

管制人員的答覆

總目：28 民航處

分目：

綱領：(2) 機場安全標準

管制人員：民航處處長

局長：保安局局長

問題：

就 2012-13 年度需要特別留意的事項中，民航處會按國際民用航空組織的新版《航空保安手冊》，檢討香港航空保安計劃，請詳述本年度有關工作的計劃和所涉及的資源為何？

提問人：劉健儀議員

答覆：

國際民用航空組織所制訂的《航空保安手冊》(下稱手冊)，詳列機場營運者、航空公司及其他有關機構在執行航空保安措施時應符合的要求。為遵行國際民用航空組織對航空保安的規定，以及按《航空保安條例》(第494章)，航空保安監督(即保安局局長)聯同有關部門制訂了香港航空保安計劃，以確保航空運作不會受到非法干擾。

據民航處所得資料，國際民用航空組織現正更新手冊，並計劃於2012年上半年推出最新版本，預計將引入的主要新要求包括：

- (a) 透過強化已知托運人的監管制度，及規範已知托運人所需遵行的航空保安規定，進一步提升航空貨運保安；
- (b) 於2013年7月開始，推行航空保安導師資格認證計劃，確保導師接受所需培訓後，方可成為合資格的航空保安導師；及
- (c) 加強保護用於民用航空的信息和通信技術系統，以免系統遭受網絡干擾的威脅。

我們將因應新版 手冊所載的要求，聯同有關政策局和部門檢討香港航空保安計劃，並會因應本港情況考慮對計劃作出適當修改。檢討工作由現有職員負責，不涉及額外開支。

簽署： _____
姓名： _____ 羅崇文 _____
職銜： _____ 民航處處長 _____
日期： _____ 28.2.2012 _____

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)001

問題編號

0104

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：

過去 3 年（2009-10 至 2011-12 年度），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：陳克勤議員

答覆：

導致航班延誤的主要原因，包括惡劣天氣、航道或空域限制、以及航空公司運作問題等。

過去 3 年，香港國際機場的客運航班延誤率及平均延誤時間列於下表：

年度	抵港航班 航班延誤 超過 15 分鐘 之百分率 ¹	平均延誤 時間 (分鐘) ²	離港航班 航班延誤 超過 15 分鐘 之百分率 ¹	平均延誤 時間 (分鐘) ²
2009-10	19%	20	15%	13
2010-11	23%	23	23%	18
2011-12 ³	24%	21	23%	16

1：延誤時間是航機實際抵達／離開停機位與原定航班時間之間的差別

2：平均延誤時間指有關財政年度內，香港國際機場全部抵港／離港航班的平均延誤時間

3：計至 2012 年 1 月的數字(共 10 個月)

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)001

問題編號

0104

由於香港國際機場日常均非常繁忙，故此航空公司在獲民航處編配升降時段後，必須按照航班時間表運作。民航處會密切監察航空公司的航班能否準時升降。如航空公司在無法提供合理解釋的情況下經常延誤甚久，民航處便會向該公司發出警告；如該公司的航班升降延誤情況仍沒改善，民航處會根據國際指引，在日後編配升降時段時，給予該公司較後的優先次序。

航班數量在過往 3 年平均有大概 5% 的增長，但同期航班延誤情況仍保持相若水平。航班的資料亦沒有顯示往返特定地區有特別顯著的延誤。

機場管理局於 2011 年中就《香港國際機場 2030 規劃大綱》徵詢公眾意見，並於 2011 年年底向政府提交報告，建議以三跑道方案作為機場未來發展藍圖，展開進一步的規劃工作。若三跑道方案得以落實，將有助提升機場的處理能力。

簽署： _____
姓名： 羅崇文
職銜： 民航處處長
日期： 23.2.2012

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)002

問題編號

2844

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：

處方用於培訓航空交通管制人員的預算開支是多少？現時有關職位人手是否有不足？2012-13 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：陳淑莊議員

答覆：

民航處過往5年已招聘了120名見習航空交通管制主任，預計有關人員在未來數年內將可陸續獲得空管執照執行航空交通管制工作，現時人手充足。

因應香港國際機場的未來發展，民航處會適時及定期檢討招聘航空交通管制人員的需要。民航處亦會繼續為航空交通管制人員提供培訓，在2012-13 年度的開支預算為1,678萬元，較本年度增加24%。

按薪級中點估計的年薪值計算，在2012-13年度涉及航空交通管制人員編制的年薪開支預算為2.19億元。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

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：

處方指出 2012 年香港國際機場的公布升降量可達至每小時 63 班，這會否對現時航空交通管制人員的工作構成壓力？預計處方每小時的營運成本會否因而增加？預計增加多少？

提問人：陳淑莊議員

答覆：

為配合香港國際機場跑道升降量由每小時 62 班增至每小時 63 班，民航處已在不同空管運行範疇方面作出優化，包括：

- (a) 簡化空管程序將抵港航班與過境航班分流；及
- (b) 調整雷達管制扇區及相關航空交通運作程序以便平衡管制扇區的工作量。

此等程序優化工作可使現時空管系統有充分能力去支援每小時 63 班的航班流量。相關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。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)004

問題編號

2846

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：

處方 2012 年度更換雷達、導航和無線電通訊系統的計劃詳情如何？在更換有關設施期間，處方如何確保不影響日常航班升降？涉及的額外開支是多少？

提問人：陳淑莊議員

答覆：

民航處已就更換各雷達、導航和無線電通訊系統進行研究，並諮詢業界，以確保更換計劃配合業界的工作及發展計劃。民航處會於 2012-13 年度作出進一步的市場調查，從而擬定詳細計劃及所需的預算開支。民航處在進行系統更換計劃時，會配合正在更新的航空交通管制系統提供更多和更準確的航班訊息。民航處並會制訂適當的更換程序，以確保對日常航班升降的影響減至最低。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

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：

鑑於現時機場的升降容量會受到民航空域限制，政府有否調撥資源與內地政府就開放空域的事宜進行磋商？

提問人：陳淑莊議員

答覆：

香港國際機場的跑道容量主要受附近地形限制(如南面的大嶼山，北面的青山和東北方的大帽山等)。現時雙跑道的實際最高跑道容量為每小時 68 架次。民航處正按計劃將跑道升降容量於 2012 年 3 月由現時每小時 62 班增至每小時 63 班，然後再逐步遞增至 2015 年的每小時 68 班。

民航處多年來一直與內地民航局和澳門民航局積極跟進改善珠三角空域的使用和區內航空交通管理效率，以配合區內航空交通增長。在 2012-13 年度，民航處將會繼續透過三方工作小組，定期商討珠三角區域的航道和空域問題，以進一步協調和改善珠三角區域的空域使用。上述協調工作屬於民航處現有人員的日常職務，不涉及額外開支。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)006

問題編號

3151

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：

政府表示2012年跑道的升降容量將會增至每小時63班，政府調撥了多少資源就如何提升跑道升降容量進行研究？

提問人：陳淑莊議員

答覆：

民航處就提升跑道升降容量進行的研究工作屬綱領(3)下的常規職責，因此不涉及額外資源。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

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：

政府當局在2011-12年度採取了甚麼措施及撥出了多少資源就空運需求的預測進行檢討？今個財政年度會否撥出資源就航空交通需求進行估算？如會，政府將會進行獨立的研究還是參考機管局提供的資料？

提問人：陳淑莊議員

答覆：

民航處在釐定空運需求預測時已參考了國際空運機構（如國際民用航空組織及國際航空運輸協會等）及機場管理局就香港國際機場航空交通量的預測，也考慮到其他可能影響民航發展的因素，包括全球及區域經濟前景等。在2012-13年度民航處會繼續參考多方的有關因素以評估航空交通的需求。

上述工作是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。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

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：

政府稱在 2012-13 年將會監察航機噪音和飛行路線，並推行噪音消減計劃，政府可否告知本委員會：

- (a) 上述措施的詳情、涉及的開支數目。
- (b) 當局多年來仍未根治航機噪音問題的原因。
- (c) 當局會否就航機噪音問題訂定指標，以評估消滅航機噪音措施的成效。
- (d) 當局會否提供不同月份不同時間的航機噪音的情況，包括各月份及各時間 NEF 等量線圖，讓公眾更清楚地了解不同時間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：

- (a) 香港民航處已根據國際民航組織的方針，訂立了多項減輕飛機噪音的措施—
 - (i) 於深夜十二時至早上七時抵港的班機，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如沙田、荃灣、深井及青龍頭等；
 - (ii) 於晚上十一時至早上七時期間，向東北方向起飛離港的班機，在符合飛行運作及在安全的情況下，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，須採用噪音消滅起飛程序。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) 所有在晚上十一時至早上七時時段內，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安排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；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)的噪音標準的飛機，方可在香港升降。這措施與其他主要大型國際機場相若。就民航處的最近統計數字顯示，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。民航處會繼續在這方面積極與航空公司跟進和溝通。

隨着衛星導航技術的發展，民航處於較早前委託顧問進行研究，研究結果建議利用這種技術減低飛機噪音對馬灣居民的影響。相關的飛行程序已於 2012 年 2 月應用。

另一方面，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。監察站的所在地為沙螺灣、東涌、欣澳、大欖涌、青龍頭、馬灣、汀九、荃灣西、青衣(2 個監察站)、葵涌、大圍、半山、渣甸山、北角和筲箕灣。在 2012-13 年度飛機噪音及航迹監察系統的維修保養費用預算為 210 萬元。推行這些噪音消滅措施由民航處的現有職員負責，屬綱領(5)下的常規職責。

- (b) 進出機場的飛機航道是經考慮跑道方向、地勢環境和超越障礙物等因素後制定的。由於香港是個人口稠密的小城市，飛機無法完全避開民居，根據我們的監察，消減噪音措施已收到一定成效。
- (c) 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。
- (d) 民航處在整理監察系統收集到的噪音數據後，會將資料定期上載至民航處網頁。而飛機噪音預測等量線是土地規劃的參考標準，即按機場的最高設計容量預測飛機噪音對機場附近範圍帶來的影響，並非用以量度或監察日常的飛機噪音水平。機場管理局會因應機場的發展計劃，在有需要時釐訂噪音預測等量線。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)009

問題編號

0686

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：

根據在2011年底，香港大學社會科學研究中心發佈的獨立報告，明顯較多公眾人士認為，將機場擴建成為三跑道系統，以應付本港的長遠航空交通需求，是較可取的方案。

本港國際機場未來擴建，將會增加對航空交通管制人員的需求。民航處有否在2012-13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：何鍾泰議員

答覆：

民航處過往5年已招聘了120名見習航空交通管制主任，預計有關人員在未來數年內將可陸續獲得空管執照執行航空交通管制工作，現時人手充足，故在2012-13年度未有需要招聘見習航空交通管制主任。

因應香港國際機場的未來發展，民航處會適時及定期檢討招聘航空交通管制人員的需要。民航處亦會繼續為航空交通管制人員提供培訓，在2012-13年度的開支預算為1,678萬元，較本年度增加24%。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

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 2012-13 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管制主任的職責為何？為何民航處不直接招聘見習塔台管制主任？以及
- (c) 當局是否計劃以機管局見習塔台管制主任取代民航處見習航空交通管制主任職系？若是，詳情為何？當局為何會有上述計劃？

提問人：葉偉明議員

答覆：

- (a) 於 2012-13 年度，民航處計劃增聘 6 名公務員，以應付新增職位需要。按薪級中點估計的年薪值計算，涉及的每年員工開支為 228 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	民航事務主任	2	1.43
航空交通事務員	三級航空交通事務員	4	0.85
		6	2.28

- (b) 見習航空交通管制主任需要接受全面培訓至考獲空管執照，在不同管制崗位(包括塔台管制崗位及空管中心的雷達管制崗位等)上執勤，過程需時5至6年。機場管理局見習塔台管制主任並非公務員職系，主要受訓為執勤塔台管制工作。見習塔台管制主任招聘計劃有助民航處更有效地運用人力資源以配合機場跑道的航機升降量的持續增長。

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)010

問題編號

1327

- (c) 民航處並無計劃以見習塔台管制主任取代見習航空交通管制主任的職位。民航處並會不時檢討人手需求，以應付航班增長。

簽署： _____
姓名： 羅崇文
職銜： 民航處處長
日期： 23.2.2012

管制人員的答覆

總目：28 民航處

分目：

綱領：(2) 機場安全標準

管制人員：民航處處長

局長：運輸及房屋局局長

問題：

就檢查付運人、貨運代理公司、航空公司和地勤服務代理人處理危險品的標準目標次數為 45，而 2010 及 2011 年的實際次數分別為 47 及 45，2012 年則預計為 46，就此，當局可否告知本委員會：

- (a) 根據甚麼準則釐定檢查的目標次數為 45；
- (b) 檢查次數的轉變原因為何；
- (c) 有關檢查工作的內容；
- (d) 預計本財政年度在這方面所須的預算為何？

提問人：劉健儀議員

答覆：

- (a) 每年檢查的目標次數主要是依風險評估而釐定的。需要考慮的風險因素包括新增為受規管的營運人數目、每年度的審核/巡查結果、營運人運載的危險物品種類和處理量、以及過往的危險物品事故等。
- (b) 2010、2011（實際）及 2012（預計）的檢查次數（47、45 及 46）基本是相若的。每年檢查的次數有所差異，主要是由於一些安排在年度內接受檢查的機構未能按原定日期受檢。
- (c) 檢查的內容包括：
 - (i) 審核持有運載空運危險品許可證的香港航空公司；
 - (ii) 審核持有空運危險品訓練課程許可的培訓機構；

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)011

問題編號

1106

- (iii) 巡查空運危險品付運人及貨運代理公司對員工提供的訓練及危險品處理程序；及
- (iv) 巡查本地及外地航空公司的空運危險品裝載程序。
- (d) 由於檢查工作屬於民航處綱領(2)下的常規職責，因此不涉及額外開支。

簽署： _____
姓名： 羅崇文
職銜： 民航處處長
日期： 23.2.2012

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)012

問題編號

1108

管制人員的答覆

總目：28 民航處

分目：

綱領：(2) 機場安全標準

管制人員：民航處處長

局長：運輸及房屋局局長

問題：

就 2012-13 年度需要特別留意的事項中，民航處會監察國際民用航空組織就空運危險品所訂的最新標準，請詳述本年度有關工作的計劃和所涉及的資源為何？

提問人：劉健儀議員

答覆：

國際民用航空組織所制訂的《危險物品安全航空運輸技術細則》(《技術細則》)，詳列對航空公司，付運人及貨運代理公司在安全航空運輸危險品的要求。在 2012-13 年度，國際民用航空組織將修訂《技術細則》，對空運鋰電池加強監管。本處會因應有關修訂進行檢討工作，確保各單位符合最新的安全規定。由於檢討工作由現有職員負責，屬綱領(2)下的常規職責，因此不涉及額外開支。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

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：

就越過香港飛行情報區的航機數目，2010 及 2011 年的預算分別為 148 400 及 169 500，但最終的實際是 161 437 及 184 842，偏差率約 9%，出現偏差的原因是由於亞太區的經濟增長，導致區內的航空交通有所增長。當局預算 2012 年的越過香港飛行情報區的航機數目是 185 000，在現時全球經濟不穩的情況下，有關預算是否過於樂觀，當局根據甚麼數據釐定有關預算？就提高香港飛行情報區的容量，當局有何工作計劃及目標？

提問人：劉健儀議員

答覆：

民航處在制定年度航機數目預算時會參考國際空運機構（如國際民航組織及國際航空運輸協會等）的預測，以及其他可能影響民航發展的因素，包括全球及區域經濟前景等。在考慮上述因素後，民航處預算 2012 年飛越香港飛行情報區的過境航機數目將不會有實質提升，故此預算數目為 185 000，與 2011 年實際飛越區內的航機數目相若。

就提高香港飛行情報區的容量，民航處會繼續修訂航空交通運作程序，以期進一步優化相關運作和提高空域處理能力。民航處會於 2012 年內開展設置「高空雷達管制扇區」的研究計劃，以求增強空管單位處理香港飛行情報區內過境航班高峯時段的交通量。此外，民航處亦會檢討香港飛行情報區內西面空域結構，以優化區內航空交通管理的整體效率。預計香港飛行情報區內將有需要增設新的雷達管制扇區，以確保區內有充足的容量去配合航班量的增長及安全、順暢的空管運作。

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)013

問題編號

1109

簽署： _____
姓名： _____ 羅崇文 _____
職銜： _____ 民航處處長 _____
日期： _____ 28.2.2012 _____

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：

就繼續與毗鄰區域管制中心協調，以改善及優化珠三角空域設計方面的工作，請告之本委員會，2012-13 年度的具體工作計劃、目標及涉及的資源為何。

提問人：劉健儀議員

答覆：

內地、香港和澳門民航當局在 2004 年成立了三方工作小組，負責制訂短期及長期措施，以改善珠江三角洲(珠三角)地區的空域設計和增加區內航道的處理能力。改善措施是基於「統一規劃、統一標準、統一程序」的原則制訂，分期推行。

過去一年，我們繼續與毗鄰區域管制中心協調，以改善在珠三角區內空域的使用。在各區域管制中心共同努力下，2011 年實施了下列提升珠三角空域管理效率的措施：

- (a) 於 2011 年 4 月調整了珠海終端區以提升區內空域容量和運作效率；
及
- (b) 於 2011 年 9 月在香港與廣州兩個飛行情報區之間，增設了一個新移交點。大大減低香港國際機場進近空域航班處理的複雜性，從而提升香港空域管理效率。

在 2012-13 年度，民航處將會繼續透過三方工作小組，定期商討珠三角區域的航道和空域問題，以進一步協調和改善珠三角區域的空域使用。

上述協調工作屬於民航處現有人員的日常職務，不涉及額外開支。

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)014

問題編號

1110

簽署： _____
姓名： _____ 羅崇文
職銜： _____ 民航處處長
日期： _____ 23.2.2012

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：

民航處預計 2012 年，香港國際機場跑道的升降容量會由 2011 年的每小時 62 班增至每小時 63 班，這與過去三年，由 2009 年每年每小時的 58 班至 2011 年的每小時 62 班，均是以每年每小時增加 2 班的增幅，但在 2012 年預計只能每小時增加 1 班，增幅減少的原因為何？是否能按計劃於 2015 年或之前，把跑道的升降容量增至每小時 68 班的目標？

提問人：劉健儀議員

答覆：

民航處對預期航空交通需求一直與航空公司保持緊密聯絡。香港國際機場現時跑道升降容量為每小時 62 班，資料顯示這個容量在主要運作時段(即早上 8 時至晚上 11 時) 已充分照顧各航空公司航班量的需求。現時平均航班時刻使用率為 84%，即尚有 16%的航班時刻可配合未來增長。

經考慮各方面可能會影響民航發展的因素，包括全球及區域經濟的發展前景，民航處預計航空交通增長會放緩。民航處會繼續推行提高跑道升降容量的優化計劃，在 2012-13 年度將跑道升降容量增至每小時 63 班，加上現有可用的航班時刻，預計將可滿足航班量的需求。

民航處會聯同機場管理局繼續推行不同的航空交通管理和飛行區優化措施，包括 2013 年年底新空管中心之啓用，預計將可按計劃在 2015 年把跑道升降容量遞增至每小時 68 班。

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)015

問題編號

1111

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)016

問題編號

1112

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方面，預算於 2012-13 年度將會招聘多少航空交通管制人員，當中有幾多個職位是為填補職位空缺及因工作量增加而新聘的人手，所涉及的開支為何？有關對航空交通管制人員的培訓開支又是多少？

提問人：劉健儀議員

答覆：

民航處過往5年已招聘了120名見習航空交通管制主任，預計有關人員在未來數年內將可陸續獲得空管執照執行航空交通管制工作，現時人手充足，故在2012-13年度未有需要招聘見習航空交通管制主任。

因應香港國際機場的未來發展，民航處會適時及定期檢討招聘航空交通管制人員的需要。民航處亦會繼續為航空交通管制人員提供培訓，在2012-13年度的開支預算為1,678萬元，較本年度增加24%。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)017

問題編號

1113

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：

就民航處將會繼續協助洽談和履行本港與外地簽訂的民用航空運輸協定，並推廣香港成為國際和區域航空中心，預計 2012-13 年度有關工作的目標為何及所涉及的資源分別為何？

提問人：劉健儀議員

答覆：

在2012-13年度，民航處會繼續就航空安全及保安的技術事宜，以及經營來往香港航班的航空公司使用航權的事宜提供意見，以協助運輸及房屋局與本港的民航伙伴洽談民用航空運輸協定。民航處亦會繼續履行民用航空運輸協定，為航空公司的航班運作提供方便，以及監察航空公司有否遵從民用航空運輸協定的相關規定。

在這方面，我們預計2012年會簽發定期航班服務許可證約140張，不定期航班服務許可證約1 100張，處理的運價申請約2 500宗。

上述工作由民航處現有職員負責，屬綱領(5)下的常規職責，因此不涉及額外開支。

簽署：

姓名：羅崇文

職銜：民航處處長

日期：23.2.2012

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)018

問題編號

0278

管制人員的答覆

總目：28 民航處

分目：

綱領：(1) 飛行標準

管制人員：民航處處長

局長：運輸及房屋局局長

問題：

在來年度，民航處在監管飛機維修標準，及簽發飛機適航證明書方面，涉及多少編制人員，有關開支為何？

提問人：劉皇發議員

答覆：

在2012-13年度，民航處在監管飛機維修標準、航空營運機構、簽發和續發適航證明書及飛機維修人員牌照等監管工作方面，共有21位適航主任負責，而按薪級中點估計的年薪值計算，涉及的編制職位每年員工開支為1,956萬元。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)019

問題編號

0279

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：

在來年度，民航處將會招聘和培訓多少航空交通管制人員，較本年度增加多少，有關開支為何？

提問人：劉皇發議員

答覆：

民航處過往5年已招聘了120名見習航空交通管制主任，預計有關人員在未來數年內將可陸續獲得空管執照執行航空交通管制工作，現時人手充足，故在2012-13年度未有需要招聘見習航空交通管制主任。

在2012-13年度航空交通管制人員的培訓開支預算為1,678萬元，較本年度增加24%。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

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 5 年，每年本港的航空交通事故的整體個案數字，其起因、所涉受傷及死亡人數、令航班延誤的時間分別為何；請按年份及每個個案列出。另外，過去 5 年，當局每年有何措施，改善航空交通的運作，當中所涉開支和人手、詳情及成效為何？

提問人：李永達議員

答覆：

過去 5 年，航空交通事故主要涉及航班運作低於標準間距，整體個案數字及主要起因詳列如下：

年份	宗數	航空交通事故主要起因
2007	16	3 宗涉及飛行員的人為因素，5 宗涉及空管未適時發出或修正指令，2 宗涉及訊息傳遞問題，2 宗涉及判斷誤差，1 宗涉及飛機操作問題，其餘 3 宗涉及空管方面的人為因素。
2008	9	1 宗涉及飛行員的人為因素，2 宗涉及訊息傳遞問題，3 宗涉及判斷誤差，其餘 3 宗涉及空管方面的人為因素。
2009	13	4 宗涉及空管未適時發出或修正指令，3 宗涉及判斷誤差，其餘 6 宗涉及空管方面的人為因素。

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)020

問題編號

0650

年份	宗數	航空交通事故主要起因
2010	9	1 宗涉及惡劣天氣，5 宗涉及判斷誤差，其餘 3 宗涉及空管方面的人為因素。
2011	15	3 宗涉及惡劣天氣，1 宗涉及飛行員的人為因素，1 宗涉及飛機操作問題，1 宗涉及訊息傳遞問題，5 宗涉及空管未適時發出或修正指令，其餘 4 宗涉及空管方面的人為因素。

在所有上述事故中，均沒有涉及受傷或死亡事件，亦沒有對航班產生延誤。

就每宗事故，民航處都會根據國際民航組織的規定及民航處既定程序進行調查，並會因應事故的原因，作出糾正以及跟進落實有關的改善措施，包括重複訓練人員、程序檢討、改善訊息溝通等。上述的工作是民航處實施國際民航組織「安全管理系統」的恒常優化措施，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。

以現時的航空交通流量計算，民航處的航空交通管理人員每月處理超過 4 萬班進出機場及過境航機，航機升降量較 2007 年增加約 12%，但航空交通事故數字仍維持平穩的水平。這些數據亦與海外空管機構的航空交通事故數字比例相若。

簽署：

姓名：

羅崇文

職銜：

民航處處長

日期：

23.2.2012

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)021

問題編號

0651

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：

有關《香港規劃標準與準則》，在噪音預測等量線 25 的範圍(範圍)內，不應用作易受噪音影響的用途，例如住宅、學校等。就此，請告知：

- (a) 過去 5 年，當局每年收到多少宗有關飛機噪音的投訴，及該等投訴內容為何；當局的跟進工作，其詳情、所涉開支和人手，及成效為何；請按年份、投訴內容，及 18 個區議會分區列出。
- (b) 現時的雙跑道系統的噪音預測的範圍於 1998 年制訂。當局會否就 2011 年(或 1999 年至 2010 年間)的最新數據，再度制訂噪音預測的範圍；若會，詳情及所涉開支和人手為何；若否，原因為何；
- (c) 當局有否定期檢討範圍的覆蓋面，及檢視範圍的劃定能否有效減低飛機噪音所造成的影響；若有，詳情及所涉開支和人手為何；若否，原因為何；
- (d) 若興建第三條跑道的計劃得以落實，範圍覆蓋面為何？

提問人：李永達議員

答覆：

- (a) 過去 5 年(2007 年至 2011 年)的飛機噪音投訴分區數字如下：

	2007	2008	2009	2010	2011
香港島					
中西區	8	2	6	5	0
灣仔區	8	7	11	19	14
東區	21	10	18	66	27
南區	2	1	0	1	0
九龍					
油尖旺區	3	1	1	1	5
九龍城區	1	5	1	1	2

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)021

問題編號

0651

	2007	2008	2009	2010	2011
九龍					
深水埗區	3	1	1	1	1
黃大仙區	1	3	1	0	1
觀塘區	1	1	0	0	0
新界					
西貢區	8	33	15	14	24
沙田區	29	31	18	22	27
大埔區	1	5	1	8	4
荃灣區	216	212	828*	208	230
葵青區	25	18	21	37	92
元朗區	2	2	3	1	1
北區	2	0	0	1	2
屯門區	2	4	8	3	11
離島區	16	35	48	18	41
其他(投訴人 沒有提供地 點資料)	0	0	1	1	0
總計	349	371	982	407	482

*包括民航處在居民組織活動期間收到的 653 宗投訴

民航處會調查及跟進每宗投訴及將調查結果詳細回覆投訴人。民航處已實施一系列的噪音消減措施，包括航路設計、升降程序及禁止不符合《國際民用航空公約》附件 16 第 1 卷第 2 部第 3 章所載的噪音標準的高噪音噴射飛機升降等措施。民航處透過一套電腦化的飛機噪音及航迹監察系統，監察航機遵守消減噪音措施的情況。從監察系統所得的數據顯示，航機一般都能遵守消減噪音措施的規定。於 2011-12 年度及 2012-13 年度，該系統的維修保養的預算開支分別為 350 萬元(包括更換部件的 142 萬元)及 210 萬元。

推行這些噪音消減措施由民航處的現有職員負責，屬綱領(5)下的常規職責，因此不涉及額外開支。

- (b), 飛機噪音預測等量線是土地規劃的參考標準，即按機場的最高設計
(c), 容量預測飛機噪音對機場附近範圍帶來的影響，而並非用作量度或
(d) 監察飛機的日常噪音水平。機場管理局會因應機場的發展，在有需要時釐訂飛機噪音預測等量線，有關工作並不涉及民航處的開支及人手。

審核 2012-13 年度
開支預算

答覆編號

THB(T)021

問題編號

0651

簽署： _____
姓名： _____ 羅崇文 _____
職銜： _____ 民航處處長 _____
日期： _____ 23.2.2012 _____