



WEN WEI EDITORIAL 文匯

## 港鐵應負社會責 票價機制需檢討

港鐵昨日宣布由6月起可加價4.3%，是自2007年兩鐵合併以來，連續6年啟動「可加可減」機制增加車費，加幅更是歷來第2高。港鐵在錄得高盈利之下，仍然利用可加可減機制「加到盡」，令打工仔生計百上加斤，反映港鐵沒有承擔應盡的社會責任。鐵路是服務數以百萬計打工仔的重要交通工具，不應當作純粹的商業機構，加上政府一直為港鐵提供各種政策上的優惠，港鐵仍以商業原則作為加價依據，並不符合社會期望。港府身為港鐵大股東，應發揮監察職能，要求港鐵承擔更多社會責任，並且檢討現時可加可減機制沒有計入企業盈利、市民負擔能力等因素的缺陷，盡快調整機制穩定票價，減輕市民負擔。

港鐵去年盈利高達150多億元，營運良好、財政穩健，並沒有大幅加價的特別理由。現時仍用足可加可減機制加價4.3%，明顯是純粹從商業利益考慮，而無視社會負擔能力和香港整體利益。港鐵年年賺錢卻年年加價，反映了其經濟利益掛帥的經營原則，明顯與公眾期望不符。港鐵雖是上市公司，但因其服務社會的公共性質，不應當成純粹的商業機構看待。同時，港鐵一直得到當局的政策支持，例如將鐵路沿線上蓋的物業發展權批予港鐵，以物業補貼鐵路建設；又如港鐵增加鐵路站內的商舖樓面面積，毋須補地價等，都是當局對港鐵的補貼，目的就是考慮到港鐵的公共服務性質，確保港鐵可以向港人提供穩定的、可持續

性的服務。既然港鐵一直獲得納稅人的資助，在決定加價時自然也應顧及社會的整體利益，並且肩負一定的社會責任。

環顧世界，外國不少大型鐵路運輸公司均由政府大量補貼，票價低廉，譬如美國的公共交通收入來源中，只有三成七來自票價，其餘來自聯邦政府、州政府及地方政府的補貼；內地城市每年也為地鐵、巴士等公共交通工具提供津貼，以保持其低廉的票價。本港同樣也有補貼港鐵，但港鐵卻依舊在可加可減機制下連年加價，顯然有違世界鐵路服務的常態。港鐵票價只加不減，還很可能引發連鎖反應，令巴士公司和其他交通工具跟風加價，加重市民生活壓力，當局絕對不能坐視不理，應採取措施盡量降低港鐵加價幅度。

港鐵盈利豐厚卻可年年加價，可加可減變成「只加不減」，反映計算機制存在缺陷。現行的可加可減機制沒有計及經濟環境及市民負擔能力等因素，又沒有計算港鐵從土地發展上賺取的巨額盈利，加上機制不能經行政會議通過就可直接執行，導致有關結果未能配合實際經濟環境，也令當局失去了把關能力。當局應廣泛諮詢民意，全面檢討和完善機制，加入市民負擔能力及港鐵盈利等考慮因素，並且在釐定票價時加入更多社會服務元素，以穩定票價，減輕市民的交通開支負擔。(相關新聞刊A2版)

## 香港爭取加入亞投行意義重大

行政長官梁振英昨日到海南出席博鳌亞洲論壇，行前預告此行會與內地有關部門，跟進亞洲基礎設施投資銀行籌組情況，及探討香港作為主要金融中心所發揮的作用。香港加入亞投行，並充分利用香港在「一帶一路」戰略中的「超級聯繫人」角色，既可發揮香港金融產業優勢，提升金融中心功能和地位，獲得未來經濟發展的更大動力，也可以為國家的「一帶一路」戰略作出貢獻，意義重大。港府應積極與國家有關部門溝通，促成其事，在國家的大戰略中找準、用好自身的角色和優勢。

「一帶一路」是國家構建對外開放新格局的重大戰略，亞投行其中一個主要功能就是服務於「一帶一路」戰略。「一帶一路」途經的經濟體有部分仍處於發展階段，與香港包括金融業在內的先進服務業有很大的互補性。香港加入亞投行，將提升香港國際金融中心的地位和地位，凸顯香港作為「一帶一路」的「超級聯繫人」角色。同時，「一帶一路」也可為香港貿易物流等支柱產業，帶來新的發展機遇。

過去幾年，香港在作為人民幣離岸中心方面的作用十分突出。中國倡議籌建亞投行，向包括東盟國家在內的發展中國家基礎設施建設提供資金支援，人民幣將加大規模走入亞洲區域。亞投行的建立，將使離岸人民幣業務大量增加，香港作為人民幣離岸中心方面的作用會進一步增強，香港金融業對「一帶一路」戰略的貢獻將更大。

同時，香港是世界主要商業營運中心之一，地理條件優越，高端服務業發達，是許多跨國公司駐亞洲的總部所在地，是眾多機構、公司管理其區內業務、人才與資金的平台。香港加入亞投行，有利於吸引更多國際商家使用香港成熟優良的各種商業服務，使香港高端服務業獲得新的發展動力。

關於如何解決香港加入亞投行的身份問題，梁振英表示會繼續和國家有關部門討論。其實，無論香港以何種身份加入亞投行，對香港經濟發展都極其有利。港府應把握機遇，積極與國家有關部門溝通協調，找到得當、可行、有利的成事辦法。(相關新聞刊A6版)

## 美專家籲引入「三機師」制

# 多國航企急令 駕駛艙須孖仔

「德國之翼」4U9525客機副機師盧比茨懷疑趁機長上廁所，反鎖駕駛艙門，自殺式操控客機撞山，事件動搖全球民眾對航空業的信心，各地航空公司及監管部門紛紛採取應對措施，包括英國、挪威、冰島、德國、加拿大及丹麥等國政府或航企前日起，陸續宣布在駕駛艙實施「兩人制」規定，即飛行期間艙內必須同時有兩名機組人員，有美國專家更呼籲業界全面引入「三機師」制度，杜絕類似悲劇再次發生。

廉航跟隨新規：英國易捷航空



挪威航空

德國聯邦民航局商議後，亦決定採納新規定。

美國自「911」恐襲後，規定民航客機飛行時，駕駛艙需要有最少兩名機組人員，以免機師獨留期間不省人事，無法控制飛機，不過歐洲一直沒跟隨這做法。以英國為例，英國民航管理局(CAA)只建議航空公司在機師離開駕駛艙時，安排另一名機組人員入艙，但並非強制要求。

法國檢察部門前日公布失事客機副機長「有意圖」撞機後，多家航空公司即時公布採用「兩人制」新規定，包括維珍航空、阿聯酋航空及新西蘭航空，加拿大亦要求當地航企跟隨。歐洲主要廉航包括英國易捷航空(EasyJet)、挪威航空及冰島航空等均宣布實施新規定。

英航澳航星航未跟隨

「德國之翼」和母公司德國漢莎航空等所有德國航空公司，昨日與

鋼板艙門防彈 出事難救

美國麻省理工學院飛行專家漢斯曼表示，現時客機大多會在駕駛艙門加入鋼板和防彈物料，以防外部劫機者進入，同時卻讓其他人無法制止駕駛艙內發生的意外。他形容，除非早已實施「兩人制」，否則在副機師決定自殺式撞機一刻，4U9525便已注定沒救，「沒有任何人有任何方法能夠阻止」。美國國家運輸安全委員會(NTSB)前主席霍爾認為，在「兩人制」以外，航空業界今後應進一步引入「三機師」制度，即規定一架飛機要有3名機師。

《每日郵報》/美聯社/路透社/法新社

## 「德國之翼」或臨無上限索償

「德國之翼」副機師盧比茨懷疑故意撞機，不但影響公司聲譽，更可能令後者承擔遠超一般空難的巨額賠償。專家指出，家屬可循航空公司事前未有審核副機師精神狀態、為何沒有採用「兩人制」等方向入稟，假如最後證實是航空公司管理疏忽是空難原因之一，「德國之翼」可能面臨無上限索償。

根據蒙特利爾公約，每宗空難的索償上限為每名死難者15.7萬美元(約122萬港元)左右，不過家屬也可入稟，要求航空公司支付更多賠償，前提是需證明公司對空難發生負有責任。

專家指出，在相關訴訟中，關鍵在於「德國之翼」聘用盧比茨時有否妥善審查其背景，以及事發時容許盧比茨獨留駕駛艙的安排是否恰當。專門負責空難訴訟的德國律師厄爾萬特希估計，家屬或能就精神損失額外索償最

多4萬美元(約31萬港元)。不過，美國德保羅大學法律學院國際航空法律研究所聯席總監奧特利認為，除非能證明「德國之翼」早知盧比茨不適宜飛行，否則公司未必需要支付更高賠償。

路透社/《衛報》/《時代周刊》



家屬痛哭



追悼儀式上展示遇難者的國旗。法新社

## 國泰港龍有規定 駕駛艙必留兩人

香港文匯報訊(記者 聶曉輝)國泰航空及港龍航空回覆本報查詢時表示，一向以飛行安全為首要考慮，並規定任何時間駕駛艙內必須有兩名機組人員。若其中一名機師需要暫時離開駕駛艙，必須有一名機艙服務員於機師離開前進入駕駛艙。

港府無禁止機師獨留駕駛艙

香港民航處目前並無明文禁止民航機師單獨留在駕駛艙。民航處回覆本報查詢時表示，根據航空運輸企業經營許可證規章，所有正在履行飛行職務的飛行

員，必須坐在駕駛艙駕駛椅上；如因運作上或生理需要，而離開駕駛艙者除外。

《1995年飛行(香港)令》第33章，亦要求有兩名飛行員於起飛及降落的時候，於駕駛艙駕駛椅上操控飛機。上述條文均符合國際民航組織附件六的要求。

民航處續稱，就香港註冊的航空公司而言，部分客運航空公司已有程序要求最少兩名授權人員於飛行期間留於駕駛艙內。民航處會密切留意國際上相關事項的最新發展，再決定採取適當的行動。

## 內地民航局通知：禁少於兩機員

香港文匯報訊(記者 馬琳 北京報導)中國民用航空局昨日下午發緊急通知，禁止航班飛行中駕駛艙少於兩名機組成員，局方要求各地區管理局及監管局嚴格檢查各航空公司執行情況。

對於機師在飛行途中能否離開駕駛艙，一位內地民航機師向本報記者表示，正常來說是要求正、副兩位機師都在座位上進行搭組飛行，但在巡航階段，是允許機師在緊急情況下離開駕駛艙。

對於如何判斷機師是否適合飛行，有航空公司工作人員稱，機師心理健康一直是需要檢查的健康指標，每次飛行前，都有醫務人員檢測機師身體狀況，確定符合飛行健康條件。

空勤人員飛行前須體檢

有專家指出，中國民用航空局對空勤人員有科學的健康管理體系和嚴格健康管理規定，據悉每年會委任體檢機構對空勤人員進行定期體檢，各航空公司醫生對空勤人員特別是機師實施日常的健康管理，在執行航班任務前進行航前體檢，如執行任務的空勤人員發生健康(生理、心理)問題時，未得航空醫生許可，空勤人員不得履行職責。

## 7個月大B仔成最細罹難者

「德國之翼」空難造成150人死亡，最年幼罹難者的照片首次曝光。英媒報道，他是僅7個月大的男嬰班德雷斯，與父母居於英國曼徹斯特市，早前由母親貝利奧帶回家鄉西班牙出席親屬的喪禮，回程時登上死亡客機。



班德雷斯與母親

德國哈爾滕一間中學的18名師生結束在巴塞羅那的交流行程後，登上墜毀客機遇難。校長威塞爾稱，若是因技術故障引致墜機，家屬或許會較易接受，他對於一個人自殺導致另外149人送命感到憤怒，「這必須糾正，阻止悲劇重演。」

《每日鏡報》/法新社/美聯社

## 荷蘭首都陸空交通大亂

荷蘭首都阿姆斯特丹昨晨出現大規模停電，陸空交通大受影響，多班航班暫停升降，火車幾乎全部停駛。消防員在博物館廣場一個地下超市內，救出3名被困電梯的顧客。

大停電在當地時間昨晨上午9時45分左右發生，首都內的醫院和斯希普霍爾機場靠後備電源維持運作，其間只有少數客機能夠升空，所有航班禁止降落，客機被迫轉飛比利時和德國。電力在早上稍後時間陸續恢復正常供應。

電力公司解釋，今次是因為一個高壓電站超出負荷所致，導致有270萬人居住的北荷蘭省大部分地區停電。

美聯社/法新社/路透社