

管制人員的答覆

(問題編號：2882)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：40)：

請當局告知：

- (a) 當局計劃增加招聘多少航空交通管制人員？
- (b) 預計增撥的薪酬開支是多少？

提問人：陳鑑林議員

答覆：

- (a) 民航處招聘了 32 名見習航空交通管制主任，他們將在 2014-15 年度加入本處。
- (b) 按薪級中點估計的年薪值計算，所涉開支為 1,289 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：0248)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (2) 機場安全標準  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：3)：

政府稱在 2014-15 年度內將會監察航機噪音和飛行路線，並推行噪音消減計劃，政府可否告知：

- (一) 上述措施的詳情、涉及的開支數目。
- (二) 當局多年來仍未根治航機噪音問題的原因。
- (三) 當局會否就航機噪音問題訂定指標，以評估消減航機噪音措施的成效。
- (四) 當局會否提供不同月份不同時間的航機噪音的情況，包括各月份及各時間的飛機噪音預測(NEF)等量線圖，讓公眾更清楚地了解不同時間受航機噪音影響的範圍？若會，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(一)及(二)

民航處已根據國際民用航空組織(國際民航組織)的方針，訂立和推行了多項減低飛機噪音的措施：

- (i) 於深夜 12 時至早上 7 時抵港的班機，在符合飛行運作及在安全的情況下，須從西南面降落。這措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，例如沙田、荃灣、深井及青龍頭等；
- (ii) 在符合飛行運作及在安全的情況下，於晚上 11 時至早上 7 時期間，向機場東北方向起飛離港的班機，須使用經西博寮海峽的南行航線。這措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，例如九龍半島及香港島；
- (iii) 為減低飛機噪音對機場附近地區的影響，所有向機場東北方向起飛離港的班機，須採用噪音消減起飛程序。該程序要求飛機在到達 800 呎或以上的飛行高度時降低動力，以減低飛機噪音；

(iv) 所有在晚上 11 時至早上 7 時期間，由東北方向進入機場的航機，在運作情況許可下，會使用持續降落模式降落。採用該模式降落的航機會在較高的高度開始下降，並且通常使用較低動力飛行，從而減低飛機噪音對西貢及馬鞍山一帶的影響；以及

(v) 在減低飛機噪音源頭方面，只有符合《國際民用航空公約》附件 16 第 1 卷第 2 部份第 3 章及《民航(飛機噪音)條例》(香港法例第 312 章)所訂噪音標準的飛機，方可在香港升降。這措施與其他主要大型國際機場相若。由 2014 年 3 月底開始，航空公司不得編排僅僅符合上述公約第 3 章所訂噪音標準的飛機(Marginally Compliant Chapter 3 aircraft)，於晚上 11 時至早上 7 時期間在香港升降。這措施旨在進一步紓緩飛機噪音對居民的影響。民航處的最新統計數字顯示，多間航空公司已開始使用更寧靜的客貨機，如 B777-300ER、A330、A380、B777F 和 B747-8F。民航處會繼續就機隊現代化的進度，積極與航空公司跟進和溝通。

隨着衛星導航技術發展，由 2012 年 2 月起，向機場東北方向起飛離港的班機可使用一套新航線和飛行程序，以減低飛機噪音對馬灣居民的影響。根據民航處在馬灣量度的噪音結果顯示，飛機使用上述程序確能減低噪音。

民航處使用電腦化飛機噪音及航迹監察系統(監察系統)，監察飛機在航線沿途所產生的噪音。監察系統由 16 個戶外噪音監察站(監察站)和 1 台電腦組成，該等監察站設於進出機場的航線沿途或附近，而該台電腦則把噪音數據與民航處雷達系統所記錄的飛機航迹聯繫起來。在 2014-15 年度，監察系統的維修保養費用預算為 240 萬元。上述噪音消減措施和監察工作由民航處現有職員負責推行，屬綱領(2)下的常規職責。

(三) 民航處一直按照相關的國際標準及國際民航組織公布的指引制定消減噪音措施，並會繼續留意國際間在消減航機噪音措施方面的發展。

(四) 監察站所收集的噪音數據會定期上載民航處網站。飛機噪音預測等量線並非用以量度或監察日常的飛機噪音水平，而是預測飛機噪音對機場附近範圍的影響，供規劃土地用途時參考。

管制人員的答覆

(問題編號：0266)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (2) 機場安全標準  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：23)：

在本綱領的 2014-15 年度需要特別留意的事項內，政府當局稱會監察航機噪音，並推行噪音消減計劃。政府可否告知本會涉及上述事項的 2014-15 年度預算運作開支、人事編制及預算薪酬金額為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

民航處已根據國際民用航空組織的方針和指引，訂立和推行了一系列減輕飛機噪音的措施。民航處使用電腦化飛機噪音及航迹監察系統(監察系統)，監察飛機在航線沿途所產生的噪音。在 2014-15 年度，監察系統的維修保養費用預算為 240 萬元。上述噪音消減措施和監察工作由民航處現有職員負責推行，屬綱領(2)下的常規職責。

管制人員的答覆

(問題編號：3281)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：401)：

過去三年，每年延誤的離港及到港航機班次分別為何(請以各類延誤原因列出)？

提問人：張國柱議員

答覆：

下表載列過去三年在香港國際機場(機場)延誤超過 15分鐘的客運航班數目：

年度	延誤超過 15分鐘的客運航班數目 <sup>註1</sup>	
	抵港航班	離港航班
2011-12	33 022	30 744
2012-13	38 997	37 008
2013-14 <sup>註2</sup>	40 748	41 851

註

- 1 航班抵達／離開停機位的實際時間比民航處所編配的時段遲，則視為延誤。
- 2 根據截至2014年1月31日的航班統計資料。

導致航班延誤有多個因素，例如惡劣天氣、空域限制、飛機技術性的問題和航空公司臨時更改航班服務等。民航處會密切監察航空公司的航班正點率，並着令多次表現欠佳的航空公司作出所需改善。為提高航空公司的航班正點率，民航處已加強與其他區域航空交通管理局的協調運作，改善航空交通流量管理的程序，以及在機場引入機場協同決策數據分享平台，以便向航空公司和其他持份者提供有關運作情況的實時資料，包括航班情況、停機位分配、天氣資料等，從而提高機場航班運作的效率。民航處並無按成因劃分航班延誤的數目。

管制人員的答覆

(問題編號：2338)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：20)：

機場第三條跑道預計於 2023 年落成，隨著機場擴建，將會增加對航空交通管制人員的需求。民航處有否在 2014-15 財政年度對有關人員的培訓做出部署？若有，所涉及的預算及細節為何？若無，其原因為何？

提問人：林健鋒議員

答覆：

2014-15 年度，民航處計劃為部門內各職級的航空交通管制主任舉行 20 個內部培訓課程。由於教授這些課程屬民航處人員的常規職務，不會涉及額外開支。

民航處亦計劃在 2014-15 年度為航空交通管制主任舉行 17 個外間專業課程，包括繪製航圖、搜索及拯救、空域設計，以及航空交通管制的通訊、導航及監察，預算開支為 105 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：2339)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：21)：

在 2014-15 年度需要特別留意的事項中，處方表示將會繼續改善航空交通管理的效率，以進一步提高香港國際機場跑道的升降容量。目前的跑道容量是否足夠應付未來三至五年的航班需求？有沒有就提升跑道容量定下目標？若有，目標數字為何？所涉及開支為何？

提問人：林健鋒議員

答覆：

民航處會繼續實施優化航空交通管理的措施，把香港國際機場的跑道容量由目前每小時65班逐步提高，達到2015年每小時68班的目標。民航處會繼續監察航空交通的增長情況，並與香港機場管理局以及航空公司緊密合作，研究所有可行辦法，充分利用現時雙跑道系統的跑道容量。

民航處優化航空交通管理的工作由現有職員負責，屬綱領(3)下的常規職務，不涉及額外開支。

管制人員的答覆

(問題編號：2350)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：32)：

請政府告知本會：

- (a) 2014-15 財政年度計劃招聘的航空管制人員的數目及薪酬開支預算；
- (b) 2014-15 財政年度內將會進行的航空管制人員培訓項目的次數、培訓內容及開支預算。

提問人：林健鋒議員

答覆：

- (a) 2014-15 年度，民航處會招聘 32 名見習航空交通管制主任。按薪級中點估計的年薪值計算，所涉的開支為 1,289 萬元。
- (b) 2014-15 年度，民航處計劃為各職級的航空交通管制主任舉行 20 個內部培訓課程。由於教授這些課程屬民航處人員的常規職務，不會涉及額外開支。

民航處亦計劃在 2014-15 年度為航空交通管制主任舉行 17 個外間專業課程，包括繪製航圖、搜索及拯救、空域設計，以及航空交通管制的通訊、導航及監察，預算開支為 105 萬元。



管制人員的答覆

(問題編號：3134)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (2) 機場安全標準  
管制人員： 民航處處長(羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：17)：

在機場安全標準的財政撥款上，民航處在 2013-14 年度本來預算為 0.369 億元，但為何修訂後的預算會大幅增加 20.6%，至 0.445 億元？

提問人：湯家驊議員

答覆：

綱領(2)機場安全標準的運作開支增加，主要是因為部門重組職務。民航處於2013年5月重組職務，以改善飛航規管職能，並加強安全推廣的職能。職務重組後，關於(a)監察來往香港國際機場航機的噪音及飛行路線；以及(b)監察對直升機服務的需求及直升機場的發展，並為配合需求及發展提供協助的職責，已由當時的綱領(5)航班事務轉移至綱領(2)機場安全標準。

管制人員的答覆

(問題編號：3135)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：20)：

民航處計劃於 2014-15 年度，招聘和培訓更多航空交通管制人員，以應付航空交通服務需求。

請問，處方計劃額外增聘多少名相關員工，有關員工的工作性質和薪酬為何？

提問人：湯家驊議員

答覆：

民航處招聘了 32 名見習航空交通管制主任，他們將在 2014-15 年度加入本處。這些見習航空交通管制主任將接受培訓，以在空管中心的雷達管制崗位上執勤。見習航空交通管制主任的薪金介乎 18,215 元至 22,110 元。

管制人員的答覆

(問題編號：3140)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (5) 航班事務  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：21)：

民航處需要監管不定期航班服務及私人非收費的飛行安排。

請問過去三年，這些不定期航班服務及私人非收費的飛行安排分別有多少次？

在甚麼情況下才可使用私人非收費的飛行安排？

提問人：湯家驊議員

答覆：

在過去三年，不定期航班服務和私人非收費飛行安排的次數如下：

年份	不定期航班服務次數*	私人非收費 飛行安排的次數
2011	8 539	7 134
2012	6 820	7 876
2013	7 193	8 213

\*包括客運和貨運的不定期航班服務

一如民航飛機的運作，私人非收費的飛行安排須遵守飛機噪音和航空保險的法例要求，並須就飛機起降時段和停機位事先向民航處申請。

管制人員的答覆

(問題編號：3189)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：22)：

民航處計劃在 2014 年，將資源集中用作培訓航空交通管制人員，但當中不涉及發出執照、級別及證書。請問相關的培訓包括些甚麼，作用為何？為何今年要特別將資源集中作培訓處理？

提問人：湯家驊議員

答覆：

在 2014-15 年度，民航處會集中資源，就新航空交通管制中心(空管中心)的新系統和設施提供操作訓練，以協助現有航空交通管制人員作好準備，由現有空管中心過渡至新空管中心。由於這些人員已是合資格的航空交通管制人員，所以相關培訓不會涉及發出額外執照及證書。

管制人員的答覆

(問題編號：3230)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：18)：

本港去年共有 37.3 萬班航班升降，當中共有多少班航班出現延誤和取消？

本港出現航班延誤和取消的比率是多少？

當中延誤的平均延誤時間為多久？最長又是多久？

這些航班為何會出現延誤或取消的情況？(請表列各項原因和數目)

提問人：湯家驊議員

答覆：

下表載列 2013 年在香港國際機場(機場)延誤超過 15 分鐘和取消的客運航班數目和百分比：

年度	實際航機升降數目	延誤超過 15 分鐘的客運航班數目 <sup>註1</sup>		延誤超過 15 分鐘的客運航班百分比 <sup>註1</sup>		取消的航班數目	取消的航班百分比
		抵港航班	離港航班	抵港航班	離港航班		
2013-14 <sup>註2</sup>	316 226	40 748	41 851	31%	32%	7 796	2.4%

註

1 航班抵達／離開停機位的實際時間比民航處所編配的時段遲，則視為延誤。

2 根據截至2014年1月31日的航班統計資料。

2013 年錄得航班延誤的最長時間是 24 小時，延誤是因為航班受颱風襲港影響。抵港航班的平均延誤時間為 19 分鐘，離港航班則為 21 分鐘。

導致航班延誤有多個因素，例如惡劣天氣、空域限制、飛機技術性的問題和航空公司臨時更改航班服務等。民航處並無按成因劃分航班延誤的數目。

管制人員的答覆

(問題編號：2693)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：37)：

2014-15 年度民航處將會繼續改善航空交通管理的效率，以進一步提高香港國際機場跑道的升降容量，預計 2015 年的升降量可達每小時 68 班次，就此，請告知本會在機場第三跑道系統於 2023 年落成前，當局在提高升降量的具體工作和預算，及有否預計隨後五個財政年度最高可達的升降量，如有，詳情為何；如沒有，原因為何？

提問人：易志明議員

答覆：

香港國際機場現時雙跑道系統的實際最高容量為每年42萬架次飛機升降量，預計機場在未來數年內便會達到這水平。因此，我們會繼續致力提升機場現時雙跑道系統的升降量。民航處會繼續實施改善航空交通管理的措施，把機場跑道的升降量由目前每小時65班逐步提高，達到2015年每小時68班的目標。此外，民航處和香港機場管理局亦會繼續監察航空交通的增長情況，並與航空公司緊密合作，設法盡用現時雙跑道系統的容量。民航處的航空交通管理改善工作由現有職員負責，屬綱領(3)項下的常規職務，不涉及額外開支。

管制人員的答覆

(問題編號：2696)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文先生)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：52)：

在 2014 -15 年度內，民航處會繼續與毗鄰區域管制中心協調，以改善及優化珠江三角洲區域的空域設計，請告知本會有關工作的最新進展及 2014 年的具體工作計劃，會否與內地商討開放更多空域，以應付航空服務日益增加的需求，如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員

答覆：

內地、香港和澳門民航當局在2004年成立了三方工作小組，負責制訂短期及長期措施，以優化珠江三角洲(珠三角)地區的空域設計和增加區內航道的處理能力。優化措施是基於「統一規劃、統一標準、統一程序」的原則制訂，分期推行。

在三方共同努力下，工作小組已實施多項措施，例如分別於2006和2011年，在香港與廣州兩個飛行情報區之間合共增設兩個新移交點及相關航道。此舉令飛機可使用更多移交點從香港取道珠三角空域飛入內地，大大減低香港國際機場進近空域航班處理的複雜性，從而提升香港空域管理效率。此外，又於2011年調整了珠海終端區，以提升區內空域容量和運作效率。

香港國際機場的跑道容量得以提高，優化空域容量是重要因素之一。自2004年起，機場的跑道容量已由每小時50班，逐步增加至目前的每小時65班。我們的目標，是在2015年前把跑道容量進一步提高至每小時68班。

在 2014-15 年度，民航處將會繼續與內地和澳門民航當局合作，按照三方工作小組同意的工作計劃，研究和推展優化措施，包括在香港和內地之間增設新移交點、開闢新航道和制定相關飛行程序，以開放更多空域，從而提高珠三角地區的航空交通管理能力和效率。

管制人員的答覆

(問題編號：3117)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：11)：

根據 SKYTRAX 及 FLIGHTSTATS 的公佈，香港國際機場的全球排名，以至航班的準時起飛比率近年持逐下滑。2013 年香港國際機場的全球排名已跌出三甲(第一新加坡樟宜機場，第二韓國仁川國際機場，第三阿姆斯特丹史基浦機場)。截至 2013 年 12 月，香港國際機場的準時起飛率為 67.65%，在亞洲區排名 17，在全球主要國際性機場排名 27。

請當局提供香港國際機場過去三年(2011、2012、2013)準點起飛及航班取消的統計數據。當局有否分析航班延誤的原因，2014-15 年度會否增加資源採取措施防止相關情況繼續惡化？

提問人：姚思榮議員

答覆：

過去三年，香港國際機場客運航班準點起飛和取消的百分率載於下表：

年份	客運航班按所獲分配時刻準點起飛的百分率 (正點率)		航班取消百分率
	抵港航班	離港航班	
2011-12	76%	78%	2.8%
2012-13	71%	73%	2.9%
2013-14 <sup>註 1</sup>	69%	68%	2.4%

註

1. 根據截至 2014 年 1 月 31 日的航班統計資料。

導致航班延誤有多個因素，例如惡劣天氣、空域限制、飛機技術性的問題和航空公司臨時更改航班服務等。民航處會密切監察航空公司的航班正點率，並着令多次表現欠佳的航空公司作出所需改善。為提高航空公司的航班正點率，民航處已加強與其他區域航空交通管理局的協調運作，改善航空交通流量管理的程序，以及在機場引入機場協同決策數據分享平台，以便向航空公司和其他持份者提供有關運作情況的實時資料，包括航班情況、停機位分配、天氣資料等，從而提高機場航班運作的效率。民航處會運用現有資源推行上述措施。



管制人員的答覆

(問題編號：3202)

總目： (28) 民航處  
分目： (170) 機場保險  
綱領： (-) 沒有指定  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：13)：

- (a) 請告知撥款 759.5 萬元購買的機場保險的適用範圍，並請提供過去三年該保險的索賠情況。
- (b) 該保險範圍是否涵蓋機場行李失竊？如否，當局會否擴大保險的保障範圍以提升香港機場的國際聲譽？

提問人：姚思榮議員

答覆：

- (a) 該筆 759.5 萬元的撥款用於購買保險，以承擔政府為香港國際機場(「機場」)提供航空交通服務而可能引致的財務負債。保險的涵蓋範圍包括保障引致第三者傷亡和財物損毀，以及保障用於提供航空交通服務的政府建築物和設備的損失或損毀。過去三年，當局並無收到申索要求。
- (b) 政府購買的保險並不涵蓋機場行李失竊。當局現時並無計劃擴大現時保險的保障範圍。一般情況下，航空公司會根據運輸合約訂明的條款，向遺失行李的旅客提供補償。

管制人員的答覆

(問題編號：6053)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：402)：

財政預算案指民航處將招聘和培訓更多航空交通管制人員。就此請當局告知本會過去三年及未來一年，民航處每年招聘及培訓的各職位的航空交通管制人員人數分別為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

民航處在 2011-12 和 2012-13 年度並無招聘見習航空交通管制主任。2013-14 年度，民航處招聘了 32 名見習航空交通管制主任，以便在 2014-15 年度入職，填補現有空缺。本處並無計劃在 2014-15 年度招聘見習航空交通管制主任。

過去三年及未來一年，各職級的航空交通管制主任接受民航處所提供專業培訓課程的人數如下：

年度	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
各職級的航空交通管制主任接受培訓的人數	150	74	69	92

管制人員的答覆

(問題編號：6054)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (-) 沒有指定  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：403)：

民航處的殘疾人士僱員人數為何(請以不同殘疾類別劃分)；上述殘疾人士僱員人數佔民航處整體民航處人數為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

民航處聘用 9 名殘疾人士，佔部門人手編制約 1%。人員的殘疾類別劃分如下：

殘疾類別	人員數目
視覺受損	4
聽覺受損	2
肢體缺損	3
合計	9

管制人員的答覆

(問題編號：6055)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：404)：

民航處於 2014-15 年度淨減少 10 個航空交通管理職位的原因分別為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

2014-15 年度，綱領(3) 航空交通管理項下淨減少 10 個職位，主要由於刪減個別項目開設的有時限職位，以及刪減提供辦公室支援的職位，例如文書及辦公室助理職位，原因是部門所有分部的辦事處都會共同設於民航處新總部，效率得以提升。

管制人員的答覆

(問題編號：6056)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (-) 沒有指定  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：405)：

過去五年，各職級的民航處僱員的工傷及致命工傷的次數，以及上述數字佔該職級的比例分別為何；民航處每年就預防工傷及推廣職安健進行的工作分別為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

民航處在過去五年所錄得工傷個案的分項數字如下：

年份	職級	工傷員工人數 (a)	該職級員工人數 (b)	百分比 (a)/(b) x 100
2009	二級航空交通事務員	1	22	4.5%
	工人 <sup>註</sup>	1	3	33.3%
2010	辦公室助理員	1	14	7.1%
2011	二級航空交通事務員	1	26	3.8%
	汽車司機	1	10	10.0%
2012	二級航空交通管制主任	1	126	0.8%
	技術主任(建築設計)	1	1	100.0%
2013	高級民航事務主任(適航)	1	11	9.1%
	二級航空交通管制主任	1	127	0.8%
	工人 <sup>註</sup>	1	3	33.3%
	總計	10		

註：按非公務員合約條款受聘。

民航處在過去五年並無錄得致命的工傷個案。

民航處一向重視員工的職業安全及健康(「職安健」)，並已採取一系列促進職安健的措施，包括公布職安健政策、安全指引和預防措施，以及與職安健有關的培訓課程。民航處會定期就工作場所的安全與健康進行風險評估、視察和檢討。民航處會就每宗工傷個案展開調查並作出跟進，採取適當的改善和預防措施。在每季召開的部門協商委員會會議上，職安健更是常設議題，目的是為員工締造安全的工作環境。

管制人員的答覆

(問題編號：5673)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：19)：

本港去年共有 37.3 萬班航班升降，請問：

1. 當中多少航班屬於非民航機使用？
2. 當中又有多少屬私人飛機所使用？有關航班需要繳付哪些費用和有甚麼條件才能在香港國際機場升降？
3. 現時機場兩條跑道的使用率是多少？
4. 處方如何確保本港兩條機場跑道是由民航服務或緊急服務優先使用？

提問人：湯家驊議員

答覆：

1. 2013 年，共有 19 班航班由非民航機使用。
2. 2013 年，共有 8 213 班航班由私人飛機使用。私人飛機的各項收費(包括着陸費和停泊費、地勤服務供應商的收費)和運作條件，與其他類型的民航機大致相同。此外，私人飛機須遵守關於飛機噪音和航空保險的法律規定。在使用升降時段和停機位方面，亦須事先向民航處提出申請。
3. 2013 年，機場跑道的使用率是 89%。
4. 機場跑道通常供定期航班和緊急服務優先使用，在這些航班服務均妥為安排後，其他航班(包括非定期航班和私人飛機等)才會獲分配升降時段。

管制人員的答覆

(問題編號：5674)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (-) 沒有指定  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：24)：

民航處的編制變動中，2014 和 2015 年都會削減編制人手，原因在何？

被削減的職位屬於甚麼工作範圍？

另外，為何即使有約 20 個職位被削減，民航處 2014-15 年度的個人薪酬開支、津貼、工作相關津貼卻會增加？

提問人：湯家驊議員

答覆：

2014 和 2015 年的職位淨減少，主要由於刪減個別項目開設的有時限職位，以及刪減提供辦公室支援的職位，例如秘書及文書職位，原因是部門所有分部的辦事處都會共同設於民航處新總部，效率得以提升。

2014-15 年度的個人薪酬淨增加，主要由於員工薪酬遞增令所需撥款有所增加，並計及向在 2013-14 年度填補職位空缺的人員發放所需的全年薪金和津貼。

管制人員的答覆

(問題編號：5234)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (-) 沒有指定  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：10)：

2014-15 年度民航處到中國大陸作公務考察或交流的預算為何？請告知計劃於 2014-15 年度進行的中國大陸公務考察或交流的主題。有關當局如何避免公務外訪出現與公務無關的活動？有關當局又如何避免更改造訪地點的申請變得徒具形式？

提問人：黃毓民議員

答覆：

民航處人員會因應工作需要，包括促進與內地的區域合作，以及出席相關會議等，進行公務外訪。民航處暫時未有2014-15年度的確實外訪計劃。

公務外訪的開支如由公帑支付，會受到有關規例及指引規管，以確保有效監管及公帑用得其所。有關規管包括必須在運作上有充分理由才可進行公務外訪；所有公務外訪必須事先獲得正式批准；及避免包含非公務性質的事項。有關人員在遞交申請時，必須盡量提供擬進行外訪的相關資料。如有關的外訪安排其後有變，有關人員必須盡快通知審批人員，而審批人員亦須評估是否需要重新考慮該項申請。



管制人員的答覆

(問題編號：5046)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (3) 航空交通管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：101)：

就航空交通管制人員招聘及培訓事宜，請告知本委員會：

- (1) 預算本年度將會招聘多少航空交通管制人員，當中有多少個職位是為了填補離職空缺及因工作量增加而新增聘的人手，所涉及的開支為何？
- (2) 過去三年(2011-12、2012-13、2013-14)，每年招聘的見習航空交通管制主任的流失率為何？(按招聘人數及年份列出)
- (3) 過去兩年(2011-12, 2012-13)，由海外招聘的二級航空交通管制主任及本地晉升的員工的待遇條件分別為何？以及本地員工及海外員工佔二級航空交通管制主任及更高職級的比例？

提問人：胡志偉議員

答覆：

- (1) 民航處已招聘了32名見習航空交通管制主任於2014-15年度加入本處填補現有職位空缺。涉及的開支(按薪級中點估計的年薪值計算)為1,289萬元。
- (2) 過去三年，民航處見習航空交通管制主任每年的受聘和辭職人數表列如下：

年度	2011-12	2012-13	2013-14
見習航空交通管制主任 受聘人數	0	0	32
見習航空交通管制主任 離職人數	2	5	3

- (3) 過去三年(即2011-12、2012-13及2013-14年度)，民航處並無在海外招聘二級航空交通管制主任。本地及按海外合約條款聘用的二級航空交通管制主任屬同一薪級表，月薪由57,275元至92,770元。目前民航處二級航空交通管制主任及更高職級人員當中，有12人按海外合約條款聘用，本地人員則有140人；二者比例為1:12。

管制人員的答覆

(問題編號： 2105)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (6) 飛機乘客離境稅的管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 財經事務及庫務局局長  
此問題出自： 開支預算 卷 1 第 105 頁

問題 (議員問題編號： 41)：

請詳細列出有關運作開支所需撥款有所減少的項目及相關開支減少的原因；以及當局有否檢討為何 2013-14 年度在相關綱領的開支較大；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人： 蔣麗芸議員

答覆：

民航處已於 2013-14 年度完成提升飛機乘客離境稅的資訊系統，因此 2014-15 年度的有關運作開支減少。

管制人員的答覆

(問題編號：1331)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (6) 飛機乘客離境稅的管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 財經事務及庫務局局長  
此問題出自： 開支預算 卷 1 第 103 頁 (如適用者)

問題 (議員問題編號：3.03)：

有關飛機乘客離境稅行政費用的詳情：

- (1) 當局在徵收飛機乘客離境稅時所涉及的具體工作為何；
- (2) 徵收飛機乘客離境稅所涉及的人手編制為何；
- (3) 當局在徵收飛機乘客離境稅時有沒有發現漏報或逃稅的情況？如有，請提供過去五年的數字；
- (4) 當局有沒有審核機制去防止漏報或逃稅的情況？如有，請提供相關機制的詳情；
- (5) 處理每宗徵收飛機乘客離境稅的平均行政成本；以及
- (6) 當局於過去有否曾研究如何可進一步降低有關稅項的行政成本？如有，詳情為何？

提問人： 梁繼昌議員

答覆：

- (1) 根據《飛機乘客離境稅條例》，航空公司須代政府向離境乘客徵收飛機乘客離境稅。接載離境乘客的航空公司每月會向民航處提交離境稅報表，並將稅款存入指定銀行帳戶。民航處會審核有關報表，亦會處理退稅的申請。
- (2) 徵收飛機乘客離境稅的工作屬民航處財務部常規職務，部門並沒有特定為管理離境稅而設的人手編制。
- (3) 民航處在審核航空公司提交的離境稅報表的過程中，並沒有發現逃稅的情況。如發現離境稅報表與實際乘客數目有差別，民航處會即時通知有關公司作出糾正。民航處沒有就這些輕微差別編制統計數字。
- (4) 就所有航空公司提交的離境稅報表，民航處會核對是否與航班紀錄吻合，審核離境稅報表的計算是否正確，以及核實航空公司存入指定銀行帳戶的稅款是否與離境稅報表的銀碼所示相同。此外，民航處亦會抽查航空公司的乘客名單，確保與離境稅報表相符。
- (5) 政府會就每名繳納飛機乘客離境稅的乘客向航空公司支付行政費用。就香港國際機場的離境乘客而言，行政費用為離境稅的 2.322%。就乘直升機離境的乘客而言，行政費用為離境稅的 1.240%。
- (6) 上述行政費用水平是根據航空公司提供的成本資料而釐定。根據一貫做法，每當稅項有所調整，當局便會相應檢討行政費用。

管制人員的答覆

(問題編號：1333)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (6) 飛機乘客離境稅的管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 財經事務及庫務局局長  
此問題出自： 開支預算 卷 1 第 103 頁 (如適用者)

問題 (議員問題編號：3.10)：

有關飛機乘客離境稅管理的詳情：

- (1) 民航處相關部門採取了甚麼措施去監察相關航空業機構有否履行其責任，向離境飛機乘客徵收飛機乘客離境稅；
- (2) 過去五年當局有否發現航空業機構在徵收飛機乘客離境稅出現違規情況？如有，請按年提供有關數字；
- (3) 過去五年就飛機乘客離境稅提出退稅／豁免繳稅的申請人數，請按年份列出有關數字，每宗退稅申請的平均成本為何；及
- (4) 過往五年申請處理退稅／豁免繳稅的人數佔全部合資格人數的比例。

提問人： 梁繼昌議員

答覆：

- (1) 根據《飛機乘客離境稅條例》，航空公司須代政府向離境乘客徵收飛機乘客離境稅。接載離境乘客的航空公司每月會向民航處提交離境稅報表，並將稅款存入指定銀行帳戶。就所有航空公司提交的離境稅報表，民航處會核對是否與航班紀錄吻合，審核離境稅報表的計算是否正確，以及核實航空公司存入銀行帳戶的稅款是否與離境稅報表的銀碼所示相同。此外，民航處亦會抽查航空公司的乘客名單，確保與離境稅報表相符。
- (2) 民航處在審核航空公司提交的離境稅報表的過程中，並沒有發現逃稅的情況。如發現離境稅報表與實際乘客數目有差別，民航處會即時通知有關公司作出糾正。民航處沒有就這些輕微差別編制統計數字。

(3)及(4) 過去五年申請退稅／豁免繳稅及合資格免稅的人數詳列如下：

年份	已支付離境稅後 申請退稅／ 申請豁免繳稅 的人數	獲成功批核 退稅／豁免繳 稅的人數	合資格免稅而 航空公司 沒有收取離境 稅的人數	全部合資格免 稅的人數
2009	14 475	14 437	9 900 345	9 914 782
2010	15 390	15 317	10 631 723	10 647 040
2011	16 570	16 543	11 138 084	11 154 627
2012	17 750	17 682	11 487 777	11 505 459
2013	17 818	17 732	11 775 304	11 793 036

由於處理退稅／豁免繳稅申請的工作屬民航處相關人員整體工作範疇的一部分，故無法分項量化有關開支。

管制人員的答覆

(問題編號：3190)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (6) 飛機乘客離境稅的管理  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 財經事務及庫務局局長  
此問題出自： 開支預算 卷 1 第 103 頁

問題 (議員問題編號：23)：

民航處計劃 2014 年處理的納稅人次為 1 888 萬人次，較對上一年有所增加，但在這方面的財政撥款，卻較去年的 2,300 萬元減少兩成至 1,800 萬元，原因在何？為何所需的撥款可以大幅減少？處方如何確保這方面的服務不受影響？

提問人： 湯家驊議員

答覆：

民航處已於 2013-14 年度完成提升飛機乘客離境稅的資訊系統，因此 2014-15 年度的有關運作開支減少。而有關綱領的服務不會因撥款減少而受到影響。

管制人員的答覆

(問題編號：4760)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 飛機乘客離境稅的管理

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 財經事務及庫務局局長

此問題出自： 開支預算 卷 1 第 466 頁 (如適用者)

問題 (議員問題編號：50)：

綱領要特別留意的事項指出，當局將監察香港機場管理局提供的政府貴賓服務，請問當局將如何監察機場管理局處理外國官員機場離境稅事宜？請詳細說明？

提問人：王國興議員

答覆：

禮賓處負責監察機場管理局提供的政府貴賓服務。因應情況，禮賓處或會為外國官員提供機場貴賓服務。

根據《飛機乘客離境稅條例》，某些外國官員(例如領事、領事館職員及外交人員等)可豁免繳交飛機乘客離境稅，如已繳付可豁免的稅款，可申請退還。為加強監察處理外國官員申請退還飛機乘客離境稅事宜，機場管理局、禮賓處及民航處已實施了各項措施，包括覆核外交人員接收退款的確認記錄，改善督導人員在退款程序上的監察工作，以及加強審核退款安排等。

管制人員的答覆

(問題編號：S0022)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 飛機乘客離境稅的管理

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 財經事務及庫務局局長

此問題出自： 開支預算 卷 1 第 103 頁 (如適用者)

問題：

根據當局提供的數字顯示 (答覆編號 FSTB(Tsy)007)，過去五年申請退稅／豁免繳稅的人數，佔全部合資格的免稅人數的比例非常之低。就此，當局請向本會提供以下資料：

當局以甚麼方式通知合資格旅客有關退稅的安排？所涉的金額為何？

提問人：梁繼昌議員

答覆：

過去五年，申請退回已支付的可豁免稅款或申請豁免繳稅的人數佔全部合資格免稅的人數的比例偏低，是由於航空公司沒有向大部分合資格免稅的乘客收取離境稅，故此這些乘客無需另外申請退稅／申請豁免繳稅。

民航處在香港國際機場一號客運大樓的離港大堂設有飛機乘客離境稅櫃檯，供乘客查詢及辦理退稅／豁免繳稅的事宜。民航處亦有在其網站公布離境稅的豁免條款及退稅手續。

通知旅客離境稅的退稅／豁免繳稅的安排屬民航處財務部的常規職務，因此我們並沒有就所涉金額的詳細分項數字。



管制人員的答覆

(問題編號：S0023)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 飛機乘客離境稅的管理

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 財經事務及庫務局局長

此問題出自： 開支預算 卷 1 第 103 頁 (如適用者)

問題：

根據當局提供的數字顯示 (答覆編號 FSTB(Tsy)007)，過去五年申請退稅／豁免繳稅的人數，佔全部合資格的免稅人數的比例非常之低。就此，當局請向本會提供以下資料：

請提供 2013-14 年度民航處涉及處理飛機乘客離境稅管理的人手編制和聘用相關人員所涉及的金額？

提問人：梁繼昌議員

答覆：

飛機乘客離境稅的管理工作屬民航處財務部的常規職務，部門並沒有特定為管理離境稅而設的人手編制，因此沒有就人手和所涉開支的詳細分項數字。

管制人員的答覆

(問題編號：3282)

總目： (28) 民航處  
分目： (-) 沒有指定  
綱領： (2) 機場安全標準  
管制人員： 民航處處長 (羅崇文)  
局長： 保安局局長  
此問題出自： 開支預算 卷 1 第 98 頁 (如適用者)

問題 (議員問題編號：406)：

當局於 2013 年度對所有列入管制代理人登記冊的管制代理人作每兩年一次的檢查比率下跌至 95% 的原因為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

在 2013 年，民航處對管制代理人每兩年一次的檢查比率下跌至 95%，主要原因是由 2013 年 7 月 15 日起，國際民用航空組織向所有締約國實施了新修訂空運貨物保安標準，而香港的空運貨物保安管制代理人制度也在同日相應地予以強化。其中一項主要修訂，是把原來只適用於客機貨物的管制代理人制度，擴展至全貨運航機運載的貨物。民航處因此需要調撥部份原本用作檢查管制代理人的人手資源及時間，透過不同途徑推廣及宣傳新制度，以及審閱 1 300 多家管制代理人新遞交的文件是否符合已提升的航空保安要求等，以確保其符合新規定，因此輕微影響了 2013 年的檢查比率。但預計 2014 年的檢查比率將可達 100%。