
此乃要件 請即處理

閣下如對本通函任何方面或對所要採取的行動有任何疑問，應諮詢持牌證券商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已將名下的香港飛機工程有限公司股份全部售出或轉讓，應立即將本通函送交買主或承讓人，或送交經手買賣或轉讓的銀行、持牌證券商或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

香港聯合交易所有限公司對本通函的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本通函全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

香港飛機工程有限公司

(於香港註冊成立的有限公司)

(股票代號：44)

持續關連交易：飛機維修

獨立財務顧問：ING Bank N.V.



由獨立董事委員會發出並載有其給予獨立股東意見的函件載於本通函第十頁。由獨立財務顧問 ING Bank N.V. 發出並載有其給予獨立董事委員會及獨立股東意見的函件，載於本通函第十一至二十一頁。

召開特別股東大會的通知書載於本通函第二十七至二十八頁，該特別股東大會將於二零零七年六月二十九日上午十一時正，假座香港金鐘道八十八號太古廣場一座五樓太古廣場會議中心舉行。無論閣下能否出席特別股東大會，均請按照隨附的委任代表表格上印行的指示填妥該表格，並盡快於特別股東大會或其任何續會的指定舉行時間不少於四十八小時前交回公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十八樓。閣下將委任代表表格填妥並交回後，仍可親自出席特別股東大會或其任何續會，並可於表決時親自在會上投票，但在此情況下，該委任代表表格則被視為作廢。

二零零七年六月五日

釋義

於本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具備以下涵義：

華民航空	香港華民航空有限公司，為國泰航空的非全資附屬公司，其主要業務為經營貨運航班服務。
基地維修服務	全面的定期維修服務，如機身大規模檢查、主要結構及航電改裝、翻新、塗漆及貨機改裝。
部件及航電大修服務	為一系列飛機部件，如機械、液壓及航電設備等進行的部件及航電大修服務。
國泰航空	國泰航空有限公司，一家於香港註冊成立並於聯交所上市的公司，其主要業務為營運定期航班服務。國泰航空持有港機工程已發行股本的 27.45%。
國泰航空集團	國泰航空及其附屬公司，包括華民航空及港龍航空。
董事局	公司的董事局。
港龍航空	港龍航空有限公司，為國泰航空的全資附屬公司，其主要業務為營運定期航班服務。
特別股東大會	公司的特別股東大會。
工程服務	為外勤維修服務、基地維修服務和部件及航電大修服務而設的支援服務，包括飛機文件、技術數據交換及飛機內部產品維修，以及國泰航空集團與港機工程集團不時協定的其他支援服務。
框架協議	由國泰航空及港機工程於二零零七年五月二十一日訂立的框架協議，就港機工程集團為國泰航空集團按國泰航空集團及港機工程集團之間的有關協議及任何進一步協議提供服務。
港機工程或公司	香港飛機工程有限公司，一家於香港註冊成立並於聯交所上市的公司，其主要業務為提供商用飛機大修及維修服務。
港機工程集團或集團	港機工程及其附屬公司，包括廈門太古飛機工程及太古起落架。

香港機場	香港國際機場。
獨立董事委員會	董事局轄下的一個獨立委員會，成員羅安達、李德信、林光宇、梁國權及唐子樑，均為獨立非常務董事。
獨立財務顧問	ING Bank N.V.
獨立股東	除國泰航空及太古及其聯繫人外的港機工程股東。
最後可行日期	二零零七年五月三十日，即本通函付印前確認其中若干資料的最後可行日期。
上市規則	聯交所證券上市規則。
外勤維修服務	包括過境及通宵維修服務以及達至 A 級的漸進維修檢查（包括瑕疵修補）等外勤維修服務，亦包括非技術性服務，如拖行飛機、維修供水/廁所服務、飛機外部清洗/塗臘及機艙清潔及地勤設備支援。
標準守則	上市規則附錄十，即上市公司董事進行證券交易的標準守則。
中國	中華人民共和國。
有關協議	以下協議的任何一份或全部： <ol style="list-style-type: none"> (1) 港機工程及華民航空於二零零四年九月九日訂立的全責維護全套服務合約，港機工程已就該協議先後刊發日期為二零零四年九月十三日、二零零六年二月十六日及二零零七年二月十四日的公告； (2) 港機工程及華民航空於二零零四年九月九日訂立的外勤維修合約，港機工程已就該協議先後刊發日期為二零零四年九月十三日、二零零六年二月十六日及二零零七年二月十四日的公告； (3) 國泰航空及港機工程於二零零五年十一月十日訂立的港機工程服務協議，國泰航空及港機工程已分別就該協議刊發日期為二零零五年十一月十日的公告及向股東發出日期為二零零五年十一月二十二日的通函； (4) 國泰航空及廈門太古飛機工程於二零零五年十一月十日訂立的廈門太古飛機工程服務協議，國泰航空及港機工程已分別就該協議刊發日期為二零零五年

十一月十日的公告及向股東發出日期為二零零五年十一月二十二日的通函；

- (5) 國泰航空及廈門太古飛機工程於二零零五年十一月十日訂立的廈門太古飛機工程外勤維修協議，國泰航空及港機工程已分別就該協議刊發日期為二零零五年十一月十日的公告及向股東發出日期為二零零五年十一月二十二日的通函；及/或
- (6) 國泰航空集團及港機工程集團之間就維修飛機、備件及部件不時訂立的任何進一步協議。

服務	根據框架協議及/或有關協議，就飛機、備件及/或部件的維修服務。
證券及期貨條例	香港法例第 571 章證券及期貨條例。
股東	公司的股東。
聯交所	香港聯合交易所有限公司。
太古	太古股份有限公司，一家於香港註冊成立並於聯交所上市的公司。
廈門太古飛機工程	廈門太古飛機工程有限公司，為港機工程的非全資附屬公司，於中國註冊成立，其主要業務為提供商用飛機大修及維修服務。
太古起落架	廈門太古起落架維修服務有限公司，為港機工程的非全資附屬公司，於中國註冊成立，其主要業務為提供民用飛機起落架修理、大修及支援服務。
交易	港機工程集團根據框架協議及有關協議，向國泰航空集團提供服務。

香港飛機工程有限公司
(於香港註冊成立的有限公司)

常務董事

白紀圖 (主席)
陳炳傑
彭勵志
馬海文
劉美璇
沙舒雅

註冊辦事處：

香港
金鐘道八十八號
太古廣場二座
三十五樓

非常務董事

郭鵬
簡柏基
何祖英
容漢新
湯彥麟
米高嘉道理爵士 (唐子樑的代董事)

獨立非常務董事

羅安達
李德信
林光宇
梁國權
唐子樑

各位股東：

持續關連交易
飛機維修

緒言

謹此提述公司就與國泰航空於二零零七年五月二十一日訂立框架協議所進行的交易於二零零七年五月二十一日的公告。根據框架協議，由港機工程集團為國泰航空集團提供服務，維修國泰航空集團的飛機，為期十年至二零一六年十二月三十一日止。

本通函的目的如下：

- (a) 為閣下提供有關框架協議及交易的詳情，以及上市規則要求提供的其他資料；

- (b) 載列 ING Bank N.V.致獨立董事委員會及獨立股東意見函件，以及獨立董事委員會根據 ING Bank N.V.所給予的意見而提出的建議及見解；及
- (c) 向閣下發出特別股東大會通知書，該特別股東大會將考慮並酌情通過框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）。

框架協議於二零零七年五月二十一日訂立

協議各方： (1) 港機工程
(2) 國泰航空

根據框架協議，港機工程集團為國泰航空集團提供服務，維修國泰航空集團的飛機。

框架協議為期十年至二零一六年十二月三十一日止。為使港機工程集團能以合乎成本效益的方式維護所需的設施、部件及備件，以提供服務予國泰航空集團，有需要為框架協議訂下十年的年期。由於框架協議的年期為十年，因此 ING Bank N.V.已獲委任為獨立財務顧問，就協議的年期作出評論，其意見載於本通函中的獨立財務顧問函件。框架協議涵蓋國泰航空集團及港機工程集團之間的有關協議，並且提供框架予有關協議的訂立、續期或延期。框架協議尤其提供國泰航空集團及港機工程集團之間有關協議的訂立、續期或延期，期限或連續期限於二零一六年十二月三十一日或之前屆滿。

框架協議的條款符合一般商業慣例。如協議一方有重大違約的行為，則協議另一方可在通知協議對方後即時終止框架協議。一旦框架協議終止，協議各方的所有權利及義務將隨即終止，但在終止框架協議之前所產生的任何權利、責任或補救辦法則不受影響。

框架協議的條款（包括參照各類型飛機部件及所需技術標準而釐定的服務費用）乃根據行情市價商議後訂出，其條款乃正常商業條款。

國泰航空集團將於收到發票後三十天內，以現金支付予港機工程集團。

服務

服務乃根據以下有關協議提供：

- (1) 港機工程及華民航空於二零零四年九月九日訂立的全責維護全套服務合約，港機工程已就該協議先後刊發日期為二零零四年九月十三日、二零零六年二月十六日及二零零七年二月十四日的公告；

- (2) 港機工程及華民航空於二零零四年九月九日訂立的外勤維修合約，港機工程已就該協議先後刊發日期為二零零四年九月十三日、二零零六年二月十六日及二零零七年二月十四日的公告；
- (3) 國泰航空及港機工程於二零零五年十一月十日訂立的港機工程服務協議，國泰航空及港機工程已分別就該協議刊發日期為二零零五年十一月十日的公告及向股東發出日期為二零零五年十一月二十二日的通函；
- (4) 國泰航空及廈門太古飛機工程於二零零五年十一月十日訂立的廈門太古飛機工程服務協議，國泰航空及港機工程已分別就該協議刊發日期為二零零五年十一月十日的公告及向股東發出日期為二零零五年十一月二十二日的通函；
- (5) 國泰航空及廈門太古飛機工程於二零零五年十一月十日訂立的廈門太古飛機工程外勤維修協議，國泰航空及港機工程已分別就該協議刊發日期為二零零五年十一月十日的公告及向股東發出日期為二零零五年十一月二十二日的通函；及/或
- (6) 國泰航空集團及港機工程集團之間就維修飛機、備件及部件不時訂立的任何進一步協議。

服務包括但不限於以下各項：

- (1) 港機工程為華民航空提供華民航空機隊全責維護全套服務，包括設立一個供華民航空租賃之旋轉部件及可修備件庫，以及為存貨提供管理、後勤支援及維護服務；
- (2) 港機工程於香港機場為華民航空之機隊提供外勤維修服務，包括常規性維修檢查、非常規性維修、處理入境班機出現的技術問題、特別維修支援、停機坪服務、物料供應、工具供應、飛機放行及驗證，以及飛機地面支援；
- (3) 港機工程為國泰航空集團提供的服務：為飛抵香港機場的飛機提供外勤維修服務；在香港機場提供基地維修服務；綜合倉儲及物流支援服務，包括收貨/檢查、倉儲、分配、進出口服務；物料供應；部件及航電大修服務；及工程服務；及/或
- (4) 廈門太古飛機工程為國泰航空集團提供的服務：倉儲設施、物料供應、在廈門提供基地維修服務、工程服務、為飛抵廈門及國泰航空集團與廈門太古飛機工程不時協定的其他機場的飛機提供外勤維修服務。

年度上限

交易的年度上限乃參照在下列截至二零零六年十二月三十一日止的四年間交易的實際款額，港機工程集團在截至二零一六年十二月三十一日止的十年間為國

泰航空集團提供服務而預計應付的款額，以及就國泰航空集團機隊規模、每年飛機使用率及其他營運參數所提供的預測而釐定，並考慮到已確實訂購三十六架飛機，將由二零零七年至二零一零年間付運。此外，並已加入百分之三十的緩衝額，以便靈活應付服務水平因應增長而可能出現的改變，以及國泰航空集團飛機的定期維修及可能需要進行的非定期維修。董事局預計截至二零一六年十二月三十一日止的十年間，就飛機維修服務的應付款額，將不會超逾下列的年度上限，而該等年度上限歸納及取代過往就交易所設定的年度上限。

(港幣百萬元)	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	
服務	實際	實際	實際	實際	
	1,227	1,345	1,476	1,627	
(港幣百萬元)	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>
服務	上限	上限	上限	上限	上限
	3,000	3,300	3,630	3,993	4,393
(港幣百萬元)	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
服務	上限	上限	上限	上限	上限
	4,832	5,315	5,846	6,431	7,075

交易的理由及好處

交易為港機工程集團在正常業務運作中的正常商業活動之一部分，預計將為港機工程集團的收益及溢利率帶來重大貢獻。在二零零六年，對國泰航空的營業額佔港機工程集團營業總額的 41%。

協議各方的關係

國泰航空持有港機工程已發行股本的 27.45%，故為港機工程的主要股東，按照上市規則，為港機工程的關連人士。

上市規則的遵守

由於就交易年度上限按年根據上市規則第 14.07 條定義的有關百分比率（盈利比率除外）的最高數值，將超逾 2.5%，因此公司須遵守上市規則第 14A.35 條有關公告、申報及獨立股東批准的規定。

獨立董事委員會現已組成，負責就通過框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）的決議案向獨立股東提供意見。ING Bank N.V.已獲委聘為獨立財務顧問，向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

公司將召開特別股東大會，以考慮並酌情通過框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）。有關決議案將以投票方式表決，而國泰航空及其主要股東太古將放棄表決。

公司將遵守上市規則第 14A.37-41 條規定的持續責任，在二零一六年十二月三十一日以後或超逾年度上限或框架協議的條款有重大修訂時，將重新遵守有關的上市規則。

特別股東大會

第二十七至二十八頁載有召開特別股東大會的通知書，該特別股東大會將於二零零七年六月二十九日上午十一時正，假座香港金鐘道八十八號太古廣場一座五樓太古廣場會議中心舉行，屆時將向獨立股東動議決議案，以通過框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）。獨立股東將於特別股東大會以投票方式進行表決。

於最後可行日期，國泰航空持有港機工程 27.45% 股權，而太古則持有國泰航空 39.92% 股權及港機工程 32.80% 股權。根據上市規則，國泰航空及太古及兩者的聯繫人將於特別股東大會上放棄表決有關通過框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）的決議案。

根據上市規則，由於太古於最後可行日期持有國泰航空 39.92% 股權及港機工程 32.80% 股權，因此太古將於特別股東大會上放棄表決有關通過框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）的決議案。

隨函附上供特別股東大會使用的委任代表表格。無論閣下能否出席特別股東大會，均請按照表格上印行的指示填妥該表格，並盡快於特別股東大會或其任何續會的指定舉行時間不少於四十八小時前交回表格。閣下將委任代表表格填妥並交回後，仍可親自出席特別股東大會或其任何續會，並可於表決時親自在會上投票，但在此情況下，該委任代表表格則被視為作廢。

建議

請參閱 (i) 本通函第十頁所載由獨立董事委員會發出的函件，裏面載有該委員會就交易給予獨立股東的建議；及 (ii) 本通函第十一至二十一頁所載由 ING Bank N.V. 發出的函件，裏面載有該銀行給予獨立董事委員會及獨立股東的意見，以及其表達意見時所考慮到的主要因素及理由。

其他資料

此外，亦請參閱本通函附錄及本通函內特別股東大會通知書所載的資料。

承董事局命
香港飛機工程有限公司
主席
白紀圖

二零零七年六月五日

獨立董事委員會函件

各位獨立股東：

持續關連交易 飛機維修

謹此提述公司二零零七年六月五日的通函（「通函」），本函件為其一部分。除文意另有所指外，通函的釋義適用於本函件。

我們獲委任成立獨立董事委員會，以研究框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）的條款，以及據我們的見解，就各條款是否公平合理並符合公司及股東的整體利益，向獨立股東提供意見。ING Bank N.V.已獲委任向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

請參閱通函第五至九頁所載的董事局函件，裏面載有包括有關框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）的資料，以及通函第十一至二十一頁所載由 ING Bank N.V.發出的函件，裏面載有該銀行給予的意見。

我們考慮過 ING Bank N.V.的意見後，認為框架協議、協議年期及交易（包括年度上限）的條款乃屬公平合理，並符合公司及股東的整體利益。據此，我們建議獨立股東對特別股東大會上動議的普通決議案投贊成票。

獨立董事委員會

獨立非常務董事

羅安達

李德信

林光宇

梁國權

唐子樑

二零零七年六月五日

ING Bank N.V. 函件

以下為 ING Bank N.V.就交易致獨立董事委員會及獨立股東的意見函件全文，以供載入本通函。



香港中環港景街國際金融中心一期 39 樓

致： 香港飛機工程有限公司
獨立董事委員會及獨立股東
香港金鐘道八十八號
太古廣場二座三十五樓

敬啓者：

持續關連交易 飛機維修

緒言

謹此提述我們獲委任為獨立財務顧問，就有關本函件第三節所述之的框架協議及年度上限（「年度上限」）向獨立董事委員會及獨立股東提供意見，有關詳情載於二零零七年六月五日的通函（「通函」）內，而本函件為其一部分。除文意另有所指外，通函的釋義適用於本函件。

董事於二零零七年五月二十一日宣佈，港機工程及國泰航空於二零零七年五月二十一日訂立框架協議，由港機工程集團為國泰航空集團提供服務，維修國泰航空集團的飛機，為期十年至二零一六年十二月三十一日止。

國泰航空持有港機工程已發行股本的 27.45%，故為港機工程的主要股東，按照上市規則，為港機工程的關連人士。由於就交易年度上限按年根據上市規則第 14.07 條定義的有關百分比率（盈利比率除外）的最高數值，將超逾 2.5%，因此公司須遵守上市規則第 14A.35 條有關公告、申報及獨立股東批准的規定。

ING Bank N.V. 獨立於港機工程或其任何主要股東、董事或行政總裁或其各自任何聯繫人，並與此等人士概無關連，因此符合資格向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立意見。

我們並無參與港機工程就框架協議進行的磋商，亦無參與使董事決定訂立框架協議的籌算過程。我們並不以本函件擔保框架協議的好處，而只是基於上市規則第 14A 章的規定，就框架協議、協議年期、現有協議項下的交易及年度上限

是否公平合理，訂立框架協議是否在公司一般正常業務運作中進行，按一般商業條款達成，以及是否符合港機工程及股東的整體利益表達意見。

在達致我們的建議時，我們信賴由港機工程管理層提供的聲明、資料及陳述。我們假設通函所連載及提述由港機工程管理層提供且董事願意共同及個別對其負全責的一切聲明、資料及陳述於作出時在各重大方面均屬真實、準確及完整，且在通函日期時仍屬真實、準確及完整。

我們亦信賴與港機工程董事及管理層成員就通函所載的聲明、資料及陳述進行的討論。董事向我們表示，通函所提供及提述的資料，並無隱瞞或遺漏任何重要事實。董事進一步確認，在作出一切適當查詢後，及就其所知及所信，並無遺漏任何其他事實或陳述，足以使通函（包括本函件）所載的任何聲明在任何重大方面產生誤導。

我們認為已審閱充分資料，足以達致審慎的意見，並證明信賴通函所載資料的準確性，作為我們意見的合理依據。我們並不知悉亦無理由懷疑任何事實或情況足以令我們所獲提供的資料及陳述在任何重大方面變得失實、不準確或誤導，我們亦不懷疑通函所提供的資料遺漏或隱瞞任何重要事實。然而，我們並無就港機工程向我們提供的資料進行獨立核證，亦無對集團及其各自的聯繫人的業務及狀況進行深入調查。

主要考慮因素

在達致我們對框架協議、協議年期、現有協議項下的交易及年度上限的意見時，我們已考慮到以下的各項主要因素及理由：

1. 港機工程集團及國泰航空集團之間的歷史關係

港機工程集團是全球領先的航空工程集團之一，從事商用飛機及其部件的維修、改裝、修理及大修業務。港機工程以香港機場為主要基地，為大部分在香港機場營運的航空公司提供外勤維修服務。港機工程在香港的業務，包括在香港機場的機庫進行大型維修工程及在客貨運站進行外勤維修工程，在將軍澳進行部件大修工程，以及提供庫存技術管理服務。港機工程持有 56.6% 股權的廈門太古飛機工程設於廈門，使用位於廈門高崎國際機場的四個各可容納兩架廣體飛機的機庫，主要提供波音及空中巴士機種的大規模維修服務，以及提供 B747-200/300/400 型客機轉貨機改裝計劃。目前，廈門太古飛機工程亦在北京、上海及廈門提供外勤維修服務。

國泰航空集團的主要業務是營運主要來往香港的定期航班服務，並經營其他相關服務，包括航空飲食服務、飛機處理及工程服務。國泰航空集團透過國泰航空、港龍航空（於二零零六年九月成為國泰航空全資附屬公司）及國泰航空持有六成股權的華民航空營運其機隊。

據港機工程表示，港機工程集團在航空業中與國泰航空建立了悠久而成功的關係。國泰航空機隊的維修工作由港機工程負責超過五十七年，並自一九九六年開始同時由廈門太古飛機工程負責。自二零零四年起，港機工程為華民航空提供華民航空的空中巴士 A300-600 貨機機隊全責維護全套服務及於香港機場提供外勤維修服務。港機工程集團目前為華民航空及國泰航空根據以下五份協議（「現有協議」）提供服務：

- (1) 港機工程及華民航空於二零零四年九月九日訂立的全責維護全套服務合約，港機工程已就該協議先後刊發日期為二零零四年九月十三日、二零零六年二月十六日及二零零七年二月十四日的公告；
- (2) 港機工程及華民航空於二零零四年九月九日訂立的外勤維修合約，港機工程已就該協議先後刊發日期為二零零四年九月十三日、二零零六年二月十六日及二零零七年二月十四日的公告；
- (3) 國泰航空及港機工程於二零零五年十一月十日訂立的港機工程服務協議，國泰航空及港機工程已分別就該協議刊發日期為二零零五年十一月十日的公告及向股東發出日期為二零零五年十一月二十二日的通函；
- (4) 國泰航空及廈門太古飛機工程於二零零五年十一月十日訂立的廈門太古飛機工程服務協議，國泰航空及港機工程已分別就該協議刊發日期為二零零五年十一月十日的公告及向股東發出日期為二零零五年十一月二十二日的通函；及
- (5) 國泰航空及廈門太古飛機工程於二零零五年十一月十日訂立的廈門太古飛機工程外勤維修協議，國泰航空及港機工程已分別就該協議刊發日期為二零零五年十一月十日的公告及向股東發出日期為二零零五年十一月二十二日的通函。

港機工程與華民航空之間的現有協議，即以上第 1 號的全責維護全套服務合約及第 2 號的外勤維修合約，將分別於二零一二年九月及二零零九年九月屆滿，而其他港機工程及廈門太古飛機工程與國泰航空的現有協議將於二零零七年十二月屆滿。

港機工程集團營業總額重大部分來自國泰航空集團。來自國泰航空的營業額於二零零四年及二零零五年分別佔集團營業總額的 46% 及 36.7%。來自國泰航空及港龍航空的營業額於二零零六年佔集團營業總額的 41%。

2. 框架協議

2.1 條款及服務

港機工程及國泰航空訂立框架協議，由港機工程集團為國泰航空集團提供服務，維修國泰航空集團的飛機，為期十年至二零一六年十二月三十一日

止。根據框架協議，倘若港機工程集團任何成員同意向國泰航空集團任何成員提供任何服務，該港機工程集團成員及該國泰航空集團成員將按以下條款訂立一份有關協議：

- (A) 如任何有關協議一方有重大違約的行為，則該有關協議另一方可在通知該有關協議對方後即時終止該有關協議。一旦任何有關協議終止，該有關協議各方的所有權利及義務將隨即終止，但在終止該有關協議之前所產生的任何權利、責任或補救辦法則不受影響；
- (B) 服務費用乃參照各類型飛機、備件及部件及所需技術標準而釐定；及
- (C) 國泰航空集團任何成員根據任何有關協議向港機工程集團任何成員應付的任何款項，將於該國泰航空集團成員收到該港機工程集團成員的發票後三十天內，以現金支付予該港機工程集團成員。

每一份現有協議均作為有關協議，而國泰航空集團及港機工程集團之間就維修飛機、備件及部件不時訂立的任何進一步協議亦為有關協議。框架協議提供框架予有關協議的訂立、續期或延期。框架協議尤其提供國泰航空集團及港機工程集團之間有關協議的訂立、續期或延期，期限或連續期限於二零一六年十二月三十一日或之前屆滿。

我們從董事方面知悉，服務包括但不限於以下各項：

- (1) 港機工程為華民航空提供華民航空機隊全責維護全套服務，包括設立一個供華民航空租賃之旋轉部件及可修備件庫，以及為存貨提供管理、後勤支援及維護服務；
- (2) 港機工程於香港機場為華民航空之機隊提供外勤維修服務，包括常規性維修檢查、非常規性維修、處理入境班機出現的技術問題、特別維修支援、停機坪服務、物料供應、工具供應、飛機放行及驗證，以及飛機地面支援；
- (3) 港機工程為國泰航空集團提供的服務：為飛抵香港機場的飛機提供外勤維修服務；在香港機場提供基地維修服務；綜合倉儲及物流支援服務，包括收貨/檢查、倉儲、分配、進出口服務；物料供應；部件及航電大修服務；及工程服務；及/或
- (4) 廈門太古飛機工程為國泰航空集團提供的服務：倉儲設施、物料供應、在廈門提供基地維修服務、工程服務、為飛抵廈門及國泰航空集團與廈門太古飛機工程不時協定的其他機場的飛機提供外勤維修服務。

一般而言，全責維護全套服務乃為向客戶航空公司機隊提供一系列部件的使用權及庫存，以支援其運作。外勤維修服務是指在正常過境、例行周轉或定期停放期間進行的有關維修服務，這些服務是為確保飛機在下次飛行

時的適航性和安全而必須進行的。基地維修服務是指主要結構及航電改裝、機艙翻新及塗漆等須使用機庫的大規模維修服務。

2.2 框架協議的協議年期

我們注意到框架協議的年期為十年，超過上市規則界定的三年期限。按上市規則第 14A.35 條，不獲豁免的持續關連交易的協議年期除特別情況外，不得超過三年。如上所述，框架協議提供國泰航空集團成員及港機工程集團成員之間有關協議的訂立、續期或延期，期限或連續期限於二零一六年十二月三十一日或之前屆滿。

我們已識別出另外三份由其他飛機維修公司於過去三年內訂立的飛機或部件維修協議，而我們基於以下原因認為可作比較之用：

- (a) 提供的服務涵蓋提供外勤、小型及基地維修；維修工序監控；工程及技術服務；部件支援；發動機維修及物流管理，跟按框架協議所提供的服務相若；及
- (b) 可作比較的公司航空工程業中具備國際信譽和專業技術。

我們注意到以下三份有關維修、修理及大修服務的協議均具有五至十年的年期：(i) 瑞士 SR Technics 公司及阿拉伯 Sama 航空公司之間的綜合技術航空方案協議；(ii) 荷蘭航空工程維修公司及翡翠航空公司之間的全面飛機維修支援協議；及(iii) 新加坡航空工程公司及欣豐虎航空公司的維修、修理及大修服務協議。

我們曾與董事進行商討，知悉港機工程並無與任何第三方訂立類似的長期協議，惟它們眾多乃以香港以外地區為基地的航空公司。考慮到 (i) 港機工程集團能夠取得與一個信譽良好並已提供服務超過五十七年的客戶的長期合約；(ii) 國泰航空集團佔港機工程集團營業額的重大份額；(iii) 港機工程及國泰航空均認為，為使港機工程集團能以合乎成本效益的方式維護所需的設施、部件及備件，有需要為框架協議訂下十年的年期；及 (iv) 框架協議的年期在業內其他同類維修合約的年期範圍以內，因此我們確認框架協議的十年年期合乎業內一般處理方法。

2.3 定價基準

框架協議規定，服務收費乃根據各種飛機、備件、部件及所需的技術準則而釐定。

服務收費按現有協議的定價基準如下：

<u>服務類別</u>	<u>定價基準</u>
基地維修服務	時間及物料

部件及航電大修服務	時間及物料或固定價格
工程服務	時間
外勤維修服務	按飛機升降次數釐定固定價格 / 整套例行服務收取固定價格 / 其他工程按時間及物料定價
物料供應	物料
倉儲及物流支援服務	按月收取固定價格
倉儲設施	按月收取固定價格
全責維護全套服務	按月收取固定費用 / 按每飛行小時收取修理費

據董事表示，服務定價基準與業內標準一致。董事並確認，港機工程集團向獨立第三方提供服務的收費亦根據各種飛機、備件、部件及所需的技術準則而釐定。有關定價基準的詳情羅列如下：

- 時間

港機工程集團的收費乃按預約熟練及非熟練技工的工時數目釐定。收費視乎工種及地點而改變。

- 物料

收費乃按由港機工程集團供應的物料成本另加若干溢價釐定。

- 單位或按月計固定價格

外勤維修服務的收費乃根據飛機升降次數或整套例行服務而定。收費視乎地點而改變。至於倉儲及物流則按月收取固定價格，但價格視乎地點而改變。對於為部件進行大修或修理的部件及航電大修服務，其收費是根據時間及物料或按每個單位大修收取固定價格。全責維護全套服務乃按月收取固定費用或按每飛行小時收取修理費。

我們知悉，框架協議並不影響現有協議項下目前的定價水平。當現有協議續期或新的有關協議訂立時，董事將參照按框架協議所述的定價基準而釐定定價水平。我們並知悉，上市規則第 14A.37 條規定獨立非常務董事每年均須審核框架協議，並包括在年度報告中確認按框架協議進行的持續關連交易是按照一般商務條款進行，或如可供比較的交易不足以判斷該等交易的條款是否一般商務條款，則該等交易的條款不遜於需求類似業務量的獨立第三方可取得或提供（視屬何情況而定）的條款。

2.4 付款

框架協議規定，國泰航空集團任何成員根據任何有關協議向港機工程集團任何成員應付的任何款項，將於該國泰航空集團成員收到該港機工程集團成員的發票後三十天內，以現金支付予該港機工程集團成員。

我們知悉，此付款條款大致與現有協議一致。按照港機工程及廈門太古飛機工程與國泰航空之間的現有協議，就外勤維修服務支付的費用須按以下方式開出發票及付款：(a) 臨時的固定收費須以十二次等額分期收費方式開出發票及付款；(b) 固定價格的對賬須按年開出發票，並在收到發票後三十天內支付；及 (c) 特殊項目、額外收費及特定收費須按月開出發票，並在收到發票後三十天內支付。下述各項收費須於收到發票後三十天內支付：(a) 倉儲及物流服務；(b) 物料供應；(c) 部件及航電大修服務；(d) 基地維修服務；及 (e) 工程服務。就港機工程與華民航空之間的現有協議，華民航空在收到港機工程適當明細的發票後三十天內支付。

框架協議規定，如一份有關協議的條款與框架協議的條款不一致，以前者為準。

我們從公司管理層方面得悉，港機工程給予其他客戶的付款條款一般為三十天或以上。

董事已確認，框架協議的條款（包括參照各類型飛機、備件、部件及所需技術標準而釐定的服務費用）乃根據行情市價商議後訂出，其條款乃正常商業條款。董事並確認，與國泰航空集團簽訂的框架協議及現有協議的條款，並未優厚於公司給予需要類似服務範圍及業務量的非港機工程關連人士（按照上市規則定義）的條款。

考慮到上述各項因素，我們認為框架協議條款屬公平合理。

3. 年度上限基準

3.1 設定年度上限的原因

港機工程是在香港機場一家主要同時提供外勤及基地維修服務的飛機維修公司，透過全面的機庫支援提供整套綜合服務，包括過境及技術服務。我們知悉，港機工程現時在香港機場為大部分航空公司提供服務。

誠如董事局函件所述，截至二零零六年十二月三十一日止四個年度的實際服務費用及截至二零一六年十二月三十一日止的十年間的服務費用年度上限列載於表（1），而該等年度上限歸納及取代過往就交易所設定的年度上限。

3.2 年度上限基準

我們在確定公司建議的年度上限是否公平合理及符合公司及股東的整體利益時，已就年度上限與董事檢討及討論設定有關基準的問題。

我們曾與董事進行商討，知悉建議的年度上限是基於以下各項而釐定：(i) 服務在截至二零零六年十二月三十一日止四個年度的過往實際年值；(ii) 在考慮到國泰航空集團已落實訂購三十六架於二零零七年至二零一零年間交付的飛機後，就其機隊規模、年度飛機使用量及其他營運參數作出的內部預測；(iii) 年度上限設有合理的緩衝額；及(iv) 港機工程集團可處理量的增加。

表(1)：二零零三年至二零零六年的服務過往年值及二零零七年至二零一六年的年度上限

年度(實際/上限)	金額(港幣百萬元)	增幅(百分率)
2003 實際	1,227	9.6%
2004 實際	1,345	9.7%
2005 實際	1,476	10.2%
2006 實際	1,627	84.4%
2007 上限	3,000	10.0%
2008 上限	3,300	10.0%
2009 上限	3,630	10.0%
2010 上限	3,993	10.0%
2011 上限	4,393	10.0%
2012 上限	4,832	10.0%
2013 上限	5,315	10.0%
2014 上限	5,846	10.0%
2015 上限	6,431	10.0%
2016 上限	7,075	10.0%

3.2.1 國泰航空集團現有業務

國泰航空是一家大型航空公司，提供貨運及客運服務前往世界各地。根據國泰航空二零零六年年度報告書，二零零六年的可載客量較二零零五年增加 10.9%。除可載客量外，國泰航空集團二零零六年的貨運收益亦較二零零五年增加 10.9%，原因是歐洲、日本及美國對經香港出口的中國內地製品的需求持續增加。於二零零六年，國泰航空、港龍航空及華民航空的機隊繼續擴充，分別增加六架、四架及兩架飛機。於二零零六年六月，國泰航空訂購了兩架波音 777-300ER 客機及六架波音 747-400ERF 貨機。

國泰航空亦營運更多班次前往阿德萊德、巴林、杜拜、羅馬等地，並與其他航空公司就全球多個航點作出新的代號共享安排，增加飛機使用量及進一步加強香港作為環球航運樞紐的地位。

3.2.2 對預計服務年度上限的分析

我們注意到，服務的二零零七年年度上限較二零零六年的實際金額高出 84.4%。我們曾與董事進行商討，得悉出現如此升幅的主要成因為國泰航空集團業務量潛在增長及其機隊擴充。

正如董事表示，國泰航空集團及港機工程集團將繼續商討潛在經營合作，可能使業務量較現在水平進一步提升。

我們曾與董事進行商討，得悉國泰航空的機隊截至二零零六年十二月三十一日已增至 102 架（二零零五年十二月三十一日：96 架）。我們注意到國泰航空落實訂購的三十二架飛機分別於二零零七年交付十架、二零零八年交付十一架和二零零九年及以後交付十一架。我們從董事方面瞭解，若干交付的飛機必須進行改裝，所有飛機須經國泰航空檢查，方可投入服務。故此，董事估計國泰航空於二零零七年年底將有 112 架飛機營運（包括預計於二零零七年交付及租賃的飛機）。董事預計，國泰航空的機隊將於二零零八年年底增至 120 架（鑒於三架空中巴士 A340-600 客機將於二零零八年租賃屆滿時歸還），較二零零六年十二月三十一日時增長 17.6%。

港龍航空於二零零六年九月成為國泰航空的全資附屬公司。港龍航空於二零零六年接收三架空中巴士 A330-300 客機及一架波音 747-400BCF 貨機，至二零零六年年底擴充其機隊至三十七架飛機。港龍航空期望於二零零七年接收另外三架飛機。

華民航空於二零零六年接收兩架空中巴士 A300-600F 貨機，至二零零六年年底擴充其機隊至八架貨機。

3.2.3 年度上限的合理緩衝額

考慮到服務年值自二零零三年至二零零六年每年增長約 10%，我們認為年度上限自二零零七年調整後至二零一六年每年增長 10% 是屬合理，以便靈活應付服務水平因應增長而可能出現的改變，以及國泰航空集團飛機的定期維修及可能需要進行的非定期維修。

公司將在超逾年度上限時，重新遵守有關的上市規則。

3.2.4 港機工程集團的可處理量

我們從港機工程二零零六年年度報告書得悉，由於香港航空交通量增加，使飛機維修工程需求上升，港機工程位於香港機場的第二個機庫已於二零零六年十二月啓用。港機工程與香港機場管理局已訂立協議，於香港機場租用更多土地及將專營權期限延長至二零三六年。因此，港機工程將可增

建一個機庫，計劃於二零零九年上半年啓用，而餘下的空間可供日後興建另一個機庫之用。

廈門太古飛機工程現正興建第五個可容納兩架廣體飛機的機庫，預期於二零零七年中啓用，第六個機庫計劃於二零零九年首季啓用，以應付中國及海外的強勁需求。

我們亦觀察到較高的年度上限一般對港機工程及其股東為有利，因其容許與國泰航空集團較大的營業額或較高的定價，兩者皆對港機工程及其股東為有利。

4. 港機工程的財務及股價表現

在過去四年，港機工程的營業額及股東應佔溢利分別錄得每年複合增長率 24.5% 及 34.9%，如下圖所示，對港機工程股價有正面影響。我們相信，該等表現部分為港機工程集團與國泰航空集團的強健及穩定的業務關係所致。框架協議將提供有關協議的訂立、續期或延期，以延續此關係，為期十年。

表（2）：港機工程集團營業額及股東應佔溢利

截至十二月三十一日年度	營業額 (港幣百萬元)	股東應佔溢利 (港幣百萬元)
2003	1,992	345
2004	2,134	438
2005	3,121	618
2006	3,844	847

圖（a）：港機工程自二零零三年一月一日至二零零七年五月二十九日的股價表現



結論及建議

經分析及考慮上述各項主要因素後，謹請閣下留意以下我們在達致結論時曾考慮的主要因素，以下因素應與通函全文一併理解及詮釋：

- (i) 國泰航空集團機隊的維修工作已由港機工程集團負責超過五十七年，國泰航空集團將繼續作為集團的主要客戶，繼續為集團的收益帶來重大的貢獻。港機工程及國泰航空均認為，為使港機工程集團能以合乎成本效益的方式維護所需的設施、部件及備件，有需要為框架協議訂下十年的年期；
- (ii) 服務收費乃根據各類型飛機、備件、部件及所需的技術準則而釐定，並與行業標準及港機工程集團提供予獨立第三方的服務收費一致；
- (iii) 國泰航空集團有關成員收到港機工程集團有關成員的發票後三十天內以現金支付，大致跟現有協議條款一致；
- (iv) 董事確認框架協議的條款（包括參照各類型飛機、備件、部件及所需技術標準而釐定的服務費用）乃根據行情市價商議後訂出，其條款乃正常商業條款。框架協議、協議年期、按現有協議進行的交易及年度上限所給予國泰航空集團的條款，並不比公司給予需求類似業務量的獨立第三方的條款優厚；
- (v) 年度上限乃參照實際及預計付款，國泰航空集團就其機隊規模、年度飛機使用量及其他營運參數所作的推算，以及合理的緩衝額和港機工程集團的可處理量增長而釐定；
- (vi) 獨立非常務董事每年均須審核框架協議，並確認按框架協議進行的交易是按照一般商務條款進行，或如可供比較的交易不足以判斷該等交易的條款是否一般商務條款，則該等交易的條款不遜於獨立第三方可取得或提供（視屬何情況而定）的條款。

基於以上因素，我們認為框架協議、協議年期、按現有協議進行的交易及年度上限屬公平合理，框架協議乃按照一般正常商業運作過程訂立，其條款乃正常商業條款，且對港機工程及獨立股東而言乃符合港機工程及股東的整體利益。因此，我們建議獨立股東，並懇請獨立董事委員會建議獨立股東，對特別股東大會上動議通過的普通決議案投贊成票。

代表
ING Bank N.V.
董事總經理
Malcolm E.O. Brown
謹啟

二零零七年六月五日

責任聲明

本文件的資料是為遵照上市規則而刊載，旨在提供有關公司的資料。

各董事願意共同及個別就本文件所載資料的準確性承擔全部責任，並在作出一切合理查詢後，確認就其所知及所信，本文件並無遺漏任何事實，足以令本文件所載任何內容產生誤導。

重大不利轉變

董事確認，於最後可行日期，董事並不知悉集團的財務或營業狀況自二零零六年十二月三十一日（即公司最近一次公佈的經審核賬目的編製結算日期）以來，曾出現任何重大不利轉變。

權益披露

(a) 董事及行政總裁的股份權益

除下文所披露者外，於最後可行日期，公司董事或行政總裁並無在公司或任何相聯法團（定義見證券及期貨條例）的股份、相關股份及債券中擁有任何(a)根據證券及期貨條例第 XV 部第 7 及第 8 分部須知會公司及聯交所的權益或淡倉（包括根據證券及期貨條例有關條文被視為或當作持有的權益及淡倉）；或(b)根據證券及期貨條例第 352 條須列入有關條例所述的登記冊的權益或淡倉；或(c)根據標準守則須知會公司及聯交所的權益或淡倉。

於港機工程股份的權益

董事姓名	持有身份	好倉或淡倉	持有公司 普通股數目	佔已發行股本 百分率
米高嘉道理 爵士(代董事)	信託 (附註 1)	好倉	3,782,886	2.27%
李德信	實益擁有人	好倉	124,800	0.08%
唐子樑	實益擁有人	好倉	20,000	0.01%

於廈門太古飛機工程股份的權益

董事姓名	持有身份	好倉或淡倉	佔已發行股本百分率
陳炳傑	受控法團 (附註 2)	好倉	2.00%

附註：

1. 米高嘉道理爵士是最終持有此等股份的酌情信託的其中一位受益人及創立人。
2. 股份由陳炳傑持有三成權益的建群發展有限公司持有。

(b) 主要股東

除下文所披露者外，就公司董事及行政總裁所知，概無任何人士於最後可行日期在公司的股份及相關股份（包括認股權）中擁有權益或淡倉而須根據證券及期貨條例第 XV 部第 2 及第 3 分部的規定作出披露：

於港機工程股份的權益

名稱	普通股數目	好倉或淡倉	佔已發行股本百分率
國泰航空有限公司	45,649,686	好倉	27.45%
太古股份有限公司	100,200,303	好倉	60.24%
英國太古集團有限公司	100,200,303	好倉	60.24%
Marathon Asset Management Limited	9,742,130	好倉	5.86%

附註：於最後可行日期，

- (1) 太古股份有限公司作為實益擁有人持有公司 54,550,617 股股份權益，亦因太古股份有限公司擁有國泰航空有限公司約 39.92% 股權，而被視為擁有國泰航空有限公司直接擁有的 45,649,686 股公司股份權益；
- (2) 由於英國太古集團有限公司集團直接或間接擁有相當於約 34.16% 的已發行股本及約 54.73% 的投票權的太古股份有限公司股份權益，而太古股份有限公司被視為擁有 100,200,303 股公司股份，因此英國太古集團有限公司及其全資附屬公司香港太古集團有限公司亦被視為擁有該等股份權益。

(c) 公司旗下附屬公司的主要股東

就公司董事或行政總裁所知，截至最後可行日期，下述人士持有有權於以下公司旗下附屬公司的股東大會上投票的已發行股本 10% 或以上權益：

附屬公司名稱	股東名稱	所持股份數目及類別	持股量百分率
華南航空技術有限公司	中國航空技術進出口公司	200,000 股普通股	40%
廈門太古飛機工程有限公司	廈門航空工業公司	10% 註冊資本	10%

(d) 其他董事權益

彭勵志、郭鵬、何祖英、容漢新、劉美璇、白紀圖及湯彥麟均為英國太古集團有限公司集團（「太古集團」）的董事及/或僱員。郭鵬、何祖英、容漢新及白紀圖為太古的董事。郭鵬、何祖英、白紀圖及湯彥麟為國泰航空的董事，而簡柏基亦為國泰航空的僱員。如上文所述，英國太古集團有限公司、太古及國泰航空均為公司的主要股東。

公司與香港太古集團有限公司（「香港太古集團」）訂有服務協議（「太古協議」），香港太古集團根據該協議提供的服務，包括由香港太古集團提供太古集團董事及高級行政人員所給予的意見及專業知識、太古集團職員提供的全職或兼職服務、其他行政管理及相類服務，以及不時由雙方協定的其他服務。

香港太古集團就該等服務收取年度服務費，按公司扣除稅項及少數股東權益前綜合溢利的 2.5% 計算，並經若干調整。公司亦須按成本價償付太古集團因提供服務所引致的一切開支。

太古協議由二零零五年一月一日開始生效，將於二零零七年十二月三十一日終止。除非協議任何一方於任何一年的十二月三十一日期滿前給予另一方不少於三個月通知終止協議，否則協議將於此後每三年續期一次。

彭勵志、郭鵬、何祖英、容漢新、劉美璇、白紀圖及湯彥麟為太古集團的董事及僱員，在太古協議中有利益關係，而容漢新亦為股東。

(e) 資產權益

於最後可行日期，董事及在本附錄內題為「同意書及專業人士」一段所提及的專業人士，概無並且未曾在集團任何成員公司自二零零六年十二月三十一日（即集團最近一次公佈的經審核賬目的編製結算日期）以來所購買、出售或租賃或建議購買、出售或租賃的任何資產中直接或間接持有任何權益。

(f) 服務合約

董事概無與公司訂有不可由公司免付賠償金（法定的賠償金除外）而於一年內終止的服務合約。

同意書及專業人士

ING Bank N.V.已就此通函的刊發發出同意書，同意以此通函所示的形式及涵義轉載其函件及引述其名稱，且迄今並無撤回其同意書。

專業人士的資格

以下為於此通函內提供意見或建議的專業人士的資格：

名稱	ING Bank N.V.
資格	證券及期貨條例下的註冊機構，可進行第 1 類（證券交易）、第 4 類（就證券提供意見）及第 6 類（就機構融資提供意見）受規管活動。

ING Bank N.V.已向公司確認，於最後可行日期，ING Bank N.V.並無於集團任何成員公司直接或間接擁有任何持股權益，亦無權（無論是否可依法執行的權利）認購或提名任何人士認購集團任何成員公司的證券。

備查文件

由現時至二零零七年六月二十九日（包括該日）期間除公眾假期外各工作日的
一般辦公時間內，股東可於公司的註冊辦事處（地址為香港金鐘道八十八號太古廣場二座三十五樓）查閱框架協議及有關協議的副本。

投票程序

根據公司章程，於任何股東大會上，如以舉手方式表決，每名親身出席的股東可投一票，而如以投票方式表決，則每名親身或委任代表出席的股東每持有一股繳足股份可投一票。每項提呈進行投票的決議案將以舉手方式表決，除非在宣佈舉手表決結果或撤回任何其他投票要求之時或之前，正式要求以投票方式表決。公司章程第 72 條規定，在符合公司條例的條文下，以下人士可要求以投票方式表決：

- (i) 大會主席；或
- (ii) 至少三名親身或委任代表出席大會並有權在會上投票的股東；或
- (iii) 一名或多名親身或委任代表出席的股東，其所持權益佔有所有有權出席大會並於會上投票的股東投票權的十分之一；或
- (iv) 持有有權出席大會並於會上投票的股份（該等股份已繳足股款不少於賦予該權利的所有股份已繳足股款總額十分之一）的任何一名或多名親身或委任代表出席的股東。

特別股東大會通告

香港飛機工程有限公司 (於香港註冊成立的有限公司) (股票代號：44)

會議通告

茲通告香港飛機工程有限公司訂於二零零七年六月二十九日上午十一時正於香港金鐘道八十八號太古廣場一座五樓太古廣場會議中心舉行特別股東大會，以考慮並酌情通過或經修訂後通過下列決議案為普通決議案：

普通決議案

動議：

批准公司訂立框架協議（協議副本已提呈大會，並由會議主席簽署以資識別）、協議年期、交易及下列的年度上限（公司於二零零七年六月五日發出的股東通函內的詞語釋義與本決議案所載者相同）：

	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	3,000	3,300	3,630	3,993	4,393
	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
(港幣百萬元)	上限	上限	上限	上限	上限
服務	4,832	5,315	5,846	6,431	7,075

承董事局命
公司秘書
傅溢鴻

香港，二零零七年六月五日

附註：

1. 有權出席上述通告所召開的會議及在會上投票的任何股東，可委任一位或以上的代表出席，並於投票表決時代其投票。代表毋須為公司股東。
2. 委任代表表格必須在本會議或任何續會召開時間不少於四十八小時前送達公司的股份登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港皇后大道東一八三號合和中心十八樓。
3. 特別股東大會將以投票方式表決。