

## 管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

過去三年(即 2010-11、2011-12、2012-13 年度)，使用香港國際機場的載客航班(包括抵港及離港)延誤率分別為何？平均延誤時間是多久？延誤的主要原因為何？當局有何短期措施，減低航班延誤情況？會否因而加快討論興建機場第三條跑道的計劃？

提問人： 陳克勤議員

答覆：

下表載列過去三年客運航班在香港國際機場(機場)延誤超過15分鐘的百分率及平均延誤時間：

| 年度                    | 航班延誤超過15分鐘的百分率 <sup>註1</sup> |      | 平均延誤時間(分鐘) |      |
|-----------------------|------------------------------|------|------------|------|
|                       | 抵港航班                         | 離港航班 | 抵港航班       | 離港航班 |
| 2010-11               | 23%                          | 23%  | 23         | 18   |
| 2011-12               | 24%                          | 22%  | 21         | 18   |
| 2012-13 <sup>註2</sup> | 29%                          | 27%  | 19         | 19   |

註

1 當航班抵達／離開停機位的實際時間，相比民航處所編配的航班時刻為遲，該航班會被視為延誤。

2 根據截至2013年2月23日的統計資料。

導致航班延誤的主要原因，包括惡劣天氣、航道和空域限制或封閉，以及航空公司的營運問題(例如飛機檢查和維修)。

民航處會密切監察航空公司的航班正點率，並着令多次表現欠佳的航空公司作出改善。為提高航空公司的航班正點率，民航處已加強與其他航空交通管理局的協調運作；改善航空交通流量管理的程序；以及在機場引入機場協同決策數據分享平台，為航空公司提供更多支援。

政府已原則上批准香港機場管理局(機管局)採用三跑道系統作為機場未來發展的方案。機管局現正進行法定的環境影響評估(環評)和其他相關規劃工作。環評預計需時約兩年完成。待取得所有法定的批准與及立法會財務委員會的撥款批准後，建築工程便會展開，三跑道系統可望於2023年開始運作。

姓名： 羅崇文  
職銜： 民航處處長  
日期： 25.3.2013

管制人員的答覆

總目： 28 民航處 分目：

綱領： (5) 航班事務

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府稱 2013-14 年度將會監察航機噪音和飛行路線，並推行噪音消減計劃，政府可否告知：

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

提問人： 陳偉業議員

答覆：

(一)及(二)

香港民航處已根據國際民航組織的方針，訂立和推行了多項減輕飛機噪音的措施：

- (i) 於深夜12時至早上7時抵港的班機，在符合飛行運作及在安全的情況下，須從西南面降落。這措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，例如沙田、荃灣、深井及青龍頭等；
- (ii) 在符合飛行運作及在安全的情況下，於晚上11時至早上7時期間，向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，從而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的飛機，須採用噪音消減起飛程序。該程序要求飛機在到達800呎或以上的飛行高度時降低動力，以減低飛機噪音；

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

(v) 在減低飛機噪音源頭方面，只有符合《國際民用航空公約》附件16第1卷第2部份第3章及《民航(飛機噪音)條例》(香港法例第312章)所訂噪音標準的飛機，方可在香港升降。這措施與其他主要大型國際機場相若。民航處的最新統計數字顯示，多間航空公司已開始使用新一代更寧靜的客貨機，如B777-300ER、A330-200、A380、B777-200F和B747-8F。民航處會繼續就機隊現代化的進度，積極與航空公司跟進和溝通。

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

民航處使用電腦化飛機噪音及航迹監察系統(監察系統)，監察飛機在航線沿途所產生的噪音。監察系統由16個戶外噪音監察站(監察站)和1台電腦組成，該等監察站設於進出香港國際機場(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2013-14年度，監察系統的維修保養費用預算為306萬元，包括全年維修保養費用和購買兩個流動監察站的費用。這些噪音消減措施由民航處現有職員負責推行，屬綱領(5)下的常規職責。

(三) 我們一直按照相關的國際標準及國際民用航空組織公布的指引制定消減噪音措施。民航處會繼續監察國際間在消減航機噪音措施方面的發展。

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

|     |           |
|-----|-----------|
| 姓名： | 羅崇文       |
| 職銜： | 民航處處長     |
| 日期： | 25.3.2013 |

管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領：

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關過去三年(2010-11、2011-12、2012-13)部門檔案管理工作的資料：

(a) 部門專職負責檔案管理的人手數目和職級；如沒有專職的檔案管理的人員，請提供涉及檔案管理工作人員的人手、相關檔案管理工作的時數及需要兼任的工作範圍資料；

(b) 請以下表列出已封存並有待移交檔案處鑑定的業務及行政檔案的資料：

| 檔案類別 | 檔案覆蓋年份 | 檔案數目及其直線米 | 檔案處批准應予保存的年份 | 是否機密文件 |
|------|--------|-----------|--------------|--------|
|      |        |           |              |        |

(c) 請以下表列出移交政府檔案處保存的業務及行政檔案的資料：

| 檔案類別 | 檔案覆蓋年份 | 檔案數目及其直線米 | 檔案移交檔案處的年份 | 檔案處批准應予保存的年份 | 是否機密文件 |
|------|--------|-----------|------------|--------------|--------|
|      |        |           |            |              |        |

(d) 請以下表列出政府檔案處批准銷毀的檔案的資料：

| 檔案類別 | 檔案覆蓋年份 | 檔案數目及其直線米 | 檔案移交檔案處的年份 | 檔案處批准應予保存的年份 | 是否機密文件 |
|------|--------|-----------|------------|--------------|--------|
|      |        |           |            |              |        |

提問人：何秀蘭議員

答覆：

有關過去三年(2010-11、2011-12、2012-13)部門檔案管理工作的資料：

(a) 民航處部門主任秘書獲指定為部門檔案經理，以便根據政府檔案處(檔案處)的指引及指示，監督部門檔案管理方法及程序。部門主任秘書獲來自各部、組及團隊的 24 名行政及文書職系人員協助。他們亦負責行政及文書職務。日常檔案管理工作(例如存檔及檔案室工作)由兩名機密檔案室助理、三名助理文書主任及三名文書助理全職負責。

(b) 已封存並有待移交檔案處鑑定的業務及行政檔案的資料如下：

| 檔案類別 | 檔案覆蓋年份    | 檔案數目及其直線米   | 檔案處批准應予保存的年份 | 是否機密文件 |
|------|-----------|-------------|--------------|--------|
| 行政檔案 | 1967至2008 | 879個檔案70直線米 | 六個月至七年       | 否      |

(c) 我們並無檔案移交檔案處保存。

(d) 檔案處批准銷毀的檔案的資料如下：

| 檔案類別 | 檔案覆蓋年份    | 檔案數目及其直線米         | 檔案移交檔案處的年份 | 檔案處批准應予保存的年份 | 是否機密文件 |
|------|-----------|-------------------|------------|--------------|--------|
| 行政檔案 | 1990至2000 | 12 個 檔案<br>0.6直線米 | 2012       | 六個月至七年       | 否      |
| 業務檔案 | 1980至1998 | 492 個 檔案<br>18直線米 | 2011       | 七至三十年        | 否      |

姓名：羅崇文  
職銜：民航處處長  
日期：25.3.2013

審核 2013-14 年度

答覆編號

開支預算

THB(T)004

問題編號

1100

管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請政府告知本會： ！

(a) 2013-14 財政年度計劃招聘的航空管制人員的數目及薪酬開支預算；

(b) 2013-14 財政年度內將會進行的航空管制人員培訓項目的次數、培訓內容及開支預算。

提問人： 林健鋒議員

答覆：

(a) 2013-14 年度，民航處計劃招聘 25 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空缺。按薪級中點估計的年薪值計算，所涉的開支為 969 萬元。

(b) 所有見習航空交通管制主任都會接受全面的內部和海外培訓，以獲取資格成為正式的航空交通管制主任。培訓課程包括基礎航空交通管制、航空英語、基礎塔台及雷達管制、飛行訓練，以及專業航空交通管制執照課程。2013-14 年度，民航處會為見習航空交通管制主任舉辦 11 個內部培訓課程。由於教授這些課程屬民航處人員的日常職務，所以不涉及額外開支。

姓名： 羅崇文

職銜： 民航處處長

日期： 28.3.2013

管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

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，隨着機場擴建，將會增加對航空交通管制人員的需求。民航處有否在 2013-14 財政年度對有關人員的培訓做出部署？若有，所涉及的預算及細節為何？若無，其原因為何？

提問人： 林健鋒議員

答覆：

民航處會因應員工流失情況和香港國際機場(機場)的航空交通服務需求，定期檢討航空交通管制(空管)人員的培訓需要。自 2007 年起，民航處已招聘 120 名見習航空交通管制主任，並為他們提供全面的專業培訓，至今共有 65 名見習航空交通管制主任獲得空管執照，可執行空管運作職務。現時另有大約 40 名見習航空交通管制主任正接受不同階段的培訓，預計會在 2016 年年底或之前完成培訓，並分批加入空管運作隊伍，以支援香港國際機場預期增長的航空交通服務。民航處會因應機場的最新發展，適時招聘和培訓更多空管人員，以支援新的運作業務，包括西面停機坪的發展和日後可能興建的第三條跑道。

由於執行內部培訓屬民航處人員的日常職務，所以不涉及額外開支。

姓名： 羅崇文

職銜： 民航處處長

日期： 25.3.2013



管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在 2013 -14 年度需要特別留意的事項中，處方表示將會繼續改善航空交通管理的效率，以進一步提高香港國際機場跑道的升降容量。目前的跑道容量是否足夠應付未來三至五年的航班需求？有沒有就提升跑道容量定下目標？若有，目標數字為何？所涉及開支為何？

提問人： 林健鋒議員

答覆：

目前的跑道容量足夠應付未來三至五年的航班需求。民航處會繼續實施改善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 63 班逐步提高，達到 2015 年每小時 68 班的目標。

相關改善工作由民航處現有職員負責，屬綱領(3)下的常規職責，因此不涉及額外開支。

姓名： 羅崇文

職銜： 民航處處長

日期： 25.3.2013

管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請表列出過去兩年(即 2010-11 至 2011-12 年)，民航處收到的航機求救或請求緊急援助的個案數目，及其中被列為緊急或危險狀態的個案數目。

提問人： 林健鋒議員

答覆：

民航處接獲航機的求助召喚後，其轄下航空交通管制單位(空管單位)會按照因應不同緊急應變級別而預設的民航處緊急應變程序通報名單，通報相關單位。如航機並無迫切危險，空管單位會發出“現場戒備”通報機場消防隊和香港機場管理局以對有關航機的着陸作出所需的戒備。如航機有迫切危險，或預期難以正常着陸，空管單位會發出“全面戒備”增加通報機場以外的政府部門和機構提供協助，例如從市區調派消防車和救護車到機場，以及醫院作好準備接收傷者。

過去兩年(即2010-11至2011-12年)，民航處收到航機的求助召喚數字如下：

| 年度      | 總求助數字 | 須發出“全面戒備通報”的求助數字 |
|---------|-------|------------------|
| 2010-11 | 175   | 3                |
| 2011-12 | 158   | 0                |

姓名： 羅崇文

職銜： 民航處處長

日期： 25.3.2013

管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在 2008 年之前，民航處有根據國際民航組織的建議，每年度均進行「搜索及拯救演習」(Search and Rescue Exercise (SAREX))，聯合不同部門和其他國家的搜救機構，進行長程和短程的搜索及拯救演習及訓練。但在 2008 年之後，未見有類似演習進行，請問當中原因為何？而這對香港協調航空情報以進行區內的搜救行動，是否會帶來什麼影響？當局在 2013-14 財政預算下是否有預留相關開支進行上述演習及訓練？

提問人： 馬逢國議員

答覆：

《國際民用航空公約》的附件 12 訂明須為搜索及拯救人員定期舉辦適切的搜索及拯救演習。民航處一直按有關規定舉行搜救演習，以提升自身能力和加強與各政府部門之間和與相關內地及海外機關之間的合作和協調。最近一次由民航處舉辦的搜救演習於 2012 年 12 月進行。此外，民航處亦定期為其人員舉辦搜救複修訓練，以維持他們的搜救能力。

下一次的搜救演習暫訂於 2014 年年底進行，並由現有人手負責，不會涉及額外開支。

姓名： 羅崇文

職銜： 民航處處長

日期： 25.3.2013

管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關“招聘和培訓更多航空交通管制人員，以應付航空交通服務需求”，請告知：

- (a) 民航處在這方面的 2013-14 年度預算支出約多少元？
- (b) 會如何配合第三條跑道的規劃及西停機坪的發展？
- (c) 具體工作計劃包括甚麼項目？
- (d) 2013 -14 年度內的進度或時間表為何？

提問人： 單仲偕議員

答覆：

民航處計劃在2013-14年度招聘25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空缺，涉及的開支按薪級中點估計的年薪值為969萬元。在2013-14年度，內部培訓工作會由民航處人員負責，作為其日常職務，故不涉額外開支。

民航處會考慮員工流失情況和香港國際機場(機場)的航空交通服務需求，定期檢討招聘和培訓航空交通管制人員的需要。由2007年起，民航處招聘了120名見習航空交通管制主任，並為他們提供全面的專業訓練課程。至今有65名見習航空交通管制主任已獲發空管執照，可執行空管運作職務。現時另有大約40名見習航空交通管制主任正接受不同階段的培訓，預計會在2016年年底或之前完成培訓。並分批加入空管運作隊伍，以應付機場預期增長的航空交通服務。民航處會因應機場的最新發展，適時招聘和培訓更多空管人員，以支援新的運作業務，包括西停機坪的發展和日後可能興建的第三條跑道。

姓名： 羅崇文

職銜： 民航處處長

日期： 28.3.2013

管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

處方 2013-14 年度用於培訓航空交通管制(空管)人員的預算開支是多少？現時有關職位人手是否有不足？2013-14 年度預計用於航空交通管制人員薪金的開支是多少？

提問人： 湯家驊議員

答覆：

由2007年起，民航處招聘了120名見習航空交通管制主任，並為他們提供全面的專業訓練課程。至今有65名見習航空交通管制主任已獲發空管執照，可執行空管運作職務。現時另有大約40名見習航空交通管制主任正接受不同階段的培訓，預計會在2016年年底或之前完成培訓，並分批加入空管運作隊伍，以應付香港國際機場預期增長的航空交通服務。現時空管人員人手充足。

在2013-14年度，內部培訓工作會由民航處人員負責，作為其常規職務，故不涉額外開支。2013-14年度預計用於空管人員薪金的開支為2億元。

姓名： 羅崇文

職銜： 民航處處長

日期： 28.3.2013

管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

過去五年(截至 2012-13 年)，使用香港國際機場的載客航班(包括抵港和離港)延誤率，分別為何？平均延誤時間是多久？延誤的航班主要往返哪些地區？當局有何措施減低航班延誤情況？預計若在機場第三條跑道落成後，航班延誤情況如何得到改善？

提問人： 湯家驊議員

答覆：

下表載列過去五年客運航班在香港國際機場(機場)延誤超過15分鐘的百分率及平均延誤時間：

| 年度                    | 航班延誤超過15分鐘<br>的百分率 <sup>註1</sup> |      | 平均延誤時間<br>(分鐘) |      |
|-----------------------|----------------------------------|------|----------------|------|
|                       | 抵港航班                             | 離港航班 | 抵港航班           | 離港航班 |
| 2008-09               | 20%                              | 18%  | 16             | 14   |
| 2009-10               | 19%                              | 15%  | 20             | 13   |
| 2010-11               | 23%                              | 23%  | 23             | 18   |
| 2011-12               | 24%                              | 22%  | 21             | 18   |
| 2012-13 <sup>註2</sup> | 29%                              | 27%  | 19             | 19   |

註

- 1 當航班抵達／離開停機位的實際時間，相比民航處所編配的航班時刻為遲，該航班會被視為延誤。
- 2 根據截至2013年2月23日的統計資料。

我們沒有就往返各地區的航班延誤情況編製統計數字。

民航處會密切監察航空公司的航班正點率，並着令多次表現欠佳的航空公司作出改善。為提高航空公司的航班正點率，民航處已加強與其他航空交通管理局的協調運作；改善航空交通流量管理的程序；以及在機場引入機場協同決策數據分享平台，加強對航空公司的支援。

導致航班延誤的原因很多，例如惡劣天氣、航道和空域受限制或封閉，以及航空公司的運作問題。待第三條跑道建成後，機場的處理能力將會提升，預計可減少整體的航班延誤率。

|     |           |
|-----|-----------|
| 姓名： | 羅崇文       |
| 職銜： | 民航處處長     |
| 日期： | 28.3.2013 |

## 管制人員的答覆

總目： 28 民航處分目： 000 運作開支綱領： (3) 航空交通管理管制人員： 民航處處長局長： 運輸及房屋局局長問題：

- (a) 於 2013-14 年度，按職系及職級劃分，當局會增聘多少名公務員，涉及開支為何；
- (b) 民航處見習航空交通管制主任和機管局見習塔台控制主任的職責為何，兩者之間有何差異；見習航空交通管制主任的職責是否完全涵蓋見習塔台控制主任的職責；及
- (c) 既然航班的升降量持續增長，為何民航處不直接增聘見習航空交通管制主任，確保處方有穩定的資源以保留人才，反而利用不穩定的資源聘請合約員工。

提問人： 王國興議員答覆：

- (a) 2013-14年度，民航處計劃增聘五名公務員以填補新開設的職位空缺，而按薪級中點估計的年薪值計算，所涉及的員工開支為每年140萬元，詳情如下：

| <u>職系</u> | <u>職級</u>  | <u>人數</u> | <u>百萬元</u>  |
|-----------|------------|-----------|-------------|
| 民航事務主任    | 助理民航事務主任   | 1         | 0.34        |
| 航空交通事務員   | 三級航空交通事務員  | 3         | 0.67        |
| 航空交通管制主任  | 見習航空交通管制主任 | 1         | 0.39        |
|           |            | <u>5</u>  | <u>1.40</u> |

- (b) 見習航空交通管制主任受訓後，可在機場指揮塔的塔台管制崗位和航空交通管制中心的雷達管制崗位上執勤；見習塔台控制主任受訓後，只可執行與塔台管制相關的職務。
- (c) 由於見習塔台控制主任的培訓期較見習航空交通管制主任的為短，由機管局招聘見習塔台控制主任，能確保特定航空交通管制人員的人手供應不斷，足以應付香港國際機場日益增加的航班升降次數。民航處會定時檢討人手需求，並按需要作出調整。



姓名： 羅崇文  
職銜： 民航處處長  
日期： 28.3.2013

審核 2013-14 年度

答覆編號

開支預算

**THB(T)190**

問題編號

4273

管制人員的答覆

總目： 28 民航處

分目：

綱領： (4) 航空交通工程及標準

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在第 18 段，「策劃航空交通管制中心的搬遷事宜和推行航空交通管制系統的更換工作」方面，計劃的詳情、時間表，以及初步的開支為何。

提問人： 王國興議員

答覆：

有關計劃包括在民航處新總部大樓設立新的航空交通管制中心(管制中心)，以及更換現有航空交通管制系統(管制系統)，以應付不斷增加的航空交通需求。管制中心的建造工程於2011年12月完成，而新管制系統的安裝工程正在進行。管制系統更換工程至今已用開支約3.2億元。如系統整合和測試的效果以及操作和技術人員的培訓情況理想，新管制中心預期可於2014年開始運作。

姓名： 羅崇文

職銜： 民航處處長

日期： 28.3.2013

管制人員的答覆

總目： 28 民航處 分目：

綱領： (4) 航空交通工程及標準

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

- (a) 在第 18 段，「規管空中航行服務及其運作，包括事故調查」方面，按嚴重程度劃分，民航處於 2012-13 年度進行了多少項事故調查，其中有多少項已經完成調查；及
- (b) 於 2013-14 年度，當局會投放多少資源於航空安全方面，確保機場、航班及旅客的安全。

提問人： 王國興議員

答覆：

- (a) 凡航空交通管制事故涉及航機之間間隔低於標準，民航處均會進行調查。2012-13 年度該處調查的事故有 12 宗，其中 11 宗調查已完成，一宗接近尾聲，全屬「沒有相撞危險」的事故。
- (b) 民航處轄下的航空交通管理標準組，編制有五名專業人員，負責根據國際民用航空組織訂定的適用標準及建議措施，督導空中航行服務，確保運作及系統安全。為確保繼續提供安全和運作暢順的空中航行服務，當局在 2013-14 年度預算撥款 50 萬元，進行安全管理方面的員工培訓。此外，當局在 2013-14 年度已預留撥款 2.2 億元，用於保養及加強多個空中航行服務系統，以支援安全的空中航行服務。

姓名： 羅崇文

職銜： 民航處處長

日期： 28.3.2013

## 管制人員的答覆

總目： 28 民航處 分目：

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長

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？有關對航空交通管制人員的培訓開支是多少？
- (2) 過去五年(2008-09, 2009-10, 2010-11, 2011-12, 2012-13)，每年招聘的見習航空交通管制主任的流失率為何？(按招聘人數及年份列出)
- (3) 過去兩年(2011-12, 2012-13)，由海外招聘的二級航空交通管制主任及本地晉升的員工的待遇條件分別為何？以及本地員工及海外員工佔二級航空交通管制主任及更高職級的比例？

提問人：胡志偉議員

答覆：

- (1) 2013-14 年度，民航處計劃招聘 25 名見習航空交通管制主任，除為填補一個 2013-14 年內新開設的職位空缺外，亦以填補航空交通管制主任職系現有和預計因現職人員退休而出現的空缺，涉及的開支(按薪級中點估計的年薪值計算)為 969 萬元。民航處會為見習航空交通管制主任提供專門的內部培訓，培訓工作由民航處人員進行，屬其常規職責，故不涉及額外開支。
- (2) 過去五年，民航處共招聘了 84 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空缺。見習航空交通管制主任每年的受聘和離職人數表列如下：

| 年度             | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 見習航空交通管制主任受聘人數 | 15      | 31      | 38      | -       | -       |
| 見習航空交通管制主任離職人數 | 9       | 6       | 5       | 2       | 5       |

民航處一直密切監察見習航空交通管制主任的培訓進度和流失率。由於在職的見習航空交通管制主任人數眾多，其培訓名額已滿，因此民航處過去兩年已暫停招聘見習航空交通管制主任。下一輪見習航空交通管制主任招聘工作將於 2013-14 年度進行，以填補因現職人員離職或調升而產生的空缺。

- (3) 過去兩年(2011-12 至 2012-13 年)，民航處並無在海外招聘二級航空交通管制主任。不論在何處招聘，所有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及更高職級人員當中，有 20 人按海外合約條款聘用，本地人員則有 134 人。二級航空交通管制主任海外人員與本地人員的比例為 1：7。

|     |           |
|-----|-----------|
| 姓名： | 羅崇文       |
| 職銜： | 民航處處長     |
| 日期： | 28.3.2013 |

管制人員的答覆

總目： 708— 基本工程儲備基金：非經常資助 分目： 8032XJ 更換航空交通  
金及主要系統設備 管制系統

綱領：

管制人員： 民航處處長

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

- (a) 民航處更換航空交通管制系統，請告知相關系統的設計國家為何？2013-14 年度的預算開支用於那方面？
- (b) 預計更換航空交通管制系統後，處理航空數據的效率有多少增幅？

提問人： 范國威議員

答覆：

- (a) 新的航空交通管制系統由多個子系統組成，透過八份合約購置。主要子系統的供應商包括美國、奧地利、香港、加拿大、瑞士及德國的公司。2013-14 年度的預算開支 5.5653 億元會用作繳付系統裝置及測試的部分費用。
- (b) 新的航空交通管制系統採用先進的科技，透過高速網絡連接各子系統；相較現有的網絡快 100 倍，從而可大幅提升處理航空數據的效率。

姓名： 羅崇文

職銜： 民航處處長

日期： 28.3.2013