

## 非傳統航空器在港進行試飛活動的許可

〈本中文譯本為航行資料通報 AIC 20/25 的譯本，僅作參考之用。如中、英文兩個版本有任何抵觸或不相符之處，應以英文版本為準。〉

### 1. 簡介

- 1.1 低空經濟是指在一般低於 1,000 米以下空域進行的經濟活動，其應用場景廣泛，包括救援、測量、送貨及載客等。政府推出低空經濟監管沙盒，為合資格的試點項目的試飛活動提供清晰的目標、操作要求及飛行條件，同時確保航空及公眾安全。
- 1.2 根據《1995 年飛航（香港）令》（第 448C 章）（《飛航（香港）令》）第 IXA 部，民航處處長（「處長」）<sup>1</sup>可批准非傳統航空器在港進行試飛活動。這些新條文旨在便利探索各類低空飛行應用場景的同時，確保航空及公眾安全。
- 1.3 本航行資料通報為根據《飛航（香港）令》第 82C 條發出的文件，指明為施行第 IXA 部的航空器的類別或描述，及為該部提供實務指引。由於非傳統航空器的種類及特性廣泛多樣，本文件未能盡列所有要求。申請人應證明相關航空器的安全水平與擬議的操作相稱，而民航處會按個案考慮每宗申請的具體合規方法。
- 1.4 根據《飛航（香港）令》，任何人如作出危害航空器、人員或財產安全的行為，即屬犯罪。申請人在進行每次試飛時，均有責任採取適當有效的安全預防措施及風險緩減措施。
- 1.5 根據第 82B 條發出的許可（「許可」），並不代表第 82B(3)條所指的獲准航空器（permitted aircraft）及獲准人士（permitted person）可豁免遵從《飛航（香港）令》及其他法例的適用條文及規管要求，例如《電訊條例》（第 106 章）和《個人資料（私隱）條例》（第 486 章）等。
- 1.6 如擬定的操作區域須獲取相關土地業權人、物業業主或相關管理人的明確同意方能進行操作，申請人有責任獲取相關同意及遵從土地業權人、物業業主或相關管理人的相關要求及指引，以確保可在安全的情況下操作該航空器。

### 2. 可用作試飛的非傳統航空器

- 2.1 非傳統航空器的特性為其獨特的升力及推力產生方式、創新技術及新穎的操作概念。就第 IXA 部的申請而言，現根據第 82C(2)條指明的非傳統航空器為：
  - a) 除定翼機或不多於 2 個在基本垂直的軸上受動力驅動的旋翼的旋翼機以外的重於空氣及受動力驅動的航空器，例如動力升空器及多旋翼航空器；或
  - b) 任何受動力驅動的無人駕駛航空器\*。

\*為免生疑問，在飛行期間的所有時間均不超過 150 公斤的無人機並不受《飛航（香港）令》管轄<sup>2</sup>。有意操作此類無人機的申請人應參閱《小型無人機令》（第 448G 章）及相關文件不時修訂的版本，以獲取相關資訊及指引。

---

<sup>1</sup> 民航處處長被授權行使或執行行政長官在《飛航（香港）令》下的權力或職責，除第 97 條訂定規例的權力外。

<sup>2</sup> 根據《飛航（香港）令》第 100(2)條，《飛航（香港）令》不適用於符合《小型無人機令》第 3 條所定義的小型無人機。

由於非傳統航空器技術正不斷演變，民航處會留意最新的發展，並適時修訂上述描述。

- 2.2 如擬議的試飛活動涉及載人飛行（不論是以乘客或飛行員的身分），該航空器必須已獲設計國民航當局發出的設計及生產許可，以及註冊國／營運國當局發出的適航及運作許可，而申請人應提供相關證明文件供處長接受。在其他情況下，申請人應證明該航空器已獲相關民航當局作出一定程度的設計、生產、適航及運作保證，以供處長接受。

### 3. 一般申請要求

- 3.1 試飛活動的申請應附上能證明申請人已遵從及／或有能力遵從第 4-15 段的要求的文件，至少包括：
- a) 擬用於試飛活動的航空器的詳情；
  - b) 申請人或其合作機構所持有，由營運國民航當局簽發的運作許可的副本（如適用）；
  - c) 航空器型號合格證、型號合格證數據單、生產合格證、航空器註冊證書或文件，及用於試飛活動的航空器的適航證書（如適用）的副本；
  - d) 申請人為符合下文第 4.2 段所訂立或擬訂的維修計劃及安排的詳情；
  - e) 操作概念的詳情，包括飛行計劃<sup>3</sup>及測試計劃<sup>4</sup>；
  - f) 操作手冊；
  - g) 將獲申請人委任的負責經理之詳情，包括他／她在機構中的角色及履歷；
  - h) 飛行團隊人員、維修人員及輔助團隊人員的清單、其適用牌照的副本，及他們的資歷概要；
  - i) 就試飛活動的危害所作的風險評估及相應的風險緩減措施；及
  - j) 其他與試飛活動相關的資料及文件。
- 3.2 民航處可能會要求申請人在指定時間內補充其他所需資料及文件，以佐證其申請。此外，如申請或提交的文件有嚴重缺失，民航處亦會通知申請人，以便申請人撤回及修改申請。如申請人沒有在指定時間內回覆相關意見及／或要求，該申請會被視為被申請人撤回。
- 3.3 在民航處收到所有所需的資料及文件後，處長會按個案的實際情況考慮每宗申請。處長在考慮個案的特定操作模式或飛行路徑等因素後，可在發出許可前對申請人施加額外要求。申請人須在獲發許可前證明已遵從或有能力遵從相關額外要求。
- 3.4 成功申請者會獲發許可，並受根據《飛航（香港）令》第 82B(7)條所指明的條件約束。視乎每宗申請的個別情況，一般而言，處長會以指明的條件要求獲准航空器及

---

<sup>3</sup> 飛行計劃應至少包括操作的時間及所需時間、起飛及降落點、飛行路徑、預計緊急降落點、遙控駕駛站的位置、飛行路徑附近的緩沖區、觀察員（如有）的數目及位置等。

<sup>4</sup> 測試計劃應至少定義一個或一系列測試階段的飛行場景（如垂直起降飛行、運載假人飛行等）、各階段的測試目標／可交付成果（如緊急應變操作的可能性、避障功能等），及為證明試飛活動的穩健性而制定的測試用例，涵蓋正常及緊急操作。

獲准人士遵從第 4-15 段的適用要求。如不遵從任何於許可中所指明的條件，可招致第 16 段所述的行動。

#### 4. 適航及設備

- 4.1 在試飛活動進行期間，航空器應以民航處可接受的方式塗上標記以供辨認。
- 4.2 在試飛活動進行期間，航空器應按生產商就相關航空器的類型及型號作出的指示進行維修。
- a) 申請人應證明他已與民航處可接受的人士訂立維修及保養的安排。在情況許可下，申請人應盡可能遵從設計國及註冊國當局的要求及建議。
- b) 在本文中，「維修及保養」包含定期及不定期的工序，以及與航空器相關的部件的維修、更替或改裝。航空器的維修及保養計劃應包含維修作業表及技術日誌系統。為確保航空器的持續適航性，所有維修及保養工作應按照既定指示進行。在情況許可下，應盡可能參閱生產商的指示和要求。
- 4.3 在試飛活動進行期間，航空器應根據適用的型號合格證數據單或生產商的技術規格（以適用者為準），及於許可上所指明有關設備要求的條件，安裝所需設備，而申請人應確保所需設備已被妥為安裝，並可在設計的操作條件下正常運作。
- 4.4 航空器均應遵從無線電設備及使用無線電頻譜的適用或合適要求。此外，獲准人士應在試飛活動進行期間確保遵從以下要求：
- a) 航空器應能有效地監視環境以：
- (i) 偵察並避開在操作區域及飛行路徑附近的其他航空器、地形、障礙物（如構築物、建築物等）及移動物體（如船隻、車輛及鳥類等）。申請人應證明航空器設有並使用符合相關試飛活動準確度要求的偵察及避障系統（例如視像感測器、光學雷達等）。如航空器未配備相關設備，申請人應向民航處申請作特別考慮，並提出替代方案以有效地確保安全操作，包括但不限於操作措施（例如安排目視觀察員）；及
- (ii) 持續監察操作區域及飛行路徑附近的航空交通訊息（如使用廣播式自動相關監視接收器（ADS-B In）、網絡實時追蹤服務）或其他符合規管要求的方法；
- b) 用於導航的地理空間數據及地圖的準確性足以確保航空器能安全飛行，以及會被及時更新；
- c) 指揮及控制數據鏈路系統（C2 鏈路）的設計能抵抗靜電雷擊及電磁放射的潛在危害。此外，申請人應證明 C2 鏈路系統能防止未經授權的存取或控制；
- d) 已有操作程序處理在航空器導航系統的外部參考來源（如全球導航衛星系統）或 C2 鏈路性能降低時的問題；
- e) 已設立飛行紀錄系統並按民航處指定的期限保存相關紀錄，及確保相關紀錄可按民航處要求播放或匯出；及
- f) 在飛行過程中，申請人可透過地面終端設備或其他形式的監視系統，對航空器作實時的飛行數據監控，並在有需要時提供相關設備予民航處及其他相關部門。

相關數據應包括但不限於航空器的位置（經度、緯度及高度）、速度、航向及關鍵系統的狀況等。訂定的數據的格式、傳送方法及頻率應獲民航處接受。

## 5. 操作區域<sup>5</sup>

- 5.1 除非申請人能向民航處提供操作理據及證明以將試飛活動對空中構成的風險降至最低，並獲民航處接受，否則擬議的操作區域應遠離其他航空活動。一般而言，航空器尤其不應於下列地方飛行：
- a) 在受管制空域內；
  - b) 在香港航行資料匯編（AIP，可在 <https://www.ais.gov.hk/> 查閱）發布的禁飛區、限制飛行區及危險區內；
  - c) 在距離空中體育活動地點（如滑翔傘活動飛行場地）的 500 米範圍內；
  - d) 在距離本地飛行圖所示的機場交通區的 1 公里範圍內；
  - e) 在距離任何直升機降落場的 500 米範圍內（除非已取得相關直升機營運人的許可）；及
  - f) 會影響香港國際機場的進出航班及政府飛行服務隊或其他營運人的直升機或其他航空器的低飛活動的地方。
- 5.2 除非申請人能向民航處提供操作理據及證明以將對地面構成的風險降至最低，並獲民航處接受，否則擬議的操作區域應遠離會對地面人員及財產構成較高風險的地方。航空器尤其不應飛越或在下列地方作緊急降落：
- a) 人口密集區域、公路、鐵路及主要幹道；及
  - b) 非參與人員、車輛、船隻或構築物出現的地方（例如碼頭、人行道、道路）。
- 5.3 在飛行時，航空器應被完全限制於已獲民航處接受的操作區域內，例如透過技術或操作限制。相關方法應能有效地確保航空器不會飛出擬定的操作區域（例如採用地理圍欄、航點飛行等方法）。此外，飛行團隊人員應能有效地維持對航空器及其附近的空中及地面狀況的警覺。
- 5.4 在規劃飛行路徑時，應考慮導航系統、偵察及避障系統或同等有效的方法的準確性、以及所採用的通訊技術的延遲時間等。
- 5.5 申請人應確保擬定操作區域內，全球導航衛星系統及流動網絡的訊號強度及覆蓋範圍，以及 C2 鏈路的完整性足夠維持運作。
- a) 申請人應避免計劃在訊號干擾強烈的地方操作，特別是鄰近高層建築而會令訊號覆蓋被減弱的區域。此外，由於鄰近邊境管制區的操作可能會受流動網絡訊號切換影響，申請人亦應考慮相關影響。
  - b) C2 鏈路不應被地形干擾。進行操作前，應適當地評估操作區域的訊號強度及干擾程度。

---

<sup>5</sup> 在本文件中，「操作區域」包括擬定的飛行路徑、緊急備降點及／或替代降落點、沿飛行路徑規劃的緩衝區，及為操作安排的封鎖區域。

- 5.6 航空器的升降區域應沒有障礙物及鬆散物件，而其大小及強度應足以確保航空器能安全地進行操作。進行每次操作前，應作出適當的評估，特別注意起飛及降落點的大小、形狀、周圍環境、坡度及表面狀況，以評估在當前情況下是否適合進行操作。
- 5.7 所有於飛行計劃內列出的起飛及降落點及緊急備降點，應容許消防及救援服務及航空器的搶修能有效、迅速及並在充分考慮安全的情況下進行。緊急備降點應位於已獲民航處接受的操作區域內，並與地面較高風險的區域保持安全距離。
- 5.8 在規劃操作區域時，申請人應採取適當措施將操作對附近社區的潛在噪音影響降至最低。

## 6. 操作要求

- 6.1 任何操作均不應以公共運輸<sup>6</sup>為目的。
- 6.2 擬議的試飛活動不應超出航空器型號合格證數據單或生產商指定的操作限制，以較嚴格者為準。
- 6.3 除非申請人能向民航處提供操作理據及證明以將對空中及對地面的風險降至最低，並獲民航處接受，否則試飛活動只可在日間進行。
- 6.4 申請人應在操作手冊中詳述至少以下事項：
- a) 涵蓋正常、不正常及第 11 段所述的緊急情況下的適當操作政策及程序，並充分考慮其特定的操作要求及複雜程度（例如對比單純垂直起降的操作及在有充分理由下飛越非參與人員、車輛、船隻或構築物的操作）；
  - b) 由設計國當局、註冊國當局或生產商指定的最低飛行團隊人員<sup>7</sup>及支援團隊人員數目（以較嚴格者為準），以確保有足夠的人手進行安全操作；
  - c) 指定機長一職及參考第 7 段，訂明所有團隊人員的職責。機長（不論是身處機上或遙控駕駛站）應在所有預期的操作情況下負責並確保每次飛行的安全；
  - d) 確保所有飛行團隊人員有能力並在身體及精神狀況良好的情況下安全地進行操作的政策及程序；
  - e) 確保機長可獲及時告知任何可能會影響試飛活動風險程度的系統故障及／或危險狀況的機制，包括但不限於以下的情況：
    - (i) 飛行性能下降導致航空器無法維持其飛行路徑或當前位置；
    - (ii) 無法維持對空域交通、地形、障礙物及／或天氣狀況的狀態意識；
    - (iii) 通訊中斷；及
    - (iv) 動力中斷；
  - f) 能保障安全操作的能源管理政策及程序；
  - g) 能保障安全操作的 C2 鏈路管理政策及程序；

---

<sup>6</sup> 「公共運輸」的定義載於《飛航（香港）令》第 98(6)條。

<sup>7</sup> 在本文件中，「飛行團隊人員」包括獲委派參與試飛操作的飛行員（包括遙控駕駛員）及目視觀察員。

- h) 限制航空器的飛行範圍的程序。由於風險主要取決於其操作區域，申請人應確保航空器在正常操作期間，能被限制於獲民航處接受的操作區域內飛行；
  - i) 如涉及載人飛行，進行飛行前安全簡報的程序；
  - j) 進行全面的安全風險評估及參照每次操作的特定設備、人員能力、操作類型及環境條件而制定緩減風險的策略的程序。在辨識擬議的試飛活動的風險時，申請人應評估與操作相關的對空中及對地面風險的嚴重程度及可能性；
  - k) 場地管理程序以確保有足夠的保安措施以保障航空器（及提供相關能源的設備）免受非法干擾，並防止未經授權人士進入場地，及考慮合適封鎖措施以減低妨擾；
  - l) 進行操作時，可與民航處及其他民航處要求的有關機構即時聯繫的方法及資料；
  - m) 第 10 段作要求的第三方服務的詳情，如適用；及
  - n) 處理及報告事故及意外的政策及程序（見第 12 段）。
- 6.5 申請人應確保航空器及任何遙控駕駛站的設備、維修及保養、紀錄及資料保存均遵從設計國、註冊國的批准或製造商的要求，並以民航處可接受的方式進行。
- 6.6 開始每次飛行前，機長應參考天氣預報，以確保當前的天氣狀況適合進行操作，並遵從生產商指定的最低氣象條件。一般情況下，除非符合以下氣象條件，否則不應展開任何操作：
- a) 能見度達 5 公里；
  - b) 能與雲底保持最少 1,000 尺的垂直間距；
  - c) 距離雷暴至少 5 公里；及
  - d) 風速低於生產商指定的最高抗風速度。
- 6.7 在操作前及操作期間，應密切留意操作區域內的氣象狀況。如氣象狀況惡化至低於生產商指定的最低氣象條件，機長應馬上停止操作。
- 6.8 航空器在飛行時，不應攜帶任何根據《危險品條例》（第 295 章）第 3 條適用的任何物品或物質，除（甲）用作該航空器該次飛行的動力源，或組成該動力源的部分；（乙）為遵從航空器儀器要求而須在該次飛行中運載；或（丙）在其他情況下，為使該航空器適合飛行而屬必要的物品或物質。
- 6.9 申請人應妥為保存航空器的載重平衡及裝載記錄。
- 6.10 機長應能在任何時間保持對航空器的控制。航空器不得進行自主操作，但在緊急情況下執行被編程的行動除外。
- 6.11 在進行試飛活動期間，獲准人士應收集及分析相關數據及結果，並將相關資料提供予民航處，以驗證有關操作能否符合相關安全度、穩定性及可靠性的要求。

## **7. 相關人員**

- 7.1 申請人應委任一名負責經理，對試飛活動承擔全責。負責經理的職責包括但不限於以下各項：
- a) 負責就試飛活動有關的所有事宜，並在有需要時與民航處聯絡及協調；

- b) 確保遵從許可的條件以及其他適用的規管要求，及所有操作均按照民航處接納的文件進行；
- c) 確保人員的能力，包括飛行團隊人員及支援團隊人員；
- d) 向民航處報告任何合規或安全問題；及
- e) 實施安全保證及品質保證措施，包括定期自我評估。

7.2 鑑於負責經理承擔的重要職責，不應在負責經理職位懸空期間進行任何操作。

7.3 所有飛行團隊人員：

- a) 不應在受精神藥物或酒精影響下，或因受傷、疲勞、服用藥物、患病或其他原因而無法履行其職責，從而影響飛行安全的情況下，執行任何職務；及
- b) 應熟悉獲民航處接納的操作手冊、航空器的操作，及所用的遙控駕駛航空器系統（包括航空器、遙控駕駛站及 C2 鏈路），如適用。

7.4 在下列情況下，機長應終止、取消或延遲所有飛行活動：

- a) 任何人士的安全受到威脅；
- b) 地面上的財產受到威脅；
- c) 其他空域使用者進入了操作區域或其安全受到威脅；
- d) 操作違反或有可能會違反許可的任何條件。

7.5 機長應有能力採取緊急復原及改正措施，以應對不同的緊急情況（包括但不限於第 6.4(e) 所指明的情況）。

7.6 除上述內容外，機長應：

- a) 確保航空器處於能安全地完成飛行的安全狀態，以及在飛行時，時刻於有效的監視之下；
- b) 在進行操作前，獲取與擬定操作相關的最新資訊，包括地理區域、環境及擬定操作區域的狀況，特別是有關飛行路徑的資料；
- c) 在進行操作前，確認用以終止飛行的方式及航空器經編程控制的操作參數是否正常運作；
- d) 在進行操作前，通知相關人士及當局，例如航空交通管制及政府飛行服務隊；
- e) 確保所有團隊人員均執行於操作手冊訂明的檢查及程序；及
- f) 遵從民航處人員的安全指示。

## 8. 培訓及資歷

8.1 所有飛行員應持有由註冊國的牌照簽發當局發出，對應用於試飛的航空器的類型及型號的有效飛行員證書，並獲民航處接納。此外，所有飛行員應接受由生產商就擬用於試飛活動的航空器的類型和型號而批准或認可的飛行員培訓課程。視乎擬議試飛活動的風險及複雜程度，民航處可能會要求飛行員具備曾在其他主要民航當局的批准下進行試飛活動的經驗。

- 8.2 所有飛行團隊人員應年滿 18 歲。
- 8.3 所有飛行團隊人員及支援團隊人員應接受與試飛活動及緊急程序相關的培訓。獲准人士應保留飛行團隊人員、支援團隊人員及維修人員的相關資歷及培訓紀錄，最少保存至許可屆滿後的 2 年。

## 9. 跨境操作

- 9.1 根據第 82B 條發出的許可只適用於香港境內的試飛活動。就涉及跨境操作的試飛活動，申請人應取得相關民航當局、處理相關海關、入境、及檢疫安排的政府部門，及其他必要的批准。此外，於第 3.1 段指明的風險評估應包含跨境時訊號網絡的覆蓋範圍及穩定性的評估。

## 10. 第三方服務

- 10.1 如操作涉及任何第三方服務，例如地勤或流動網絡服務，申請人應在申請中，證明該服務的表現及供應足以應付擬進行的操作。操作手冊應訂明：
- a) 可能出現的相關服務的性能降低或失效會否及如何影響飛行安全；
  - b) 應對(a)所述情況的風險緩減策略及措施；及
  - c) 就提供相關服務而言，申請人與第三方服務提供者的角色及責任。
- 10.2 如獲准人士委聘服務供應商提供第三方服務，獲准人士應確保相關服務的表現足以滿足擬進行的操作的需求。

## 11. 緊急程序

- 11.1 申請人應按生產商訂定的程序為操作過程中的緊急情況制定適合的應對及失效安全機制。緊急程序須經過驗證並記錄在操作手冊內，並應包含但不限於下列情況：
- a) 發動機／旋翼失靈；
  - b) 間歇性中斷／減弱／永久中斷的 C2 鏈路；
  - c) 飛行關鍵系統、控制系統及監視系統等部分或完全失效；
  - d) 導航系統失效，如全球導航衛星系統或感應器／相機性能降低或失效；
  - e) 可能導致航空器無法被限制飛行範圍的飛行路徑規劃失誤，例如航點設定錯誤；
  - f) 飛失、其他故障及因擬定的操作而可能引致的緊急情況；
  - g) 火警；及
  - h) 低電量或電池失效。
- 11.2 擬定的緊急程序（如避開其他飛行物品、自動返航操作等）或須在民航處職員在場下，作實地飛行演示以驗證相關程序。

## 12. 呈報意外和事故

- 12.1 申請人應於操作手冊中訂定清晰的事故呈報及處理之指引及程序，可包括事故的定義、呈報事故的詳細程序（包括但不限於呈報的時間及呈報對象的管理層級）及事故的處理（包括但不限於保存證據、確定事故的根本原因、提交調查報告、實施糾正措施等）。
- 12.2 倘若發生意外或事故，**造成任何財產損失或人員受傷**，獲准人士應立即致電 **999** 向警方報案，及致電通知民航處飛行標準組當值人員。
- 12.3 在任何意外或事故發生後的 **24 小時內**（無論有否對第三者財產造成損害或是否有人員受傷），獲准人士亦應經電郵（**ops@cad.gov.hk**），以書面形式向民航處飛行標準組提供相關情況的全部詳情。<sup>8</sup>
- 12.4 獲准人士應保存所有意外、事故及事件的記錄，並應民航處要求提供。因應民航處要求，獲准人士應在 3 個曆日內經電郵（**ops@cad.gov.hk**），以書面形式提供額外詳情及／或調查發現。
- 12.5 倘若事故顯示獲准人士存在潛在的重大缺陷或安全隱患，或倘若獲准人士未有及時向民航處報告事故，民航處可以根據下文第 16 段暫停或撤銷許可。

## 13. 保險

- 13.1 申請人須注意，在試飛活動進行期間，獲准人士必須持有一份符合《民航（保險）令》（第 448F 章）要求的有效保險單，以保障因使用獲准航空器而招致的第三者法律責任及乘客、貨物等（如適用）責任。

## 14. 記錄

- 14.1 獲准人士應紀錄並保存操作資料，包括與飛行及相關系統有關的資料（如操作數據、團隊協調、氣象條件等）、航空器及／或系統故障、檢查、維修及保養工作、人員培訓、評估、輪班交接紀錄、意外／事故、測試報告等。上述資料應按民航處要求提供。
- 14.2 除另有所述外，所有記錄應最少保存至許可屆滿後的 2 年。上述文件可以紙本或電子形式保存，亦可以兩種形式保存，並須在香港境內可供查閱及應按民航處要求，將有關記錄於香港提供予民航處以作檢查。

## 15. 資料變更

- 15.1 在許可發出後，獲准人士如有意對申請時所提交的資料及／或文件作任何改動，包括但不限於獲准人士的名稱、操作手冊、負責經理的詳情及飛行團隊人員、維修人員及輔助團隊人員的清單，應先通知及取得民航處的同意。一般而言，民航處應在相關改動的建議生效日的 7 個工作日內獲通知相關改動（連同相關證明文件）。視乎相關改動的複雜性，民航處可能需要更長的處理時間。因此，獲准人士應在計劃

---

<sup>8</sup> 為免生疑問，如某一事故按《飛航（香港）令》第 86 條須予呈報，獲准人士須按該條作出呈報的同時，按第 12.3 段作出呈報。

或得知須作任何改動時，儘早申請取得民航處的同意。此外，視乎相關改動的性質及程度，改動可能會導致已發出的許可無效，導致需要重新申請許可。

## **16. 暫停或撤銷許可**

16.1 處長可在包括但不限於下列情況下，暫停及撤銷根據第 82B 條發出的許可：

- a) 民航處認為獲准人士及／或獲准航空器未能再遵從部分或全部規管要求；
- b) 許可的條件被違反；及／或
- c) 獲准人士長時間未能糾正任何已被發現的違規狀況。

16.2 民航處可進行必要的監察活動，以評估獲准人士有否遵從許可的條件，包括進行預先通知或突擊的檢驗、審查、文件檢查及任何其他適當活動。

16.3 倘若民航處發現客觀證據，顯示獲准人士違反適用的規管要求及許可的條件，民航處可就違規事項向獲准人士發出通知。獲准人士隨後亦可能會被要求在民航處接受的期限內提交一份獲民航處接受的糾正措施和實施計劃。該計劃應包括辨識導致違規的根本原因，以及防止此類違規狀況再次發生的具體可行措施。

## **17. 查詢**

17.1 視乎實驗數據及操作經驗、科技發展及最新的國際標準及最佳做法，民航處將不時檢討及更新本文件。

17.2 如有查詢，請聯絡民航處飛行標準組（電郵地址：[ops@cad.gov.hk](mailto:ops@cad.gov.hk)）。