

拒納釋法無知狂妄 違法宣誓難逃制裁

上訴庭昨日繼續審理梁頌恆及游蕙禎宣誓司法覆核的上訴。全國人大常委會就香港基本法第一百零四條釋法，其效力等同基本法，對香港法院具有約束力，其合法性、權威性無可置疑、不容挑戰。梁游一方為扭轉敗局堆砌理由，指稱人大釋法實際上是「修法」，與香港基本法相抵觸，因此香港法院可以不依從，這種說法根本是扭曲人大釋法，無知狂妄。宣誓風波並非立法會內部事務，而屬憲制問題，本港法院不僅有權介入，更應依據人大釋法作出公正嚴明的判決，梁游辯駁理據蒼白無力、理屈詞窮，最終難逃法律制裁。

人大常委會對宣誓風波作出釋法，一錘定音，高等法院原訟庭已判梁游敗訴，議席懸空。梁游為挽回敗局，提出的上訴理由之一，是指稱人大釋法實際上是「修法」，為香港基本法第一百零四條條文增加不少篇幅，形同「新法例」，認為「上訴庭應以符合普通法的精神，去理解人大釋法中提出新內容，不應有追溯力。」言下之意，人大釋法對梁游的司法覆核無約束力。

對此，高等法院首席法官張舉能指出，人大釋法很難避免不增加文字，即使在普通法制度下，法官的判例其實也都是「修改」補充法律。假設終審法院頒下判詞，下級法院都必須遵從。事實上，根據香港基本法，人大釋法具有最高的法律權威，與基本法具有同等效力，香港任何法律包括普通法都不得與基本法相抵觸。此次人大釋法正正觸及拒絕宣誓的後果，法庭的判決應受人大

釋法約束，必須跟從。

梁游一方口口聲聲指本港法庭不應受人大釋法約束，但當法官要求其交代拒絕接納釋法的理據時，卻拿不出任何真憑實據，只能支吾以對，以免引發「危機」作為推搪。結果，法官亦不得不提醒，香港法院及法官作為普通法制度下一員，在對另一大陸法制度不了解的情況下，不能武斷評論人大釋法是否符合釋法定義。難怪法官批評，拒納人大釋法的做法不當，是「傲慢又無知的行為」。

為了解案，梁游一方除了盡力否認人大釋法的約束力外，就連一向被其視為神聖不可侵犯的法庭也排除在外，又搬出所謂的「三權分立」、「不干預原則」，頑固堅持宣誓是立法會內部事務，法庭無權介入，不應扮演議員宣誓是否有效的仲裁者。這也是一種目中無法、無知傲慢。

宣誓者不願受誓言約束、不願效忠中華人民共和國的香港特別行政區，毫無疑問觸及香港基本法第一百零四條的核心，屬於憲制問題，並非立法會的內部事務。立法會不是私人俱樂部，不是法外之地。正如法官張舉能所指，法庭不是想干預立法會事務，但是次宣誓事件牽涉到香港基本法第一百零四條，以及監誓人否按照要求監誓，法庭就有需要介入，因為香港基本法的地位是至高無上，是凌駕於普通法原則之上。梁游一方不管再怎麼挖空心思、千方百計製造理由，逃避拒絕依法宣誓的後果，相信都是白費心機，徒勞無功。

監察空管安全需回歸科學理性

民航處新空管系統的安全性，近日成為輿論焦點。香港是國際航空樞紐，空管安全茲事體大，社會各界高度關注可以理解，但沒有必要危言聳聽，放大空管系統的「安全問題」，而應堅持專業理性原則，盡快修正系統的瑕疵，確保航空安全萬無一失。既不危言聳聽，也要盡快完善系統，這才是化解公眾疑問和焦慮的有效之道。

最近新空管系統被外界質疑問題多多，身為機師的立法會議員譚文豪引述個別空管人員指，新系統自本月14日全面啟用至今，雷達顯示屏多次出現「航機消失」、「航機重影」及「鬼機」（即沒有飛機卻顯示出航機位置）等亂象。一時間，新空管系統似乎危機四伏，隨時會導致機毀人亡的重大事故，空管系統新不如舊、當局隱瞞危機的說法甚置塵上。

運房局局長張炳良及民航處多位官員連日來多番解畫，強調事件不涉及航空安全問題。的確，按照常識判斷，相關問題可以由多種因素誘發，航機應答器問題、航機位置或天氣狀況等其他因素均會影響雷達顯示，屬正常物理現象。事實上，世界各國的空管系統亦曾出現類似情況。民航處處長李天柱解釋，新系統有多個雷達監察，還有一個功能是把衛星導航訊號加入去，監察功能將會更好，相信經過系統磨合，情況可以改善。

香港是國際航空樞紐，機場每天升降航班

頻繁，新系統啓用至昨日共11日，合共處理2萬個航班，迄今沒有收到任何航班受影響的報告。由於舊空管系統使用多年，不足以應付航班數量的增長和將來第三條跑道所需。因此，更新空管系統是正確、合理、必然之舉。

這套要處理大量信息的複雜空管系統，運作十多日仍屬初期階段，需要更多時間優化是自然的事。譚文豪提出的「消失」、「重影」、「鬼機」等情況，相關官員已經一一解釋背後產生的原理。必須承認，空管系統是一套複雜的體系，必須由具有專業知識和受過訓練的專業人士操作。譚文豪雖然是機師，有與空管系統溝通的經驗，但他亦並非系統研發和管理的專家，對於哪些情況涉及安全，哪些情況是系統磨合期的正常現象，他是否有足夠能力和知識去判斷，其所披露的情況是否反映事實，還是誇大其詞，有待時間來驗證。

不管如何，航空安全關係到公眾的生命安全，亦對本港航空樞紐的地位有深遠影響。當局必須把安全擺在第一位，高度重視相關問題，盡快採取針對性措施完善系統。另一方面，外界對航空交通安全的審視應該回歸專業，尊重專家意見，若人云亦云，輕信沒經證實的傳言，動輒質疑航空安全，只會引起大眾誤解甚至恐慌，損害本港航空業的良好形象，更損害香港的利益。

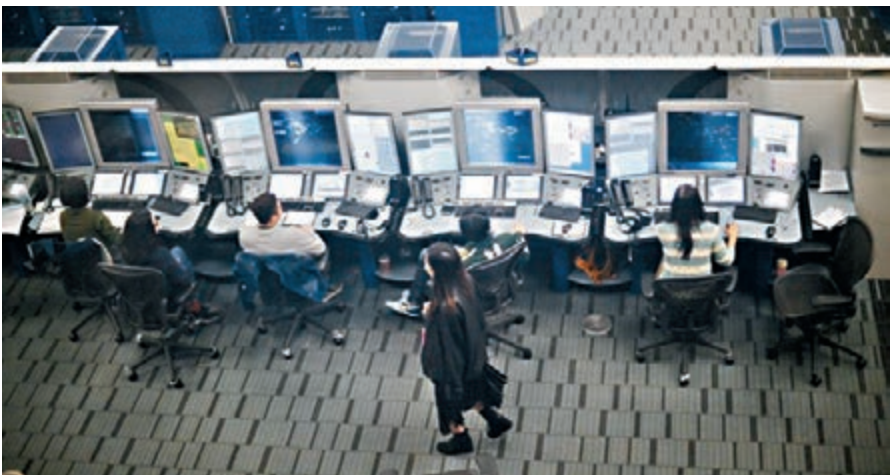
「鬼機」疊影消失 新舊系統皆有

民航處：新系統已處理2萬航班 無收到受影響報告

香港文匯報訊（記者 翁麗娜）民航處新空管系統啓用近半個月，接連被指出現航班在系統屏幕上消失及影像重疊等問題。民航處處長李天柱昨日解釋，上述情況與飛行數據離開雷達覆蓋範圍，以及雷達受大型船隻遮擋等原因有關，並指無論新或舊空管系統也曾出現飛機曾在螢幕消失或影像重疊。他表示，新系統啓用至今11天，合共處理2萬個航班，沒有收到任何航班受影響的報告，並強調會繼續優化新系統，讓其監察功能更暢順，減少出現問題的機會。



香港國際機場是本港經濟重要命脈，近日新空管系統問題引起社會關注。 梁祖彝 攝



新空管系統可以同時監察1,500個空中或地面目標。 梁祖彝 攝



李天柱強調，會繼續優化新系統。 梁祖彝 攝



胡志光指，雷達會受不同原因的情況干擾，導致有時未能偵測航機。 梁祖彝 攝

民航處昨日安排傳媒參觀航空交通管制中心，了解新舊空管系統的運作。

指舊系統「陽壽已盡」要換

有前線人員講解，舊系統使用近廿年出現老化，曾於一天內發生多次航機於顯示屏消失、航機重疊或「鬼機」（突然顯示有飛機但實際無此機）的情況，最嚴重是整個雷達畫面停頓沒有反應。他形容舊系統已走到「壽命最盡處」，更換新系統是迫在眉睫。

負責新空管系統工程的民航處副處長胡志光解釋，導致上述三個情況，可能由於雷達訊號受雷暴干擾、飛機與雷達距離及大型船隻駛過干擾等影響，強調新舊系統均有同樣情況，未來逐步加入衛星導航便會有改善。

李天柱表示，新系統啟用至今除了有1班航機在螢幕消失12秒外，其他個案如影像重疊只屬物理現象，只是小問題，因此在不涉及航空安全情況下，沒有公佈航班消失等情況，否則如動輒公佈，反而會引起恐慌，並不涉及隱瞞。他強調，如果事件存在航空安全威脅，便會納入強制事故報告。

將引衛星導航助監察

李天柱又解釋，新系統有多個雷達監察，相信日後加入衛星導航訊號，監察功能會更好，而新系統由6月中起分階段試用，每次試用都會出現問題，但亦一直去解決，到今個月正式啟用時，空管人員已有信心。他表示，由於運作暢順，故無須延長削減航班的時間。

民航處副處長蔡傑銘昨日在一個電台節目上亦指，航管系統非常複雜，無論新舊系統、香港抑或外國，均有出現早前航班在系統螢幕中消失、多於一條航道，或航班出現俗稱「鬼影」等情況。他指出，舊空管系統已運作約18年至20年，發展較成熟，因此較少出現不理想情況；相反新系統只全面運作約10天，仍屬初期發展階段，功能亦較舊系統多，因此需要更多時間進行優化。

蔡傑銘指，早前的航班「鬼影」現象，據了解是有個別雷達訊號出現大誤差，令系統運算時間較長，已與新系統的供應商研究改善，相信空管人員有能力處理，未來新系統亦會加上衛星訊號，令計算飛機位置更準確。

他並不認同新系統的安全系數降低，強調新系統有多重保障，航空安全是首要工作。

有民航處工程人員表示，舊系統平均每月出現1次航機在螢幕消失的情況，出現重疊及鬼影則平均每日一次。

一般而言，遇上上次消失的12秒情況，通訊人員及通訊塔會致電客機確保無事，並確保飛機同一高度水平沒有其他客機，以及要求對方重新開啟通訊儀器。

他指出，即使新系統不幸「出事」，亦可即時啟用「終極後備程序」，但並無透露屆時可處理多少航班數目。

新舊空管系統對比		
系統	第一代AutoTrac空管系統（舊）	第三代AutoTrac III（新）
對比	手寫紙條列出航班資料如飛行高度、速度及方向	直接在控制螢幕顯示
	手寫紙條列出航班型號，再安排升降次列或是否需要在半空盤旋	直接在控制螢幕顯示
	天文台每6分鐘傳來氣象雷達影像的網頁連結	直接在控制螢幕顯示
啟用日期	1998年	2016年
供應商	同為美國雷神公司（Raytheon Company）	

資料來源：民航處 整理：翁麗娜

空管系統事件簿	
2007年5月	立法會財委會向民航處撥款15.65億元購買新空管系統，原計劃於2012年年底啓用，惟啓用日期不斷延誤
2011年	民航處批出合約予美國雷神公司，購入新空管系統的航空交通管理系統Autotrac 3，連升級價值達5.5億元
2012年初	安裝新空管系統
2013年	在驗收測試過程中爆出多達逾300項問題缺漏，暗藏許多安全隱患，飛行數據處理器更一度嚴重故障，導致整個空管系統「死機」，需要不斷修補
2015年7月	有報道指民航處測試該管理系統期間，曾發生飛行數據處理器故障，以至整套管理系統無法運作。運輸及房屋局局長張炳良表示，事件是測試過程的一部分，屬已預知的狀況，實非報道所指的「故障」
2016年6月	新空管系統分階段啓用
2016年10月27日	民航處承認測試時系統出錯，須即時轉用原有的系統
2016年11月14日	民航處全面啓用新空管系統
2016年11月15日	有報道爆出曾有客機在雷達上「消失」12秒
2016年11月24日	有立法會議員引述前線人員透露新空管系統出現航機「消失」、「鬼影」等問題。張炳良表示，所有航管系統都會出現雷達間歇未能顯示飛機位置，不一定與系統有關

資料來源：綜合報道 整理：文森

公民黨製造恐慌 專家斥反智



新空管系統上周一正式啟用，惟連番傳出負面新聞，引發公眾憂慮。香港中文大學航空政策研究中心政策研究主任羅祥國表示，機場間溝通緊密，除了交換航班升降資訊，涉及更換系統必然互相知會，因此新航空系統若有問題，「你覺得其他國家願意讓自己的航空公司冒險來香港機場嗎？」他批評個別傳媒煽風點火，製造無謂的恐慌。

公民黨立法會議員譚文豪昨日在一個電台節目表示，所有新空管系統都有適應及磨合期，但香港的新系統問題出現得較多，認為是系統本身有問題，

不應因為已購入便勉強使用。他指新系統的問題中，以螢幕出現「鬼機」的情況最令人憂慮，即是本來某處應該沒有飛機，但系統當成有，估計是系統收集雷達訊號再運算後出現問題。

譚文豪又說，出現「鬼機」可能觸發撞機預警，控制人員或作出不必要的轉向指示，產生危險，人員亦會分散對其他飛機的注意力。他又指民航處始終沒有交代新系統測試時，有否出現過有關問題，認為是有隱瞞，處方亦要交代問題出現過的次數。

羅祥國昨日接受本報訪問時卻指出，現時使用雷達偵察航班資料仍是國際常用的造法，「當然GPS

（全球衛星定位系統）是最好，但需要時間逐步引進。」他坦言，作為航空政策研究的學者，未能評價新系統出現航機於顯示屏消失、航機重疊或「鬼機」的次數是否合理，但對民航處有多名專業人士的專業判斷有信心。

換系統獲其他機場認可

他又說，根據國際民航組織要求，機場若採用新系統必須作出呈報，然後獲得其他機場的承認，「如果三藩市、北京飛來香港，別人也要知道你的系統是如何，不會說給你面子，然後便飛過來。」

羅祥國指出，如對方質疑香港的新空管系統也不敢來港，「這是按邏輯常理可以想到的。」他批評有傳媒譁眾取寵，追逐「話題性」導致社會有人感到擔憂，幾乎是「反智」。

記者 翁麗娜