

管制人員的答覆

(問題編號：0976)

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(李天柱)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處在綱領(3)：航空交通管理，預算為603(百萬元)。

其中「二零二零至二一年度需要特別留意的事項」提到：

1. 民航處會繼續「與毗鄰區域管制中心協調，以改善及優化珠江三角洲區域的空域設計」，針對優化珠三角空域的使用問題，現時有何實質進展？
2. 民航處會繼續「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」，在三跑投產之前，民航處在提升機場跑道升降容量方面的工作進展如何？
3. 民航處會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和支援日後的三跑道系統，這方面工作所需資源佔總預算603(百萬元)的百份比？

提問人：陳振英議員（立法會內部參考編號：1）

答覆：

1.

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。目前，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，敲定模擬系統的參數並進行相關評估和分析；有關工作有賴三方無間聯繫和協作。由於新型冠狀

病毒的影響和模擬系統的複雜性，三方的目標是要在2020年下半年或之前取得初步成果。三方繼而會研究有關評估和分析的結果，並據此制訂具體措施，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、深圳及珠海各機場的可持續發展。

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。

2.和3.

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。為應付預期的航空交通需求增長，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。該等措施包括採用新科技、優化運作程序和增加航空交通管制人手。

機管局現正研究「性能為本的跑道容量公布」及「尾流紊流類型重新分類計劃」是否適用於香港，而民航處則負責為研究提供技術意見和協助。研究的初步結論是兩項措施應可在本港推行，所需準備工作亦已展開，預計可於2020年下半年或之前逐步推行。我們會繼續與機管局共同優化相關運作程序。

民航處亦致力增加航空交通管制人手，以應付預期的航空交通增長，並支援三跑道系統。目前，航空交通管制主任的在職培訓大約需時5至7年，因此我們必須及早籌劃。民航處計劃在2020-21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2,700萬元。

基本空管培訓及專門培訓課程在2020-21年度的預計開支約為1,400萬元，有關招聘事宜的開支則會由現有資源承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2428)

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：

航拍機在香港的使用愈來愈普遍，機身又愈趨輕巧，但誤用的情況時有發生，如早前有航拍機飛墮解放軍營。就此，請以表列出過去3年，因誤用航拍機而被檢控的數字？民航處會否就無人機使用規管進行檢討，如會，詳情及時間表為何？另，會否加強公眾教育，教導正確的使用方法，預計所涉開支為何？

提問人：陳恒鑾議員（立法會內部參考編號：30）

答覆：

在香港，無人機屬航空器的一種，在飛行安全方面受民航條例規管。根據《飛航(香港)令》(第448C章)第48條，任何人士不得罔顧後果或疏忽地引致或容許飛機(包括無人機)對他人或財產安全構成危險。

根據香港警務處的資料，在過去3年涉及不安全操作無人機而被定罪個案數目如下：

曆年	2017	2018	2019
定罪個案數目	0	3	0

民航處現正檢討香港的無人機規管機制，務求既能保障公眾安全，又能配合無人機的技术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。在評估所蒐集的意見後，民航處已草擬詳細建議，並在2019年6月24日諮詢立法會經濟發展事務委員會。民航處現正跟進事務委員會提出的意見，並就優化無人機規管機制草擬法例。

與此同時，民航處會透過不同方式繼續其宣傳及教育工作，當中包括在民航處網站刊載安全資料與指引、派發安全單張、在電視台和電台廣播安全信息，以及定期與各大無人機／模型飛機協會和製造商溝通，以便提高相關界別、機構和市民對操作無人機的安全意識。上述宣傳及教育工作由民航處現有人員執行，屬於常規職務，因此沒有此項工作的開支分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0966)

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：

在綱領中，民航處表示會推展大灣區內跨境直升機服務的發展計劃；就此，可否告知本委員會：

- a) 相關發展計劃的詳情，計劃所需準備工作、資源及人手；以及
- b) 預計何時啟用大灣區內跨境直升機服務？

提問人：陳健波議員（立法會內部參考編號：3）

答覆：

中央政府公布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出要深化低空空域管理改革，加快通用航空發展，穩步發展跨境直升機服務。就着這項目標，香港與內地當局同意擴展往來香港的跨境直升機服務至涵蓋整個廣東省的航點，為旅客提供高端及快捷的空中運輸選項。

為此，香港與內地當局已簽訂諒解備忘錄，擴大兩地間之航空運輸安排。根據該備忘錄，在符合兩地的相關清關、出入境及檢疫安排情況下，雙方可讓指定直升機運營企業經營直升機服務，往來廣東省內的機場或直升機起降點與香港的機場或直升機起降點。

在2019年，兩家內地商營直升機公司已順利進行9次往來香港與內地的試飛，這包括本港不同航點(i)香港國際機場和上環空中快線直升機場，至內地不同航點(ii)深圳寶安機場和廣州白雲機場。這些試飛證明大灣區內之直升機服務在技術和操作上均屬可行。在下一階段，相關直升機運營企業會視乎市場需求考慮開通跨境直升機服務的時間。

民航處在跨境直升機服務發展上將繼續擔任「促進者」的角色，例如設計航道和確保航空安全，以期積極協助準運營企業拓展跨境直升機服務。上述工作會由民航處現有人員執行，屬於綱領(2)下的常規職務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2338)

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：5）

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，以期加強與其他搜救組織(包括相關的內地和海外機關)在搜救行動方面的合作和協調。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及熟習搜救技巧的機會。其他民航當局也以觀察員身分參與民航處籌辦的搜救演習。

民航處在前一財政年度雖無進行搜救演習，但派出部份已圓滿完成搜救訓練的資深航空交通管制人員，以觀察員身分參與由外國民航當局籌辦的搜救演習。事實證明，演習為參與人員提供如何部署和分配搜救資源的寶貴經驗，令其獲益良多。民航處會因應部門及其他相關組織的培訓需要，繼續適時安排下次搜救演習。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1761)

總目： (28) 民航處

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 飛行標準，(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：

民航處在綱領(1)提及民航處負責監察遵行強制事故申報計劃的情況；於綱領(4)亦提及，「繼續優化現有雷達、導航和無線電通訊系統的維修保養計劃，以應付航空交通的增長，並與航空業界協調，以計劃分階段設置和更換該等系統」，就此，政府當局可否告知本會：

1. 過去3年度觸發強制事故申報計劃的次數為何？有否造成任何延誤及經濟損失？
2. 所涉及的優化維修保養計劃的目標為何？其優化的預計成效為何？當中有否預算到系統出錯次數以及預計可減少的次數？而當中預留了多少預算用以作維修之用？
3. 早前另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				
	2015	2016	2017	2018	2019
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					

技術事故	每年發生次數				
	2015	2016	2017	2018	2019
指令非常緩慢					

4. 請提供新空管系統由啓用至今需緊急維修的次數及原因，以及因緊急維護或維修所衍生的非原合約內訂明的額外支出。
5. 早前有報道指出空管系統故障並曾轉換至後備系統，就此請問：
- 請詳列新系統啓用至今，轉用後備系統的次數、該次轉用的原因以及轉用後備系統的時長。
 - 請詳列每一次轉用後備系統時，對機場升降量的影響以及對航班的平均延誤時間。
6. 有見轉換新空管系統需時以及系統一般設有使用期限，請問當局有否計劃展開購置下一個新空管系統？如有，進度如何？預算開支是多少？

提問人：譚文豪議員（立法會內部參考編號：21）

答覆：

(1)

民航處過去3年透過強制事故申報計劃收到的報告數目表列如下：

年份	報告數目
2017	761
2018	746
2019	695*

*臨時數字

強制事故申報計劃的主要目的是監察涉及航空安全的個案和數據，以提升航空安全的水平。民航處並無透過強制事故報告收集有關航班延誤或經濟損失的統計資料。

(2)至(6)

立法會財務委員會在2007年批出15.65億元撥款以推行航空交通管制系統(空管系統)項目。空管系統是透過8項主要系統合約工程分2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)，確保可維持24小時空管運作；設置工程已於2019年9月完成。

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2019年，航管系統處理的航班總數量，較2018年

時增加了3.1%，肯定了航管系統的性能和前線空管人員與工程人員的專業表現。航管系統亦順利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2020年1月23日處理了2 495架次航機，創下單日處理航機數量的新記錄。此外，在過去3年間，香港國際機場先後受到超強颱風和熱帶風暴影響，其後恢復運作時航管系統均表現良好，並無異常情況。以上均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，通過不同途徑(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和2019-20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。民航處會繼續按航空安全管理要求、系統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2015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。

航管系統內置多重備用系統，可應付各種情況。航管系統的主系統和備用系統各自配備兩個航班數據處理器和兩個監察數據處理器。兩套系統各為獨立的系統，但設計和功能完全相同，因而可以在其中一套系統出現故障時立即取而代之，無間斷地維持空管服務的正常運作。航管系統除了主系統和備用系統外，亦包括最終備用系統。航管系統自2016年11月14日全面啓用以來，最終備用系統從未啟動。

要特別注意的是，航管系統乃大型、複雜而全面的電腦系統，間或會因為不同原因而出現一些輕微狀況。要有效預測和管理風險，必須以務實的態度應變，系統須在設計上具有多重備用系統，亦須任用訓練有素的專業人員按既定程序處理事故，以及推行一套有效的安全管理系統。民航處在航管系統啓用後不久成立專家小組，該專家小組在2017年11月發表的總結報告²中確認，民航處能達到上述各項要求。

航管系統自2016年11月14日全面啓用以來，有6宗事故須按預設程序轉用備用系統。隨附各相應的新聞稿：

<https://www.info.gov.hk/gia/general/201704/08/P2017040800766.htm?fontSize=1>
<https://www.info.gov.hk/gia/general/201808/15/P2018081500326.htm?fontSize=1>
<https://www.info.gov.hk/gia/general/201809/21/P2018092100986.htm?fontSize=1>
<https://www.info.gov.hk/gia/general/201906/13/P2019061300991.htm?fontSize=1>
<https://www.info.gov.hk/gia/general/201908/16/P2019081600865.htm?fontSize=1>
<https://www.info.gov.hk/gia/general/202001/01/P2020010100852.htm?fontSize=1>

一般而言，航管系統軟硬件的維修保養包括兩個層次的工作，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。航管系統在原有合約下的硬件保修期已屆滿，民航處已向雷神公司採購硬件維修保養服務；航管系統在原有合約下的軟件保修期則將於2020年11月才屆滿。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，並會在合約期內持續提供。因此，無需就上述事故向航管系統承辦商支付額外的維修保養費用。航管系統的維修保養開支總額在2019-20年度及2020-21年度分別為1,900萬元(實際)及2,300萬元(預算)。2020-21年度的預算開支包括向航管系統承辦商採購維修保養服務的費用、聘用電訊盈科企業方案有限公司的費用，以及採購零件的費用。航管系統的維修保養是民航處負責的常規職務，因此不涉及額外公務員人手開支。

民航處會繼續密切監察航管系統的性能，並會在需要時優化系統。所有必要的籌劃和準備工作會適時展開，確保有充裕的籌備時間。

¹ 詳情請參閱民航處網站：
https://www.cad.gov.hk/chinese/pressrelease_2017.html
https://www.cad.gov.hk/chinese/pressrelease_2018.html
https://www.cad.gov.hk/chinese/pressrelease_2019.html
https://www.cad.gov.hk/chinese/pressrelease_2020.html

² 總結報告的行政摘要(中文)及報告全文(只有英文)載於民航處網頁：
[https://www.cad.gov.hk/reports/Final%20Report%20by%20the%20Air%20Traffic%20Management%20System%20Expert%20Panel%20dated%20November%202017%20\(Chi\).pdf](https://www.cad.gov.hk/reports/Final%20Report%20by%20the%20Air%20Traffic%20Management%20System%20Expert%20Panel%20dated%20November%202017%20(Chi).pdf)

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2355)

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，當局提及會「支援香港國際航空學院，為學院提供培訓設施，並就相關課程內容、培訓材料和導師資格提供意見」，就此請問：

1. 當局就支援該學院的預算支出為何？
2. 而學院在2020-21年度預計開辦多少個課程，預計報讀人數約多少？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：101)

答覆：

1. 香港國際航空學院於2016年由香港機場管理局(機管局)成立，並自2019年12月起成為香港國際機場服務控股有限公司的成員，該公司為機管局的附屬公司。學院營運以收回成本為原則，運輸及房屋局與民航處都是學院督導委員會的成員，就學院課程的發展策略、課程綱要、教材及教員資格，向學院提供政策和專業方面的意見，以支援學院。如有需要，民航處亦會借出其總部的培訓設施。以上工作均由政府運用其現有資源進行。政府會繼續支援學院，助其培訓人才，配合航空界日後的發展。
2. 學院計劃在2020-21年度開辦約140個課程，包括1 100個班別和考試，預計有42 000人報讀。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0661)

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：

1. 請局方提供，由去年6月修例風波開始，機場航班及客運量較去年同期比較，升跌情況如何？

	2019年		升／跌幅	2018年	
客運量	6月			6月	
	7月			7月	
	8月			8月	
	9月			9月	
	10月			10月	
	11月			11月	
	12月			12月	
	2020年		升／跌幅	2019年	
	1月			1月	
	2月			2月	
航機架次	2019年		升／跌幅	2018年	
	6月			6月	
	7月			7月	
	8月			8月	
	9月			9月	
	10月			10月	
	11月			11月	
	12月			12月	
	2020年		升／跌幅	2019年	
	1月			1月	
2月			2月		

航點	2019年		升／跌幅	2018年	
	6月				6月
7月				7月	
8月				8月	
9月				9月	
10月				10月	
11月				11月	
12月				12月	
	2020年		升／跌幅	2019年	
1月				1月	
2月				2月	

- 當局有無評估，受疫情及社會運動影響下，未來一年機場的客運量、航機班次及航點數量為何？
- 如未來一年客量都偏低，航空公司普遍出現虧損及裁員的情況，局方會否提供協助，若會詳情為何？若否原因為何？

提問人：姚思榮議員（立法會內部參考編號：35）

答覆：

- 與去年同期比較，2019年6月至2020年2月的定期客運航班的客運量、航機架次和航點數目如下：

	2019年		按年升跌	2018年	
	客運量 ¹ (以百萬計)	6月		6.320	+2.2%
	7月	6.702	+1.0%	7月	6.633
	8月	5.966	-12.5%	8月	6.818
	9月	4.835	-12.7%	9月	5.540
	10月	5.353	-13.0%	10月	6.150
	11月	5.014	-16.1%	11月	5.978
	12月	5.700	-12.4%	12月	6.509
	2020年		按年升跌	2019年	
	1月	5.703 ²		-11.7%	1月
	2月	1.879 ²	-68.0%	2月	5.867
航機架次 (以千計)	2019年		按年升跌	2018年	
	6月	35.30		-0.1%	6月
	7月	36.85	+0.4%	7月	36.70
	8月	35.68	-3.5%	8月	36.97
	9月	33.40	-1.0%	9月	33.72
	10月	34.34	-6.0%	10月	36.52
	11月	32.53	-8.2%	11月	35.45
	12月	34.00	-8.4%	12月	37.10

航機架次 (以千計)	2020年		按年升跌	2019年	
	1月	33.21 ²		-9.1%	1月
	2月	18.01 ²	-44.5%	2月	32.44
航點數目 (定期客運航班)	2019年		按年升跌	2018年	
	6月	159		+1.9%	6月
	7月	162	+3.2%	7月	157
	8月	162	+2.5%	8月	158
	9月	163	+1.9%	9月	160
	10月	163	+0.6%	10月	162
	11月	160	+3.9%	11月	154
	12月	158	+1.3%	12月	156
	2020年		按年升跌	2019年	
	1月	156		-1.9%	1月
	2月	151	-5.6%	2月	160

¹ 出入境客運量包括轉機旅客，但不包括過境旅客。

² 臨時數字。

2. 民航處為規劃資源，已就2020年香港國際機場(機場)的航機架次作出估算，但沒有就客運量和航點數目作出估算。

2019年的實際航機架次約為420 000，而我們估計2020年的航機架次為379 000。數字有所下調，是考慮到2019冠狀病毒病全球爆發和當前經濟形勢帶來的變數和影響。

我們希望強調，以上估算僅作資源規劃用途。2020年機場的航機架次最終或有增減，當中或受多項因素影響，例如2019冠狀病毒病的疫情發展，以及香港和全球經濟復蘇的速度。

3. 2019冠狀病毒病近期全球爆發以來，航空服務班次與進出香港的旅客人數均大減，航空公司和在機場營運的商戶亦受到不同程度的影響。有見及此，香港機場管理局(機管局)繼2019年9月為協助航空業界應對公眾活動所帶來影響而推出減租及其他紓緩措施後，再於2020年2月推出新一輪的加強紓緩及支援措施，包括調低機場辦公地方與零售商鋪的租金，以及寬減或豁免相關收費等，以期減輕航空業界 — 特別是航空公司 — 當前在業務營運上所受壓力。

此外，為協助航空業界應對2019冠狀病毒病爆發以來的持續挑戰，政府在2020年3月23日聯同機管局宣布推出額外的10億元紓緩措施，當中6.7億元是政府向機管局豁免徵收2019-20年度的航空交通管制服務費，此筆款項將全數撥作支援機場同業，其餘3.3億元則為機管局的資助。整筆款項大部分將撥予直接支援航空業界的措施，而機場的零售

及食肆租戶亦可獲更多租金寬減。為表達對機場員工的關懷，放取無薪假期時接受培訓的前線機場員工將可獲培訓津貼。這些措施連同機管局在2019年9月和2020年2月推出的措施，總額約達26億元。

機場是公認的國際航空樞紐，地理位置優越，管理與基建均高效可靠。本港航空業憑藉機場的固有優勢，以往每逢危機過後總能迅速復蘇。政府和機管局會繼續密切監察經濟和市場走向，並會在疫情過後考慮採取適當振興措施時諮詢業界，以助業界重拾正軌。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3856)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

當局表示本綱領內，2020-21年度的撥款較2019-20年度的修訂預算增加8,140萬元(15.6%)，主要由於2020-21年度淨增加68個職位、填補職位空缺和支付其他運作開支，令所需撥款增加。當局可否告知本會，2020-21年度新增的68個職位的職級名稱、職責及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳志全議員 (立法會內部參考編號：153)

答覆：

在2020-21年度，在綱領(3)下開設的68個公務員職位，其職級及年薪開支(按薪級中點估計的年薪值計算)詳情如下：

職級	職位數目	總年薪開支 (百萬元)
一級航空交通管制主任	5個	7.573
二級航空交通管制主任	30個	35.188
三級航空交通管制主任／見習航空交通管制主任	25個	13.080
高級航空交通事務員	2個	1.691
一級航空交通事務員	5個	3.210
文書主任	1個	0.463
總計：	68個	61.205

以上新增職位的職責旨在應付航空交通增長，支援在香港國際機場實施三跑道系統及強化區內航空交通流量管理。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4863)

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 (廖志勇)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就《公開資料守則》工作，請當局告知本會：

1) 請以列表形式列出，民航處由2018年10月至今接獲《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) 拒絕披露部分資料的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出(根據詮釋和應用指引1.8.2)、(iv) 拒絕披露部分資料的決定是否經過「傷害或損害測試」，即披露資料的公眾利益是否超過可能造成的傷害或損害(根據詮釋和應用指引2.1.1)；如是，請提供詳情。

由2018年10月至12月

(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) 拒絕披露部分資料的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出(根據詮釋和應用指引1.8.2)	(iv) 拒絕披露部分資料的決定是否經過「傷害或損害測試」，即披露資料的公眾利益是否超過可能造成的傷害或損害(根據詮釋和應用指引2.1.1)；如是，請提供詳情。

2019年

(i) 只提供部分所需資料的申請內容	(ii) 只提供部分所需資料的原因	(iii) 拒絕披露部分資料的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出(根據詮釋和應用指引1.8.2)	(iv) 拒絕披露部分資料的決定是否經過「傷害或損害測試」，即披露資料的公眾利益是否超過可能造成的傷害或損害(根據詮釋和應用指引2.1.1)；如是，請提供詳情。

2) 請以列表形式列出，民航處由2018年10月至今接獲《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) 拒絕披露資料的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出(根據詮釋和應用指引1.8.2)、(iv) 拒絕披露資料的決定是否經過「傷害或損害測試」，即披露資料的公眾利益是否超過可能造成的傷害或損害(根據詮釋和應用指引2.1.1)；如是，請提供詳情。

由2018年10月至12月

(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) 拒絕披露資料的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出(根據詮釋和應用指引1.8.2)	(iv) 拒絕披露資料的決定是否經過「傷害或損害測試」，即披露資料的公眾利益是否超過可能造成的傷害或損害(根據詮釋和應用指引2.1.1)；如是，請提供詳情。

2019年

(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) 拒絕披露資料的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出(根據詮釋和應用指引1.8.2)	(iv) 拒絕披露資料的決定是否經過「傷害或損害測試」，即披露資料的公眾利益是否超過可能造成的傷害或損害(根據詮釋和應用指引2.1.1)；如是，請提供詳情。

3) 若任何人認為部門未有遵行《守則》的任何規定，可要求該部門覆檢有關情況，請告知本會過往5年，每年部門(i) 接獲覆檢的個案數目、(ii) 該年接獲的覆檢個案中，覆檢後披露進一步資料的個案數目、(iii) 覆檢決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出。

接獲覆檢的年份	(i) 接獲覆檢的個案數目	(ii) 該年接獲的覆檢個案中，覆檢後披露進一步資料的個案數目	(iii) 覆檢決定的是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出
2015			
2016			
2017			
2018			
2019			

4) 參照《公開資料守則》詮釋和應用指引第1.16.1至1.19.1所指的作出回應的預定時間，請按年份以列表(及文字)形式告知本會以下資料：

(a)

接獲書面要求後的10日內：

	部門能夠提供所要求的資料的次數	部門需要就涉及第三者資料的要求而未能提供所要求的資料的次數	部門需要把要求轉介持有所要求資料的另一部門而未能提供所要求的資料的次數	部門根據《公開資料守則》第2部的豁免條文而拒絕提供所要求的資料的次數	申請人不接受收費，並表示不願繼續有關申請，而撤回申請的次數
2020					
2019					
2018					
2017					
2016					

接獲書面要求後第10至21日內：

	部門能夠提供所要求的資料的次數	部門需要就涉及第三者資料的要求而未能提供所要求的資料的次數	部門需要把要求轉介持有所要求資料的另一部門而未能提供所要求的資料的次數	部門根據《公開資料守則》第2部的豁免條文而拒絕提供所要求的資料的次數	申請人不接受收費，並表示不願繼續有關申請，而撤回申請的次數
2020					
2019					
2018					
2017					
2016					

接獲書面要求後第21至51日內：

	部門能夠提供所要求的資料的次數	部門需要就涉及第三者資料的要求而未能提供所要求的資料的次數	部門需要把要求轉介持有所要求資料的另一部門而未能提供所要求的資料的次數	部門根據《公開資料守則》第2部的豁免條文而拒絕提供所要求的資料的次數	申請人不接受收費，並表示不願繼續有關申請，而撤回申請的次數
2020					
2019					
2018					
2017					
2016					

(b) 過去5年，部門未能於接獲要求後的21日內提供所需資料的個案的：

日期	所要求的資料主題	具體原因

(c) 過去5年，部門未能於接獲要求後的51日內提供所需資料的個案的：

日期	所要求的資料主題	具體原因

5) 請以列表列出，過去5年，部門根據《公開資料守則》第2部的豁免條文，而拒絕提供所要求的資料的個案裏，有多少個案的處理過程中，有向個人資料私隱專員諮詢意見？如有，部門最後有否全盤接納其意見？若部門拒絕接納或只部分接納個人資料私隱專員的意見，原因為何？

日期	主題	部門根據《公開資料守則》第2部的哪一條豁免條文拒絕提供資料	部門有否全盤接納個人資料私隱專員的意見	拒絕接納或只部分接納個人資料私隱專員的意見的原因

提問人：陳淑莊議員（立法會內部參考編號：431）

答覆：

在2018年10月至2019年9月期間，民航處接獲根據《公開資料守則》（《守則》）索取資料的要求中，有4宗只獲提供部分所要求索取的資料。

在上述4宗要求中，有3宗索取的資料關乎在香港註冊飛機的擁有人和營運人，以及某飛機的登記證，均屬第三者資料，我們根據《守則》第2.14段「第三者資料」所載規定予以保密。餘下1宗索取合約競投者在評分制度下的得分、投標價格和合約細節等敏感商業資料，我們根據《守則》第2.16段「商務」所載規定予以保密。

這些決定都是由首長級薪級表第2點的人員對個案進行「傷害或損害」測試後作出，測試結果確定在上述個案中披露資料可能造成的傷害或損害超過公眾利益。

在2018年10月至2019年9月期間，有2宗要求根據《守則》索閱航空公司提交的強制性事故報表，民航處根據《守則》第2.14段「第三者資料」所載規定拒絕要求。這些決定都是由首長級薪級表第2點的人員對個案進行「傷害或損害」測試後作出，測試結果確定在上述個案中披露資料可能造成的傷害或損害超過公眾利益。

在2015年至2019年9月期間，民航處接獲1宗覆檢要求。我們尋求法律意見後，維持拒絕提供資料的決定。

在2016年至2019年9月期間，接獲書面要求後的10日內、11至21日內和22至51日內提供所需資料的個案數目分別為16宗、15宗和5宗。

在2016年至2019年9月期間，我們根據《守則》第2部所載豁免條文拒絕了4宗要求。當中1宗在接獲要求日期起計11至21日內回應，其餘3宗在接獲要求日期起計22至51日內回應。

在2016年至2019年9月期間，有關上述5宗未能在接獲要求日期起計21日內提供所需資料的個案，其主要原因是需要更多時間尋求法律意見或取得第三方的同意，以及須準備的資料複雜紛繁。

在2016年至2019年9月期間，有3宗個案未能在接獲要求日期起計51日內提供所需資料，原因是需要更多時間尋求法律意見。

在2016年至2019年9月期間，民航處拒絕的要求中只有1宗在處理時曾徵詢個人資料私隱專員的意見。民航處根據《守則》第2.9段「公務的管理和執行」所載規定拒絕要求，且在處理個案時全盤接納個人資料私隱專員的意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6035)

- 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 (廖志勇)
- 局長： 運輸及房屋局局長

問題：

- a. 過去3年，民航處從政府物流服務署，每月獲得由懲教署生產的外科口罩(CSI口罩)的數量、價值、存量，請按下表回答：

月份／年份	獲得CSI口罩數量	獲得CSI口罩價值	CSI口罩存量

- b. 過去3年，民航處每月從政府物流服務署，或自行採購，獲得外科口罩的數量、價值、存量及使用量，請按下表回答：

月份／年份	從政府物流服務署 獲得外科口罩數量 (價值)	自行採購 外科口罩數量 (價值)	存量	使用量

- c. 過去3年，民航處每月從政府物流服務署，或自行採購，獲得N95口罩的數量、價值、存量及使用量，請按下表回答：

月份／年份	從政府物流服務署 獲得N95數量(價值)	自行採購N95 數量(價值)	存量	使用量

- d. 過去3年，民航處每月從政府物流服務署，或自行採購，獲得保護袍(Gown)的數量、價值、存量及使用量，請按下表回答：

月份／年份	從政府物流服務署獲 得保護袍數量(價值)	自行採購保護 袍數量(價值)	存量	使用量

- e. 過去3年，民航處每月從政府物流服務署，或自行採購，獲得全身防護衣(Protective Coverall Suit)的數量、價值、存量及使用量，請按下表回答：

月份／年份	從政府物流服務署 獲得全身防護衣數量 (價值)	自行採購全身 防護衣數量 (價值)	存量	使用量

- f. 過去3年，民航處每月從政府物流服務署，或自行採購，獲得面罩的數量、價值、存量及使用量，請按下表回答：

月份／年份	購入面罩數量	購入面罩價值	面罩存量

- g. 過去3年，民航處每月從政府物流服務署，或自行採購，獲得護目鏡的數量、價值、存量及使用量，請按下表回答：

月份／年份	購入護目鏡數量	購入護目鏡價值	護目鏡存量

- h. 過去3年，民航處有否向其他機構供應或售賣外科口罩、N95口罩、面罩、護目鏡、保護袍及全身防護衣？如有，請提供相關資料，包括數量、使用量及存量，請按下表回答：

月份／ 年份	機構／ 組織 名稱	提供形式 (例子：販 賣、贈送)	外科 口罩	N95 口罩	面罩	護目鏡	保護袍	全身 防護衣	價值

- i. 若民航處向其他機構供應或售賣外科口罩、N95口罩、面罩、護目鏡、保護袍及全身防護衣，由什麼部門，什麼職級人士決定？請提供每次決定向其他機構供應或售賣相關物資人士的職級、決定日期及相關資料。

提問人：毛孟靜議員（立法會內部參考編號：124）

答覆：

全球對個人防護裝備的需求急升，特區政府在全球市場上的採購工作正面對激烈競爭。特區政府認為現階段不宜披露個別部門過去數年以至近期有關個人防護裝備的庫存、來源地、供應商、採購量、所涉金額、送貨時間表和使用量等具體資料，以免損害政府物流服務署及其他部門採購個人防護裝備時的議價能力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5153)

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 (廖志勇)
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，以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：608)

答覆：

- 1) 在香港，無人機屬航空器的一種，在飛行安全方面受民航條例規管。根據《飛航(香港)令》(第448C章)第48條，任何人士不得罔顧後果或疏忽地引致或容許飛機(包括無人機)對他人或財產安全構成危險。

民航處現正檢討香港的無人機規管機制，務求既能保障公眾安全，又能配合無人機的技术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。在評估所蒐集的意見後，民航處已草擬詳細建議，並在2019年6月24日諮詢立法會經

濟發展事務委員會。民航處現正跟進事務委員會提出的意見，並就優化無人機規管機制草擬法例。

- 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，以保障飛行安全。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最新的發展和國際標準／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通力合作，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，民航處會透過不同方式繼續其宣傳及教育工作，當中包括在民航處網站刊載安全資料與指引、派發安全單張、在電視台和電台廣播安全信息，以及定期與各大無人機／模型飛機協會和製造商溝通，以便提高相關界別、機構和市民對操作無人機的安全意識。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4036)

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 (廖志勇)
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」：

1. 現時該工作進展為何？預計何時將相關立法建議提交立法會？
2. 因應無人機技術不斷發展，現時檢討中並有意提出的立法建議與顧問報告原先提出的有否分別？又會否進一步放寬原先擬議的規定？若有，詳情為何？
3. 在向立法會提出相關立法建議之前，政府又會否有任何行政或其他措施，以推動及規管無人機的發展？例如，會否發布最新飛行限制區的飛行圖，讓無人機操作者有更清晰的參考？

提問人：胡志偉議員 (立法會內部參考編號：63)

答覆：

在香港，無人機屬航空器的一種，在飛行安全方面受民航條例規管。根據《飛航(香港)令》(第448C章)第48條，任何人士不得罔顧後果或疏忽地引致或容許飛機(包括無人機)對他人或財產安全構成危險。

民航處現正檢討香港的無人機規管機制，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。在評估所蒐集的意見後，民航處已草

擬詳細建議，並在2019年6月24日諮詢立法會經濟發展事務委員會。民航處現正跟進事務委員會提出的意見，並就優化無人機規管機制草擬法例。

在草擬法例時，民航處的目的是要在保障公眾安全和促進無人機技術發展之間取得平衡。因此，法例條文會富有彈性，以迎合各式無人機操作及其技術迅速發展，並已採取風險為本的做法：較低風險操作可獲一般許可，較高風險操作則須獲民航處事先批准。因應蒐集所得公眾意見，我們已進一步檢視顧問研究報告所建議的操作條件。舉例來說，考慮到香港人煙稠密，我們在最新方案下會檢視無人機與不涉及操作的人／建築物／船隻／車輛的最低橫向間距規定。此外，在擬議新規管機制下，我們或會考慮按個別情況在規定方面作出特別安排，以期促進無人機應用於研發／研究／教育用途、競賽及傳媒報道等。為利便實施安排，我們正研發流動應用程式和互聯網網站形式兼備的電子平台，當中會包括顯示無人機限飛區的地圖，以供參考。

與此同時，民航處會透過不同方式繼續其宣傳及教育工作，當中包括在民航處網站刊載安全資料與指引、派發安全單張、在電視台和電台廣播安全信息，以及定期與各大無人機／模型飛機協會和製造商溝通，以便提高相關界別、機構和市民對操作無人機的安全意識。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1762)

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。

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) 政府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) 在國際民航組織對航空貨物安檢的新政策下，民航處推出「管制空運貨物安檢設施計劃」，以便業界於機場以外的地點設立及營運空運貨物安檢設施。就此，請提供現階段的進度成效，包括申請數字、設施實成時間、以及就該計劃展開後對本港貨運量的影響？
- (4) 請提供過渡期開始至今已知貨物實施的安檢百分比。若不達標，有否任何措施正在進行，使過渡期期間的分階段目標能得以達成。

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：22)

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2019年的全年總貨量為249萬公噸。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，於2019年實際通過安檢後付運的出口空運貨物大約為總貨量的12.8%。

由於2019冠狀病毒病疫情持續，加上全球經濟不明朗等因素，機管局一直密切監察疫情對空運物流業界的影響。機管局預測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將與2019年的水平相若。具體貨量要待疫情過後才能進一步的評估。然而，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。以往，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。

民航處已於2018年10月30日推出「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。自計劃開展以來，民航處一直致力協助和處理業界申請，例如將已獲民航處原則上接受的設備品牌及型號清

單上載上網，以供業界參考，並為申請者建議的X光機進行早期評估；民航處亦在網站內提供已獲原則上接納的運輸保安措施清單，業界可根據清單直接向相關供應商聯絡；在實地視察時向申請者建議如何加強保安安排；提供熱線電話及常見問題和解答，以方便業界查詢；以及促成及處理兩間安檢人員認證機構的申請，讓它們向空運貨物安檢設施的安檢人員提供培訓和認證等。

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要求，政府在經過業界諮詢後，制訂了一套過渡期安排，分階段將貨物安檢百分比逐漸提升至100%，以確保業界有足夠的時間購買或租用X光機、重新配置貨倉、僱用安檢人員，以及調整工作流程等。考慮到2019年的經濟形勢和空運物流業界對本港經濟的重要性，因應業界代表的意見，民航處將過渡期(原訂於2019年11月推行)改為2020年1月起實施，讓空運物流業界有更多時間為安檢要求的提升以及目前經濟環境帶來的挑戰作準備。

民航處將會在2020-21年度增設五個非首長級常額職位(包括兩個民航事務主任職位和三個助理民航事務主任職位)，以協助處理有關提升香港的空運貨物安檢處理能力的工作。按薪級中點估計的年薪值計算，該五個職位涉及的薪酬開支約為336萬元。

- (3) 自「管制空運貨物安檢設施計劃」推出以來，計劃得到空運物流業界積極的參與及支持。截至2020年3月初，民航處已收到超過130個申請。目前已有約80個機場以外的安檢設施獲認可為「管制空運貨物安檢設施」，並已陸續開始運作。其餘未獲認可的申請主要涉及申請者未購置或未完成安裝有關的安檢設備。民航處會繼續為這些申請者提供技術協助及監察進度，以增加業界進行安檢的能力。

自2020年1月開始實施過渡期以來，民航處已到管制空運貨物安檢設施及空運貨站進行實地視察，並緊密監察管制代理人的安檢百分比是否符合規定。目前空運物流業界的物流運作大致暢順。民航處會繼續與空運物流業界及空運貨站代表緊密聯繫，協助業界並確保過渡期安排繼續順利落實，以鞏固香港國際航運中心的地位。

- (4) 過渡期第一階段為期四個月(即2020年1月至4月)。在這期間，管制代理人須為貨物進行安檢的百分比為25%(按重量計算)，達標率會按整個時期(即四個月)的平均作計算。由於第一階段尚未完結，我們未能計算第一階段的達標率。民航處會要求在過渡期中未能達標的管制代理人提交改善計劃，並作出跟進。

民航處會繼續緊密監察管制代理人的安檢百分比是否符合規定，務求令過渡期安排的分階段目標能夠順利實施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S051)

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 (廖志勇)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

據局方「THB(T)003」回覆中提到，「在2019年，兩家內地商營直升機公司已順利進行9次往來香港與內地的試飛」，請告知本會：

請以下表列出9次試飛的詳情，包括日期、路線及所負責機構。

試飛次數	試飛日期	試飛路線	相關公司

提問人：朱凱迪議員

答覆：

試飛次數	試飛日期	試飛路線	相關公司
1.	29/01/2019	深圳南頭直升機場飛往上環空中快線直升機場(上環直升機場)及回程	中信海洋直升機股份有限公司(中信海直)
2.	12/02/2019	一同上一	中信海直
3.	27/06/2019	深圳寶安機場飛往上環直升機場及回程	深圳市東部通用航空有限公司(東部通航)
4.	28/06/2019	一同上一	東部通航
5.	17/07/2019	一同上一	東部通航
6.	16/08/2019	一同上一	東部通航
7.	29/09/2019	廣州白雲機場飛往上環直升機場再返回深圳寶安機場	東部通航
8.	30/10/2019	深圳寶安機場飛往香港國際機場及回程	東部通航
9.	05/12/2019	深圳寶安機場飛往上環直升機場及回程	東部通航

- 完 -