

管制人員的答覆

(問題編號：1424)

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：

請表列出過去三年，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 (立法會內部參考編號：39)

答覆：

民航處如接獲航機的求助要求，轄下的航空交通管制單位(空管單位)會因應緊急應變級別，通報相關的政府部門或機構。如航機並無迫切危險，空管單位會發出「現場戒備」提示並將之通報機場消防隊和香港機場管理局(機管局)，促請對有關航機的着陸有所戒備。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」提示，除通報機場消防隊和機管局外，亦會通報其他相關的政府部門和機構，要求提供協助，例如調派消防車和救護車到機場，以及在各醫院為接收傷者作好準備。

過去3年，民航處收到航機的求助要求數字如下：

財政年度	將着陸航機發出的求助要求總數	導致須發出「全面戒備」提示的求助要求數字
2016-17	115	5
2017-18	170	2
2018-19 (截至2019年3月11日)	149	1

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1425)

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：

在2019至2020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3至5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 (立法會內部參考編號：40)

答覆：

香港國際機場現有雙跑道系統的跑道航機升降容量(跑道容量)已近飽和，須待三跑道系統落實後方可大幅提高。然而，為應付航空交通需求的強勁增長，民航處與香港機場管理局(機管局)一直探討並推行多項措施，以期在三跑道系統全面啓用前，有限度地提升跑道容量。該等措施包括增加航空交通管制人手、採用新科技和優化運作程序。

在新科技方面，機管局現正研究「性能為本的跑道容量公佈」及「歐洲對尾流紊流類型重新分類計劃」是否適用於香港，而民航處主要以現有資源為研究提供技術意見和協助；預計兩項研究可於約兩年內逐步完成。在現階段，研究的初步結論是「性能為本的跑道容量公佈」這項措施應可在本港推行，所需準備工作亦已展開；「歐洲對尾流紊流類型重新分類計劃」的研究則仍在進行。民航處會視乎兩項研究所作建議，積極與機管局合作，優化系統及運作程序，以推行上述措施。

民航處亦正積極探討並推行其他措施，例如增加航空交通管制人手和優化運作程序，以期有限度地提升香港國際機場的跑道容量。民航處計劃在2019-20年度招聘52名三級航空交通管制主任／見習航空交通管制主任，以填補新職位和現有／預期的職位空缺。按薪級中點估計的年薪值計算，該

等職位所涉薪酬開支合共2,600萬元。我們也會繼續與機管局共同優化相關運作程序。

香港國際機場在2018年錄得的航機升降量較2017年增加1.5%。視乎各項研究及措施的結果與進度，在三跑道系統全面啓用前的未來幾年，我們會着力有限度地提升跑道容量。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1428)

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：

香港國際機場(機場)第三條跑道預計於2022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2019-20財政年度對有關人員的培訓作出部署？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 (立法會內部參考編號：45)

答覆：

為確保航空交通管制(空管)人員的能力水平符合現有運作需要和三跑道系統的日後運作要求，民航處一直通過內部訓練組或其他本地及海外專業機構，為轄下空管人員(包括新聘人員)安排各項專業和技術培訓。此等培訓涵蓋基本空管培訓以至日常空管運作的多個範疇，包括飛行程序設計、空域策略／設計、安全及風險管理、事故調查和安全分析、培訓計劃發展及教學技巧等。

民航處計劃在2019-20年度安排由其他本地及海外專業機構，為轄下各級空管人員舉辦基本及專科培訓課程。由於提供內部培訓是民航處人員的常規職務，因此不會涉及額外員工開支。外間課程則包括歐洲航空安全組織提供的航空管制人員能力檢測員課程、新加坡民航學院提供的性能為本導航空域程序及設計課程、法國國立民航學院的優化終端區空域設計課程和國際航空運輸協會在新加坡培訓中心舉辦的航空網絡保安課程等。

基本空管培訓及專科培訓課程在2019-20年度的預計開支約為2,600萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2777)

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：

於綱領(5)中，當局提到將會繼續檢討香港無人駕駛飛機系統的規管事宜。請政府告知本會：

1. 現時無人駕駛飛機規例的立法進度，及盡快公開無人機禁飛區地圖；
2. 為配合推動正確及安全地使用無人駕駛飛機，政府會否開放實時航空交通數據，讓無人機程式開發者能為使用者提供實時空中交通狀況，有效減少意外？如會，計劃為何？如否，原因為何？
3. 為宣傳正確及安全地使用無人駕駛飛機，會否計劃與其他政府部門物色無人機訓練場地，讓市民能在安全的場地學習使用無人機(例如配水庫上蓋)？如會，計劃為何？如否，原因為何？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 民航處現正檢討香港的無人駕駛飛機系統(無人機)規管制度，務求既能保障公眾安全，又能配合無人機的技術發展及日趨多元化的用途。為協助政府檢視現行法定要求並探討如何優化現行規管制度，民航處於2017年委聘了海外顧問研究無人機的規管事宜，並在2018年4月公布有關顧問研究報告，以及就規管無人機的方向進行了為期3個月的公眾諮詢。

民航處現正因應顧問研究的建議及公眾諮詢所收集到的意見，草擬優化無人機規管制度的詳細建議及有關實施安排(包括發布地圖標示無人機禁飛區，以供無人機操作員閱覽)。民航處擬於2019年內就優化制度的法例修訂建議，諮詢立法會。

2. 根據民航處公布的無人機操作安全指引 ([https://www.cad.gov.hk/chinese/Unmanned Aircraft Systems.html](https://www.cad.gov.hk/chinese/Unmanned_Aircraft_Systems.html))，無人機不得在機場／直升機場範圍和飛機升降航道附近操作，放飛高度亦不得超過地面以上300呎，以保障航空安全。現時，國際間並未訂有民航機和無人機在同一空域內運行的標準。民航處會密切留意在這方面的最新發展和國際標準／規定。
3. 由於愈來愈多人操作無人機作消閒和專業用途，民航處一直與政府相關部門商討，物色合適場地以供無人機訓練和其他放飛活動使用。民航處會繼續與業界和持份者保持緊密聯繫，致力平衡本港在飛行安全與無人機發展兩方面的需要。

與此同時，民航處現正透過不同渠道積極推廣安全操作無人機。舉例來說，民航處自2017年5月起，已透過不同電視與電台節目，如「警訊」及「創科導航」等，推廣安全操作無人機的資訊。此外，民航處由2016年10月起，亦已透過主要分銷商、製造商、飛行會／組織、各民政諮詢中心等，向無人機操作員和公眾派發了逾41 000份無人機安全單張。民航處亦不時與不同的無人機組織及製造商會面，加強安全推廣的合作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2781)

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：

民航處負責空管系統的運作及維修保養工作。就此，希望當局回應：

- (1) 綱領(4)提及會為系統進行「優化工作」。「優化工作」詳情為何？為何需進行「優化工作」？希望達成甚麼目的？預計何時完成「優化」？需預留多少金額進行此工作？
- (2) 就空管系統的維修保養工作而言，相關服務(保養、維護、除蟲或更新硬件及軟件)的承辦商為何？在相關合約中，各種服務已付費的次數為何？所涉金額為何？
- (3) 就上述維修保養合約，各種服務已使用的次數及剩餘次數為何？當局過去有否需要加買服務次數？若有，購入的時間、服務分類、可享用的次數及開支為何？自新空管系統全面運作後，需承辦商參與的各種服務的次數及相關開支為何？
- (4) 早前有報道指新空管系統技術問題有惡化趨勢，問題包括系統運作緩慢、屏幕凍結、軟件程式未能回應滑鼠及鍵盤指令、未能即時更新航班數據等。有關當局可否交代新空管系統由啓用至今各類型技術事故詳情，包括事故類型及發生次數，並按下列表格形式表達：

技術事故	每年發生次數				
	2014	2015	2016	2017	2018
工作席沒有回應滑鼠或鍵盤指令					
目標航班在屏幕凍結					
屏幕運作緩慢					
工作席運作緩慢					
航班數據更新緩慢					
滑鼠未能在部分屏幕範圍操作					
工作席回應滑鼠的指令非常緩慢					

(5) 綱領(4)亦同時指出，當局正統籌設置新的航空交通管制系統。請問現時進度，以及相關時間表為何？預計何時為設置新空管系統進行招標？預計何時投入服務？綱領(4)列明設置的新空管系統是用以作為「備用航空交通管制中心」，「備用」意思為何？未來會否完全取締「雷神」系統？

提問人：譚文豪議員（立法會內部參考編號：10）

答覆：

立法會財務委員會在 2007 年批出 15.65 億元撥款以推行新航空交通管制系統(新空管系統)項目。新空管系統是透過 8 項主要系統合約工程分兩個階段推行，當中包括在 2016 年 11 月 14 日全面啓用的新航空交通管理系統(航管系統)的合約工程。第一階段的工作主要是推行和啓用新空管系統(包括航管系統)，而第二階段的工作則是在舊航空交通管制中心內設置新空管系統(包括航管系統)，作為備用航空交通管制中心(備用空管中心)。後者屬綱領(4)下 2019-20 年度需要特別留意的事項之一，現有目標是要在 2019 年年底或之前竣工。連同亦會設置新空管系統的備用指揮塔，備用空管中心將會為運作中的空管中心提供即時後備服務，作為應急安排，確保空管中心可維持 24 小時運作。

新空管系統自全面啓用以來，儘管航管系統曾間歇出現不暢順的情況，但並沒有影響航空安全，亦沒有對香港國際機場的整體運作構成重大影響，而且運作一直大致暢順。在 2018 年，航管系統處理的航班總數量，較 2017 年時增加了 7.1%，肯定了航管系統和前線空管人員與工程人員的表現。航管系統亦成功處理在傳統旅遊旺季所增加的航空交通量。在農曆新年航班高峰期，航管系統於 2019 年 2 月 2 日處理了 2 467 架次航機，創下單日處理航機數量的新記錄。在 2017 年 8 月和 2018 年 9 月，香港國際機場先後受到超強颱風天鴿和山竹影響，其後恢復運作時航管系統均表現良好，並無異常情況。上述表現證明了航管系統能克服惡劣天氣所帶來的挑戰，並能成功處理惡劣天氣後所積壓的航空交通量。

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)向公眾公布航管系統的運作情況，包括新系統全面啓用初期出現的不暢順狀況¹。航管系統自 2016 年 11 月 14 日全面啓用以來，發生了 7 宗個別屏幕顯示／鍵盤／滑鼠沒有即時回應操作指令的個案(當中並無個案在 2018-19 年度內發生)。其間，所有航機目標及資料均可顯示於屏幕上，全部個案均沒有影響航空安全。系統人員已在不影響空管運作的前提下，於流量較低的時段重啓相關個別工作席位，而經重啓後有關工作席位運作回復暢順。民航處繼續按航空安全管理要求、承辦商的建議及具體運作經驗，為航管系統及其子系統進行定期維護程序。民航處並無備存 2014 至 2016 年期間個別屏幕顯示／鍵盤／滑鼠沒有即時回應操作指令的完整統計數字。

1 詳情請參閱民航處網站 (https://www.cad.gov.hk/chinese/pressrelease_2017.html 和 https://www.cad.gov.hk/chinese/pressrelease_2018.html)。

一般而言，航管系統軟硬件的維修保養包括兩方面的工作，即日常／前線的維修保養，以及識別和糾正故障／缺漏的工作。這兩個層次的維修保養工作分別由空管系統的維修保養服務承辦商(即電訊盈科企業方案有限公司)和航管系統承辦商(即雷神公司)提供。相關合約內已訂明合約服務範圍和所提供的軟硬件維修保養服務，該等服務以時間為基礎，涵蓋一切所需的跟進工作，並在合約期內持續提供。航管系統的維修保養是民航處的常規職務，因此不涉及額外公務員人手開支。航管系統的維修保養開支總額在 2018-19 年度及 2019-20 年度分別為 1,820 萬元(實際)及 1,900 萬元(預算)。

面對航空交通迅速增長所帶來的挑戰，特別是香港國際機場的擴展，空管系統必須因應情況予以微調及／或提升，例如需要符合國際民用航空組織的最新規定、按照運作需要循序漸進地引入新功能以提升效率，以及配合長遠的空管人手規劃。民航處會密切監察有關發展，並視乎需要按既定機制申請所需撥款，微調及／或提升航管系統，以維持系統的運作和應變能力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0825)

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：

關於「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」：

- (1) 過去民航處多次指正研究「性能為本的跑道容量公佈」及「歐洲對尾流紊流類型重新分類計劃」的可行性，以增加機場跑道升降容量。上述兩項研究的開支及人手編制為何，又預計何時完成研究，以及有否任何初步結論？
- (2) 除了上述兩項研究外，民航處其他增加機場跑道升降容量的工作進展為何？例如預計最快何時於機場內設置陸基增強系統？
- (3) 民航處又有否評估，在進行多行優化措施後，機場跑道未來3年每年的最高升降容量將為何？
- (4) 針對優化珠江三角洲(珠三角)空域的使用問題，現時有何實質進展？例如各個機場(特別是香港國際機場)的升降容量有否因為在加強協調下在過去3年間有所提升？
- (5) 針對優化珠三角空域的使用問題，民航處於2019-20年又會有何工作？

提問人：胡志偉議員 (立法會內部參考編號：20)

答覆：

香港國際機場現有雙跑道系統的跑道航機升降容量(跑道容量)已近飽和，須待三跑道系統落實後方可大幅提高。然而，為應付航空交通需求的強勁增長，民航處與香港機場管理局(機管局)一直探討並推行多項措施，以期在三跑道系統全面啓用前，有限度地提升跑道容量。該等措施包括增加航空交通管制人手、採用新科技和優化運作程序。下文逐一詳細回應問題所提事項。

- (1) 有關「性能為本的跑道容量公佈」及「歐洲對尾流紊流類型重新分類計劃」是否適用於香港的研究，由機管局負責，民航處主要以現有資源為研究提供技術意見和協助；預計兩項研究可於約兩年內逐步完成。在現階段，研究的初步結論是「性能為本的跑道容量公佈」這項措施應可在本港推行，所需準備工作亦已展開；「歐洲對尾流紊流類型重新分類計劃」的研究則仍在進行。民航處會視乎兩項研究所作建議，積極與機管局合作，優化系統及運作程序，以推行上述措施。
- (2) 除了第(1)項所述研究，民航處亦正積極探討並推行其他措施，例如增加航空交通管制人手和優化運作程序，以期有限度地提升香港國際機場的跑道容量。民航處計劃在2019-20年度招聘52名三級航空交通管制主任／見習航空交通管制主任，以填補新職位和現有／預期的職位空缺，亦會繼續與機管局共同優化相關運作程序。至於在香港國際機場設置陸基增強系統一事，我們已於2018年年底進行測試，效果令人滿意。我們預期可在2022至2024年期間推行該系統，現正因應測試結果及其他考慮因素，研究可否加快推行時間表。
- (3) 如上所述，民航處現正探討並推行多項措施，以期有限度地提升跑道容量。香港國際機場在2018年錄得的航機升降量較2017年增加1.5%。我們並無估算跑道容量在未來3年的每年升幅，但會視乎各項研究及措施的結果與進度，在三跑道系統全面啓用前的未來幾年，着力有限度地提升跑道容量。
- (4)及(5) 為理順和優化珠三角地區的空域管理，中國民用航空局(國家民航局)、民航處及澳門民航局一直緊密合作，制訂措施改善珠三角地區的航空交通管理安排。

三方現正協力利用快速模擬測試技術，進行粵港澳大灣區空域與航空交通情況的模擬工作，評估大灣區航空交通需求的影響。三方將根據有關評估分析結果制訂具體措施，進一步優化空域及航空交通管理。評估結果可為優化空域提供數據與技術支援，有利香港國際機場三跑道系統的運作，以及澳門、廣州、深圳及珠海機場的可持續發展。在現階段，來自內地、香港和澳門的航空交

通管理及技術專家正緊密合作，共同調校快速模擬系統的參數並進行測試，目標是要在2019年內取得初步成果。

民航處會繼續加強與國家民航局及澳門民航局的協作，包括與毗鄰地區的航空交通管制單位擴大推行電子移交航班程序、分享實時監察數據與航班資料，以及進一步強化三方之間的航空交通流量管理協調機制，以期更有效善用珠三角空域資源。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1053)

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：

就互相承認飛機維修機構資格一事，請政府告知本會：

- (a) 已與本港簽署航空維修諒解備忘錄的地區及最新進展為何；
(b) 人手編制及預算開支為何。

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：31)

答覆：

- (1) 就互相承認飛機維修機構資格一事，民航處已與其他航空當局訂立以下安排：
- (a) 2002年5月21日與中國民用航空局和澳門民航局簽訂「互相認可航空器維修單位批准合作安排」(最新版本於2006年6月2日簽署)；
 - (b) 2006年3月22日與加拿大運輸部民航局簽訂「航空維修技術安排」；以及
 - (c) 2008年8月29日與新加坡民航局簽訂「航空維修技術安排」。

按照該等安排，各航空當局互相承認彼此的飛機維修標準，從而免除對已獲認可的飛機維修機構進行重複審查。此舉能減輕航空業界的財政負擔，同時維持高水平的航空安全。

民航處將繼續發掘機會，與其他採用相容飛機維修標準的航空當局訂立類似安排。

- (2) 上述工作屬民航處現職人員在綱領(1)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：1055)

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：

就招聘航空交通管制人員一事，請政府告知本會：

- (a) 過去3年航空交通管制人員編制人數及實際人數為何；
(b) 2019-20年度預算會招聘多少航空交通管制人員，所涉及的開支為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：33)

答覆：

- (a) 過去3年，民航處在綱領(3)下航空交通管制主任職系的編制及人手，截至3月31日(除另有說明外)的數目如下：

財政年度	編制	人手
2016-17	277	243
2017-18	293	242
2018-19	299 (截至2019年2月28日)	248 (截至2019年2月28日)

- (b) 民航處計劃在2019-20年度招聘52名三級航空交通管制主任／見習航空交通管制主任，以填補新職位和現有／預計出現的職位空缺。按薪級中點估計的年薪值計算，有關職位涉及的薪酬總開支約為2,600萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5783)

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：

- 1) 請以列表形式列出，民航處接獲《公開資料守則》索取資料、但只提供部分所需資料的申請當中，(i)只提供部分所需資料的申請內容、(ii)只提供部分資料的原因、(iii)最後處理方法。

年份

(i)只提供部分所需資料的申請內容	(ii)只提供部分資料的原因	(iii)最後處理方法

- 2) 請以列表形式列出，民航處接獲《公開資料守則》索取資料、但拒絕提供所需資料的申請當中，(i)拒絕提供所需資料的申請內容、(ii)拒絕提供所需資料的原因、(iii)最後處理方法。

年份

(i)拒絕提供所需資料的申請內容	(ii)拒絕提供所需資料的原因	(iii)最後處理方法

提問人：陳淑莊議員 (立法會內部參考編號：149)

答覆：

民航處在2018年1月至9月期間接獲根據《公開資料守則》索取資料的申請當中，只有1宗申請遭拒絕。

就上述遭拒絕的申請，申請人要求民航處提供其參與民航處執照考試的已評分試卷。《公開資料守則》第2.9(c)段訂明，「資料如披露會令部門妥善而有效率的運作受到傷害或損害」，部門可拒絕披露資料，民航處遂據此拒絕了該宗申請。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3658)

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 (立法會內部參考編號：22)

答覆：

國際民用航空組織公布的《標準和建議措施》訂明，須定期為搜索及拯救(搜救)人員提供訓練，並在適當情況下安排搜索及拯救演習(搜救演習)，確保搜救行動的效率達到和維持在最高水平。據此，民航處不時進行搜救演習，以期與其他搜救組織(包括相關的內地和海外機關)在搜救行動方面加強合作和協調。演習亦可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。

民航處在前一財政年度雖無進行搜救演習，但開辦了兩個搜救訓練課程，讓更多航空交通管制人員為執行搜救職務作好準備。民航處會因應部門及其他相關組織的培訓需要，繼續留意何時適合安排下一次搜救演習。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5121)

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：

倫敦格域機場去年底兩度因有無人機闖入而暫停飛機升降，令大批旅客受到影響。該機場的當局在上述事件後斥資500萬英鎊購置反無人機系統，以應付日後的同類事件。民航處負責確保香港機場安全。就此，希望政府回應：

- (1) 香港國際機場是否設有具備下述功能的儀器：偵測到有無人機在附例適用區內飛行、操控該等無人機安全降落和停止運作，以及偵查出放飛無人機人士的位置；如是，詳情為何；如否，原因為何？
- (2) 若然因保安理由，不便公開問題(1)的有關資料，政府可否公開現時香港國際機場無人機偵察系統的效績指標？如過往3年，當局依賴該系統而(i)成功偵察；(ii)迫使其停止運作的無人機數量分別為何？
- (3) 據政府早前回覆，當局正「參考其他國際機場的經驗和所採用的器材，並進一步研究各項可行技術在香港國際機場之應用」。可否提供相關詳情？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：306)

答覆：

- (1)和(2) 無人機屬航空器的一種，在飛行安全方面受民航條例規管。《1995年飛航(香港)令》(第448C章)第48條訂明，任何人士如因魯莽或疏忽操作飛機(包括無人機及模型飛機)而危害他人或財產安全，可被檢控。違者一經定罪，可處罰款及監禁兩年。此外，根據《機場管理局附例》(第483A章)(《附例》)第35條，任何人不得在《附例》適用區放飛模型飛機(包括無人機)。違例者一經定罪，最高可被判罰款5萬港元及監禁6個月。

為保障航空安全，民航處和香港機場管理局(機管局)一直有監察和防範無人機在香港國際機場操作。現時，香港國際機場已設有某種類無人機偵察系統，但基於保安理由，不便公開該系統的有關資料，包括所具備的特定功能和關乎各項功能的統計數字。

根據機管局的記錄，過去5年曾有1宗在上述《附例》適用區內非法操作無人機飛行的個案。個案發生於2017年7月，涉案人士其後被裁定干犯《1995年飛航(香港)令》(第448C章)下「操作航空器而危害任何人或財產安全」的罪行，罰款2,000港元。

- (3) 民航處和機管局正參考亞洲、歐洲和北美洲內其他國際機場的經驗和所採用的器材，並進一步研究各項可行技術在香港國際機場的應用，以進一步加強監測及防範無人機在機場範圍非法操作，減低對機場運作及航空安全可能帶來的影響。民航處和機管局已進行市場調查和技術考察，務求掌握更多其他國際機場的經驗，並正研究現有技術、整體系統配置、系統選址規定、在機場環境的適用程度，以及如何與機場內其他系統和運作融合等事宜。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3608)

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：

關於「檢討香港無人駕駛飛機系統的規管事宜」，現時進展及預計時間表為何？例如：預計何時向立法會提交相關法例修訂建議、正式展開註冊制度等等。

提問人：胡志偉議員 (立法會內部參考編號：63)

答覆：

民航處現正檢討香港的無人駕駛飛機系統(無人機)規管機制，務求既能保障公眾安全，又能配合無人機的技術發展及日趨多元化的用途。為協助政府檢視現行法定要求並探討如何優化現行規管機制，民航處於2017年委聘了海外顧問研究無人機的規管事宜，並在2018年4月公布有關顧問研究報告，以及就規管無人機的方向進行了為期3個月的公眾諮詢。

民航處現正因應顧問研究的建議及公眾諮詢所收集到的意見，草擬優化無人機規管機制的詳細建議(包括建立無人機註冊系統)。民航處擬於2019年內就優化機制的法例修訂建議，諮詢立法會。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4666)

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：

- (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2019年2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 (立法會內部參考編號：118)

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：

新增航點

航權類型	2016年	2017年	2018年
第三／第四航權 ¹	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	1. 基督城 2. 黃山 3. 印第安納波利斯 4. 小松 5. 倫敦(史丹斯德) 6. 布拉格 7. 西哈努克 8. 圖文巴 9. 葉卡捷琳堡 10. 張家界	1. 開羅 2. 哥本哈根 3. 開普敦 4. 布魯塞爾南部 沙勒羅瓦 5. 達爾文 6. 都柏林 7. 達沃 8. 呼和浩特 9. 華盛頓 10. 克拉斯諾亞爾

航權類型	2016年	2017年	2018年
	12. 高松 13. 米子		斯克* 11. 棉蘭 12. 德島 13. 莫斯科(伏努科沃) 14. 鹽城
第五航權 ²	1. 艾哈邁達巴德	1. 法蘭克福(哈恩) 2. 華沙	*克拉斯諾亞爾斯克也是新的第五航權航點
總計：	14	12	14

削減航點

航權類型	2016年	2017年	2018年
第三／第四航權 ¹	1. 清州 2. 黃山 3. 馬埃島 4. 葉卡捷琳堡	1. 常州 2. 底特律 3. 達沃 4. 合肥 5. 呼和浩特 6. 浮羅交怡 7. 麗江 8. 洛陽 9. 萬雅老 10. 西雙版納 11. 鹽城 12. 銀川	1. 北海 2. 印第安納波利斯 3. 哈巴羅夫斯克 4. 卡里博 5. 小松 6. 紐約(拉瓜迪亞) 7. 蘭州市 8. 內羅畢 9. 葉卡捷琳堡 10. 揭陽 11. 黃山 12. 維羅納
第五航權 ²	1. 阿什哈巴德 2. 吉大港 3. 法蘭克福(哈恩) 4. 拉合爾	1. 馬斯特里赫特	無
總計：	8	13	12

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。

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。

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。

- (2) 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。香港至今已與67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：4667)

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：

就綱領下的檢討香港無人駕駛飛機系統(無人機)的規管事宜，請告知本委員會2019-20年度民航處的工作內容、涉及的人手及預計開支。

提問人：胡志偉議員 (立法會內部參考編號：119)

答覆：

民航處現正檢討香港的無人駕駛飛機系統(無人機)規管機制，務求既能保障公眾安全，又能配合無人機的技術發展及日趨多元化的用途。為協助政府檢視現行法定要求並探討如何優化現行規管機制，民航處於2017年委聘了海外顧問研究無人機的規管事宜，並在2018年4月公布有關顧問研究報告，以及就規管無人機的方向進行了為期3個月的公眾諮詢。

民航處現正因應顧問研究的建議及公眾諮詢所收集到的意見，草擬優化無人機規管機制的詳細建議。民航處擬於2019年內就優化機制的法例修訂建議，諮詢立法會。

為應付籌備和推行無人機新規管機制所帶來的工作量，民航處在2019-20年度會開設兩個新職位(高級民航事務主任和助理民航事務主任各一個)，按薪級中點估計的年薪值計算，涉及的年薪開支為190萬元。連同現有職員，民航處無人駕駛飛機組將共有7名職員。民航處會不時檢討與無人機相關的工作和職務所帶來的工作量，並會適時相應調整或重行調配人手。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2773)

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： 保安局局長

問題：

有鑑於國際民航組織公布新政策指示，機場需於2021年前，對100%所有空運貨物實施保安檢查，但由於現時本港對托運的貨物的安檢百分比要求只有1%，新要求極有可能為托運公司帶來相當大的財政負擔，而且會拖慢托運貨物的速度，影響香港作為國際空運中心的地位。

本次財政預算(總目28：民航處；綱領(2)：機場安全標準；2019-20年度需要特別留意的事項)中，曾提及「為航空貨運業提供指引和便利措施，以符合國際民用航空組織所訂的加強空運貨物保安規定」。就此，希望政府回應：

- (1) 去年曾進行安檢的托運貨物實際數量為何，同期整體托運貨物數量為何？實施新保安標準後，當局預計需進行安檢的托運貨物的數量大約為何？
- (2) 財政預算稱會為航空貨運業提供「便利措施」，措施詳情為何？相關預算為何？
- (3) 會否考慮容許業界於機場範圍以外進行X光檢查(如在管制代理人或其外判商的倉庫建立管制空運貨物安檢設施)、提供公用安檢設施、容許搜查犬檢測、容許針對裝板貨物的CT掃描等？
- (4) 政府會否考慮於過渡期內向各機場貨運站暫時收取較優惠的專營權？如會，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：2)

答覆：

為了提升航空保安水平，以應對全球各地日趨嚴重的恐怖主義威脅，國際民用航空組織(國際民航組織)於2016年9月發出一項新政策指示，提出加強空運貨物保安。除了加強監管空運貨物供應鏈外，另一個方法就是為空運貨物進行安檢，並於2021年6月30日或之前全球實施。

政府在國際民航組織公布新政策指示以來，一直與相關業界(特別是空運物流業界)緊密聯繫，包括多次與業界代表會面、舉辦座談會、走訪物流業貨倉與機場貨運站等，就如何在本地實施國際民航組織相關規定，與業界深入交流，旨在制定有關的措施時，既能符合國際航空保安的新規定，亦能盡量配合本地空運物流業界的作業模式及行業發展，繼續鞏固香港國際空運樞紐的地位。經過廣泛諮詢業界意見後，民航處已於2018年10月30日推出新的「管制空運貨物安檢設施計劃」，詳情已上載至民航處網站(www.cad.gov.hk/chinese/icao2021.html)。

就提問的各部分，我們綜合回覆如下：

- (1) 香港出口空運貨物於2018年的全年總貨量為258萬公噸。除民航處在現行「管制代理人制度」之下要求各管制代理人為質素保證而須對1%已知貨物進行安檢外，個別航空公司亦因應不同原因(例如因應目的地國家的要求)針對其空運貨物採用較高的安檢百分比。據香港機場管理局(機管局)估計，現時實際通過安檢後付運的出口空運貨物大約為總貨量的12%。

根據機管局就空運貨量的預測，2021年(即國際民航組織新政策指示生效的年份)香港出口空運貨物的全年總貨量預計約為310萬公噸。在新政策指示生效後，預計絕大部分出口空運貨物將須通過安檢後付運。

- (2) 政府在考慮如何實施國際民航組織的新政策指示和研究並制定相關新措施時，已充分考慮相關政策對空運物流業界的影響，亦一直與空運物流業界深入交流。現時，香港空運貨物的安檢主要於各機場貨運站內進行。為了符合國際民航組織的新規定並同時應付香港的高貨運量，未來數年香港的空運貨物安檢量必須逐步提升，故此有需要容許在機場以外進行空運貨物安檢。

民航處推出「管制空運貨物安檢設施計劃」，容許有興趣者於機場以外(即機場貨運站以外)地點設立及營運安檢設施，而這些設施會受到政府監管。這項措施一方面能有效提升香港對出口空運貨物的整體安檢能力，另一方面能讓空運物流業界有更多安檢設施的選擇，亦方便他們的營運。

設立在機場以外的安檢設施將會利便空運物流業界在運送空運貨物至機場付運前，於貨倉(或類似的處所)對空運貨物進行安檢。營辦位處機

場以外的空運貨物安檢設施，必須在各方面符合指定的航空保安規定，包括安檢設備、培訓和督導安檢人員、場地保安措施、進行安檢後貨物的處理及運送程序等。鑑於採購安檢設備需時，為利便申請營辦安檢設施者可及早採購，民航處在審批申請的過程中，會首先評核申請者建議的安檢設備的技術規格及型號，並盡早向申請者確定有關安檢設備是否符合要求。

另外，為了協助空運物流業界順利過渡至全面實施國際民航組織的保安要求，政府經諮詢業界後，亦制訂了一套過渡期安排，初步計劃從2019年11月起將貨物安檢百份比逐步分階段提升至100%，以確保業界有足夠的時間購買或租用安檢設備、重新配置貨倉、僱用安檢人員，以及調整工作流程等。

為落實上述措施，民航處將會在2019-20年度初步開設一個高級民航事務主任職位和兩個助理民航事務主任職位，同時亦會延續一個民航事務主任職位(有時限職位)。按薪級中點估計的年薪值計算，該四個職位涉及的薪酬開支約為327萬元。

- (3) 政府對貨物安檢新技術持開放態度。民航處和機管局一直密切留意貨物安檢技術的最新國際發展，例如使用大型電腦掃瞄(CT)儀器或使用搜查犬為整板空運貨物進行安檢的可行性。政府會就這方面不時和業界溝通及發放最新訊息。
- (4) 香港國際機場貨運站及後勤服務的相關專營權，均由機管局通過公開招標批出，政府並無收取專營權費用。

- 完 -