

管制人員的答覆

(問題編號：0720)

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：

預算中提到「為航空公司和其他航機營運者提供航班協調和時刻分配服務」。請問過去五年，非天氣原因造成的航班延誤佔所有離港航班的比率是多少？(請按原因類別分列)

提問人： 陳鑑林議員 (議員問題編號：2)答覆：

導致航班延誤的因素眾多，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總數，民航處並無就上述因素所引致的航班延誤備存分項數目。

年度	離港客運航班總數	離港客運航班總數的按年百分比增減	延誤超過15分鐘的離港客運航班數目 ^註	延誤離港客運航班佔的百分比 ^註
2011-12	141 750	+6.1%	31 185	22%
2012-13	148 593	+4.8%	40 120	27%
2013-14	155 723	+4.8%	48 274	31%
2014-15	166 441	+6.9%	56 590	34%
2015-16 (截至2016年 1月31日止)	142 793	---	57 117	40%

註

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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1092)

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2016-17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) 在機場安全標準綱領中，民航處助理處長(機場標準)、高級民航事務主任(環境監理)的預算薪酬開支分別為何？
- (三) 當局多年來仍未根治航機噪音問題的原因。
- (四) 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。
- (五) 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： 3)

答覆：

(一)至(四)

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) 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2016-17年度，維修監察系統的預計開支為250萬元。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。

在綱領(2)機場安全標準下，民航處助理處長(機場標準)和高級民航事務主任(環境監理)在2016-17年度按薪級中點估計的年薪開支分別為1,973,400元和1,309,080元。

(五) 飛機噪音預測等量線主要用於規劃土地用途，並非用來量度或監察日常的飛機噪音水平。在日常監察方面，監察系統是更合適的工具，所收集的噪音數據經整理後會定期上載到民航處網站，公布周知。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1093)

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2016-17年度，民航處處長及民航處副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： 4)

答覆：

2016-17年度，民航處處長按薪級中點估計的年薪開支為2,831,400元。兩名民航處副處長(一個屬常額職位，一個為編外職位)按薪級中點估計的年薪開支總額為4,581,600元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2560)

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2016-17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2016-17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？
- (三) 在2016-17年度涉及綱領3的的運作開支、人事編制及薪酬開支分別為何？
- (四) 在2016-17年度民航處助理處長(航空交通工程服務)的薪酬開支為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號： 47)

答覆：

(一)及(二)

國家民航局、香港民航處及澳門民航局於2004年共同成立三方工作組，制訂措施優化珠江三角洲地區的航空交通管理安排，務求改善及優化珠三角的空域管理。三方工作組根據統一空域規劃、採用統一標準，以及統一航班程序設計的原則，在2007年制訂了《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》)，訂明將採取的各項改善航空交通管理的措施。

過去數年，《方案》內多項空域改善措施已得到落實，包括增設空管移交點、新增珠三角外圍航道、調整珠海空域結構等。2016年1月，透過三方工作組的協作平台，為往來香港、澳門及華東地區的航班新增了華東地區航道和額外空管移交點。這些措施有助提升華東地區航線的效率。

在2016-17年度，民航處會繼續透過三方工作小組，討論珠三角空域的管理事宜，以逐步提升珠三角地區的空域使用。

上述協調工作由民航處現有人員負責，屬綱領(3)之下的常規職責，不涉及額外開支。

(三) 在2016-17年度，連一般行政支援人員在內，綱領(3)之下共有487名員工。2016-17年度共獲撥款4.258億元，當中包括1.006億元運作開支，以及按薪級中點估計的年薪值為3.252億元的年薪開支。

(四) 在2016-17年度，民航處助理處長(航空交通工程服務)按薪級中點估計的年薪開支為1,973,400 元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2464)

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：

- (1) 請告知近十年來，改善及優化珠江三角洲區域的空域設計的按年次數及內容？
- (2) 請告知近十年來，檢討及評估珠江三角洲區域內機場的航空交通管制及飛航程序的按年次數及內容？
- (3) 請告知在近五年來，來港航班的復飛(missed approach)情況 — 其次數、航班編號、機種、日期時間、其標準儀表進場程序 (STAR)或其他進場程序、復飛程序、及原因。
- (4) 請告知Route M503自開啟以來，其航班的情況 — 其次數、航班編號、機種、日期。

提問人： 何俊仁議員 (議員問題編號： 40)

答覆：

(1)及(2)

國家民航局、香港民航處及澳門民航局於2004年共同成立三方工作組，制訂措施理順珠江三角洲區域的航空交通管理安排，以期優化該區空域的使用和提升飛行安全，以配合該區的航空交通增長。三方工作組根據統一空域規劃、採用統一標準，以及統一航班程序設計的原則，在2007年制訂了《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》)，訂明將採取的各項改善航空交通管理的措施。

過去數年，《方案》內多項空域改善措施已得到落實，包括增設空管移交點、新增珠三角外圍航道、調整珠海空域結構等。2016年1月，透過三方工作組的協作平台，為往來香港、澳門及華東地區的航班新增了華東地區航道和額外空管移交點。這些措施有助提升華東地區航線的效率。

三方工作組自2004年成立後，曾分別於內地、香港及澳門舉行超過40次不同層面的會議，參與會議的主要是三方的航空當局人員。

(3)

過去五年有關復飛航班的統計數字表列如下：

年份	基於天氣原因 (註1)	基於運作原因 (註2)	總數
2011	139	73	212
2012	145	92	237
2013	238	114	352
2014	233	102	335
2015	235	121	356

註1：「天氣」一詞指不適宜着陸的風勢、豪雨、能見度低、嚴重的風切變等。

註2：原因包括跑道不能使用(例如跑道上還有其他航機或懷疑跑道上異物)，以及機師所報告的其他飛行運作因素等。

民航處並沒有關於復飛航班的編號、機種、發生時間或進場程序的分項資料統計。基本上，不論進場程序或機種為何，航機在四條跑道(即07L、07R、25L及25R)進場均有機會進行復飛，而所涉航機均會按照相關跑道已公布的標準復飛程序復飛。

(4)

航道M503自2016年1月7日啟用後，直至2016年2月29日為止，共有1 981班航機採用該航道。該航道供航班每天運作，而航機的機種包括A330、A320、B737、B747及B777。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0220)

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2016-17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：4）

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，2016-17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。2016-17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，課程涵蓋與空管相關的各個範疇，包括空域設計、飛行程序設計、航空交通管理安全調查和分析、教學技巧等，涉及的預算開支為435萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0221)

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2016-17年度需要特別留意的事項中，處方表示將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。請說明涉及的人手編制及工作內容。

提問人：林健鋒議員（議員問題編號：5）

答覆：

國家民航局、香港民航處及澳門民航局於2004年共同成立三方工作組，制訂措施優化珠江三角洲地區的航空交通管理安排，務求改善及優化珠三角的空域管理。三方工作組根據統一空域規劃、採用統一標準，以及統一航班程序設計的原則，在2007年制訂了《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》），訂明將採取的各項改善航空交通管理的措施。

過去數年，《方案》內多項空域改善措施已得到落實，包括增設空管移交點、新增珠三角外圍航道、調整珠海空域結構等。2016年1月，透過三方工作組的協作平台，為往來香港、澳門及華東地區的航班新增了華東地區航道和額外空管移交點。這些措施有助提升華東地區航線的效率。

2016-17年度，民航處會繼續透過三方工作組商討珠三角的空域管理事宜，務求逐步提升空域的使用，進一步增加珠三角地區的航空交通量。

上述協調工作屬民航處現職人員在綱領(3)下的常規職責，因此不涉及額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0140)

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：

民航處預期在2016-17年度淨增加9個職位，包括1個編外職位。請說明何以需要該個編外職位？其他8個職位又是甚麼性質？

提問人： 劉皇發議員 (議員問題編號： 6)

答覆：

民航處於2016-17年度淨增加9個職位，當中涉及開設10個新職位，並會在1個有時限職位屆滿時予以刪減。有關職位的職級、性質和職能概述如下：

將予開設(+)/刪減(-)的職位數目和職級	性質	職能
+1個首長級乙級政務官	編外	加強民航處的行政監督及管理，並推動各項重點計劃，例如檢討三跑道系統工程(三跑工程)的人手供求，以及規管無人駕駛飛機系統等。
+1個總行政主任	有時限	為首長級乙級政務官編外職位提供行政、文書及秘書支援。
+1個高級行政主任		
+1個一級私人秘書		
+1個助理文書主任		
+1個高級民航事務主任	有時限	就落實三跑工程進行策劃及統籌工作。
+1個一級航空交通管制主任		
+1個電子工程師		
+1個民航事務主任	常額	根據管制代理人制度，加強航空貨運的保安管制。
+1個二級航空交通事務員		
-1個民航事務主任	有時限	推行新訂的航空貨運保安標準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2768)

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：

綱領(1)飛行標準2016-17年度撥款為115.6百萬元，請問當局：

- (1) 撥款中有多少是審批無人機；及
- (2) 有否預計會有多少重量超過七千克(不計燃料)的無人機系統申請，如有，理據為何，如無，原因為何？

提問人： 梁君彥議員 (議員問題編號： 16)

答覆：

- (1) 處理操作無人駕駛飛機系統(無人機系統)的申請，由民航處現有人員執行，屬常規職務，因此沒有此項工作的開支分項數字。
- (2) 過去3年，由民航處處理的操作無人機系統申請當中，少於3%涉及重量超過7千克(不計燃料)的無人機系統。現時，大部分在香港市面供應的無人機系統屬小型，重量不超過7千克(不計燃料)。因此，申請操作重量超過7千克(不計燃料)的無人機系統的數目，預計不會大幅增加。民航處會繼續監察申請數目的趨勢。

- 完 -

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： (-) 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：

民航處在綱領(4)的二零一六至一七年度需要特別留意的事項中，提到將「繼續加強現有航空交通管制系統的維修保養計劃，以應付航空交通的增長」。就此，當局可否告知本會：

- (1) 過去三年民航處在航空交通管制方面投入了多少資源及人手？成效為何？
- (2) 日前赤門海峽發生致命空難，一名高級航空安全主任兼資深飛行導師在休假駕駛小型飛機途中，不幸失事墜海。民航處在今次突發事故及發生意外時，有何緊急應變措施？處方會否對涉事家庭作出撫恤及適當的心理輔導，如是，詳情為何？
- (3) 隨著航空交通的增長，本港對飛行員的需求也逐漸增加，民航處會否根據情況增加批閱本地和海外進行的飛行員考試試卷的數目，如是，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：梁美芬議員 (議員問題編號： 11)

答覆：

- (1) 為應府香港國際機場(機場)航空交通的增長，以及香港飛行情報區內過境航班的交通量，民航處已調配資源執行航空交通管制(空管)職務。負責相關工作的民航處職員包括一級航空交通管制主任、二級航

空交通管制主任、三級航空交通管制主任和見習航空交通管制主任。在過去3個財政年度內，有關人員的數目及年薪總額表列如下：

	人員數目	年薪總額 (按薪級中點估計) (百萬元)
2013-14年度	273	212.70
2014-15年度	273	224.98
2015-16年度	274	243.16

民航處亦為航空交通管制主任提供培訓，確保他們符合並維持履行空管職務所需的標準。過去3年，領有牌照的航空交通管制主任共獲發超過120份合格證書。此外，除了安排處內人員提供內部培訓課程外，民航處還會為不同職級的空管人員提供海外專科培訓，課程涵蓋履行空管職務及相關工作的多個範疇。有關的實際開支如下：

	實際開支 (百萬元)
2013-14年度	1.22
2014-15年度	0.91
2015-16年度	7.41 ^註 (臨時數字)

註：包括為新聘的見習航空交通管制主任提供的培訓。

民航處已繼續修訂和推行各項航空交通管理優化措施，將機場跑道的航機升降容量由2013年每小時63班提升至2015年10月每小時68班，即現時雙跑道的最高容量。與此同時，香港飛行情報區亦已實施改善措施，提升航道容量，過境航班的數量由2013年的大約223 000班增加至2015年的大約250 000班。

此外，民航處已致力加強現有空管系統的維修保養工作。在2013-14及2014-15年度，現有的航空交通管理系統每年平均開支為590萬元。這項積極維修保養計劃已在設備日常的維修保養工作中實施，以提升系統的能力去處理日益增加的航空交通量，並確保系統的運作安全可靠。自2015-16年度開始，不涉及額外開支。

- (2) 香港飛行情報區內若然發生飛機意外或事故，民航處會按照緊急應變程序手冊訂明的指示，作出緊急應變安排。關於2016年2月27日發生的飛機意外，民航處在接獲香港警務處有關發生事故的通知後，已遵照既定的程序，立即啟動緊急應變程序，通知相關部門和搜索及拯救單位協力進行搜索及拯救行動。總意外調查主任已根據《香港民航(意外調查)規例》下令調查主任展開意外調查。調查工作正在進行。調查小組已會見有關證人，並對飛機殘骸進行檢查，以作初步評估。

由於在飛機意外中身故的機師為民航處人員，民航處已與其家屬密切聯絡，就根據既定公務員規則和程序發放死亡恩恤金的事宜作出跟進，並會盡力為其家屬提供所需協助。

- (3) 鑑於航空公司業務不斷擴展，近年申請參加飛行員考試的人數亦有所增加。為此，民航處在2015年批閱本地和海外進行的飛行員考試試卷的數目，約為2014年的兩倍。然而，由於每名飛行員的考試是以一次過的形式進行，民航處預計2016年的申請數目會維持在相若水平。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0206)

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：

就「處理運價申請」，處方可否告知：

- (1) 預計今年較去年申請宗數少186宗，是否出於對經濟前景考慮，若是，詳情如何，若否，原因為何；
- (2) 何種情況下需要向民航處提出運價申請；
- (3) 過去三年，有多少宗申請不獲批准，原因為何？

提問人：石禮謙議員 (議員問題編號：1)

答覆：

(1)及(2)

根據香港與民航伙伴所簽訂的雙邊《民用航空運輸協定》(《協定》)，航空公司就接載乘客及運載貨物所收取的運價，須經有關航空當局批准。民航處是香港的航空當局，負責處理航空公司的運價申請。經營往來香港航班服務的航空公司均須根據《協定》的規定，向民航處提出運價申請。航空公司會不時因應其銷售策略及現行服務需求等因素，向民航處提出運價申請。據民航處觀察所得，過去數年的申請數目相當穩定。2016年運價申請的預計數目反映三年移動平均數。

- (3) 過去三年，民航處處理了約8 900宗運價申請，當中約有120宗不獲批准。根據《協定》的規定，航空當局須適當考慮航空服務的經營成本、使用者利益及合理利潤等各項相關因素，規定航空公司須按合理水平收取運價。民航處會考慮所有相關因素及航空公司所提供的理據。根據《協定》的規定，民航處如認為航空公司所建議的運價並不合理，又或所提供的理據不足，便可拒絕有關申請。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0461)

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：

2016-17年度需要特別留意的事項提到，在2016-17年度內，民航署將會啟用新航空交通管制系統(空管系統)，並確保其運作安全、穩定和可靠。鑑於政府曾表示，新空管系統會在2016年上半年準備就緒以投入服務，政府可否告知本會最新的進度及啟用日期？關於新空管系統內尚未解決的軟硬件問題，民航處是否已全數解決？請詳述尚未解決的問題。

提問人：石禮謙議員 (議員問題編號： 29)

答覆：

民航處的首要工作，是確保航空交通安全和航空交通管理運作暢順。民航處按照國際航空安全管理標準和政府既定程序，對新空管系統進行了嚴格的驗收測試和全面的安全評估，以確保系統的運作符合合約條款和安全管理的規定。新空管系統有8個主要系統，其中7個已由2013年開始分階段投入運作。

至於餘下的航空交通管理系統(航管系統)，所有驗收測試項目已於2015年9月完成。民航處大致滿意測試結果。所有優先項目已獲系統供應商妥善處理。

與此同時，民航處已採用持續進行的方式，為空管人員和相關操作人員提供多項培訓，協助他們獲取所需的能力水平和建立自信，利用新航管系統執行空管運作職務。

根據目前的進度，以及視乎對系統和操作人員的準備狀況所作的進一步評估，新航管系統可於2016年6月準備就緒，循序漸進投入運作以處理實時航空交通。政府已於2016年3月24日向立法會經濟發展事務委員會匯報新航管系統推行計劃的最新進展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2380)

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：

民航處在2016-17年度會「繼續監察航機的噪音和飛行路線，並推行噪音消減計劃」，有何具體措施？預計涉及的開支為何？有何具體準則評估成效？另外，對於馬灣居民長期受航機噪音影響，有何具體措施改善問題？會否就此投入更多資源？

提問人：田北辰議員（議員問題編號：42）

答覆：

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，減少飛機噪音對本港地區(包括馬灣)居民的影響。這些措施包括：

- (a) 為減少飛機噪音對香港國際機場(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；
- (b) 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(尤其是馬灣)保持距離，減少飛機噪音對該等地區的影響；
- (c) 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；以及

- (d) 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，這項措施擴展至涵蓋整天，進一步減少飛機噪音對居民的影響。

除了上述可以減少飛機噪音對馬灣的影響的措施外，隨着航空技術不斷進步，飛機引擎比以前更加寧靜，而機身設計亦已經改良，有助顯著減低噪音。根據民航處最新的統計數字，多家航空公司已採用更加寧靜的客貨機，例如B777-300ER、A330、A380、B777F、B787、B747-8F等，較新型號的飛機佔機隊的比例日漸增加。為減少飛機噪音對馬灣的影響，民航處會繼續監察航空公司機隊現代化的進度，並就此事與航空公司積極溝通。

此外，民航處還推行其他措施，以減少噪音對居民的影響：

- (a) 於深夜12時至早上7時期間，在符合飛行運作和安全的情況下，抵港的班機須從西南面降落。這項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、青龍頭等；
- (b) 於晚上11時至早上7時期間，在符合飛行運作和安全的情況下，朝機場東北方起飛離港的班機，須使用經西博寮海峽的南行航線。這項措施旨在減少飛機在晚間飛越人口稠密的地區，例如九龍半島和香港島；以及
- (c) 於晚上11時至早上7時期間，所有由東北方進入機場的航機，在飛行運作情況許可下，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，從而減低西貢和馬鞍山一帶的飛機噪音。

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，其中1個設於馬灣。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。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。

在2016-17年度，預計用於維修監察系統的開支為250萬元。監察和執行上述噪音消減措施的工作由民航處現有人員負責，屬綱領(2)之下的常規職責。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1899)

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：

民航處採用了新空管系統，以改善航空交通管制及導航服務，然而系統多次被媒體指稱有缺漏。處方否認系統曾經故障，但有否設立任何航空交通管制的應變或緊急措施？如有，請概述有關措施。

運輸及房屋局與機場管理局堅決興建機場第三條跑道，面對未來航空交通量的增加，處方除了更新系統、招聘人手，會如何確保航空交通安全？

提問人：黃毓民議員 (議員問題編號： 24)

答覆：

民航處的首要工作，是確保航空交通安全和航空交通管理快捷暢順。民航處按照國際航空安全管理標準和政府既定程序，對新航空交通管理系統(航管系統)，即空管系統的構成部分，進行了嚴格的驗收測試和全面的安全評估，以確保系統的運作符合合約條款和安全管理的規定。

航管系統設有三層的運作系統，即主用系統、備用系統和最終備用系統。主用系統是一套完整的系統，能夠單獨提供航管系統的全部容量、功能和能力。備用系統是一套獨立的系統，與主用系統完全相同，在主用系統不能運作或有所損毀的情況下，維持航管系統的運作。主用系統和備用系統可時刻互作後備，使操作人員執行的空管職務不受間斷。最終備用系統是一個獨立的系統，與主用系統和備用系統完全分離。儘管主用系統和備用系統同時出現故障的機會微乎其微，但若然發生，最終備用系統便會用作提供空管服務。

民航處一直致力以高度的專業水平和嚴謹的工作方式保障航空交通安全。
為此，民航處會繼續：

- (a) 修訂航空交通運作程序，以加強飛行安全和提高香港飛行情報區的航道容量；以及
- (b) 根據國際民用航空組織的規定，實施安全管理系統，以減低風險，確保本港的航空交通服務維持於高度的安全水平。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1562)

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：

請按年分類列出過去五年接獲有關航空公司的投訴，包括但不限於服務問題、超賣機位、濫收燃油附加費等。

提問人：姚思榮議員 (議員問題編號： 338)

答覆：

過去五年，民航處接獲有關航空公司服務的投訴數目，現撮述於下表：

年份	2011	2012	2013	2014	2015
投訴數目	25	65	128	213	147

接獲的投訴涉及各種各樣問題，但民航處並沒有就其性質備存分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5407)

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3年，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：166)

答覆：

民航處處長在2013-14、2014-15及2015-16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(不包括民航處處長)	外訪目的	僅包括民航處處長的開支(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
22-26.6.2013	泰國曼谷	3	主持國際民用航空組織(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，商討航空合作事宜，並出席國				

外訪日期	外訪地點	隨團人員 數目(不包 括民航處 處長)	外訪目的	僅包括民航處處長的開支(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
			際民航組織亞太地區辦事處的開幕儀式。				
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，商討搜救事宜。	8,937	4,413	不適用	13,350
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，以及關於國際民航組織亞太地區民航局局長第51次會議的事宜。	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	禮節拜會廣州軍區空軍司令部等機關，並與多個內地機關舉行會議，商討航空交通管制事宜。	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，討論三跑道系統計劃所帶來的影響。	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

外訪日期	外訪地點	隨團人員 數目(不包 括民航處 處長)	外訪目的	僅包括民航處處長的開支(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
7-8.1.2015	中國北京	5	與國家民航局舉行會議，商討航空事宜。	2,891	5,982	348	9,221
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，並代表亞洲及太平洋區，參加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	3	與內地航空主管當局舉行會議，商討航空交通管制事宜。	2,885	不適用	447	3,332
6-8.5.2015	日本福岡	1	以亞太地區航行規劃和實施小組主席身分，出席民用空中航行服務組織2015年亞太地區會議，並發表演說。	4,762	6,329	103	11,194
13-14.5.2015	中國廣州	4	出席珠江三角洲地區機場運作研討會。	3,529	不適用	388	3,917
21-22.5.2015	泰國曼谷	3	出席區域航空安全小組—亞太地區航行規劃和實施小組協調會議，以及亞太地區航行規劃和實施小組第25次會議的中期檢討會議。	6,127	3,037	121	9,285
6-10.9.2015	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第26次會議。	9,514	2,879	65	12,458
26-29.10.2015	菲律賓 馬尼拉	7	出席國際民航組織區域航空安全小組第5次會議，以及亞太地區航空保安協調論壇第3次會議暨亞太地區民航局	7,132	2,927	不適用	10,059

外訪日期	外訪地點	隨團人員 數目(不包 括民航處 處長)	外訪目的	僅包括民航處處長的開支(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
			局長第52次會議， 並主持民航局局長 會議的其中一項議 程，以及簽署一份 有關適航標準的技 術安排協議。				
18.1.2016	中國廣州	5	與內地航空主管當 局舉行會議，商討 航空交通管制事 宜。	不適用	不適用	502	502

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5411)

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：

早前，審計報告批評民航處在更換新空管系統出現嚴重失誤，啟用日期一再延誤，在加碼近億元進行優化工作後，處方仍未能放心簽收，穩定性備受質疑，擔心構成本港航空安全問題。同時，民航處耗資20億元公帑興建新總部大樓，被批評未經批准擅自為處長辦公室興建淋浴設施，並多建1 500平方米樓面面積等。就此，民航處有否就審計報告的建議進行檢討，並列出民航處至今進行的補救措施為何？有關多建1 500平方米的樓面面積空間將有何善用方法？

提問人：陳志全議員 (議員問題編號：170)

答覆：

民航處接受審計署及立法會政府帳目委員會(帳委會)就民航處新總部工程項目及航空交通管制和相關服務的管理的建議。民航處已為此採取適當的跟進工作。有關工作的詳情已載錄於2015年5月20日回應帳委會第63號報告書的政府覆文，以及2015年10月28日回應帳委會第63A號及64號報告書的政府覆文，以向立法會匯報。簡而言之，有關該1 500平方米的擴展地方，民航處已獲產業檢審委員會批准，使用當中的部分地方作辦公室用途。在政府產業署的協助下，餘下地方已全部提供予政府其他部門作公務用途。

在落實新空管系統項目方面，民航處的首要工作，是確保航空交通安全和航空交通管理運作暢順。民航處按照國際航空安全管理標準和政府既定程序，對新航空交通管理系統(航管系統)進行了嚴格的驗收測試和全面的安全評估，以確保系統的運作符合合約條款和安全管理的規定。

由於航空交通安全至為重要，民航處和運輸及房屋局均委聘了獨立顧問進行研究，以進一步確保新空管系統在運作上安全、可靠和穩定，以及有關系統和操作人員皆準備就緒。根據獨立顧問的評估，航管系統安全、穩定和可靠，與其他海外空管中心的良好做法看齊。按照目前的進度，以及視乎獨立顧問對系統和操作人員的準備狀況所作的進一步評估，新航管系統可於2016年6月準備就緒，按循序漸進的方式分階段投入運作，以處理實時航空交通。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：7176)

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：

- (1) 請告知民航處屬下的一級航空交通管制主任、二級航空交通管制主任、見習航空交通管制主任、飛行程序設計員、空域設計員的人數及其薪金、津貼。
- (2) 自2014年審計處第63號報告書後，請告知其第4部分：空管服務相關收費的管理和拖欠，及收取過境導航費的情況。
- (3) 請列出欠繳款額25萬元或以上的航空公司名字及其拖欠費用。

提問人：何俊仁議員 (議員問題編號：41)

答覆：

- (1) 在2016-17年度，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及編制人數表列如下：

職級	各職位按薪級中點估計的年薪	編制人數 (截至2016年2月29日)
一級航空交通管制主任	\$1,309,080	34
二級航空交通管制主任	\$1,013,760	162
三級航空交通管制主任／ 見習航空交通管制主任	\$441,300	78

我們沒有個別職系人員的津貼撥款的分項數字。

飛行程序和空域的設計工作，均由已完成相關項目專門培訓的航空交通管制主任負責。

- (2) 經考慮審計署署長在第63號報告書第4部航空交通管制和相關服務的管理提出的建議，民航處已重新審視過境導航費的水平，新收費已在2015年10月1日生效。民航處會根據政府既定的政策和程序，繼續檢討過境導航費的水平，並會在實施每次收費檢討所建議的過境導航費後，再進行檢討，以確保所釐定的收費水平有助收回全部成本，恪守政府「用者自付」的原則。

民航處亦已採取跟進行動，防止過境導航費損失收入，包括要求有過境導航費不良繳費紀錄的營運商提交銀行保證書、提醒航空公司繳付過境導航費的合約責任，以及視乎情況向拖欠過境導航費的航空營運者採取法律行動。

- (3) 截至2016年2月29日，欠款25萬元或以上的航空公司有9間，總欠款額為1,240萬元。民航處已將該等個案轉介律政司，以追收欠款，因此不能透露有關航空公司的詳情。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5950)

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：

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。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：168)

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¹，監察日常的飛機噪音水平。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。

民航處已根據國際民用航空組織的指引，推行多項飛機噪音消減措施，當中有助減少噪音對馬灣居民影響的措施包括：

- (i) 為減少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；

¹ 噪音監察站設於馬灣(珀麗灣)、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)、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)。

- (ii) 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；
- (iii) 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(尤其是馬灣)保持距離，減少飛機噪音對該等地區的影響；以及
- (iv) 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，這項措施擴展至涵蓋整天，進一步減少飛機噪音對居民的影響。根據民航處最新的統計數字，多家航空公司已採用更加寧靜的客貨機，例如B777-300ER、A330、A380、B777F、B787、B747-8F等。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下馬灣的飛機噪音情況，根據已獲環境保護署署長(環保署署長)通過的環境影響評估報告所作的飛機噪音影響評估，有關地點是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(飛機噪音預測等量線的作用，是預測及評估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)。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。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(機管局)必須在三跑道系統開始營辦前，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馬灣在內。民航處會繼續與機管局和航空公司合作，以探討可進一步減少飛機噪音對居民影響的措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5952)

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：

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。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：170)

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¹，監察日常的飛機噪音水平。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。由於進出機場的飛機一般不會飛越愉景灣，民航處在現階段沒有計劃在該處增設噪音監察站。

民航處已根據國際民用航空組織的指引，推行多項飛機噪音消減措施，以減少飛機噪音的影響。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。

¹ 噪音監察站設於大圍(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)。

至於三跑道系統運作下愉景灣的飛機噪音情況，根據已獲環境保護署署長通過的環境影響評估報告所作的飛機噪音影響評估，有關地點是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(飛機噪音預測等量線的作用，是預測及評估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)。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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5953)

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：

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。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：171)

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¹，監察日常的飛機噪音水平。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。

民航處已根據國際民用航空組織的指引，推行多項飛機噪音消減措施，當中有助減少噪音對東涌居民影響的措施包括：

- (i) 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；以及

¹ 噪音監察站設於東涌(映灣園)、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)、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)。

- (ii) 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，這項措施擴展至涵蓋整天，進一步減少飛機噪音對居民的影響。根據民航處最新的統計數字，多家航空公司已採用更加寧靜的客貨機，例如B777-300ER、A330、A380、B777F、B787、B747-8F等。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下東涌北的飛機噪音情況，根據已獲環境保護署署長(環保署署長)通過的環境影響評估報告所作的飛機噪音影響評估，有關地點是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(飛機噪音預測等量線的作用，是預測及評估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)。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。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(機管局)必須在三跑道系統開始營辦前，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在內。民航處會繼續與機管局和航空公司合作，以探討可進一步減少飛機噪音對居民影響的措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5954)

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：

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。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：174)

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¹，監察日常的飛機噪音水平。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。

民航處已根據國際民用航空組織的指引，推行多項飛機噪音消減措施，當中有助減少噪音對東涌居民影響的措施包括：

- (i) 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；以及

¹ 噪音監察站設於東涌(映灣園)、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)、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)。

- (ii) 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，這項措施擴展至涵蓋整天，進一步減少飛機噪音對居民的影響。根據民航處最新的統計數字，多家航空公司已採用更加寧靜的客貨機，例如B777-300ER、A330、A380、B777F、B787、B747-8F等。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下東涌南的飛機噪音情況，根據已獲環境保護署署長(環保署署長)通過的環境影響評估報告所作的飛機噪音影響評估，有關地點是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(飛機噪音預測等量線的作用，是預測及評估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)。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。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(機管局)必須在三跑道系統開始營辦前，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在內。民航處會繼續與機管局和航空公司合作，以探討可進一步減少飛機噪音對居民影響的措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5956)

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：

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。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：176)

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¹，監察日常的飛機噪音水平。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。

民航處已根據國際民用航空組織的指引，推行多項飛機噪音消減措施，當中有助減少噪音對荃灣居民影響的措施包括：

- (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。這項措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，例如荃灣、沙田、深井及青龍頭等；

¹ 噪音監察站設於荃灣(油柑頭翠濤閣)、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、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)。

- (ii) 為減少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；
- (iii) 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；以及
- (iv) 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，這項措施擴展至涵蓋整天，進一步減少飛機噪音對居民的影響。根據民航處最新的統計數字，多家航空公司已採用更加寧靜的客貨機，例如B777-300ER、A330、A380、B777F、B787、B747-8F等。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下荃灣的飛機噪音情況，根據已獲環境保護署署長(環保署署長)通過的環境影響評估報告所作的飛機噪音影響評估，有關地點是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(飛機噪音預測等量線的作用，是預測及評估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)。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。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(機管局)必須在三跑道系統開始營辦前，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荃灣在內。民航處會繼續與機管局和航空公司合作，以探討可進一步減少飛機噪音對居民影響的措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5962)

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：

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：182)

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¹，監察日常的飛機噪音水平。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。由於進出機場的飛機一般不會飛越天水圍(嘉湖山莊)，民航處在現階段沒有計劃在該處增設噪音監察站。

民航處已根據國際民用航空組織的指引，推行多項飛機噪音消減措施，以減少飛機噪音的影響。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。

¹ 噪音監察站設於大圍(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)。

管制人員的答覆

(問題編號：4767)

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))。如有，則演習的內容為何？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：70)

答覆：

為提高民航處的搜索及拯救(搜救)能力，以應對日後可能發生的飛機意外，民航處已於2015年12月15日順利進行遠程搜救演習，模擬有飛機遇險並在香港以東約50海里的水域墜機。是次演習有五個搜救組織參與，包括民航處、中國人民解放軍駐香港部隊、內地交通運輸部南海救助局、政府飛行服務隊和香港天文台。

民航處遵照國際民航組織公布的《標準和建議措施》，不時進行搜救演習，以期加強民航處與其他搜救組織在搜救行動上的合作和協調。演習亦為合資格的航空交通管制人員、空勤人員和其他可能參與行動的搜救單位提供持續訓練，鞏固他們的搜救技巧。

民航處會因應部門及其他相關組織的培訓需要，留意適時安排下次搜救演習。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4607)

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) 今年度財政預算案，本屆《預算案》將預留多少撥款，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？
- (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？
- (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，本年度財政預算案的撥款，用於讓處方監察上述之準時率，而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，毋須由《財政預算案》另留撥款？

提問人：毛孟靜議員 (議員問題編號：85)

答覆：

- (1) 民航處早於2006年已在香港國際機場採用衛星導航技術和實施首套衛星飛程序，以符合國際民用航空組織頒布的使用新航空導航技術實

施計劃。此後，民航處密切注視最新的衛星導航性能，並逐步優化航道及飛行情報區的設計，從而提升飛行安全及運作效率。目前，香港國際機場實施的衛星飛行情報區已包括進場及離場程序。

在2016-17年度，民航處會繼續實施多項優化措施，促進航空交通管理效率，包括修訂航空交通運作程序，以提升香港飛行情報區的飛行安全及航道處理能力。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。

在改善導航設施方面，民航處將繼續採用最新的衛星技術，以加強航迹監察能力和提高飛行安全水平。2016-17年度的預算開支為120萬元。民航處會繼續透過更換現有導航設施的計劃，逐步引進最新的技術。

- (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的訓練職級為三級航空交通管制主任及見習航空交通管制主任，在民航處的編制中，訓練職級現時共有78人。大部分的三級航空交通管制主任及見習航空交通管制主任正接受不同階段的專門培訓，以履行航空交通管制職務。為填補航空交通管制主任職系因人員退休而出現的預計空缺，民航處計劃在2016-17年度招聘3名三級航空交通管制主任／見習航空交通管制主任。

過去3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	2013-14年度 (元)	2014-15年度 (元)	2015-16年度 (元)
一級航空交通管制主任	1,153,800	1,222,560	1,309,080
二級航空交通管制主任	882,300	934,860	1,013,760
三級航空交通管制主任／ 見習航空交通管制主任	402,840	421,800	441,300

- (3) 民航處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，通用航空或商業航空營運的航班正點率統計數字則以人手計算。

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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5053)

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：

財政司司長在2015-16年度預算案演辭中第148段提及：「已經要求各政策局重組工序、重訂優先次序，提升資源運用的效率，並推行「0-1-1」計劃，在未來三個年度內共節省百分之二的經營開支。騰出的資源將重新分配，推行新的服務。」請告知本委員會民航處在2015-16、2016-17年如何落實「0-1-1」計劃、受影響的服務及涉及的開支詳情。

提問人：單仲偕議員（議員問題編號：28）

答覆：

「0-1-1」計劃是一項財政規劃工具，旨在加倍積極地透過重組工序及重訂優先次序，提升公共資源運用的效率，把節省的資源重新分配，以推展新的服務或改善現有服務。由於提供安全及高效的航空交通管制(空管)服務至為重要，在此前提下，民航處推行了下列主要措施，以期在2016-17年度達到節省開支的目標：

(a) 已計劃實施的新空管系統在維修保養開支和服務方面所節省的款項

新空管系統採用先進科技，系統具備多重保障確保航空交通的運作安全、可靠和穩定。此外，其中最近啟用的空管系統仍在保養期內。系統支援和維修保養工作得以優化，以提升效率，達致與現時空管系統的維修保養服務的水平看齊。

(b) 節約能源措施所節省的款項

民航處已實施多項節約能源措施，包括優化空調系統的能源表現，優化程序以更有效地利用後備發電機為空管系統提供支援，從而減少使用燃油，拆除光管，以及在辦公時間後自動把辦公室的電腦轉為休眠模式等。

(c) 透過機電工程營運基金(營運基金)操作和維修保養服務合約的協作效應所節省的款項

民航處根據過往與營運基金對支援空管系統的機電／屋宇裝備設施的操作及維修保養服務所累積的經驗，及考慮到裝備設施具備多重保障，在不影響空管運作的情況下，已與營運基金檢視和調節若干服務表現的需求。

這些措施不會影響民航處為業界和市民提供的服務水平，因落實措施而節省的開支亦足以達到「0-1-1」計劃的目標。事實上，民航處在2016-17年度的預算較2015-16年度的增加1.6%，當中已反映透過「0-1-1」計劃提升效率而節省的開支，以及民航處為推展新的服務／改善現有服務而獲分配的新資源。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3441)

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，請告知本會：

- (一) 過去3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2016-17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： 100)

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：3442)

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：

財政司司長在2015-16年度預算案演辭中第148段提及：「已經要求各政策局重組工序、重訂優先次序，提升資源運用的效率，並推行「0-1-1」計劃，在未來三個年度內共節省百分之二的經營開支。騰出的資源將重新分配，推行新的服務。」請告知本委員會民航處在2015-16、2016-17、2017-18年如何落實「0-1-1」計劃、受影響的服務及涉及的開支詳情。

提問人：胡志偉議員（議員問題編號：103）

答覆：

「0-1-1」計劃是一項財政規劃工具，旨在加倍積極地透過重組工序及重訂優先次序，提升公共資源運用的效率，把節省的資源重新分配，以推展新的服務或改善現有服務。由於提供安全及高效的航空交通管制(空管)服務至為重要，在此前提下，民航處推行了下列主要措施，以期在2016-17至2017-18年度達到節省開支的目標：

(a) 已計劃實施的新空管系統在維修保養開支和服務方面所節省的款項

新空管系統採用先進科技，系統具備多重保障確保航空交通的運作安全、可靠和穩定。此外，其中最近啟用的空管系統仍在保養期內。系統支援和維修保養工作得以優化，以提升效率，達致與現時空管系統的維修保養服務的水平看齊。

(b) 節約能源措施所節省的款項

民航處已實施多項節約能源措施，包括優化空調系統的能源表現，優化程序以更有效地利用後備發電機為空管系統提供支援，從而減少使用燃油，拆除光管，以及在辦公時間後自動把辦公室的電腦轉為休眠模式等。

(c) 透過機電工程營運基金(營運基金)操作和維修保養服務合約的協作效應所節省的款項

民航處根據過往與營運基金對支援空管系統的機電／屋宇裝備設施的操作及維修保養服務所累積的經驗，及考慮到裝備設施具備多重保障，在不影響空管運作的情況下，已與營運基金檢視和調節若干服務表現的需求。

這些措施不會影響民航處為業界和市民提供的服務水平。民航處計劃不斷致力推廣重組工序及重訂優先次序，以期在2017-18年度達到「0-1-1」計劃下提升效率的目標。事實上，民航處在2016-17年度的預算較2015-16年度的增加1.6%，當中已反映透過「0-1-1」計劃提升效率而節省的開支，以及民航處為推展新的服務／改善現有服務而獲分配的新資源。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4658)

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。在本綱領中提及2016-17年度將啟用該系統，請告知本委員會民航處是否已確認解決先前各界，包括民航處員工就Autotrac 3系統提出的質疑？另有何措施回應審計報告的建議，該等措施涉及的開支為何？

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號： 29)

答覆：

民航處接受審計署對航空交通管制和相關服務的管理提出的建議。民航處已為此採取適當的跟進工作。有關工作的詳情已載錄於2015年10月28日回應帳委會第63A號及64號報告書的政府覆文，以向立法會匯報。

民航處的首要工作，是確保航空交通安全和航空交通管理快捷暢順。民航處按照國際航空安全管理標準和政府既定程序，對新空管系統進行了嚴格的驗收測試和全面的安全評估，以確保系統的運作符合合約條款和安全管理的規定。新空管系統有8個主要系統，其中7個已由2013年開始分階段投入運作。至於餘下的航空交通管理系統(航管系統)，所有驗收測試項目已按合約規定於2015年9月完成。民航處大致滿意測試結果，而系統供應商已完成處理所有尚待解決的優先項目。

由於航空交通安全至為重要，民航處和運輸及房屋局均委聘了獨立顧問進行研究，以進一步確保新空管系統在運作上安全、可靠和穩定，以及有關系統和操作人員皆準備就緒。根據獨立顧問的評估，航管系統安全、穩定和可靠，與其他海外空管中心的良好做法看齊。按照目前的進度，以及視乎獨立顧問對系統和操作人員的準備狀況所作的進一步評估，新航管系統可於2016年6月準備就緒，按循序漸進的方式分階段投入運作，以處理實時航空交通。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4687)

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：

就綱領下協助洽談和履行本港與外地簽訂的民用航空運輸協定，請告知本委員會：

- (1) 過去3年，按照航權類型劃分，每年新增或削減的航點分別為何？
- (2) 至2015年12月為止，正進行民用航空運輸協定談判的數目及有關內容為何？

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：101)

答覆：

- (1) 每年，航空公司會視乎網絡規劃和市場策略，新增或削減航點。下表載列過去3年新增或削減的航點數目。新增或削減航點的決定，未必與航權有關，而是可能基於航空公司的商業考慮。

新增航點

航權類型	2013年	2014年	2015年
第三／第四航權 ¹	1.峴港 2.瓜達拉哈拉 3.呼和浩特 4.呼倫貝爾 5.伊爾庫茨克 6.馬埃島 7.武夷山	1.卡爾加里 2.黃山 3.印第安納波利斯 4.鹿兒島 5.墨西哥城 6.明尼阿波利斯 7.烏隆他尼	1.波士頓 2.常州 3.清州 4.達沃 5.底特律 6.杜塞爾多夫 7.廣島

¹ 就定期國際航班而言，第三／第四航權指一方給予另一方權利或特權，容許另一方的航機在第一方的領域內起卸來自或返回航機所屬航空公司註冊國家／地區的客貨。

	8. 仰光	8. 華盛頓 9. 西雙版納 10. 葉卡捷琳堡	8. 卡里博 9. 甲米 10. 熊本 11. 蘭州市 12. 洛陽 13. 宮崎 14. 芽莊 15. 斯德哥爾摩 16. 西寧 17. 義烏
第五航權 ²	1. 吉大港 2. 拉各斯 3. 馬斯喀特 4. 維也納 5. 埃里溫(又名葉里溫)		1. 阿什哈巴德 2. 貝魯特 3. 哈恩 4. 馬斯特里赫特 5. 土庫曼巴希
總計：	13	10	22

削減航點

航權類型	2013年	2014年	2015年
第三／第四航權	1. 波士頓 2. 清州 3. 丹佛 4. 底特律 5. 哈恩 6. 倫敦格域 7. 蘭州市 8. 深圳 9. 烏魯木齊	1. 查爾斯頓 2. 呼倫貝爾 3. 伊斯蘭堡 4. 卡里博 5. 洛陽 6. 莫斯科伏努科沃 7. 斯德哥爾摩	1. 卡拉奇 2. 克拉斯諾亞爾斯克 3. 倫敦史丹斯德 4. 明尼阿波利斯 5. 宜昌
第五航權	1. 開羅	1. 貝魯特 2. 喀布爾 3. 小松 4. 科澤科德 5. 第比利斯 6. 特里凡得琅 7. 埃里溫(又名葉里溫)	1. 東方市 2. 拉各斯 3. 米蘭貝加莫
總計：	10	14	8

² 就定期國際航班而言，第五航權指一方給予另一方權利或特權，容許另一方的航機在第一方的領域內起卸來自或返回第三國家／地區的客貨。

- (2) 政府正逐步開放航空服務安排，以期擴大香港的航空網絡，並鞏固香港作為國際樞紐和通往內地主要門戶的地位。截至2015年12月，香港已與64個民航伙伴簽訂了民用航空運輸協定。我們會爭取進一步開放民用航空運輸協定或航空服務安排，同時把握時機，與其他民航伙伴磋商新的民用航空運輸協定或航空服務安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4688)

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(2013-14、2014-15、2015-16)，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(2014-15、2015-16)，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 (議員問題編號：102)

答覆：

- (1) 為填補航空交通管制主任職系因員工流失而預計會出現的職位空缺，民航處計劃在2016-17年度招聘三名三級航空交通管制主任／見習航空交通管制主任。涉及的開支(按薪級中點估計的年薪值計算)為130萬元。
- (2) 過去三年，民航處共聘請了29名見習航空交通管制主任，以填補航空交通管制主任職系的職位空缺(全部均在2013-14年度聘請)。有兩名人員其後辭職，佔29名受聘見習航空交通管制主任的6.9%。
- (3) 過去兩年(即2014-15及2015-16年度)，民航處並無在海外招聘二級航空交通管制主任。不論是本地還是外籍二級航空交通管制主任，均屬同一薪級表。目前，民航處二級航空交通管制主任或以上職級的人員當中，有8人按海外合約條款聘用，本地人員則有148人；二者比例為1:18.5。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2876)

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：

1.請按申請理由，列出期間每年申請退稅／豁免繳稅的宗數及涉及金額分別是多少？

2.民航處過去3年，在監察航空公司營辦者向已購買機票但最終未有離境的消費者，退還相關離境稅款項工作上，曾否發現有營辦者虛報，實際卻未有真正退還款項給乘客的個案？

3.民航處是年度將加強相關監察工作，預計會涉及多少資金及人手資源？較2015-16年度增加多少？

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：10)

答覆：

1. 過去三年，申請退還飛機乘客離境稅(離境稅)／豁免繳付離境稅的個案數目及涉及金額詳列如下：

申請退稅／豁免繳稅 ⁽¹⁾ 理由	個案數目		
	2013	2014	2015 ⁽²⁾
(1) 過境乘客	12 951	14 824	16 290
(2) 國際組織人員、領事、領事館職員及其同住的家屬	3 306	2 998	2 373
(3) 12歲以下的乘客	1 023	648	470
(4) 乘搭用作任何國家政府的外交或禮儀等用途的飛機的離港乘客	480	456	320
(5) 其他 ⁽³⁾	85	49	50
總計	<u>17 845</u>	<u>18 975</u>	<u>19 503</u>
成功申請退稅/豁免繳稅所涉及金額(元)	2,137,080	2,266,560	2,328,000

註(1):由於合資格免稅的乘客，大部分在購買機票時已無須繳付離境稅，故此相關乘客無須另行申請退稅／豁免繳稅。

註(2):數字為臨時數字，可能須予調整。

註(3): 主要為由內地乘船到機場海天客運碼頭轉乘飛機離開香港的乘客。

2. 《飛機乘客離境稅條例》(《條例》)(第140章)第14(1)條訂明，個別乘客如已就某次離港行程繳稅予經營商，而後來未有乘搭飛機離開香港，所繳離境稅須由經營商退還。民航處一直均有提醒航空公司，如遇到有關個案，須把離境稅全數退還給相關乘客，而在退還離境稅時不可向相關乘客收取任何手續費。自2016年初起，民航處已要求航空公司提供繳交離境稅後而未有離境乘客的數目的資料，以便加強監督航空公司把離境稅退還予相關乘客，以及在安排退還離境稅時不會向相關乘客徵收手續費。
3. 監察航空公司退還離境稅的工作屬民航處綱領(6)(「飛機乘客離境稅的管理」)下的常規職務之一，在有關綱領下，有六名人員的工作涉及監察徵收離境稅的事宜。處方加強相關監督工作會以現有人手及資源應付。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0134)

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：

民航處會要求營辦者提供已購買機票但最終未有離境乘客的資料，以便加強監察處理退還飛機乘客離境稅的工作，請問當局是否察覺在這方面的工作出現漏洞，需要加以堵塞？

提問人： 劉皇發議員 (議員問題編號： 3)

答覆：

《飛機乘客離境稅條例》(《條例》)(第140章)第14(1)條訂明，個別乘客如已就某次離港行程繳稅予經營商，而後來未有乘搭飛機離開香港，所繳飛機乘客離境稅(離境稅)須由經營商退還。

民航處一直均有提醒航空公司，如遇到有關個案，須把離境稅全數退還給相關乘客，而在退還離境稅時不可向相關乘客收取任何手續費。自2016年初起，民航處已要求航空公司提供繳交離境稅後而未有離境乘客的數目的資料，以便加強監督航空公司把離境稅退還予相關乘客，以及在安排退還離境稅時不會向相關乘客徵收手續費。民航處亦已經去信香港航空公司代表協會及個別不屬該協會的航空公司，提醒他們有關規定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3139)

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：

消費者委員會去年10月15日指出，民航處未有機制監察退還飛機乘客離境稅(離境稅)安排，而部分航空公司在退還離境稅時，更向乘客收取手續費。就有關當局繼續監察徵收飛機乘客離境稅的事宜，政府可否告知本會：

- (a) 2016-17年度當局在該項工作的預算開支為何；
- (b) 負責該項工作的官員人數和級別；
- (c) 該等官員的具體工作計劃，會否包括訂立清晰退稅指引及違法罰則；
- (d) 2016-17年度該項工作的進度或時間表；
- (e) 現時支付予航空公司、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(代理費用)是以什麼基礎作計算；
- (f) 過去5年，當局支付代理費用的金額及2016-17年度的預算開支為何；及
- (g) 當局會如何檢討代理費用。

提問人：單仲偕議員 (議員問題編號：80)

答覆：

- (a)及(b) 監察航空公司徵收離境稅的工作屬民航處綱領(6)(「飛機乘客離境稅的管理」)下的常規職務之一，在有關綱領下，有六名人員的工作涉及監察徵收離境稅的事宜。
- (c)及(d) 民航處一直均有提醒航空公司，個別乘客如已就某次離港行程繳納離境稅予航空公司，而後來未有乘搭飛機離開香港，航空公司須根據《飛機乘客離境稅條例》(《條例》)(第140章)第14(1)條，把離境稅全數退還給相關乘客，而在退還離境稅時不可向相關乘客收取任何手續費。民航處已經要求航空公司提供相關資料，以監督航空公司把離境稅退還予相關乘客，以及在安排退還離境稅時不會向相關乘客收取手續費。民航處會繼續與業界保持溝通，以跟進消委會的建議。
- (e), (f) 及(g) 根據《條例》，航空公司及直升機公司須代政府向離境乘客徵收離境稅及處理退稅，而政府會就每名繳納離境稅的乘客向相關公司支付行政費用。行政費用的水平是根據相關公司提供的成本資料而釐定。此外，民航處在香港國際機場設有離境稅櫃檯，由承辦商代理豁免和退回稅款的申請，而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。

在2016-17年度，政府就離境稅向相關公司繳付的行政費用開支預算為6,295萬元。過去5年(2011-12至2015-16年度)的開支詳列如下：

年度	開支 (萬元)
2011-12	4,678
2012-13	4,924
2013-14	5,417
2014-15	5,714
2015-16 (修訂預算)	6,042

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0736)

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：

預算中提到『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：

今年預留多少資源用於進行有關檢討？

提問人： 陳鑑林議員 (議員問題編號： 29)

答覆：

民航處一直留意最新的國際航空保安標準，並適當地檢討《香港航空保安計劃》，以確保香港航空保安符合國際要求。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 -