

管制人員的答覆

(問題編號：0149)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

2017-18 年度民航署用於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和支援日後三跑道系統的人員數目及涉及預算為何？

提問人：陳振英議員 (議員問題編號：33)

答覆：

為應付不斷增加的航空交通服務需求及協助推展三跑道系統計劃，民航處計劃在2017-18年度招聘21名三級航空交通管制主任／見習航空交通管制主任，相關職位涉及的薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值計算)為970萬元。另外，民航處亦會增設兩個航空交通事務員職系的職位，由2016-17年度曾應徵相同職位的合資格應徵者中揀選，無須再進行招聘。該2個職位涉及的薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值計算)約為53萬元。

而為應付不斷增加的航空交通服務需求，民航處一直為空管人員安排內部培訓課程。這些課程屬民航處人員的常規職務，不會涉及額外開支。除此之外，在2017-18年度，民航處亦計劃安排由本地及海外的外間專業機構提供的專科培訓給不同職級的空管人員，課程涵蓋與日常空管運作以至支援未來三跑道系統相關的各個範疇，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、教授空管人員主管教學技巧等，涉及的預算開支約84萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2540)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請分別列出2016-17年度所有用於支付處長薪金、定期給予的津貼、工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼的實際開支，以及2017-18年度用作支付處長薪金、定期給予的津貼、工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼的預算。

提問人： 郭家麒議員 (議員問題編號：30)

答覆：

在2016-17及2017-18年度，民航處處長(首長級薪級第6點)按現有薪級中點估計的年薪開支及預算均為2,950,200元。民航處處長沒有工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼。合資格公務員可按照相關的規例及指引獲發定期的津貼，所涉開支並非在總目28項下支付。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2394)

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 (李天柱)  
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2017-2018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：31)

答覆：

為應付不斷增加的航空交通服務需求，民航處一直為航空交通管制人員(空管人員)安排內部培訓課程。這些課程屬民航處人員的常規職務，不會涉及額外開支。除此之外，在2017-18年度，民航處亦計劃安排由本地及海外的外間專業機構提供的專科培訓給不同職級的空管人員，課程涵蓋與日常空管運作以至支援未來三跑道系統相關的各個範疇，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、教授空管人員主管教學技巧等，涉及的預算開支約84萬元。

- 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： (4) 航空交通工程服務  
管制人員： 民航處處長 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處的綱領(4)提及民航處航空交通工程服務部負責設計、統籌、提供及維修保養航空交通管制系統、雷達、導航、通訊設備及資訊科技系統。在2016年尾，民航處啟用新空管系統，短短一個月內出現多次失誤，導致航班延誤。雖然未造成重大事故，但新空管系統耗資15億元，就此，當局可否告知本會：

(一) 民航處在該新空管系統上投放了多少資源去監管及檢測漏洞？成效如何？

(二) 隨著使用無人駕駛飛機的普及，民航處會否撥出資源規管無人駕駛機的使用以免危及航空安全？當局會投放多少資源確保航空安全，詳情如何？

(三) 日前有小型飛機在西沙路失事，慶幸未有造成重大傷亡事故。隨著小型飛機的普及，民航處會否根據情況認可非本港的飛行員牌，或增加批閱本地和海外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：12)

答覆：

(一)

整個新航空交通管制系統(新空管系統)是透過8項主要系統合約工程分2個階段推行，8項合約工程包括了2016年11月14日全面啟用的新航空交通管理系統(新航管系統)。整個新空管系統項目分為兩個階段：第一階段的工作主要是推行及啟用新空管系統(包括新航管系統)，而第二階段的工作則是在舊航空交通管制中心及指揮塔內設置新空管系統，作為備用航空交通管

制中心。2007年立法會財務委員會批出撥款15億6千5百萬元以推行整個新空管系統項目。

民航處按照既定的國際航空安全管理標準和政府程序對新航管系統進行全面的安全評估，並按合約要求進行所有驗收測試(包括實地驗收測試、飛行校驗測試、可靠性驗收測試及系統整合測試)，旨在確保系統運作遵照合約規範，並符合國際民用航空組織及民航處嚴格的航空安全要求。同時，民航處亦為航空交通管制人員就操作新航管系統提供培訓、運作程序及新航管系統的過渡安排等方面進行整體安全評估。

為配合民航處總部大樓及新空管系統的項目工程，民航處於2007年成立專責小組，由新增的有時限職位、民航處內部調配的公務員和以非公務員合約條款聘用的人員組成。隨著上述項目的不同發展階段，專責小組人員數目在2007-08年至2015-16年有所改變，由21至49名不等。現時新空管系統項目第一階段工作已經完成，小組成員因此逐漸減少至6名，主要負責推行新空管系統項目第二階段的工作。專責小組於2016-17年度就第一階段工作以非公務員合約條款聘用的人手開支為395萬元。

為推行新航管系統，民航處委聘電訊盈科企業方案有限公司(PCCW)為新系統在安裝、測試和驗收期間提供實地支援的專業顧問服務，協助確保新系統運作暢順及穩妥。於2016-17年度，PCCW為新航管系統提供安裝、測試和驗收服務的開支約為1,125萬元。

此外，民航處於2012年委聘海外獨立專家(英國顧問公司，名為EC Harris)，為新航管系統進行安全性的評估，確保承辦商在開發系統的過程中，遵照國際品質標準，符合國際民用航空組織的安全要求。有關開支約為175萬元。

新航管系統於2016年11月14日全面投入服務，運作一直大致暢順，當中曾經出現一些短暫不暢順的狀況，均沒有影響航空安全，亦沒有對香港國際機場的整體運作構成實際或重大影響。

民航處一方面與系統承辦商緊密合作繼續優化系統程式，另一方面成立了由本地和海外專家組成的專家小組，就磨合期出現的各種情況向民航處提供專業而客觀的意見。專家小組確認新航管系統自2016年11月14日全面啟用以來，一直為進出香港飛行情報區的航班提供安全、可靠和總體暢順的航空交通管理服務，新航管系統設有的多重備用系統亦從不需要啟動。根據運輸及房屋局獨立專家顧問NATS的經驗，鑑於新航管系統的複雜性，即使盡了最大努力，新系統啟用初期仍有機會出現一些不暢順的狀況。

事實上，新航管系統在全面啟用4個月以來處理的總航空交通量已超過去年同期約4%。在剛過去的聖誕新年和農曆新年航班高峰期，更處理了破紀錄的過境航班數目，足以證明新航管系統的能力和可靠性。專家小組亦認為新航管系統的安全表現指標到目前為止優於國際要求。

民航處會繼續密切監察新航管系統的表現，加快系統的優化和微調工作，並向專家小組匯報進展。系統承辦商已於2017年2月把新程式送達民航處作臨場測試，民航處亦完成測試及評估，並已在2017年3月底啟用新程式，以助改善雷達顯示屏未能顯示航班部分資料，及指揮塔電子紙條系統部分功能曾短暫故障等問題。

至於雷達顯示屏短暫出現錯誤目標而引致防撞誤鳴的情況，民航處一直致力盡快將衛星導航監察技術(ADS-B)全面融入新航管系統內，以突破只依賴雷達技術的限制。隨着ADS-B在香港逐步實施，雷達顯示屏上有關航機影像的問題(例如航機位置出現雙重影像和航機位置短暫未能顯示等)已見改善。民航處委任的專家小組對實施ADS-B的進展及改善情況表示滿意，並建議民航處繼續密切監察ADS-B的表現和多諮詢前線空管人員的意見。民航處會循序漸進地在2017年底前將ADS-B全面融入新航管系統內。

專家小組預計會在3月或4月就新航管系統的初期表現發表中期報告，民航處會認真研究報告內容和建議，繼續改進系統，並適時向公眾交代進展。監察新航管系統表現和進行優化屬民航處人員的工作，並不涉及額外人手開支。

(二) 無人駕駛飛機系統(無人機)屬航空器的一種，在飛行安全方面受民航條例規管。民航處一直致力保障飛行安全，包括無人機的運作，以確保這些活動在符合飛行安全規例的情況下進行。根據現行法例，所有操作無人機的人士，不論所操作無人機的重量或用途，均受香港法例第448C章《1995年飛航(香港)令》(簡稱「飛航(香港)令」)第48條監管。有關條例訂明任何人士不得因魯莽或疏忽操作無人機而危害他人或財產安全。

此外，根據《空運(航空服務牌照)規例》(香港法例第448A章)第22條規定，任何人士若使用無人機提供受酬服務，不論無人機的重量，在操作前必須向民航處提出申請，並須按民航處批出許可證的條件提供服務。而民航處批出許可證前會考慮申請人及無人機能否在安全情況下運作。民航處批出的許可證亦會包括相關的安全運作條件及要求。

飛航(香港)令第3、第7及第100條亦規定，任何人士若在香港操作重量超過7千克(不計燃料)的無人機，均須在操作前向民航處提出申請「飛機登記證」及「飛機適航證」，才可操作。上述規管飛行安全的工作由民航處的人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分項。

為加強保障公眾安全，民航處正參考海外民航當局對無人機規管要求，並考慮香港的具體情況，檢討相關的規管政策和研究是否需要修訂有關法例。並與相關政府部門合作，在政策檢討和執法措施上，在便利市民使用無人機作娛樂和工作之用及保障公眾安全之間，取得適當的平衡。民航處計劃於2017-18年度完成無人駕駛飛機系統規管工作的顧問研究檢討，與運房局繼續檢討相關的規管事宜。

與此同時，民航處亦透過不同渠道，如民航處網頁和其他網頁及宣傳單張，積極提高有關組織和市民對無人機操作安全的認識。民航處亦不時與模型機飛行會及無人機製造商會面，加強安全推廣的合作，另外會在2017年4月開始，在電視及電台廣播有關無人機的安全資訊。

上述公眾教育及檢討工作屬民航處相關分部日常工作，有關開支已納入2017-18年度預算。

(三) 民航處一直認可國際民用航空組織會員國家及地區所簽發的飛行員執照，並審核其海外飛行員執照及其資歷，在確定符合相關條件及程序後，按既定機制豁免特定的香港飛行員執照筆試科目。2017年本地及海外進行的飛行員筆試數目，減除相關的豁免筆試科目後，預計約為5 000個，這數目與2016年的數目相若。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2720)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

過去5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：柯創盛議員 (議員問題編號：41)

答覆：

導致航班延誤的因素眾多，例如惡劣天氣、空域限制、飛機機件故障和航空公司臨時更改航班服務等。民航處並無就航班延誤的個別成因備存分項數目。

下表載列過去5年在香港國際機場延誤超過15分鐘的離港客運航班總數：

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 <sup>註</sup>	佔離港客運航 班總數的 百分比 <sup>註</sup>
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	172 735	+3.8%	65 228	38%
2016-17 (截至2017年 1月31日止)	145 335	---	43 838	30%

註

離港航班離開停機位的實際時間較民航處所編配的時段遲超過15分鐘，會被視為延誤。

- 完 -



管制人員的答覆

(問題編號：0043)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 航空交通管理，(4) 航空交通工程服務

管制人員： 民航處處長 (李天柱)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 有問題的航空交通管理系統(航管系統)啟用後發生了連串事件，令人日漸懷疑新系統的安全性和可靠性。就此，民航處如何重建公眾對提供安全航空導航服務的信心？
2. 在2016-17及2017-18年度，航管系統的維修保養及推行成本(包括支付承辦商的費用、為新系統招聘及訓練新的人員，以及民航處委任的專家小組等)為何？
3. 民航處會否列出自航管系統於2016年11月啟用後發生的干擾事件，包括每次事件的性質和時間的詳情，以及估計每宗事件所造成的經濟損失？
4. 儘管政府在2017年2月20日發表由民航處成立用以監察航管系統的專家小組的意見，認為所有干擾事件均沒有影響航空安全，以及民航處處理飛行間距不足事故的程序，與國際慣例看齊；民航處是否認為航管系統經常發生干擾事件屬可以容忍的情況，以及尋求進一步改善航管系統的方案，以減少系統發生干擾事件，並不符合成本效益？

提問人：石禮謙議員 (議員問題編號：7)

答覆：

整個新航空交通管制系統(新空管系統)是透過8項主要系統合約工程分2個階段推行，8項合約工程包括了2016年11月14日全面啟用的新航空交通管理系統(新航管系統)。整個新空管系統項目分為兩個階段：第一階段的工作主要是推行及啟用新空管系統(包括新航管系統)，而第二階段的工作則是在舊航空交通管制中心及指揮塔內設置新空管系統，作為備用航空交通管

制中心。2007年立法會財務委員會批出撥款15億6千5百萬元以推行整個新空管系統項目。

就議員的提問，現回覆如下：

民航處一直以開誠布公的態度，透過不同渠道(包括新聞公布和會見傳媒等)向公眾講解新航管系統的運作，包括新航管系統全面啟用後在磨合期內出現的短暫不暢順狀況<sup>1</sup>。民航處呈交立法會經濟發展事務委員會2016年11月28日及12月13日會議的資料文件<sup>2</sup>，亦匯報了新航管系統全面啟用後截至2016年11月29日的運作情況。民航處並於2016年12月13日的立法會經濟發展事務委員會會議上，詳細匯報了有關雷達顯示屏顯示航機影像的問題(即航機目標短暫沒有顯示、雙重影像和錯誤目標)。除上述航機目標的問題外，新航管系統自2016年11月14日全面啟用以來出現短暫不暢順的狀況的個案如下：

日期	事件
2016年11月15日	雷達顯示屏未能顯示其中1班離港航機，歷時12秒。
2016年11月29日	雷達顯示屏未能顯示航班的部分資料(例如航班呼號及飛機航速)，時間約26秒。為保障航空安全，空管人員其間曾暫停處理離境航班15分鐘。
2016年12月12日	雷達顯示屏有75秒未能顯示航班部分資料。是次事件的起因為有員工沒有按照處方早前建議的程序，避免從主系統中抽取數據並存檔而引起，並非新航管系統出現問題。
2016年12月26日	民航處的航空交通管制中心兩個處理飛行計劃的工作席位在正常改動運作設定時，因輸入的指示未能完全符合運作設定，短暫未能作出改動。約20班離港航班因而受到輕微影響。

1 詳情請見民航處網站：[http://www.cad.gov.hk/chinese/pressrelease\\_2017.html](http://www.cad.gov.hk/chinese/pressrelease_2017.html)

2 詳情請見民航處向立法會經濟發展事務委員會提交的文件：

<http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/edev/papers/edev20161128cb4-154-4-c.pdf>

<http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/edev/papers/edev20161213cb4-253-6-c.pdf>

<http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/edev/papers/edev20161213cb4-320-1-c.pdf>

此外，新航管系統亦優化了一些本來獨立於舊航管系統的子系統，並將其收納於新航管系統內。這些子系統出現短暫不暢順的狀況的個案如下：

日期	事件
2016年11月18日  2017年1月2日  2017年2月12日	抵港航機排序系統(“AMAN”) <sup>3</sup> ：  因人為因素導致系統短暫停止顯示抵港航班的排序資訊約2分鐘；  因人為因素導致系統短暫停止顯示抵港航班的排序資訊約2分鐘；及  系統短暫停止顯示部分抵港航班的排序資訊。
2016年12月18日	航空指揮塔的電子紙條系統：  部分功能曾間歇性發生短暫故障。

除了上述的事件，因現有的雷達技術限制帶來的磨合問題(即航機目標短暫沒有顯示、雙重影像和錯誤目標)仍然偶有發生，而任何牌子的航管系統也會遇到這些情況，偶然亦見於其他地方的航管系統和民航處的舊航管系統，並非新航管系統獨有的情況。

民航處成立由本地和海外專家組成的專家小組已審視並確認上述的情況均沒有影響航空安全。這些情況並沒有對香港國際機場的整體運作構成實際或重大影響，亦沒有造成重大經濟損失。在發生任何事故時，民航處一定以保障航空安全為首任，這一點符合國際慣例亦獲專家小組和運輸及房屋局獨立專家顧問英國國家航空交通服務有限公司(NATS)的認同。

民航處一方面與系統承辦商緊密合作繼續優化系統程式，另一方面成立了由本地和海外專家組成的專家小組，就磨合期出現的各種情況向民航處提供專業而客觀的意見。專家小組確認新航管系統自2016年11月14日全面啟用以來，一直為進出香港飛行情報區的航班提供安全、可靠和總體暢順的航空交通管理服務，新航管系統設有的多重備用系統亦從不需要啟動。根據運輸及房屋局獨立專家顧問NATS的經驗，鑑於新航管系統的複雜性，即使盡了最大努力，新系統啟用初期仍有機會出現一些不暢順的狀況。

3 抵港航機排序系統主要是提供自動化的抵港航班排序資訊，輔助空管人員執行航班排序工作，以提升航班準時抵港率，善用空域及跑道容量，並非作為提供航班安全間距的工具。

專家小組亦會見了香港航空交通管制人員協會和香港政府華員會民航處電子工程師分會的主席／會長和代表。工程師代表向專家小組表示新系統在初段投入運作期間出現一些狀況，是一套大型和複雜的航管系統於磨合期難以避免的情況，而空管人員代表則表示空管人員已逐步適應新系統各項功能的操作，對使用新系統亦越趨純熟和有信心。專家小組亦有與本地主要航空公司和政府飛行服務隊管理階層的機師會面，與會機師認為舊和新的航管系統無縫交接，運作暢順。這一點亦已獲得代表70多間航空公司的香港航空公司代表協會確認。

事實上，新航管系統在全面啓用4個月以來處理的總航空交通量已超過去年同期約4%。在剛過去的聖誕新年和農曆新年航班高峰期，更處理了破紀錄的過境航班數目，足以證明新航管系統的能力和可靠性。專家小組亦認為新航管系統的安全表現指標到目前為止優於國際要求。

至於雷達顯示屏短暫出現錯誤目標而引致防撞誤鳴的情況，民航處一直有指引給所有空管人員，說明如何處理類似事件，專業和訓練有素的空管人員完全能夠應付這類情況，絕不影響航空安全。就這類源於雷達技術的限制而出現的雷達顯示屏問題，民航處一直致力盡快將衛星導航監察技術(ADS-B)全面融入新航管系統內，以突破只依賴雷達技術的限制。民航處已於2014年通知相關持份者（包括航空公司）有關的安排，讓他們有足夠時間做準備。實施ADS-B的第一階段始於2016年11月14日，在香港飛行情報區南部沒有雷達覆蓋的空域實施，到目前為止效果滿意。第二階段始於2016年12月8日，空管人員可透過ADS-B，監察香港飛行情報區內已有雷達覆蓋的空域範圍飛機位置的資料，即可同時透過雷達和ADS-B得到有關資訊。透過循序漸進的安排，民航處可觀察引入ADS-B於香港飛行情報區內其他地方的運作是否暢順，在技術、硬件配套和程序上有否需要優化的地方。

隨着ADS-B在香港逐步實施，雷達顯示屏上有關航機影像的問題(例如航機位置出現雙重影像和航機位置短暫未能顯示等)已見改善。民航處委任的專家小組對實施ADS-B的進展及改善情況表示滿意，並建議民航處繼續密切監察ADS-B的表現和多諮詢前線空管人員的意見。民航處會循序漸進地在2017年底前將ADS-B全面融入新航管系統內。

民航處會繼續密切監察新航管系統的表現，加快系統的優化和微調工作，並向專家小組匯報進展。系統承辦商已於2017年2月把新程式送達民航處作臨場測試，民航處亦已完成測試及評估，並已在2017年3月底啟用新程式，以助改善雷達顯示屏未能顯示航班部分資料，及指揮塔電子紙條系統部分功能曾短暫故障等問題。專家小組預計會在3月或4月就新航管系統的初期表現發表中期報告，民航處會認真研究報告內容和建議，繼續改進系統，並適時向公眾交代進展。

至於民航處本身就維護新航管系統和培訓員工方面的工作是恆常性工作，沒有帶來新增的公務員人手支出。而民航處委任的專家小組成員均以義務性質參與工作及會議，並無收取任何酬勞。按政府的一貫做法，民航處以實報實銷的形式，以內部資源支付專家小組2名海外成員因來港出席專家小組會議的機票及酒店支出。

於2016-17年度，除一般員工及日常開支外，推行及維護新航管系統(第一階段)的總開支約為2,189萬元，而於2017-18年度，維護新航管系統(第一階段)的估算相關總開支約為1,513萬元。

民航處十分明白社會對航空安全的關注，若有涉及航空安全的事宜，一定會繼續以開誠布公的態度，按既定機制適時公布。面對未來航空交通量不斷上升，民航處會盡全力確保航空安全維持在一貫的最高水平，維護香港作為區域航空樞紐的地位和聲譽。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2332)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處在綱領(1)提及民航處負責監察遵行強制事故申報計劃的情況，就此，政府當局可否告知本會：

- (一) 過去3年度觸發強制事故申報計劃的次數為何？有否造成任何延誤及經濟損失？
- (二) 民航處的相關人手安排為何？

提問人：譚文豪議員 (議員問題編號：20)

答覆：

- (一) 過去3年透過強制事故申報計劃收到的報告數目表列如下：

年份	強制事故報告數目
2014	894
2015	842
2016	832

強制事故申報計劃的主要目的是監察涉及航空安全的個案和數據，以加強保障航空安全，民航處並無透過強制事故報告收集有關航班延誤及經濟損失之統計資料。

- (二) 強制事故申報計劃由民航處飛行標準組內的2位人員(分別是1位高級民航事務主任及1位民航事務主任)專責統籌和管理。每宗呈報的事故會因應其性質，再分派予各相關分部跟進。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2333)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

根據綱領(3)民航處會為所有航空交通管制人員提供專業及技術培訓，政府當局可否告知本會民航處過去3年聘請航空服務供應商提供空管人員訓練服務次數為何？請詳列民航處曾聘用之航空服務供應商及次數。

提問人：譚文豪議員 (議員問題編號：21)

答覆：

在過去3個年度，航空交通管制人員曾經報讀世界各地共10間航空服務供應商／機構所提供的課程，接受相關專業及技術培訓，詳情表列如下：

	航空服務供應商名稱	提供培訓 次數	培訓範圍
1	新加坡民航學院 Singapore Aviation Academy	10	事故調查；飛 行程序設計； 安全管理；空 管資源管理
2	CAE (前稱「Canadian Aviation Electronics Ltd.」)	3	飛機運作
3	國際航空運輸協會 International Air Transport Association	3	訓練需要評 估；航班編配
4	Global Aviation Training Services	2	基礎空管和飛 行訓練

	航空服務供應商名稱	提供培訓 次數	培訓範圍
5	Institute of Air Navigation Services, EuroControl	2	航機流量管理 和航空資料管理
6	Air Navigation Institute, Switzerland	1	飛行程序設計
7	CEB (總部位於美國的科技顧問 公司, 提供與招聘工作相關的培 訓)	1	招聘的心理測量 和評估工具; 分 析評估結果
8	法國國立民航學院 Ecole Nationale de l'Aviation Civile	1	飛行程序設 計; 安全管理
9	國際民用航空組織 International Civil Aviation Organization	1	安全監管審計
10	英國國家航空交通服務有限公 司 National Air Traffic Services	1	基礎空管和飛 行訓練

- 完 -



管制人員的答覆

(問題編號：2334)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

國家航空交通服務(NATS)曾為新空管系統提供獨立顧問報告，惟曾被傳媒質疑其獨立性。政府當局可否告知本會，過去3年：

(一) 民航處曾多少次與NATS合作？其服務範疇為何？合約金額為何？

(二) 民航處曾多少次邀請NATS參與選擇性招標？有否曾經邀請其他航空服務供應商參與選擇性招標？

提問人：譚文豪議員 (議員問題編號：22)

答覆：

(一)及(二)

根據政府的採購程序，部門可按照個別項目的性質、時間迫切性和所需服務，透過公開招標、局限性提交書面報價或單一提交書面報價的方式，批出服務的合約。在過去3年，NATS共被邀請參與了民航處8項與空管或其他範疇有關的合約招標工作，包括2次公開招標、5次局限性提交書面報價及1次單一提交書面報價。除了1次單一提交書面報價外，其餘7次的招標或提交書面報價均有其他航空服務供應商參與，而NATS並無提交標書／報價。NATS只在該次單一提交書面報價並獲批合約，服務範疇是為香港國際機場三跑道容量提供顧問研究，金額為港幣139萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2335)

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 (李天柱)  
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，民航處將就三跑道系統招聘和培訓更多航空交通管制人員，今年度將聘請18人，政府當局可否告知本會：

- (一) 長遠而言須增加多少人手以應付三跑道系統？分別是何種職級？所涉及的預算及細節為何？
- (二) 培訓一名合資格空管人員所需時間為何？
- (三) 有否需要再對外聘請航空服務供應商提供空管人員訓練服務？

提問人：譚文豪議員 (議員問題編號：23)

答覆：

(一) 為應付不斷增加的航空交通服務需求，在2017-18年度，航空交通管理分部將會增設18個新職位。在18個新增職位當中，有16個為航空交通管制主任職系，涉及的開支(按薪級中點估計的年薪值計算)為1,100萬元。其餘2個職位屬航空交通事務員職系，涉及的開支(按薪級中點估計的年薪值計算)約為53萬元。鑑於近年航空交通發展迅速，加上需要推展三跑道系統計劃，民航處現正檢討部門的長遠人手規劃。

(二) 新入職的見習航空交通管制主任平均需要約7年的在職培訓，以完成所有基礎及進階專業培訓，獲取提供航空交通管制服務所需的專業資格，並可以獨立執行航空交通管制的工作。

(三) 為應付不斷增加的航空交通服務需求，民航處除了為空管人員提供內部培訓外，在2017-18年度亦計劃安排由本地及海外的外間專業機構提供專科培訓，課程涵蓋與日常空管運作及支援未來三跑道系統相關的各個範疇，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、教授空管人員主管教學技巧等。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2336)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

據悉民航處聘用PCCW為新空管系統提供顧問服務，政府當局可否告知本會：

- (一) PCCW為新空管系統提供顧問服務的範疇為何？
- (二) 所涉及的顧問服務費用及細節為何？

提問人：譚文豪議員 (議員問題編號：24)

答覆：

電訊盈科企業方案有限公司(PCCW)是民航處經公開招標後委聘的空管系統保養承辦商，為新空管系統在安裝、測試和驗收期間提供實地支援的專業顧問服務，協助確保新空管系統運作暢順及穩妥。新空管系統全面運作後的日常系統保養工作經公開招標後，同樣由PCCW中標並提供服務。

於2016-17年度，民航處就PCCW為新空管系統提供安裝、測試和驗收顧問服務，向PCCW支付的費用約為2,370萬元。此費用不包括PCCW另外向民航處提供的系統保養服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2337)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

新空管系統接二連三出現事故，民航處已成立專家小組以提供意見。政府當局可否告知本會：

- (一) 成立專家小組的開支由民航處或雷神公司承擔？如由政府承擔，其開支預算為何？專家小組的合約至何時止？  
(二) 雷神公司長遠會為新空管提供軟件更新，民航處是否需要就軟件更新支付任何費用？如是，預算為何？如否，雷神公司會否因事故作出賠償？

提問人：譚文豪議員 (議員問題編號：25)

答覆：

(一) 民航處因應新航空交通管理系統(航管系統)磨合期出現的不暢順情況成立專家小組，其職權範圍包括向民航處處長就全面啟用新航管系統後發生的個案及所須進行的優化工作，提供客觀的專業意見；並就新航管系統的長遠優化工作，與民航處分享國際經驗和最佳做法。專家小組的任期為一年，至2017年11月30日，所有非官守成員均以義務性質參與專家小組的工作及會議，不收取任何酬勞。按政府的一貫做法，民航處以實報實銷的形式，以內部資源支付專家小組2名海外成員因來港出席專家小組會議的機票及酒店支出。

(二) 在新航管系統的採購合約中，承辦商需要按照合約規定提供包括軟件保養服務。軟件更新屬新航管系統合約保養期內的服務範圍，不涉及額外的開支。現階段民航處會全力與承辦商優化系統，就合約事宜，如有需要處方會適時諮詢法律意見。

管制人員的答覆

(問題編號：2427)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府當局可否告知本會過去3年，民航處有否就改善及優化珠江三角洲區域的空域設計及三跑道系統空域問題與內地民航局磋商？按年次數及內容為何？涉及的人手編制為何？

提問人：譚文豪議員 (議員問題編號：26)

答覆：

國家民航局、香港民航處及澳門民航局在2004年共同成立三方工作組，制訂措施改善珠江三角洲(珠三角)地區的航空交通管理安排，從而理順和優化珠三角地區的空域管理。三方工作組在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)，訂明各項擬採取的航空交通管理優化措施。方案已顧及香港對三跑道系統的需求及鄰近珠三角地區機場的擴展計劃。在三方共同努力下，方案內的多項空域優化措施已成功落實，包括增設空管移交點、新增珠三角外圍航道，以及調整珠海空域結構等。

過去3年，三方召開了合共15次不同層面的會議，其中包括8次行政層次會議。按年次數如下：

2014-15: 2次

2015-16: 9次

2016-17: 4次 (截至2017年2月28日)

自2016年5月國家民航局空中交通管理局與香港民航處和澳門民航局簽訂強化合作交流機制協議，設立三方領導層定期會面的機制後，三方會每年2次輪流於內地和港澳地區舉行行政層次會面，進一步鞏固三方的合作關係。

內地、香港和澳門會繼續透過這個協調機制促進三方協同合作，推展各項空域優化方案，並以循序漸進的方式逐步落實方案，實現珠三角地區機場共同健康有序發展，同時令香港國際機場三跑道系統能夠發揮最大效用，以期長遠達至每小時處理102班航班的目標。

三方政府過往不時公布方案成功循序落實的中短期措施，民航處就行政層次會議的討論內容及進展所發的新聞公報，已上載於民航處網站：<http://www.cad.gov.hk/chinese/home.html>。而政府亦就這個議題在2016年4月向立法會跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會匯報，詳情可見政府的資料文件（網址：[http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/hc/sub\\_com/hs101/agenda/hs10120\\_160412.htm](http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/hc/sub_com/hs101/agenda/hs10120_160412.htm)）。

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：2428)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

新舊空管系統都有採用雷達定位技術，唯新空管系統啟用後飛機訊號曾多次於雷達屏幕消失，處方稱未來一年會全面在香港飛行情報區內推行衛星定位技術。政府當局可否告知本會：

- (一) 當局有否就全面推行衛星定位技術訂定時間表？若有，詳情為何？
- (二) 相對使用雷達定位技術，使用衛星定位技術的運作開支、人事編制及薪酬開支分別為何？

提問人：譚文豪議員 (議員問題編號：27)

答覆：

- (一) 國際民用航空組織鼓勵各成員國除使用雷達監察技術外，亦同時實施衛星導航監察技術(“ADS-B”)，以突破只依賴雷達監察技術的限制。民航處一直致力盡快將ADS-B全面融入新航管系統內。民航處已於2014年通知相關持份者(包括航空公司)有關的安排，讓他們有足夠時間做準備。實施ADS-B的第一階段始於2016年11月14日，在香港飛行情報區南部沒有雷達覆蓋的空域實施，到目前為止效果滿意。第二階段始於2016年12月8日，航空交通管制人員(空管人員)可透過ADS-B，監察香港飛行情報區內已有雷達覆蓋的空域範圍飛機位置的資料，即可同時透過雷達和ADS-B屏幕得到有關資訊。透過循序漸進的安排，民航處可觀察引入ADS-B於香港飛行情報區內其他地方的運作是否暢順，在技術、硬件配套和程序上有否需要優化的地方。

隨着ADS-B在香港逐步實施，雷達顯示屏幕上有關航機影像的問題(例如航機位置出現雙重影像和航機位置短暫未能顯示等)已見改善。民航處委任的專家小組對實施ADS-B的進展及改善情況表示滿意，並建議

民航處繼續密切監察ADS-B的表現和多諮詢前線空管人員的意見。民航處會循序漸進地在2017年底前將ADS-B全面融入新航管系統內。

- (二) 2017-18年度，民航處預算用於操作及維護航空交通監察系統總開支約為3,210萬元，當中包括約2,730萬元用於雷達系統及約480萬元用於ADS-B系統。無論是操作ADS-B系統或雷達系統，均屬綱領(4)下民航處人員的常規職務，不涉及額外的人事編制及薪酬開支。

- 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： (-) 沒有指定  
管制人員： 民航處處長 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

2017-18年度民航處將新設33個職位，就開設新職位，請列出新增的33個職位的職稱及工作性質。

就員工有關連的開支一項，員工強制性公積金大幅減少，而公務員強積金供款則大幅增加，代表民航處合約員工與公務員比例有大幅改變。政府當局可否告知本會，合約員工與公務員比例大幅改變的原因及其主要負責的職位？

提問人：譚文豪議員 (議員問題編號：29)

答覆：

民航處於2017-18年度開設33個公務員職位的工作性質、職級和職位性質概述如下：

工作性質	職級／職位性質	職位數目
執行有關機場三跑道系統的準備工作，包括應付新增的航空交通量及服務需求	一級航空交通管制主任／常額	4
	二級航空交通事務員／三級航空交通事務員／常額	2
	見習航空交通管制主任／三級航空交通管制主任／有時限（7年）	12
	民航事務主任／有時限（7年）	1
	助理民航事務主任／有時限（7年）	1
	高級電子工程師／有時限（7年）	1
	電子工程師／助理電子工程師／有時限（7年）	1
	電子督察／有時限（7年）	2
輔助推行及實施新的航空貨運保安管制	民航事務主任／有時限（2年）	1
	助理民航事務主任／有時限（2年）	2
增加人手以配合現有的服務需求及應付增加的工作量，包括規管飛機的運作安全和適航標準；執行航空服務安排及民航安全政策	高級民航事務主任／常額	2
	民航事務主任／常額	2
	助理民航事務主任／常額	2
<b>總計：</b>		<b>33</b>

提問所指的有關分目(與員工有關連的開支)涵蓋的範圍是與民航處內公務員同事有關連的開支。分目內關於強制性公積金供款及公務員公積金供款的開支，是根據現職公務員的聘用條款而作出的預算。按現行機制，以試用條款聘用但未通過試用關限的公務員，會按強制性公積金的安排供款。而他們在通過試用關限轉為按常額條款聘用後，便會轉為作公務員公積金供款。故此，分目下的強制性公積金供款及公務員公積金供款的比例改變，主要反映聘用條款的改變，與聘用人數多少無關。

- 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： (-) 沒有指定

管制人員： 民航處處長 (李天柱)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就2017-18年度的小型機器，車輛和設備，與2015-16及2016-17年度相比，每年均有大幅增長，請列出新增小型機器、車輛和設備名稱、用途和所需的承擔額。

提問人：譚文豪議員 (議員問題編號：30)

答覆：

分目661小型機器、車輛及設備(整體撥款)項下的撥款，主要是用於更換部門的老化設備和系統。年度所需撥款會因應有關設備和系統的運作情況、表現和更換需求等而有所不同。過去3年撥款的增長，主要是反映民航處若干設備持續老化，處方根據維護人員的專業評估和建議而加緊進行有關設備和系統的更換工作。過去2年，相關工作的撥款及詳情如下：

年度	撥款金額	項目詳情
2015-16	336萬元	更換飛機噪音及航迹監察系統
2016-17	1,000萬元	開展更換裝設在舊航空交通管制(空管)中心已老化和損壞的空調製冷機的工程，配合將該空管中心改裝成為新空管系統的後備空管中心的工作

至於2017-18年度1,350萬元的撥款，除卻支付更換空調製冷機工程的餘款外，亦會用於支付翻新個別監察雷達設備及更換舊空管中心及指揮塔的中央控制及監察系統，以作為後備之用。上述工程預計於2018-19年度完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2441)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就航空交通管理的人手而言，可否告知本會：

(一) 過去三年，從事本綱領工作的職員數量為何，請按僱用形式、職級及牽涉開支以表格分別列出；

(二) 過去三年，各僱用形式及職級的人員超時工作的時數統計為何（請列出全年總時數及平均每週時數）；牽涉的額外開支為何。

提問人：譚文豪議員（議員問題編號：40）

答覆：

(一) 民航處於綱領(3)航空交通管理的員工是按公務員條款僱用。過去3年各職系的員工人數及薪酬開支表列如下：

	2014-15		2015-16		2016-17	
	員工人數	薪酬開支 (百萬元)	員工人數	薪酬開支 (百萬元)	員工人數	薪酬開支 (百萬元)
航空交通管制主任職系	288	205.9	276	214.8	277	223.0
航空交通事務員職系	110	43.1	110	45.8	110	47.5
航空通訊主任職系	65	26.1	65	27.7	65	28.7
民航事務主任職系	8	6.3	8	6.7	8	6.9
<b>總數：</b>	<b>471</b>	<b>281.4</b>	<b>459</b>	<b>295.0</b>	<b>460</b>	<b>306.1</b>

上表所列均為綱領(3)航空交通管理下的專職員工，其他為包括為綱領(3)提供督導或支援的行政及其他人員沒有包括其中。

(二) 從事提供航空交通管制服務的員工因應其特定的工作性質而有不同的工作時數。由於民航處每日提供廿四小時的航空交通管制服務，相關的航空交通管制人員不論其職級均需要輪班工作，該職系人員每月的工作時數在不同月份會有所不同，視乎特定時間的航空交通量和運作需要而訂，個別月份涉及較長工時並不直接等同超時工作。若與聘用條款比較有工時差額，處方會安排補假作償，因此並不牽涉額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1854)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府將在2017-18年度繼續監察航機的噪音和飛行路線，並進行噪音消減計劃，就此可否告知本會：

- (一) 過去及未來推行上述措施的詳情、開支及成效為何；
- (二) 2015年1月至2017年1月期間，每月各飛機噪音監察站在晚上11時至翌日早上7時時段，錄得飛機噪音水平達70至74分貝、75至79分貝，以及80分貝或以上的數據；
- (三) 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。

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：16)

答覆：

(一)至(三)

民航處已根據國際民用航空組織的指引，推行多項減低飛機噪音的措施，減少飛機噪音對本港整個地區(包括馬灣)居民的影響。這些措施包括：

- (i) 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；
- (ii) 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；

- (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，方可在香港國際機場升降。這措施與其他主要大型國際機場的措施相若；
- (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；
- (v) 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；
- (vi) 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
- (vii) 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。

除了上述措施外，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型號，例如A330、A350、A380、B777-300ER、B747-8F、B747-8I、B777F、B787等，較新型號的飛機佔機隊的比例日漸增加，長遠亦有助減少飛機噪音。

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。

民航處的噪音數據顯示，2016年於馬灣監察站在夜間錄得高噪音分貝(80分貝或以上)的次數比2011年下降了四分之三，而該站在夜間錄得70分貝或以上的次數從2011年至2016年期間亦逐年下降。由此可見，有關措施對紓緩噪音有一定成效。各監察站在2015年及2016年每月所錄得的飛機噪音數據(晚上11時至翌日早上7時時段)，現分別詳列於下列表格。2017年1月的數據尚待核實，暫未能提供。

表一：各飛機噪音監察站於2015年1月至2015年12月錄得的飛機噪音數據  
(晚上十一時至翌日早上七時時段)

飛機噪音監察站	噪音水平(分貝)	2015年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
1. 大圍美林邨	70 - 74	0	0	0	0	3	4	8	1	0	1	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. 葵涌安蔭邨	70 - 74	0	0	0	13	56	123	73	81	20	1	0	4
	75 - 79	0	0	0	0	1	3	3	2	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. 筲箕灣耀東邨	70 - 74	0	0	2	0	4	0	0	0	0	11	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. 北角雲景道富豪閣	70 - 74	0	1	0	0	11	1	0	0	2	10	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. 港島半山干德道翠錦園	70 - 74	1	1	0	0	1	2	0	0	0	2	1	0
	75 - 79	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. 青龍頭豪景花園	70 - 74	169	118	125	186	893	814	596	627	292	150	125	212
	75 - 79	12	16	3	13	55	34	35	19	8	6	15	25
	≥80	0	0	0	0	2	0	1	0	1	0	0	0
7. 大嶼山沙螺灣	70 - 74	522	285	285	500	420	338	220	550	275	529	450	443
	75 - 79	161	43	39	119	60	30	36	73	48	111	71	104
	≥80	7	0	0	7	9	1	5	3	2	4	1	6
8. 東涌映灣園	70 - 74	195	141	118	102	96	86	108	85	143	147	167	183
	75 - 79	6	4	20	5	8	4	15	1	5	7	8	17
	≥80	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9. 汀九海事處馬灣交通控制站	70 - 74	9	5	8	139	541	605	444	500	204	11	5	51
	75 - 79	0	1	0	2	12	11	15	16	2	0	0	5



飛機噪音監察站	噪音水平(分貝)	2015年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
	≥80	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
10. 馬灣珀麗灣	70 - 74	533	476	385	516	513	448	537	451	377	436	425	522
	75 - 79	115	91	91	126	120	83	81	62	63	95	89	84
	≥80	7	7	2	4	10	1	7	3	2	3	3	1
11. 大欖涌村	70 - 74	8	4	1	3	15	18	2	5	5	6	11	9
	75 - 79	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12. 荃灣油柑頭	70 - 74	0	0	0	19	196	292	263	225	90	1	0	22
	75 - 79	0	0	0	1	8	7	13	5	2	0	0	3
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13. 青衣長亨邨	70 - 74	0	0	0	46	136	236	171	173	41	6	0	1
	75 - 79	0	0	0	3	3	4	7	3	4	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14. 欣澳小蠔灣港鐵車廠	70 - 74	436	321	235	239	139	92	139	127	195	225	243	270
	75 - 79	15	23	8	11	7	13	12	7	16	13	9	11
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
15. 渣甸山畢拉山道	70 - 74	0	2	0	0	6	1	0	0	0	9	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16. 青衣寮肚路曉峰園	70 - 74	0	0	1	1	12	20	10	13	6	2	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

表二：各飛機噪音監察站於2016年1月至2016年12月錄得的飛機噪音數據  
(晚上十一時至翌日早上七時時段)

飛機噪音監察站	噪音水平(分貝)	2016年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
1. 大圍美林邨	70 - 74	0	0	0	2	2	6	4	0	5	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. 葵涌安蔭邨	70 - 74	1	0	0	23	25	36	83	8	46	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. 筲箕灣耀東邨	70 - 74	0	0	2	0	0	0	0	2	1	0	0	2
	75 - 79	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. 北角雲景道 富豪閣	70 - 74	0	1	7	1	0	2	0	4	0	0	0	4
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. 港島半山 干德道翠錦園	70 - 74	0	0	3	0	0	0	0	1	2	2	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. 青龍頭 豪景花園	70 - 74	204	182	194	108	333	695	904	206	349	207	160	169
	75 - 79	25	22	11	6	32	64	47	6	22	12	11	6
	≥80	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
7. 大嶼山沙螺 灣	70 - 74	445	134	441	351	388	382	356	652	760	591	594	745
	75 - 79	98	43	94	44	73	53	64	154	147	197	168	272
	≥80	2	5	4	2	3	2	7	6	3	12	14	12
8. 東涌映灣園	70 - 74	174	170	151	57	40	30	18	60	31	73	138	122
	75 - 79	8	12	4	3	0	2	0	3	0	1	3	4
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
9. 汀九海事處 馬灣交通控制站	70 - 74	27	30	1	145	194	268	554	92	160	37	3	6
	75 - 79	1	0	0	2	3	3	11	4	3	1	1	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	噪音水平(分貝)	2016年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
10. 馬灣珀麗灣	70 - 74	360	477	557	395	327	358	392	322	440	342	432	449
	75 - 79	101	90	123	91	75	121	75	61	132	75	92	80
	≥80	13	5	7	3	2	3	5	0	7	1	4	4
11. 大欖涌村	70 - 74	24	9	13	5	11	9	2	3	10	3	22	13
	75 - 79	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12. 荃灣油柑頭 (註)	70 - 74	2	7	0	65	204	240	496	108	118	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	1	17	5	12	1	11	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13. 青衣長亨邨	70 - 74	3	3	0	77	45	141	207	20	129	4	0	0
	75 - 79	0	0	0	3	2	18	9	3	19	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14. 欣澳小蠔灣 港鐵車廠	70 - 74	225	237	222	113	123	109	56	135	116	184	271	317
	75 - 79	15	6	6	6	4	6	3	6	3	6	18	7
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15. 渣甸山 畢拉山道	70 - 74	0	1	4	1	0	0	0	7	1	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16. 青衣寮肚路 曉峰園	70 - 74	5	0	0	7	7	16	24	2	64	3	3	0
	75 - 79	1	0	0	0	0	0	2	0	5	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

註：設於荃灣油柑頭的飛機噪音監察站由2016年2月2日起由翠濤閣遷往油柑頭瀘水廠。

在2017-18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)之下的常規職責不涉及額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1857)

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 (李天柱)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就新航空交通管制系統，政府可否告知本會：

(一) 詳列自2016年11月新系統啟用以來所發生的事故、政府的跟進措施，及所涉開支為何；

(二) 有否計劃改善事故通報機制，以保障公眾知情權；

(三) 面對未來航空交通量不斷上升，如何確保新系統下航空安全維持在最高水平。

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：17)

答覆：

整個新航空交通管制系統(新空管系統)是透過8項主要系統合約工程分2個階段推行，8項合約工程包括了2016年11月14日全面啟用的新航空交通管理系統(新航管系統)。整個新空管系統項目分為兩個階段：第一階段的工作主要是推行及啟用新空管系統(包括新航管系統)，而第二階段的工作則是在舊航空交通管制中心及指揮塔內設置新空管系統，作為備用航空交通管制中心。2007年立法會財務委員會批出撥款15億6千5百萬元以推行整個新空管系統項目。

就議員的提問，現回覆如下：

(一)及(二)

民航處一直以開誠布公的態度，透過不同渠道(包括新聞公布和會見傳媒等)向公眾講解新航空交通管理系統(航管系統)的運作，包括新航管系統全面啟用後在磨合期內出現的短暫不暢順狀況<sup>1</sup>。民航處呈交立法會經濟發展事務委員會2016年11月28日及12月13日會議的資料文件<sup>2</sup>，亦匯報了新航管系統全面啟用後截至2016年11月29日的運作情況。民航處並於2016年12月13日的立法會經濟發展事務委員會會議上，詳細匯報了有關雷達顯示屏顯示航機影像的問題(即航機目標短暫沒有顯示、雙重影像和錯誤目標)。除上述航機目標的問題外，新航管系統自2016年11月14日全面啟用以來出現短暫不暢順的狀況的個案如下：

日期	事件
2016年11月15日	雷達顯示屏未能顯示其中一班離港航機，歷時12秒。
2016年11月29日	雷達顯示屏未能顯示航班的部分資料(例如航班呼號及飛機航速)，時間約26秒。為保障航空安全，空管人員其間曾暫停處理離境航班15分鐘。
2016年12月12日	雷達顯示屏有75秒未能顯示航班部分資料。是次事件的起因為有員工沒有按照處方早前建議的程序，避免從主系統中抽取數據並存檔而引起，並非新航管系統出現問題。
2016年12月26日	民航處的航空交通管制中心兩個處理飛行計劃的工作席位在正常改動運作設定時，因輸入的指示未能完全符合運作設定，短暫未能作出改動。約20班離港航班因而受到輕微影響。

1 詳情請見民航處網站：[http://www.cad.gov.hk/chinese/pressrelease\\_2017.html](http://www.cad.gov.hk/chinese/pressrelease_2017.html)

2 詳情請見民航處向立法會經濟發展事務委員會提交的文件：

<http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/edev/papers/edev20161128cb4-154-4-c.pdf>

<http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/edev/papers/edev20161213cb4-253-6-c.pdf>

<http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/edev/papers/edev20161213cb4-320-1-c.pdf>

此外，新航管系統亦優化了一些本來獨立於舊航管系統的子系統，並將其收納於新航管系統內。這些子系統出現短暫不暢順的狀況的個案如下：

日期	事件
2016年11月18日  2017年1月2日  2017年2月12日	抵港航機排序系統(“AMAN”) <sup>3</sup> ：  因人為因素導致系統短暫停止顯示抵港航班的排序資訊約2分鐘；  因人為因素導致系統短暫停止顯示抵港航班的排序資訊約2分鐘；及  系統短暫停止顯示部分抵港航班的排序資訊。
2016年12月18日	航空指揮塔的電子紙條系統：  部分功能曾間歇性發生短暫故障。

除了上述的事件，因現有的雷達技術限制帶來的磨合問題(即航機目標短暫沒有顯示、雙重影像和錯誤目標)仍然偶有發生，而任何牌子的航管系統也會遇到這些情況，偶然亦見於其他地方的航管系統和民航處的舊航管系統，並非新航管系統獨有的情況。

民航處成立由本地和海外專家組成的專家小組已審視並確認上述的情況均沒有影響航空安全。這些情況並沒有對香港國際機場的整體運作構成實際或重大影響，亦沒有造成重大經濟損失。在發生任何事故時，民航處一定以保障航空安全為首任，這一點符合國際慣例亦獲專家小組和運輸及房屋局獨立專家顧問英國國家航空交通服務有限公司(NATS)的認同。

民航處一方面與系統承辦商緊密合作繼續優化系統程式，另一方面成立了由本地和海外專家組成的專家小組，就磨合期出現的各種情況向民航處提供專業而客觀的意見。專家小組確認新航管系統自2016年11月14日全面啟用以來，一直為進出香港飛行情報區的航班提供安全、可靠和總體暢順的航空交通管理服務，新航管系統設有的多重備用系統亦從不需要啟動。根據運輸及房屋局獨立專家顧問NATS的經驗，鑑於新航管系統的複雜性，即使盡了最大努力，新系統啟用初期仍有機會出現一些不暢順的狀況。

3 抵港航機排序系統主要是提供自動化的抵港航班排序資訊，輔助空管人員執行航班排序工作，以提升航班準時抵港率，善用空域及跑道容量，並非作為提供航班安全間距的工具。

專家小組亦會見了香港航空交通管制人員協會和香港政府華員會民航處電子工程師分會的主席／會長和代表。工程師代表向專家小組表示新系統在初段投入運作期間出現一些狀況，是一套大型和複雜的航管系統於磨合期難以避免的情況，而空管人員代表則表示空管人員已逐步適應新系統各項功能的操作，對使用新系統亦越趨純熟和有信心。專家小組亦有與本地主要航空公司和政府飛行服務隊管理階層的機師會面，與會機師認為舊和新的航管系統無縫交接，運作暢順。這一點亦已獲得代表70多間航空公司的香港航空公司代表協會確認。

事實上，新航管系統在全面啓用4個月以來處理的總航空交通量已超過去年同期約4%。在剛過去的聖誕新年和農曆新年航班高峰期，更處理了破紀錄的過境航班數目，足以證明新航管系統的能力和可靠性。專家小組亦認為新航管系統的安全表現指標到目前為止優於國際要求。

至於雷達顯示屏短暫出現錯誤目標而引致防撞誤鳴的情況，民航處一直有指引給所有空管人員，說明如何處理類似事件，專業和訓練有素的空管人員完全能夠應付這類情況，絕不影響航空安全。就這類源於雷達技術的限制而出現的雷達顯示屏問題，民航處一直致力盡快將衛星導航監察技術(ADS-B)全面融入新航管系統內，以突破只依賴雷達技術的限制。民航處已於2014年通知相關持份者（包括航空公司）有關的安排，讓他們有足夠時間做準備。實施ADS-B的第一階段始於2016年11月14日，在香港飛行情報區南部沒有雷達覆蓋的空域實施，到目前為止效果滿意。第二階段始於2016年12月8日，空管人員可透過ADS-B，監察香港飛行情報區內已有雷達覆蓋的空域範圍飛機位置的資料，即可同時透過雷達和ADS-B得到有關資訊。透過循序漸進的安排，民航處可觀察引入ADS-B於香港飛行情報區內其他地方的運作是否暢順，在技術、硬件配套和程序上有否需要優化的地方。

隨着ADS-B在香港逐步實施，雷達顯示屏上有關航機影像的問題(例如航機位置出現雙重影像和航機位置短暫未能顯示等)已見改善。民航處委任的專家小組對實施ADS-B的進展及改善情況表示滿意，並建議民航處繼續密切監察ADS-B的表現和多諮詢前線空管人員的意見。民航處會循序漸進地在2017年底前將ADS-B全面融入新航空交通管制系統內。

民航處會繼續密切監察新航管系統的表現，加快系統的優化和微調工作，並向專家小組匯報進展。系統承辦商已於2017年2月把新程式送達民航處作臨場測試，民航處亦已完成測試及評估，並已在2017年3月底啟用新程式，以助改善雷達顯示屏未能顯示航班部分資料，及指揮塔電子紙條系統部分功能曾短暫故障等問題。專家小組預計會在3月或4月就新航管系統的初期表現發表中期報告，民航處會認真研究報告內容和建議，繼續改進系統，並適時向公眾交代進展。

至於民航處本身就維護新航管系統和培訓員工方面的工作是恆常性工作，沒有帶來新增的公務員人手支出。而民航處委任的專家小組成員均以義務

性質參與工作及會議，並無收取任何酬勞。按政府的一貫做法，民航處以實報實銷的形式，以內部資源支付專家小組2名海外成員因來港出席專家小組會議的機票及酒店支出。

新航管系統於2016年11月啟用後，除一般員工及日常開支外，維護新系統(第一階段)於2016-17年度的總開支約為669萬元，而於2017-18年度，估算維護新航管系統(第一階段)相關總開支約為1,513萬元。

民航處十分明白社會對航空安全的關注，若有涉及航空安全的事宜，一定會繼續以開誠布公的態度，主動和適時公布。

(三) 新系統採用先進的資訊科技，包括強化航班資料和數據處理能力、自動化及先進的安全警告功能，以及更精密的航跡計算功能。此外，新系統備有多重的備用保障，比現有系統優勝，能滿足日益嚴謹的航空安全要求。新航管系統大大有助香港國際機場與區內其他機場的競爭。面對未來航空交通量不斷上升，民航處會繼續盡全力確保航空安全維持在一貫的最高水平，維護香港作為區域航空樞紐的地位和聲譽。

- 完 -



管制人員的答覆

(問題編號：1000)

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 (李天柱)  
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：

- (一) 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？  
(二) 至2016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：71)

答覆：

- (一) 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：

新增航點

航權類型	2014年	2015年	2016年
第三／第四航權 <sup>1</sup>	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 8. 華盛頓 9. 西雙版納 10. 葉卡捷琳堡	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 8. 卡里博 9. 甲米 10. 熊本 11. 蘭州市 12. 洛陽 13. 宮崎	1. 清萊 2. 大邱 3. 黃金海岸 4. 石垣 5. 倫敦(蓋特威克) 6. 馬德里 7. 萬雅老 8. 曼德勒 9. 紐約(拉瓜迪亞) 10. 岡山 11. 波特蘭 12. 高松 13. 米子

		14. 芽莊 15. 斯德哥爾摩 16. 西寧 17. 義烏	
第五航權 <sup>2</sup>	-	1. 阿什哈巴德 2. 貝魯特 3. 法蘭克福(哈恩) 4. 馬斯特里赫特 5. 土庫曼巴希	1. 艾哈邁達巴德
總計：	10	22	14

### 削減航點

	2014年	2015年	2016年
第三／第四航權 <sup>1</sup>	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	1. 清州 2. 黃山 3. 馬埃島 4. 葉卡捷琳堡
第五航權 <sup>2</sup>	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	1. 阿什哈巴德 2. 吉大港 3. 法蘭克福(哈恩) 4. 拉合爾
總計：	14	8	8

上述新增或削減的航點主要是反映航空公司的商業決定，未必完全反映在某一年份香港與其民航伙伴所簽訂的航空運輸安排或與航權有關。

(二) 政府一直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2016年12月，香港已與66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。

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 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。

管制人員的答覆

(問題編號：1004)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請告知本委員會：

(一) 自民航處新一代的航空交通管制系統，即美國雷神公司生產的 Autotrac 3系統啟用以來，所有涉及空管系統故障(不論是否與該空管系統相關)的個數數目及每宗個案的詳情為何(涉及的時間、處理方法及事故成因)？

(二) 過去12個月，涉及空管系統出現異常情況，包括俗稱「鬼機」(Ghost Target)、「航機或航機資料消失」(Target Drop/Label Drop)、「雙重軌跡」(Split Tracks)、以及空管系統誤鳴的報告次數，按每次異常情況涉及的時間及內容列出；

(三) 過去12個月，每個月非天氣原因造成的航班延誤佔所有離港航班及到港航班的比率是多少？

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：70)

答覆：

整個新航空交通管制系統(新空管系統)是透過8項主要系統合約工程分2個階段推行，8項合約工程包括了2016年11月14日全面啟用的新航空交通管理系統(新航管系統)。整個新空管系統項目分為兩個階段：第一階段的工作主要是推行及啟用新空管系統(包括新航管系統)，而第二階段的工作則是在舊航空交通管制中心及指揮塔內設置新空管系統，作為備用航空交通管制中心。2007年立法會財務委員會批出撥款15億6千5百萬元以推行整個新空管系統項目。

就議員的提問，現回覆如下：

(一)及(二)

民航處一直以開誠布公的態度，透過不同渠道(包括新聞公布和會見傳媒等)向公眾講解新航管系統的運作，包括新航管系統全面啟用後在磨合期內出現的短暫不暢順狀況<sup>1</sup>。民航處呈交立法會經濟發展事務委員會2016年11月28日及12月13日會議的資料文件<sup>2</sup>，亦匯報了新航管系統全面啟用後截至2016年11月29日的運作情況。民航處並於2016年12月13日的立法會經濟發展事務委員會會議上，詳細匯報了有關雷達顯示屏顯示航機影像的問題(即航機目標短暫沒有顯示、雙重影像和錯誤目標)。除上述航機目標的問題外，新航管系統自2016年11月14日全面啟用以來出現短暫不暢順的狀況的個案如下：

日期	事件
2016年11月15日	雷達顯示屏未能顯示其中一班離港航機，歷時12秒。
2016年11月29日	雷達顯示屏未能顯示航班的部分資料(例如航班呼號及飛機航速)，時間約26秒。為保障航空安全，空管人員其間曾暫停處理離境航班15分鐘。
2016年12月12日	雷達顯示屏有75秒未能顯示航班部分資料。是次事件的起因為有員工沒有按照處方早前建議的程序，避免從主系統中抽取數據並存檔而引起，並非新航管系統出現問題。
2016年12月26日	民航處的航空交通管制中心2個處理飛行計劃的工作席位在正常改動運作設定時，因輸入的指示未能完全符合運作設定，短暫未能作出改動。約20班離港航班因而受到輕微影響。

1 詳情請見民航處網站：[http://www.cad.gov.hk/chinese/pressrelease\\_2017.html](http://www.cad.gov.hk/chinese/pressrelease_2017.html)

2 詳情請見民航處向立法會經濟發展事務委員會提交的文件：

<http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/edev/papers/edev20161128cb4-154-4-c.pdf>

<http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/edev/papers/edev20161213cb4-253-6-c.pdf>

<http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/panels/edev/papers/edev20161213cb4-320-1-c.pdf>

此外，新航管系統亦優化了一些本來獨立於舊航管系統的子系統，並將其收納於新航管系統內。這些子系統出現短暫不暢順的狀況的個案如下：

日期	事件
2016年11月18日 2017年1月2日 2017年2月12日	抵港航機排序系統(“AMAN”) <sup>3</sup> ： 因人為因素導致系統短暫停止顯示抵港航班的排序資訊約2分鐘； 因人為因素導致系統短暫停止顯示抵港航班的排序資訊約2分鐘；及 系統短暫停止顯示部分抵港航班的排序資訊。
2016年12月18日	航空指揮塔的電子紙條系統： 部分功能曾間歇性發生短暫故障。

除了上述的事件，因現有的雷達技術限制帶來的磨合問題(即航機目標短暫沒有顯示、雙重影像和錯誤目標)仍然偶有發生，而任何牌子的航管系統也會遇到這些情況，偶然亦見於其他地方的航管系統和民航處的舊航管系統，並非新航管系統獨有的情況。

民航處成立由本地和海外專家組成的專家小組已審視並確認上述的情況均沒有影響航空安全。這些情況並沒有對香港國際機場的整體運作構成實際或重大影響，亦沒有造成重大經濟損失。在發生任何事故時，民航處一定以保障航空安全為首任，這一點符合國際慣例亦獲專家小組和運輸及房屋局獨立專家顧問英國國家航空交通服務有限公司(NATS)的認同。

民航處一方面與系統承辦商緊密合作繼續優化系統程式，另一方面成立了由本地和海外專家組成的專家小組，就磨合期出現的各種情況向民航處提供專業而客觀的意見。專家小組確認新航管系統自2016年11月14日全面啟用以來，一直為進出香港飛行情報區的航班提供安全、可靠和總體暢順的航空交通管理服務，新航管系統設有的多重備用系統亦從不需要啟動。根據運輸及房屋局獨立專家顧問NATS的經驗，鑑於新航管系統的複雜性，即使盡了最大努力，新系統啟用初期仍有機會出現一些不暢順的狀況。

3 抵港航機排序系統主要是提供自動化的抵港航班排序資訊，輔助空管人員執行航班排序工作，以提升航班準時抵港率，善用空域及跑道容量，並非作為提供航班安全間距的工具。

專家小組亦會見了香港航空交通管制人員協會和香港政府華員會民航處電子工程師分會的主席／會長和代表。工程師代表向專家小組表示新系統在初段投入運作期間出現一些狀況，是一套大型和複雜的航管系統於磨合期難以避免的情況，而空管人員代表則表示空管人員已逐步適應新系統各項功能的操作，對使用新系統亦越趨純熟和有信心。專家小組亦有與本地主要航空公司和政府飛行服務隊管理階層的機師會面，與會機師認為舊和新的航管系統無縫交接，運作暢順。這一點亦已獲得代表70多間航空公司的香港航空公司代表協會確認。

事實上，新航管系統在全面啓用4個月以來處理的總航空交通量已超過去年同期約4%。在剛過去的聖誕新年和農曆新年航班高峰期，更處理了破紀錄的過境航班數目，足以證明新航管系統的能力和可靠性。專家小組亦認為新航管系統的安全表現指標到目前為止優於國際要求。

至於雷達顯示屏短暫出現錯誤目標而引致防撞誤鳴的情況，民航處一直有指引給所有空管人員，說明如何處理類似事件，專業和訓練有素的空管人員完全能夠應付這類情況，絕不影響航空安全。就這類源於雷達技術的限制而出現的雷達顯示屏問題，民航處一直致力盡快將衛星導航監察技術(ADS-B)全面融入新航管系統內，以突破只依賴雷達技術的限制。民航處已於2014年通知相關持份者（包括航空公司）有關的安排，讓他們有足夠時間做準備。實施ADS-B的第一階段始於2016年11月14日，在香港飛行情報區南部沒有雷達覆蓋的空域實施，到目前為止效果滿意。第二階段始於2016年12月8日，空管人員可透過ADS-B，監察香港飛行情報區內已有雷達覆蓋的空域範圍飛機位置的資料，即可同時透過雷達和ADS-B得到有關資訊。透過循序漸進的安排，民航處可觀察引入ADS-B於香港飛行情報區內其他地方的運作是否暢順，在技術、硬件配套和程序上有否需要優化的地方。

隨着ADS-B在香港逐步實施，雷達顯示屏上有關航機影像的問題(例如航機位置出現雙重影像和航機位置短暫未能顯示等)已見改善。民航處委任的專家小組對實施ADS-B的進展及改善情況表示滿意，並建議民航處繼續密切監察ADS-B的表現和多諮詢前線空管人員的意見。民航處會循序漸進地在2017年底前將ADS-B技術全面融入新航空交通管制系統內。

民航處會繼續密切監察新航管系統的表現，加快系統的優化和微調工作，並向專家小組匯報進展。系統承辦商已於2017年2月把新程式送達民航處作臨場測試，民航處亦已完成測試及評估，並已在2017年3月底啟用新程式，以助改善雷達顯示屏未能顯示航班部分資料，及指揮塔電子紙條系統部分功能曾短暫故障等問題。專家小組預計會在3月或4月就新航管系統的初期表現發表中期報告，民航處會認真研究報告內容和建議，繼續改進系統，並適時向公眾交代進展。

民航處十分明白社會對航空安全的關注，若有涉及航空安全的事宜，一定會繼續以開誠布公的態度，按既定機制適時公布。面對未來航空交通量不

斷上升，民航處會盡全力確保航空安全維持在一貫的最高水平，維護香港作為區域航空樞紐的地位和聲譽。

(三)

導致航班延誤的因素眾多，例如惡劣天氣、空域限制、飛機機件故障和航空公司臨時更改航班服務等。民航處並無就航班延誤的個別成因備存分項數目。

過去12個月，在香港國際機場延誤超過15分鐘的離港及到港客運航班的平均比率分別為30%及29%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1006)

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 (李天柱)  
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：

(一) 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？

(二) 過去三年(2014-15、2015-16、2016-17)，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)

(三) 過去兩年(2015-16、2016-17)，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：72)

答覆：

(一) 民航處計劃在2017-18年度招聘21名三級航空交通管制主任／見習航空交通管制主任；有關職位涉及的總開支(按薪級中點估計的年薪值計算)為970萬元。另外，民航處亦會增設2個航空交通事務員職系的職位，由2016-17年度曾應徵相同職位的合資格應徵者中揀選，無須再進行招聘；該2個職位涉及的薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值計算)約為53萬元。這批職位都是為應付不斷增加的航空交通服務需求及填補航空交通管制主任職系預計會出現的職位空缺而招聘。

(二) 過去3年，民航處並沒有聘請見習航空交通管制主任，上一次招聘為2013-14年度。其間2位見習航空交通管制主任分別於2014-15及2015-16年度離職，流失率為6.9%。



(三) 過去2年，民航處並沒有在海外招聘二級航空交通管制主任。本地或外籍二級航空交通管制主任屬同一薪級表，而附帶福利則按照有關本地或外籍人員的相關聘任條款，以及相關的規例及指引發放。截至2017年1月31日，民航處二級航空交通管制主任或以上職級的人員當中，有7人按海外合約條款聘用，本地人員則有161人；兩者比例為1:23。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1099)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請按年分別列出過去三年度民航客機及包機申請升降時段被拒數量。

提問人：姚思榮議員 (議員問題編號：43)

答覆：

過去三個年度，以航空公司就定期民航客機及包機服務透過民航處每年兩度就航業航季的升降時段申請期所作出的申請計，申請升降時段被拒數量列載如下：

	<u>每日平均</u>
2014-15年度	100 班次
2015-16年度	114 班次
2016-17年度	150 班次

2016-17年度升降時段申請被拒數量有較顯著上升主要是由於香港國際機場的升降時段已瀕飽和。

在民航處每年兩度的升降時段申請期以外，處方不時收到航空公司的臨時申請，要求申請一次性的升降時段及／或增加／更改某些升降時段。部分臨時申請被拒後有機會因其他航班臨時取消而獲分配升降時段。民航處並無就臨時申請升降時段被拒個案備存數目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4162)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府當局可否告知本會，在2017-2018年度，民航處處長、民航處副處長(1)、民航處副處長(2)、民航處助理處長(航空交通管理)及民航處助理處長(航空交通工程服務)的全年薪酬開支預算分別為何？

提問人： 陳志全議員 (議員問題編號：121)

答覆：

在2017-18年度，民航處處長按薪級中點估計的年薪開支為2,950,200元；兩名民航處副處長按薪級中點估計的年薪開支均為2,386,800元；民航處助理處長(航空交通管理)及民航處助理處長(航空交通工程服務)按薪級中點估計的年薪開支均為2,056,200元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6687)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

新航空交通管制系統(新空管系統)引起的安全事故，令人關注該系統的可靠性。毫無疑問，部分原因是有關人員的人手和培訓不足，以致他們由舊空管系統過渡至新空管系統時遇到困難。為確保空管系統妥善運作，不會危害香港航班乘客的安全，部門應聘請常額人員並妥為培訓。為此，請詳列新空管系統所涉及的各项開支金額，包括但不限於受僱操作空管系統的人員數目及薪酬。

提問人：郭榮鏗議員 (議員問題編號：12)

答覆：

整個新航空交通管制系統(新空管系統)是透過8項主要系統合約工程分2個階段推行，8項合約工程包括了2016年11月14日全面啟用的新航空交通管理系統(新航管系統)。整個新空管系統項目分為兩個階段：第一階段的工作主要是推行及啟用新空管系統(包括新航管系統)，而第二階段的工作則是在舊航空交通管制中心及指揮塔內設置新空管系統，作為備用航空交通管制中心。2007年立法會財務委員會批出撥款15.65億元以推行整個新空管系統項目。截至2017年3月，工程累積費用約為9.67億元，而根據現時的估算，工程費用總額為14.52億元。

為配合民航處總部大樓及新空管系統的項目工程，民航處於2007年成立專責小組，由新增的時限職位、民航處內部調配的公務員和以非公務員合約條款聘用的人員組成。隨著上述項目的不同發展階段，專責小組人員數目在2007-08年至2015-16年有所改變，由21至49名不等。現時新空管系統項目第一階段工作已經完成，小組成員因此逐漸減少至6名，主要負責推行新空管系統第二階段的工作。專責小組於2016-17年度就第一階段工作以非公務員合約條款聘用的人手開支為395萬元。

2016年11月14日新空管系統全面啟用後，民航處的航空交通管制主任操作新系統及電子工程師維護新系統均屬他們的常規職務，不涉及額外人手開支；而透過承辦商維護整個新空管系統(第一階段)預算在2017-18年度的開支則約為6,760萬元，當中包括1,513萬元用於維護新航管系統(第一階段)。目前民航處綱領(3)航空交通管理的編制下，共有包括277名各級航空交通管制主任人員。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6688)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

據悉，作為一項「臨時措施」，政府僱用30名員工操作航空交通管制系統(空管系統)，已長達6年。這不僅反映政府對僱員缺乏長遠培訓，還對該等員工有欠公允，使他們在民航處轄下以類似「外判」員工的身分工作，而得不到公務員的身分。請詳細列出在過去6年聘請該等臨時員工的詳細開支，並告知民航處會否為該等員工和新空管系統的利益着想，為他們作出妥善的僱用安排。

提問人：郭榮鏗議員 (議員問題編號：13)

答覆：

提問所指的相信是由香港機場管理局(機管局)借調往民航處航空交通管理分部工作的見習塔台管制主任。這項安排由2010年開始，由機管局負責招聘見習塔台管制主任供民航處調配，輔助民航處在機場指揮塔提供航空交通管制服務，旨在讓民航處以更有彈性的方式加快填補所需的空管人手空缺，以便處理香港國際機場及香港飛行情報區內持續急速增長的航班。這批見習塔台管制主任(當取得相關經驗及牌照後，可晉升為塔台管制主任)屬於機管局的僱員，薪酬由機管局支付，但與民航處年資及職級相若的航空交通管制主任的薪酬相若。他們會接受有關塔台管制的專業培訓，內部訓練課程由民航處人員提供，屬民航處人員的常規職務，不涉及額外開支；而海外課程及相關費用則由機管局全數支付，不涉及政府開支。

民航處及機管局有既定機制吸納合資格的塔台管制主任成為民航處編制下的空管人員，目前已有首批塔台管制主任受聘於民航處。與此同時，民航處會按機制及運作需要增聘航空交通管制主任職系人員，包括需要具備相關經驗的三級航空交通管制主任。符合招聘要求及有興趣的機管局塔台管制主任可投考這些職位，加入公務員行列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3368)

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 (李天柱)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就貴部門服務外判情況，請告知本會：

(一) 過去三年，貴部門的外判員工總數為何；有關外判員工佔貴部門整體相同工種員工的百分比為何；

(二) 過去三年，貴部門的整體員工開支為何；支付予外判服務公司的總金額為何；支付予外判服務公司的金額佔貴部門整體員工開支的百分比為何；及

(三) 過去三年，貴部門的服務外判性質及合約年期分別為何？

另外，政府於去年修訂服務外判招標的指引，指出外判服務如涉僱用大量非技術工人及採用評分制度評審投標書，採購部門在評審投標書時，須將投標者建議的非技術工人工資和工時納為評審項目；就此，請告知本會：

(四) 在指引生效後，貴部門現時批出的涉及大量非技術工人外判服務合約的數目為何；

(五) 在指引生效後，因應新指引而調整涉及大量非技術工人的外判服務合約中工資及工時評審準則的部門為何；貴部門的調整情況為何；如無相關資料，原因為何；

(六) 在指引生效後，涉及大量非技術工人的外判服務合約的平均工資有否提升；如有，工資提升的合約數目為何；如無相關資料，原因為何；

(七) 貴部門有何措施評估新招標指引的成效？

(八) 貴部門在評審其外判服務合約標書時，是否須採用現行的「技術及價格」雙封套評審機制；若否，過去三年，未有採用現行的「技術及價格」雙封套評審機制的合約數目為何？

(九) 每年經貴部門巡查發現政府外判服務承辦商違反服務合約、《僱傭條例》、《職業安全及健康條例》，以及收到外判員工投訴的宗數分別為何；

(十) 跟進該等違規事件及投訴的詳情為何；

(十一) 因違規或投訴成立而對有關外判商作出懲處的個案宗數及詳情分別為何？

提問人：梁耀忠議員（議員問題編號：140）

答覆：

(一)

過去3年(即2014-15年度、2015-16年度及2016-17年度)，民航處採用服務承辦商提供物業管理相關服務(包括保安和清潔服務)，所聘用的人員總數分別為89人、89人及101人。本處沒有相同工種的員工，因此不能與部門員工數目作直接比較。

(二)

過去3年(即2014-15年度、2015-16年度及2016-17年度)，民航處的整體員工開支分別為4.82億元、5.06億元及5.34億元(預算)，而服務承辦商提供物業管理相關服務合約的開支則分別為1,464萬元、1,804萬元及2,092萬元(預算)。民航處支付予服務承辦商的金額包括非員工開支，因此有關金額不能直接與民航處整體員工開支作比較。

(三)

過去3年(即2014-15年度、2015-16年度及2016-17年度)，民航處採用服務承辦商提供物業管理相關服務，包括一般大廈管理、保安和清潔服務。服務承辦商的合約服務期為1年至3年不等。

(四) – (八)

本處在有關的指引修訂後，只批出了1份外判服務合約，只涉及12位人員提供服務，並沒有批出涉及大量非技術工人的外判服務合約。外判服務時，民航處一直根據《物料供應及採購規例》及相關政府指引採用合適的評審機制。

(九) – (十一)

民航處在過去3年(即2014-15年度、2015-16年度及2016-17年度)並無發現外判服務承辦商違反服務合約、《僱傭條例》、《職業安全及健康條例》的情況，亦沒有收到外判員工就相關事宜的投訴。如有收到有關投訴，我們會按相關指引適時處理。

- 完 -



管制人員的答覆

(問題編號：4889)

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 (李天柱)  
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：88)

答覆：

民航處遵照國際民用航空組織公布的《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。

民航處於2016年5月17日至19日應邀參加了由廣東省海上搜救中心主辦的珠江口國家海上搜救演習。參加的單位包括廣東搜救協調中心、廣州打撈局、南海救助局、澳門海事及水務局、香港政府飛行服務隊及香港海上救援協調中心。演習模擬1艘高速客船和1艘運載化學品貨船發生碰撞造成多人受傷及泄漏化學品。演習區域在大嶼山及澳門之間的海域進行，民航處負責為參與的空中搜救單位提供空中交通管制服務。

民航處會因應部門及其他相關組織的培訓需要，適時安排下次搜救演習。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：7126)

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 (李天柱)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

(一) 2009-17年度，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？

(二) 2009-17年度，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的按年次數及內容？

(三) 請告知在近年來，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。

(四) 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：胡志偉議員 (議員問題編號：69)

答覆：

(一)及(二)

國家民航局、香港民航處及澳門民航局在2004年共同成立三方工作組，制訂措施改善珠江三角洲(珠三角)地區的航空交通管理安排，從而理順和優化珠三角地區的空域管理。三方工作組在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)，訂明各項擬採取的航空交通管理優化措施。方案已顧及香港對三跑道系統的需求及鄰近珠三角地區機場的擴展計劃。在三方共同努力下，方案內的多項空域優化措施已成功落實，包括增設空管移交點、新增珠三角外圍航道，以及調整珠海空域結構等。

過去5年，三方召開了合共23次不同層面的會議，其中包括10次行政層次會議。按年次數如下：

2012-13：5次

2013-14：3次

2014-15：2次

2015-16：9次

2016-17：4次(截至2017年2月28日)

自2016年5月國家民航局空中交通管理局與香港民航處和澳門民航局簽訂強化合作交流機制協議，設立三方領導層定期會面的機制後，三方會每年2次輪流於內地和港澳地區舉行行政層次會面，進一步鞏固三方的合作關係。

內地、香港和澳門會繼續透過這個協調機制促進三方協同合作，推展各項空域優化方案，並以循序漸進的方式逐步落實方案，實現珠三角地區機場共同健康有序發展，同時令香港國際機場三跑道系統能夠發揮最大效用，以期長遠達至每小時處理102班航班的目標。

三方政府過往不時公布方案成功循序落實的中短期措施，民航處就行政層次會議的討論內容及進展所發的新聞公報，已上載於民航處網站：<http://www.cad.gov.hk/chinese/home.html>。而政府亦就這個議題在2016年4月向立法會跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會匯報，詳情可見政府的資料文件(網址：[http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/hc/sub\\_com/hs101/agenda/hs10120\\_160412.htm](http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/hc/sub_com/hs101/agenda/hs10120_160412.htm))。

### (三)

過去5年有關復飛程序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
2012	145	92	237
2013	238	114	352
2014	233	102	335
2015	235	121	356
2016	218	127	345

註1：天氣原因包括不適合的風勢、暴雨、能見度低、嚴重的風切變等。

註2：運作原因包括沒有跑道可供使用(例如跑道已為其他航機使用或懷疑跑道上異物)，以及機師所報告的其他飛行考慮因素。

民航處並沒有關於使用復飛程序的航班編號、機種、發生時間或標準儀表進場程序的分項資料。基本上，不論進場的方式或機種為何，4種跑道運作模式(即07L、07R、25L及25R)均可進行標準復飛程序。

(四)

航道 M503 自 2016 年 1 月 7 日 啟 用 後 每 天 供 航 班 運 作 ， 至 2016 年 12 月 31 日 為 止 ， 平 均 每 日 有 34 班 航 機 採 用 該 航 道 。 而 航 機 的 機 種 包 括 A320 、 A330 、 A340 、 B737 、 B747 、 B777 及 商 務 客 機 。 民 航 處 並 沒 有 備 存 採 用 該 航 道 的 航 班 編 號 資 料 。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0566)

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 (李天柱)

局長： 財經事務及庫務局局長

問題：

就民航處負責「確保有效管理根據《飛機乘客離境稅條例》(第140章)徵收的飛機乘客離境稅」方面，政府可否告知本會：

(一) 過去三年，當局及航空公司一共退還了多少飛機乘客離境稅(以表按年列出)；

(二) 綱領提及民航處會「繼續監察徵收和退還飛機乘客離境稅的事宜」；該等工作的具體措施為何；有否包括採取措施防止航空公司不會向乘客收取退稅的手續費；及

(三) 民航處有否採取措施，加強宣傳讓乘客知悉退還離境稅的安排；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：黃國健議員 (議員問題編號：31)

答覆：

(一) 《飛機乘客離境稅條例》(《條例》)列出可獲豁免繳付離境稅的乘客類別<sup>1</sup>。民航處負責處理乘客提出的豁免繳稅申請及退還相關稅款。過去三年，民航處就此類個案退還的離境稅金額詳列如下：

<sup>1</sup> 獲豁免繳付離境稅的乘客類別載於《條例》中附表2，包括過境乘客、國際組織人員、領事、領事館職員及其同住的家屬、12歲以下的乘客及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。

年份	退還的離境稅金額 (萬元)
2014	210.7
2015	221.5
2016	268.4

乘客向航空公司購買機票時，已一併繳付離境稅，個別乘客若因各種原因而未有乘搭飛機離開香港，根據《條例》規定，所繳稅款須由經營商退還。民航處一直均提醒航空公司，處理有關個案時，須把離境稅全數退還給乘客，不可收取任何手續費。

民航處在 2016 年聯絡在香港營運的 24 家航空公司，要求他們提供退還離境稅安排的資料。除了一家已暫停營運離港航班的公司外，其餘 23 家均回覆民航處，當中 21 家航空公司確認他們一向均把稅款退還予相關乘客，不會收取手續費。其餘兩家航空公司則表示已停止收取手續費，並會把已收的手續費退還乘客。民航處沒有備存航空公司退還離境稅的宗數及所涉金額。

- (二) 為保障政府收入和確保每名離港乘客均已繳付離境稅，民航處設有既定機制，要求航空公司申報乘坐其航班離境的乘客人數，以及航空公司就航班收取及應付予政府的離境稅款額，作查核用途。民航處亦會核對航空公司存入指定銀行帳戶的稅款款額是否與報表所示款額吻合。為確保航空公司提供的報表資料可靠，民航處會抽查航班的離境乘客人數，以查核有關數目與報表所載資料是否相符。在過去三年的抽查中，民航處並無發現資料不符的情況。

正如上文第(一)部份回覆所述，民航處一直提醒航空公司，若個別乘客已就其離港行程繳付離境稅，而後來未有乘搭飛機離港，須把離境稅全數退還給該等乘客，不可收取任何手續費。民航處會繼續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。如果民航處收到飛機乘客關於離境稅退款的查詢，定當敦促有關航空公司盡速處理。根據民航處的經驗，航空公司均全數向有關乘客退還離境稅，有關運作大致暢順。民航處會繼續留意有關情況。

- (三) 民航處已加強宣傳，在其網頁「乘客須知」一欄中載列有關資訊，讓乘客知悉他們如果未有乘搭飛機離開香港可獲退還離境稅，以及相關的申請方法及投訴途徑。不少航空公司已在其公司網站上清晰說明申請退還離境稅的手續及其他有關資料，從而提高處理退還離境稅安排的透明度。此外，民航處亦會與旅遊業界保持溝通，探討加強宣傳的需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1101)

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 (李天柱)  
局長： 財經事務及庫務局局長  
問題：

過去三年度因未有登機申請退還離境稅的數字。

提問人： 姚思榮議員 (議員問題編號：44)

答覆：

乘客向航空公司購買機票時，已一併繳付離境稅，個別乘客若因各種原因而未有乘搭飛機離開香港，根據《飛機乘客離境稅條例》規定，所繳稅款須由經營商退還。民航處一直均提醒航空公司，處理有關個案時，須把離境稅全數退還給乘客，不可收取任何手續費。

民航處在2016年聯絡在香港營運的24家航空公司，要求他們提供退還離境稅安排的資料。除了一家已暫停營運離港航班的公司外，其餘23家均回覆民航處，當中21家航空公司確認他們一向均把稅款退還予相關乘客，不會收取手續費。其餘兩家航空公司則表示已停止收取手續費，並會把已收的手續費退還乘客。民航處沒有備存航空公司退還離境稅的宗數及所涉金額。

- 完 -