關明環評研究將會應對所有已知的生態易受破壞地方及生態可能受影響範圍（包括赤鱗角海事管制區）的潛在影響；以及與其他主要規劃工程項目（例如石鼓洲焚化爐）相關的累積影響。

正如前述，提交工程項目簡介只是整個為期兩年的環評程序的第一步，而實際環評階段將會應對各個範疇的潛在環境影響。我們非常重視各界提出的意見，並將探討一切可行方法，力求避免、減少、緩解及補償可能造成的環境影響。隨著環評展開，我們會繼續與相關持份者保持溝通。



關於擴建香港國際機場成為三跑道系統的工程項目，現正接受公眾諮詢。