

管制人員的答覆

(問題編號：2453)

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(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2024-25財政預算案中，計劃2024年檢查航機運作和機艙安全次數為130次。然而，2025-26財政預算案中公布2024年實際檢查航機運作和機艙安全次數為120次，未能達到原定目標。而今年的目標同樣設置為130次。就此，政府可否告知本會：

- 1) 為何2024年的實際檢查次數未能達到原定的130次目標？
- 2) 當局有否評估減少檢查次數對飛行安全的影響？如有，詳情為何？如否，原因為何？
- 3) 2025年訂立130次檢查目標的具體評估及考慮因素為何？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

按照國際民用航空組織的安全管理原則和國際間的最佳做法，民航處實施全面的安全監督及監察計劃，以密切監察本地航空營運者的運作和安全表現。

檢查航機運作和機艙安全，目的是監察本地航空營運者的航機運作是否符合訂明的安全和運作標準，從而維持飛行安全。

每年年初，民航處會根據本地航空營運者的數目、以往經驗，以及航空營運者申請為旗下飛機採用新飛程序數目的數目，而釐定檢查次數的目標。2024年的實際檢查次數較目標略少，是由於需調動監管人手，以支援疫後航班陸續復飛和航空交通持續恢復。於2025年，民航處維持進行130次檢查的目標。

民航處會繼續密切監察航空營運者的安全表現，保障航空安全。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0571)

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(廖志勇)  
局長： 運輸及物流局局長

問題：

2025-26預算較2024-25修訂開支金額大幅增加16.7%，然而2025年預算指標中除了香港民用飛機登記記錄冊上登記的飛機數目有所增加外，其他皆為持平或略有減少，而且在2025-26年度職位將會淨減少2個。

就此，請政府當局解釋：該項開支預算大幅增加是否有合理的理由？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

2025-26年度的撥款較2024-25年度的修訂預算增加2,360萬元，主要用以增聘人手填補現存職位空缺，配合航空公司新增飛機數目和擴大機隊包括引入新機種、飛機認證和維修、機師培訓等工作，同時著手推動低空經濟的各項工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3453)

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(廖志勇)  
局長： 運輸及物流局局長

問題：

機場三跑道系統2024年11月正式啟用儀式，三條跑道可同時投入運作。就此政府可否告知本會：

1. 現時客運航班由停機坪滑行到分別三條跑道至許可起飛的平均需時為何？
2. 現時客運航班分別由三條跑道降落後至許可滑行到停機坪的平均需時為何？
3. 根據規定，現時飛機在機場滑行道的滑行限制時速為何？
4. 由於新建的北跑道距離現時客運大堂的停機坪距離甚遠，令降落後或起飛前的滑行時間比過去使用兩條跑道大增，政府有何措施着令機管局讓抵港或離港航班可節省滑行及等待的時間，以增加效率及改善旅客的體驗？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

香港國際機場的三跑道系統是按照國際民用航空組織的標準設計和建造，不僅提供安全可靠的機場運作設施，亦提高了跑道的容量，確保香港航空業的持續安全發展，鞏固香港作為國際航空樞紐的地位。在三跑道系統投入運作後，每條跑道均可供飛機升降，但為了發揮三跑道系統的最高效運作模式，三條跑道各有分工：北跑道主要用於降落、中跑道用於起飛，而南跑道則同時負責升降。

隨著三跑道系統投入運作後，機場運作面積比雙跑道系統時期增大，航機在停機坪和跑道間的滑行時間一般而言會相應增長。視乎天氣及地面運作情況，航機從北跑道降落後，會以平均時速約 15 海里滑行，約 15 至 20 分鐘抵達客運大樓的停機坪，所需時間與其他大型及繁忙的國際機場的情況

相若。航空交通管制人員會根據抵港航機的停機坪位置及實際情況分配進場跑道，盡可能安排使用較便捷的滑行路線前往所屬的停機坪，並會向航機發出指令和密切監察滑行情況，確保所有滑行運作安全有序。

- 完 -