

管制人員的答覆

(問題編號：2354)

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：

就此，民航處可否以下表方式列出過去三年(2012-13、2013-14 及 2014-15 年度)，民航處處長以公務理由外訪的支出詳情，包括日期、地點、隨團人員數目、外訪目的、酒店住宿開支、機票開支、膳食開支及該行程總支出？如有獲贊助的開支(如有的話)，則列出贊助開支數量及贊助人？

外訪日期	外訪地點	隨團人員數目	外訪目的	酒店住宿開支	機票開支	膳食開支	行程總支出

提問人：陳志全議員(議員問題編號：10)

答覆：

民航處處長在 2012-13、2013-14 及 2014-15 年度外訪的詳情和開支列於下表。該等外訪活動並無獲得任何贊助。

外訪日期	外訪地點	隨團人員數目	外訪目的	開支(元)			
				酒店住宿及膳食	機票	其他(例如交通費、會議參加費等)	總數
28-30.5.2012	泰國曼谷	4	主持國際民航組織亞太地區航行規劃和實施小組中期檢討會議。	3,388	3,335	169	6,892

外訪日期	外訪地點	隨團人員 數目	外訪目的	開支(元)			
				酒店住宿 及 膳食	機票	其他 (例如交通費、 會議參加費等)	總數
6-9.6.2012	中國上海	2	出席第2屆機場建設發展國際峰會並發表簡報。	8,979	3,034	118	12,131
17-18.6.2012	澳門	8	聯同國家民航局及澳門民航局，參加珠三角地區規劃與實施督導小組會議。	3,436	不適用	303	3,739
6-15.9.2012	泰國曼谷	7	主持國際民航組織亞太地區航行規劃和實施小組第23次會議。	15,203	3,137	58	18,398
6-13.10.2012	印度 新德里	6	出席第46屆國際民航組織民航局局長會議。	20,297	8,010	1,115	29,422
17-18.10.2012	新加坡	2	與新加坡航空事故調查局舉行會議，並出席其成立10周年的慶典。此外，又參與和主持亞洲航空安全調查人員協會工作坊。	7,503	3,425	50	10,978
5-7.11.2012	中國廣州	6	禮節拜會內地多個機關並參加會議，包括民航主管當局、搜救機關等，商討航空事宜。	5,164	不適用	380	5,544
22-26.6.2013	泰國曼谷	3	主持國際民航組織亞太地區航行規劃和實施小組第24次會議。	9,699	8,403	1,797	19,899
27-28.6.2013	中國北京	1	與國家民航局舉行會議，商討航空事宜的合作和國際民航組織亞太地區分辦事處的開幕儀式。				
28-31.10.2013	中國北京	5	出席國家民航局、民航處、澳門民航局訂立《相互認可航空器維修培訓機構批准合作安排》的簽署儀式。另外，又與內地民航主管當局和搜救機關舉行會議等，商討航空事宜。	8,937	4,413	不適用	13,350

外訪日期	外訪地點	隨團人員 數目	外訪目的	開支(元)			
				酒店住宿 及 膳食	機票	其他 (例如交通費、 會議參加費等)	總數
27-29.4.2014	泰國曼谷	4	出席國際民航組織亞太區辦事處的會議，商討關於國際民航組織亞太地區航行規劃和實施小組的事宜，並出席國際民航組織亞太地區民航局局長第51次會議。	3,725	2,771	106	6,602
26-29.5.2014	中國成都	1	出席2014年中國中西部機場建設高峰論壇，並擔任機場發展趨勢小組成員。	5,521	3,829	不適用	9,350
8-9.7.2014	中國廣州	4	禮節拜會多個內地機關並參加會議，商討航空事宜。	2,901	不適用	389	3,290
11-12.8.2014	中國深圳	3	與內地航空主管當局舉行會議，商討航空事宜。	3,088	不適用	9	3,097
7-12.9.2014	馬來西亞 吉隆坡	5	主持國際民航組織亞太地區航行規劃和實施小組第25次會議。	11,152	4,516	198	15,866
7-8.1.2015	中國北京	1	與國家民航局舉行會議，商討航空事宜。	2,891	5,982	不適用	8,873
20.1.2015	中國深圳	2	出席國家民航局和民航處之間經修訂《航空器事故調查和搜尋救援合作安排》的簽署儀式。	不適用	不適用	不適用	不適用
1-7.2.2015	加拿大 蒙特利爾	6	出席2015年國際民航組織第2屆高級別安全會議，以及區域化規劃和實施小組 — 區域航空安全小組全球協調會議。	10,663	30,894	不適用	41,557
12-13.2.2015	中國廣州	1	與內地航空主管當局舉行會議，商討航空事宜。	2,885	不適用	不適用	2,885

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2376)

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：

據綱領指，民航處由 2015 年 3 月 31 日預算設有的 736 個非首長級職位，減至 2016 年 3 月 31 日的 709 個，減幅為 27 個，當中原因為何？民航處指，2016 年員工人數預算將為 730 人，包括當中設有 21 個首長級職位。就此，請民航處列出該 21 個首長級職位的類別、薪金、津貼和工作性質，以及該 709 個非首長級常額職位的類別、數目、薪金、津貼和工作性質？

提問人：陳志全議員(議員問題編號：32)

答覆：

在 27 個將會刪除的職位中，15 個為有時限的公務員職位，當該等職位的工作大致完成後，便會按照計劃於 2015-16 年度刪除。餘下的 12 個職位為常額公務員職位，為現時並非位於民航處總部大樓的航空交通管制中心(空管中心)，提供運作上的辦公室和運輸後勤支援。因空管中心將於 2016 年遷往民航處總部大樓，該等職位會於 2015-16 年度刪除。

於 2016 年 3 月 31 日設有的 730 個職位(包括 21 個首長級職位和 709 個非首長級職位)的每年薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值)與工作性質，歸納和簡述於下表。2015-16 年度的津貼總撥款約為 600 萬元，以供支付因運作需要而發放的聘任或工作相關津貼。

類別	首長級 職位數目	非首長級 職位數目	按薪級中點 估計的 年薪值總額 (元)	工作性質
民航處助理處長或以上職級				
民航處處長	1	-	2,644,200	從高層管理層面監

類別	首長級 職位數目	非首長級 職位數目	按薪級中點 估計的 年薪值總額 (元)	工作性質
民航處副處長	1	-	2,139,600	督民航處的運作
民航處助理處長	5	-	9,216,000	
與航空交通管理相關的職位				
航空交通管制主任職系、航空交通事務員職系及航空通訊員職系	5	457	317,221,500	提供航空交通管制服務、航空資料服務及飛機事故警報服務
與航空交通工程相關的職位				
電子工程師職系	2	24	22,570,440	規劃、協調、提供和維修保養航空交通管制系統、雷達、導航儀器及通訊設備
其他與民航運作相關的職位				
民航事務主任職系	6	96	100,434,720	規管飛機的運作安全和適航標準；就機場的安全和保安事宜發出牌照、作出規管和監察；執行航空服務安排及民航安全政策
醫生職系	-	1	1,222,560	為飛行人員和飛機維修工程師的發牌事宜提供支援
統計主任職系	-	2	724,830	處理飛行統計資料和安全數據
行政支援職位				
庫務會計師職系、會計主任職系、新聞主任職系、行政主任職系、文書人員及秘書職系、物料供應主任職系、圖書館館長職系、汽車司機職系及工人職系	1	129	42,950,220	為民航處提供行政和後勤支援
總數：	21	709	499,124,070	

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1695)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 飛行標準

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處檢查航機運作和機倉安全次數在2013年及2014年分別為143次及140次，而2015年的目標維持130次。民航處認為是否需要提高檢查次數的目標？若否，原因為何？

提問人：陳克勤議員(議員問題編號：44)

答覆：

民航處檢查航機運作和機倉安全，是要監察本地航空營運者的航機運作，是否符合訂明的安全和運作標準，從而維持飛行安全。每年年初，民航處根據本地航空營運者的數目，以往所作檢查衍生的跟進工作，以及航空營運者申請為旗下飛機採用新飛行程序的數目，而釐定檢查次數的目標。經考慮上述因素之後，民航處的目標是於2015年進行130次檢查。2013、2014年檢查次數較多，原因是航空營運者基於運作需要而臨時申請採用新飛行程序的情況增加，以及跟進檢查結果的次數增加。民航處會繼續密切監察航空營運者的安全表現，並視乎需要增加檢查次數，保障航空安全。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1634)

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：

民航處航空交通部負責工作包括「為航空公司和其他航機運營者提供航班協調和時刻分配服務」。過去五年，非天氣原因造成的航班延誤佔所有離港航班的比率分別是多少？（請按原因類別列出）

提問人：陳鑑林議員(議員問題編號：29)

答覆：

導致航班延誤有多個因素，例如惡劣天氣、空域限制、飛機突然故障和航空公司臨時更改航班服務。

下表載列過去五年在香港國際機場延誤超過15分鐘的離港客運航班數目。民航處並無上述原因的航班延誤分類數目。

年度	離港延誤超過15分鐘的客運航班數目 ^{註1}	佔全部離港航班的百分比 ^{註1}
2010-11	28 167	22%
2011-12	30 744	22%
2012-13	37 008	27%
2013-14	48 274	31%
2014-15 ^{註2}	47 445	35%

註

1 離港航班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2015年1月31日的航班統計資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0136)

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：

政府稱在 2015-16 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、涉及的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何。
- (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 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(議員問題編號：11)

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)的指引，推行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) 於晚上 11 時至早上 7 時期間，在符合飛行運作及在安全的情況下，向香港國際機場(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。採用該程序的飛機須在到達 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，須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；
- (v) 為了在源頭減低飛機噪音，只有符合《國際民用航空公約》附件 16 第 1 卷第 2 部分第 3 章(第 3 章噪音標準)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的措施相若；
- (vi) 由 2012 年 2 月起，民航處實施了一套飛程序，使可在飛行中使用衛星導航技術的航機，當向機場東北方向起飛離港和向南轉往西博寮海峽時，可緊貼航道的中線飛行。這套程序可令飛機與航道附近的地區(例如馬灣)保持距離，減低飛機噪音對該等地區的影響；以及
- (vii) 由 2014 年 3 月底開始，民航處不再接受僅符合第 3 章噪音標準的飛機，於晚上 11 時至早上 7 時期間在香港升降。由 2014 年 10 月底開始，上述措施擴展至涵蓋整天，進一步減少飛機噪音對居民的影響。民航處的最新統計數字顯示，多家航空公司已引入更寧靜的客貨機，如 B777-300ER、A330、A380、B777F、B787 和 B747-8F。民航處會繼續積極監察航空公司機隊現代化的進度及就此事與航空公司溝通。

民航處亦使用電腦化飛機噪音及航迹監察系統(監察系統)，監察飛機運作所產生的噪音。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 2015-16 年度，預計更換舊型號的戶外監察站的開支為 336 萬元。監察和執行上述噪音消減措施的工作由民航處現有職員負責，屬綱領(2)之下的常規職責。

- (三) 所有消減噪音措施均按照相關的國際標準及國際民航組織公布的指引制定。民航處會繼續留意國際間在消減航機噪音措施方面的發展。

(四) 監察系統收集到的噪音數據經整理後會定期上載到民航處網站。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，而是用以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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0137)

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：

政府當局可否告知本會，在2015-16年度，民航處處長及民航處署理處長的全年薪酬開支預算為何？

提問人：陳偉業議員(議員問題編號： 12)

答覆：

2015-16年度，民航處處長(首長級薪級第6點)按薪級中點估計的年薪開支為2,644,200元。我們並沒有為民航處署理處長另行安排撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0138)

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：

在本綱領內，當局指2015-16年度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，當局可否告知本會：

(一) 當局有否就優化珠江三角洲區域的空域設計訂定時間表？若有，詳情為何？

(二) 在2015-16年度涉及上述工作的運作開支、人事編制及薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員(議員問題編號： 13)

答覆：

二零零四年，國家民航局、香港民航處和澳門民航局成立了三方工作小組，制訂措施改善珠江三角洲(珠三角)地區的空域結構和航空交通管理，以優化珠三角的空域使用。三方工作小組制訂了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》(方案)，規劃短、中及長期優化目標和措施，以應付珠三角地區的航空交通增長，從而達成區內機場(包括廣州、香港、深圳、澳門和珠海)互利共贏局面。方案以區內航空交通「統一規劃、統一標準、統一程序」為最終目標，使能安全善用空域。我們正與相關民航部門緊密合作，以落實措施。

上述工作由民航處的現有人員執行，屬綱領(3)之下的常規職務，不涉及額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1536)

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：

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2015-16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(議員問題編號： 18)

答覆：

民航處會視乎香港國際機場的最新發展情況，招聘和培訓航空交通管制人員(空管人員)，支援運作需要。民航處定期為不同職級的空管人員提供內部和海外專科培訓，2015-16年度的培訓課程計劃亦已完成。

舉辦內部培訓課程屬民航處人員的常規職務，不會涉及額外開支。2015-16年度，民航處將會為不同職級的空管人員提供海外專科培訓，課程涵蓋與履行空管職務和相關工作有關的各個範疇，包括空域設計、航空交通管理安全調查和分析、機場協同決策等，涉及的預算開支為513萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1538)

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：

在2015-16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(議員問題編號： 20)

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最多66班逐步提高，至2015年年底達到每小時最多68班的目標，即現時機場雙跑道的實際最高容量。民航處會繼續與香港機場管理局(機管局)及航空公司緊密合作，研究可行辦法，充分利用現時雙跑道系統的跑道容量，以待機管局提供建議的三跑道系統。

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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0268)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 航空交通工程服務

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

為應付航空交通的增長，民航處將會繼續加強現有航空交通管制系統的維修保養計劃，請問硬件的維修保養，與交通增長有何等關係？當中的開支如何計算？

提問人：劉皇發議員(議員問題編號：10)

答覆：

航空安全是我們的首要考慮因素。民航處作為航空主管當局，為在香港國際機場運作的航班，以及飛越香港飛行情報區的航班，提供航空交通管制(空管)服務。由於香港的航空交通量持續增長，民航處必須確保空管系統繼續安全、可靠和有效率地運作，為日益增加的航班提供適時高效的空管服務。因此，民航處會繼續加強空管系統的維修保養計劃，保證空管系統性能穩健，表現令人滿意。維修保養計劃的總開支包括人手和軟硬件維修保養方面的開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3288)

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：

去年財政司司長在預算案中提到政府部門和公營機構需檢討開支情況，以及著手整合各項服務和資助計劃，以求進一步提升公共服務的效率(見2014-15財政年度政府財政預算案139段)。請政府告知本會：

- (i) 就下表內編制職位數目於來年預算相較去年度增減人數／幅度較大或較少的政府部門／公營機構，請提供其增／減的職位所屬職級及數目？
- (ii) 以上增／減的相關職位涉及增加或減少的年薪及福利開支總數為何？
- (iii) 增／減相關職位的主要原因為何？

開支總目	截至31.3.2015止的編制職位總數 修訂預算	截至31.3.2016止的 編制職位總數預算	增／減職位數目 (百分比)
民航處	757	730	-27 (-3.6%)

提問人：梁繼昌議員(議員問題編號：2.01)

答覆：

民航處會刪減27個職位，其所屬職級、每年職員費用(按薪級中點估計的年薪值計算)和刪減原因概述如下：

職級	職位數目	按薪級中點 估計的年薪 總值(元)	刪減原因
負責推行具體措施的有時限職位			
二級航空交通管制 主任	13	12,153,180	他們的職責是在採用新航空交通管制(空管)系統的初期提供協助,包括進行招標工作、完善系統驗收和整合測試程序、進行系統驗收,以及為新的空管系統設計和評估空管和飛程序等。刪除這些職位後,與新空管中心有關的餘下工作,會由現有的人手去處理。
電子工程師／助理 電子工程師	2	1,347,720	
常額職位			
特級司機	3	659,160	他們的職責是支援現有空管中心的運作。現有空管中心並非位於民航處總部大樓內。隨着空管中心遷入民航處總部大樓並於2016年開始運作,該等職位將於2015-16年度刪除。
汽車司機	3	581,040	
文書主任	1	373,440	
助理文書主任	1	232,920	
文書助理	2	363,480	
辦公室助理員	2	320,400	
總計：	27	16,031,340	

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2430)

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：

就民用航空的空域而言，其分配需由各空域的管理單位商討，再由國際民航組織所分配。改善及優化珠江三角洲區域的空域設計，超出香港民航處的工作範圍，政府可否告知本會，《財政預算案》這筆撥款的使用詳情？

提問人：毛孟靜議員(議員問題編號：40)

答覆：

民航處作為空中航行服務提供者，負責為在香港國際機場運作的航班，以及飛越香港飛行情報區的航班，提供航空交通管制服務。本處亦負責為香港飛行情報區訂定航線和航機抵港離港程序，並就檢討區內航空交通管理的事宜，與鄰近的民航局保持聯繫。

考慮到珠三角地區的航空交通增長強勁，國家民航局、民航處和澳門民航局在2004年，聯合組成三方工作小組，制訂措施理順珠三角地區的航空交通管理安排，以期優化珠三角空域的使用和提升飛行安全。2007年，三方工作小組共同制定了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》(方案)，訂明三方擬採取的航空交通管理優化措施，當中並無措施涉及如何分配國際民用航空組織訂明的民用航空空域。

民航處一直通過三方工作小組這個平台，與國家民航局及澳門民航局保持緊密聯繫，商討推展2007年方案的各項措施。迄今，方案中若干優化空域的措施已得到落實，包括新增珠三角外圍航道、增設空管移交點，以及優化珠海空域結構等。2015-16年度，民航處會繼續積極參與商討，並致力促進三方工作小組的工作。上述工作由民航處現有職員負責，屬綱領(3)之下的常規職務，不涉及額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2431)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 航空交通工程服務

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

審計署的報告指出，民航處於 2008 年獲本會撥款，購置新一代的航空交通管制系統，即美國雷神公司生產的 Autotrac 3 系統，但至今仍未能完全啟用，而影響香港國際機場處理航空交通的效率。政府可否告知本會，2015-16 年度財政預算案，將撥款多少金額，繼續改善航空交通的管理效率？

提問人：毛孟靜議員(議員問題編號：41)

答覆：

在更換航空交通管制系統(空管系統)的八份主要合約中，有七份合約的工程已經大致如期完成，相關設備亦已由 2013 年起開始啟用。餘下的航空交通管理系統預計可於本年稍後時間完成，以供航空交通管制人員進行運作培訓之用。

為應付香港航空交通的增長，民航處已加強實施一系列的維護措施，以確保現有系統穩定及可靠，運作表現令人滿意。民航處在 2015-16 年度並沒有計劃進一步為現有空管系統進行升級工程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0121)

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：

民航處表示，非首長級職位將會減至2016年3月31日的709個，減幅為27個。請告知本委員會該等職位的性質、職級和薪酬。

提問人：石禮謙議員(議員問題編號： 23)

答覆：

擬刪減的27個職位所屬的職級、每年職員費用(按薪級中點估計的年薪值計算)和職責概述如下：

職級	職位數目	按薪級中點 估計的年薪 總值(元)	職責
負責推行個別措施的有時限職位			
二級航空交通管制主任	13	12,153,180	在採用新航空交通管制(空管)系統的初期提供協助，包括進行招標工作、完善系統驗收和整合測試程序、進行系統驗收、為新的空管系統設計和評估空管和飛程序等。與新空管中心有關的餘下工作，會由現有的人手去處理。
電子工程師／助理 電子工程師	2	1,347,720	

常額職位			
特級司機	3	659,160	支援現有空管中心的運作。現有空管中心並非位於民航處總部大樓內。隨着空管中心遷入民航處總部大樓並於2016年開始運作，該等職位將於2015-16年度刪除。
汽車司機	3	581,040	
文書主任	1	373,440	
助理文書主任	1	232,920	
文書助理	2	363,480	
辦公室助理員	2	320,400	
總計：	27	16,031,340	

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1137)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 飛行標準

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處每年在"香港民用飛機登記記錄冊上登記的飛機數目"的年初預算與年結的實際數字都有很大的偏差。2013年預算增加36架至322架，並解釋是"由於本地航空營運者的新飛機到埗"，但實際只增加了2架至288架。2014年預算增加35架至323架，解釋是"由於本地航空營運者擴充機隊"，但實際只增加11架至299架。當局可否解釋過去兩年高估飛機數目的原因何在？而2015年預算增加21架至320架，當局根據甚麼準則和理由制訂有關估算？當局將會採取甚麼措施，以期盡量減少有關估算的誤差？

提問人：謝偉銓議員(議員問題編號：34)

答覆：

民航處在每年年初，會根據本地航空公司營運者提供的擴充計劃和飛機轉移計劃資料，以及私人飛機擁有人提交的飛機登記和取消登記申請，編訂飛機登記冊的預計飛機數目。然而，過往經驗顯示，私人飛機擁有人在年內向民航處提交的飛機登記和取消登記申請數目不一，導致年結實際飛機登記數目跟年初預算有所變動。民航處已進行檢討，日後推算登記冊的飛機數目時，會同時參考私人飛機擁有人過往的登記和取消登記趨勢作出估算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1143)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 航空交通工程服務

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

審計署的報告指出，民航處於 2008 年獲本會撥款，購置新一代的航空交通管制系統，即美國雷神公司生產的 Autotrac 3 系統，但至今仍未能完全啟用，而影響香港國際機場處理航空交通的效率。政府可否告知本會，2015-16 年度將撥出多少款項，繼續改善航空交通的管理效率？政府規劃 Autotrac 3 系統的預算使用年期？Autotrac 3 系統可否兼容現時最新一代航空交通管制系統(NextGen)的規格？

提問人：謝偉銓議員(議員問題編號： 40)

答覆：

在更換航空交通管制系統(空管系統)的八份主要合約中，有七份合約的工程已經大致如期完成，相關設備亦已由 2013 年起開始啟用。餘下的航空交通管理系統預計可於本年稍後時間完成，以供航空交通管制人員進行運作培訓之用。

為應付香港航空交通的增長，民航處已加強實施一系列的維護措施，以確保現有系統穩定及可靠，運作表現令人滿意。民航處在 2015-16 年度並沒有計劃進一步為現有空管系統進行升級工程。

空管系統一般的使用年期約為 15 年。民航處的新航空交通管理系統完全符合最新的國際航空交通管理標準，並可與最先進的下一代空管系統兼容。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1307)

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：

香港國際機場在2014年的航機班次有393 120，較2013年的373 125架次增加百分之五，但預計在2015年航機班次只會增加百分之四至約四十萬架次，就此，請告知本會有關預算是基於甚麼因素制訂；就增加航班的班次，雖然機場跑道的升降量在2015年會增加至每小時68班，但因應航空服務特別是貨運方面的需求，政府除繼續透過改善航空交通管理的效率外，有何措施進一步增加升降量，例如會否考慮延長航機升降時間，以避免繼續有航機因本港升降容量不足而改用鄰近機場？

提問人： 易志明議員(議員問題編號： 23)

答覆：

民航處在預測香港國際機場(機場)每年的航機量增長率時，會考慮多項因素，例如機場航機量過去的增長趨勢、可供使用的升降時段等等。

民航處會與香港機場管理局(機管局)合作，繼續盡量提升現有跑道及其他機場設施的容量。根據機管局於 2008 年委聘的航空顧問(即英國國家航空交通服務有限公司)所進行的研究，機場雙跑道系統的實際最高容量每年約為 420 000 架次航機。由於過去數年機場航機量增長迅速，按現時對航空交通流量的推算和現時的航空交通增長速度，預計機場現有的雙跑道系統容量很快便會飽和，因此機場急需三跑道系統以應付需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1367)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 航班事務及安全管理

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

- (1) 過去幾年，國際油價一直持續波動，請告知民航處在審查航空公司申請增減燃油附加費時，是否有提出反對的意見。如有，過去五年的情況為何，請提供有關數據。
- (2) 請告知過去五年接獲有關投訴航空公司濫收燃油附加費的情況。

提問人：姚思榮議員(議員問題編號：41)

答覆：

- (1) 民航處每月審批乘客燃油附加費一次。過去五年，民航處審批了大約4 000宗乘客燃油附加費的申請，當中約有200宗不獲批准。
- (2) 過去五年，民航處收到15宗涉及航空公司濫收燃油附加費的投訴。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3666)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 航空交通工程服務

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在本綱領的2015-16年度需要特別留意的事項中，當局稱會繼續與系統承辦商合作，處理新航空交通管制系統餘下的事項，並進一步加強督導工作，確保早日過渡至新航空交通管制中心，並且在過程中維持航空交通管制運作一切暢順，當局可否告知本會：

- (一) 新航空交通管理系統還有何等餘下的事項需要處理？該航空交通管理系統何時全面投入運作？全面投入運作的時間是否較原訂的時間為遲？若是，原因為何？
- (二) 現時用於處理新航空交通管制系統的總開支為何？與原本預計的開支有否出入？
- (三) 專責上述工作的人手編制及2015-16年度全年薪酬預算開支分別為何？
- (四) 本綱領在2015-16年度的全年運作開支、人手編制及全年薪酬預算開支分別為何？
- (五) 民航處轄下航空交通工程服務部2015-16年度預算全年運作開支、人手編制及全年薪酬預算開支分別為何？

提問人：陳偉業議員(議員問題編號：75)

答覆：

- (一) 更換航空交通管制系統計劃(更換空管系統計劃)藉八份主要合約落實，當中七份合約的工程已經大致如期完成，相關設備並已由2013年起開始啓用。餘下的航空交通管理系統正接受一連串嚴謹測試，並預計驗收後供員工接受為期九個月的訓練，然後才於2016年上半年開始運作。

- (二) 更換空管系統計劃的最新估價為14.52億元，在財務委員會批准的撥款 15.65億元的範圍內。
- (三) 新空管系統餘下的工作由現有人員繼續進行，屬綱領(3) - 航空交通管理和綱領(4) - 航空交通工程服務之下的常規職務，因此沒有這項工作的員工成本詳細分項數字。
- (四)和(五)
綱領(4) - 航空交通工程服務涉及的工作，由航空交通工程服務部的員工負責。連一般行政支援人員在內，該部共有71名員工。2015-16年度，航空交通工程服務部共獲撥款3億元，當中包括約2.59億元運作開支，以及按薪級中點估計的年薪值大約為4,100萬元的年薪開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6927)

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：

過去五年，每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(議員問題編號：854)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 總人數(b)	百分比 (a)/(b) x 100%
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 ^註	1	3	33.3
2014	汽車司機	1	11	9.1
	文書助理	1	21	4.8
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與健康(「職安健」)，並已採取一系列促進職安健的措施，包括公布和宣傳職安健政策、安全指引、預防措施及職安健培訓課程。民航處定期就工作場所的安全與健康進行風險評估、視察和檢討。民航處會調查和跟進每宗工傷個案，並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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6928)

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：

過去五年，每年延誤的離港及到港航機班次按延誤時間劃分數目分別為何？

提問人：張國柱議員(議員問題編號：855)答覆：下表載列過去五年在香港國際機場延誤超過15分鐘^(註1)的客運航班數目和所佔百分比：

年度	延誤16至60分鐘				延誤超過60分鐘			
	抵港航班		離港航班		抵港航班		離港航班	
2010-11	23 786	19%	21 260	17%	7 073	6%	6 907	5%
2011-12	26 204	19%	24 001	17%	6 818	5%	6 743	5%
2012-13	29 896	22%	27 863	21%	9 101	7%	9 145	7%
2013-14	35 339	23%	36 871	23%	11 639	7%	11 403	7%
2014-15 (註2)	33 585	24%	35 510	26%	11 927	9%	11 935	9%

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. 截至2015年1月31日的統計資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6929)

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：

過去五年，每年緊急降落香港國際機場的航班數目分別為何？

提問人：張國柱議員(議員問題編號：856)

答覆：

由2010年至2014年，香港國際機場共發生四次航機緊急降落事件，其中兩次在2013年發生，另外兩次在2014年發生。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6930)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 航班事務及安全管理

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

過去五年，每年於香港國際機場發生的航空事故及其傷亡數字分別為？

提問人：張國柱議員(議員問題編號：857)

答覆：

2010年至2014年期間，香港國際機場共發生三宗意外 / 嚴重事故，全部於2010年發生。當中只有一宗意外涉及傷者；在該意外中，63人在疏散過程中受傷。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3384)

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：

參考世界各地大型機場的發展趨勢，商業航班將陸續改用以衛星精確導航方式，引領航班作進／離場程序(Departure／Approach)。但目前民航處未見有積極採用此技術，在有限的空域中，劃出更多航道讓飛機升降。政府可否告知本會：

- (1) 過去兩個年度和來年度用作修訂航空交通運作程序和改善航空交通管制及導航設施的開支和預算開支為何；
- (2) 機場管理局一直有計劃將專責「場面管制」的管制員，歸入機場管理局的人事編制內，現時航空交通管制員人手仍十分不足，政府可否告知本會，民航處會否提升航空交通管制員之薪酬條件，或擴大培訓本地航空交通管制員的計劃，以便挽留人材，本地航空交通管制員薪酬在過去三年平均為多少；以及
- (3) 航空公司和其他航機營運者是否能維持航班準時率，乃受制於目前飛機泊位的限制，政府可否告知本會，來年度用於讓處方監察上述之準時率的開支和人手編制為何；現時處方的航空交通控制系統，是否已能夠自動完成監察及統計工作？

提問人：馮檢基議員(議員問題編號：61)

答覆：

- (1) 過去兩年，民航處依照國際民用航空組織(國際民航組織)性能導航地區實施計劃，在香港國際機場實施了一些衛星性能導航飛程序，從而提高航空營運的效率。

民航處亦落實了一連串改善航空交通運作程序的措施，包括修訂飛機進場程序，建立新的空中等候區，並設立專職的流量管理工作崗位等。

改善航空交通運作程序和航空交通管制服務的工作，由民航處現有人員執行，屬綱領(3)之下的常規職務。民航處將繼續採用最新的衛星技術，去改善導航設施服務，以加強航迹監察能力和提高飛行安全水平。2013-14年度的實際開支為265萬元，2014-15年度的預算開支為566萬元，2015-16年度的預算開支則為91萬元。

民航處會繼續留意最新的科技發展和國際民航組織的標準，以進一步改善香港飛行情報區的航空交通管理。

- (2) 民航處定期檢討航空交通管制主任職系的人手，以應付香港國際機場和香港飛行情報區內航空交通的增長。航空交通管制主任職系編制的人職職級為見習航空交通管制主任和三級航空交通管制主任，現時共有102人，當中大部分人正接受不同階段的專門培訓，以履行航空交通管制職務。現時，見習航空交通管制主任／三級航空交通管制主任的所有空缺均已填補，民航處認為不會出現挽留人手的問題。

過去三年，航空交通管制主任職系各職級按薪級中點估計的年薪開支如下：

職級	2012-13 (元)	2013-14 (元)	2014-15 (元)
一級航空交通管制主任	1,125,120	1,153,800	1,222,560
二級航空交通管制主任	860,340	882,300	934,860
三級航空交通管制主任／ 見習航空交通管制主任	387,630	402,840	421,800

- (3) 監察航空公司和其他航機營運者的航班準時率的工作，由民航處現有人員執行，屬綱領(3)之下的常規職務，因此沒有該等工作的開支分項數字。

現時的航班編排軟件能夠編製航空公司營運的航班正點率統計數字，通用航空／商業航空營運的航班正點率統計數字則以人手計算。實際的監察工作涉及民航處人員分析航班正點率統計數字，以找出當中有否故意不當使用航班時刻的情況，在有需要時跟進，從而要求有關的營運者作出改善。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5373)

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：

1. 過去五年，當局有否定期監察馬灣的噪音水平，及作出改善措施，如有，詳情及涉及開支為何；當局有否計劃在當區設立飛機噪音監察站，如有，詳情及預算開支為何；當局會否制定措施改善當區的噪音水平，以及評估機場三跑落成後對當區的影響，如有，其詳情及預算開支為何？
2. 過去五年，當局有否定期監察愉景灣的噪音水平，及作出改善措施，如有，詳情及涉及開支為何；當局有否計劃在當區設立飛機噪音監察站，如有，詳情及預算開支為何；當局會否制定措施改善當區的噪音水平，以及評估機場三跑落成後對當區的影響，如有，其詳情及預算開支為何？
3. 過去五年，當局有否定期監察東涌北的噪音水平，及作出改善措施，如有，詳情及涉及開支為何；當局有否計劃在當區設立飛機噪音監察站，如有，詳情及預算開支為何；當局會否制定措施改善當區的噪音水平，以及評估機場三跑落成後對當區的影響，如有，其詳情及預算開支為何？
4. 過去五年，當局有否定期監察東涌南的噪音水平，及作出改善措施，如有，詳情及涉及開支為何；當局有否計劃在當區設立飛機噪音監察站，如有，詳情及預算開支為何；當局會否制定措施改善當區的噪音水平，以及評估機場三跑落成後對當區的影響，如有，其詳情及預算開支為何？
5. 過去五年，當局有否定期監察麗城花園的噪音水平，及作出改善措施，如有，詳情及涉及開支為何；當局有否計劃在當區設立飛機噪音監察站，如有，詳情及預算開支為何；當局會否制定措施改善當區的噪音水平，以及評估機場三跑落成後對當區的影響，如有，其詳情及預算開支為何？

6. 過去五年，當局有否定期監察嘉湖山莊的噪音水平，及作出改善措施，如有，詳情及涉及開支為何；當局有否計劃在當區設立飛機噪音監察站，如有，詳情及預算開支為何；當局會否制定措施改善當區的噪音水平，如有，其詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員(議員問題編號：193)

答覆：

民航處於進出香港國際機場(機場)的航線沿途或附近，安裝了 16 個噪音監察站，監察日常的飛機噪音水平。該等監察站設於：大圍(美林邨)、葵涌(安蔭邨)、筲箕灣(耀東邨)、北角(雲景道富豪閣)、港島半山(干德道翠錦園)、青龍頭(豪景花園)、大嶼山(沙螺灣)、東涌(映灣園)、汀九(海事處馬灣控制中心)、馬灣(珀麗灣)、大欖涌村、荃灣(油柑頭翠濤閣)、青衣(長亨邨)、欣澳(小蠔灣港鐵車廠)、渣甸山(畢拉山道)，以及青衣(寮肚路曉峰園)。監察系統收集到的噪音數據經整理後會定期上載到民航處網站。因此，馬灣、東涌和荃灣麗城花園附近的飛機噪音水平，均在民航處監察之列。由於進出機場的飛機一般不會飛越愉景灣和天水圍嘉湖山莊，民航處在現階段沒有計劃增設噪音監察站。

民航處已根據國際民用航空組織(國際民航組織)的指引，推行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) 於晚上 11 時至早上 7 時期間，在符合飛行運作及在安全的情況下，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。採用該程序的飛機須在到達 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，須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；

(v) 為了在源頭減低飛機噪音，只有符合《國際民用航空公約》附件 16 第 1 卷第 2 部分第 3 章(第 3 章噪音標準)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的措施相若；

(vi) 由 2012 年 2 月起，民航處實施了一套飛程序，使可在飛行中使用衛星導航技術的航機，當向機場東北方向起飛離港和向南轉往西博寮海峽時，可緊貼航道的中線飛行。這套程序可令飛機與航道附近的地區保持距離，減低飛機噪音對該等地區的影響。

響；以及

(vii) 由 2014 年 3 月底開始，民航處不再接受僅符合第 3 章噪音標準的飛機，於晚上 11 時至早上 7 時期間在香港升降。由 2014 年 10 月底開始，上述措施擴展至涵蓋整天，進一步減少飛機噪音對居民的影響。民航處的最新統計數字顯示，多家航空公司已引入更寧靜的客貨機，如 B777-300ER、A330、A380、B777F、B787 和 B747-8F。民航處會繼續積極監察航空公司機隊現代化的進度，並就此事與航空公司溝通。

監察和執行上述噪音消減措施的工作由民航處現有職員負責，屬綱領(2)之下的常規職責。

至於三跑道系統運作之下的飛機噪音，根據獲環境保護署署長(環保署署長)已通過的環境影響評估報告所作的飛機噪音影響評估，問題涉及的六個地點，均在三跑道系統運作下的飛機噪音預測等量線25的範圍之外。因此，三跑道系統計劃運作時，已評定不會造成負面剩餘飛機噪音影響。飛機噪音預測等量線的作用，是預測飛機噪音對機場附近地區的影響，作為規劃土地用途時的準則。根據就三跑道系統計劃發出的環境許可證的規定，香港機場管理局必須在三跑道系統開始營辦前最少三個月，將飛機噪音監測計劃，提交環保署署長批准。該飛機噪音監測計劃將包括東涌和馬灣等地點。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4346)

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：

民航處在上個財政年度，是否有進行「搜索及拯救演習」(Search and Rescue Exercise (SAREX))。如沒有進行，請問原因為何？另當局在何時會再進行該演習，以加強民航處與各政府部門及相關內地及海外機關之間的合作和協調？

提問人：馬逢國議員(議員問題編號：55)

答覆：

民航處遵照國際民航組織公布的《標準和建議措施》，不時進行搜索及拯救演習，以期提高民航處的搜索及拯救能力，並加強與其他政府部門、內地和海外機構在搜索及拯救行動上的合作和協調，以應對日後可能發生的航空器意外。

雖然民航處在上個財政年度沒有進行搜索及拯救演習，但仍進行了一次書面練習，讓員工重溫相關技巧和知識。下次的搜索及拯救演習初步計劃於2015年年底進行。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4218)

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：

- (一) 經常開支提出2015-2016會刪減27個職位，當中涉及的職級及職務為何？
- (二) 就員工強積金供款，2015-2016的預算較2014-15減少了440,000元，是否所有27個刪減的職位都是屬於合約員工所致？如是，他們的年資分別為何？
- (三) 處方未來一年員工退休或自動流失的人數為何？會否因應他們的離開而需要下一年度再次聘請員工、或是可以由內部晉升解決？

提問人：湯家驊議員(議員問題編號：65)答覆：

- (一) 將會刪減的27個職位所屬的職級和職責概述如下：

職級	職位數目	職責
負責推行具體措施的有時限公務員職位		
二級航空交通管制主任	13	在採用新航空交通管制(空管)系統的初期提供協助，包括進行招標工作、完善系統驗收和整合測試程序、進行系統驗收，以及為新的空管系統設計和評估空管和飛行程序等。與新空管中心有關的餘下工作，會由現有的人手處理。
電子工程師／助理電子工程師	2	

常額職位		
特級司機	3	支援現有空管中心的運作。現有空管中心並非位於民航處總部大樓內。隨着空管中心遷入民航處總部大樓並於2016年開始運作，該等職位將於2015-16年度刪除。
汽車司機	3	
文書主任	1	
助理文書主任	1	
文書助理	2	
辦公室助理員	2	
總計：	27	

- (二) 2015-16年度將會刪減的27個職位均屬有時限或常額公務員職位，並不涉及非公務員合約職位。2015-16年度用於強積金供款的撥款減少，主要是因為有約千數量按試用條款聘用的現職公務員轉為按常額條款聘用。政府的責任因而由強積金計劃供款轉為公務員公積金計劃供款。
- (三) 民航處預計2015-16年度會有17名人員自然流失。視乎情況而定，民航處會根據既定機制，晉升公務員或公開招聘新入職人員填補空缺。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3680)

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：

民航處今年會如何使用新總部大樓預留的 3 240 平方米樓面面積的地方？

提問人：黃毓民議員(議員問題編號：56)

答覆：

所興建的預留地方，將用來容納航空交通管制中心的設施、相關輔助設備、系統和設施，飛機搜救協調中心，航空通訊網中心，訓練和考試設施，運作評估、研究及發展設施，以及附屬設施。因應審計署署長在審計報告提出的建議，民航處現正徵詢政府產業署署長的意見，全面檢討民航處總部大樓辦公地方的使用情況。是次檢討會考慮民航處最新擴展計劃的時間和運作需要，以期找出過剩的地方，予其他用戶使用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3681)

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：

民航處本年會如何使用新總部大樓中，未經產業署與產審會批准的 1 500 平方米樓面面積的地方？

提問人：黃毓民議員(議員問題編號： 57)

答覆：

民航處經獲產業檢審委員會批准，使用部分面積作辦公用途。在政府產業署同意下，餘下地方在未來幾個月完成相關裝修工程之後，會暫時交由其他政府部門使用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3682)

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：

民航處會如何使用新總部大樓內 143 部液晶體顯示器？會否考慮轉交其他政府部門？

提問人：黃毓民議員(議員問題編號：58)

答覆：

民航處已就多媒體播放系統和綜合資訊展示系統的所有液晶體顯示器的運作需要進行審慎檢討，並獲財經事務及庫務局批准保留有實際運作需要的液晶體顯示器，並在批准範圍內將之加以善用。民航處將與有關部門跟進，以期妥善運用餘下的顯示器，包括適當地調配予其他決策局／部門使用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4327)

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

有關「向運輸及房屋局提供資料，供民航運輸談判之用」的工作，請告知本委員會：
(一) 過去三年，每年民航處向運輸及房屋局提供了那些資料供其處理民航談判事宜；
(二) 有關資料有沒有提及包括本港鄰近地區的民航發展情況以及廉價航空的發展；如有，有關詳情為何？
(三) 預計2015-16年度，就有關事宜會進行的工作詳情及預計開支。

提問人：胡志偉議員(議員問題編號：80)

答覆：

- (一) 民航處向運輸及房屋局(運房局)提供關於航空公司經營相關航線的資料和統計數字，以助運房局與香港的民航伙伴作民航運輸談判之用。
- (二) 民航處向運房局提供的資料，主要是關於航空公司經營相關航線的資料和統計數字。
- (三) 民航處會繼續在民航運輸談判方面支援運房局。本處會就往返香港的航班，向運房局提供所需資料和統計數字。上述工作由航班事務及安全管理部現有的職員負責，屬常規職務，因此沒有該等工作的開支分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4328)

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：

請告知本會，在該分目下，預計於2015-16年度支付予民航處處長的薪金、津貼及工作相關津貼的總開支為何。

提問人：胡志偉議員(議員問題編號： 81)

答覆：

2015-16年度，民航處處長(首長級薪級第6點)按薪級中點估計的年薪開支為2,644,200元。我們沒有個別人員的津貼撥款的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0267)

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

問題：

在支付予航空公司及直升機公司及其他代收飛機乘客離境稅的代理公司的費用方面，目前的計算方式為何，2015年總支付的費用為多少？

提問人： 劉皇發議員(議員問題編號：9)

答覆：

根據《飛機乘客離境稅條例》(第140章)，航空公司及直升機公司須代政府向離境乘客徵收飛機乘客離境稅(離境稅)及處理退稅，而政府會根據這些公司提供的成本資料釐定有關的行政費用水平。

此外，民航處在香港國際機場設有飛機乘客離境稅櫃檯，由承辦商代理豁免和退回稅款的申請，政府需向承辦商支付服務費。有關服務通過公開招標程序採購，服務費用根據招標結果而釐訂。

就著上述的行政費用和服務費用，2015-16年度的預算開支為5,912萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4220)

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

問題：

就徵收飛機乘客離境稅，指標指出過去二年，每年經處理的豁免繳稅約20 000宗，它們可獲豁免的條件分別為何？

提問人：湯家驊議員 (議員問題編號： 66)

答覆：

獲豁免繳付飛機乘客離境稅的乘客類別，詳載於《飛機乘客離境稅條例》(第140章)附表2之內，主要包括以下類別：

- (一) 過境乘客；
- (二) 乘搭用作任何國家政府的軍事、外交或禮儀用途的飛機離開香港的乘客；
- (三) 國際組織人員、領事及領事館職員；
- (四) 12歲以下的乘客；以及
- (五) 由內地乘船到海天客運碼頭轉乘飛機離開香港的乘客。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1633)

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

問題：

2015-16年度，民航處將按照國際標準和相關考慮因素，檢討香港航空保安計劃。請問政府預留多少資源開展該檢討工作？

提問人：陳鑑林議員(議員問題編號：30)

答覆：

民航處一直定期參考國際民用航空組織的相關標準和建議措施及考慮各項相關因素，對《香港航空保安計劃》作出定期檢討。有關的恆常工作由民航處機場安全標準部的保安組負責，我們沒有有關開支的分項數字。

- 完 -

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： 保安局局長

問題：

在確保香港航空保安計劃方面，目前的專責人員有多少人，其編制為何，年度開支為何？

提問人： 劉皇發議員(議員問題編號： 8)

答覆：

民航處的職責包括確保《香港航空保安計劃》獲得遵行，相關工作由民航處轄下機場安全標準部的保安組負責。該組共有15名人員。上述工作屬綱領(2)-機場安全標準項下的常規職務，我們沒有所涉開支的詳細分項數字。

- 完 -