

管制人員的答覆

(問題編號：3248)

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： 運輸及物流局局長

問題：

在綱領中表示，繼續加強與相關內地當局聯絡，以落實《文旅規劃》及其他旅遊相關措施(包括《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》下的措施)；就此，可否告知本委員會：

1. 香港與內地省市疫情前的航班數量；及
2. 香港與內地省市疫情後的航班數量？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

就有關總目132 - 政府總部：文化體育及旅遊局綱領(6)旅遊的提問，根據民航處從香港機場管理局收集的資料，疫情前(即2019年期間)，每周來往香港及內地省市的客運航班數目平均約780班。在2024年2月底，每周來往兩地的客運航班數目約600班，恢復至疫情前約77%。

- 完 -

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： (2) 機場安全標準
管制人員： 民航處處長(廖志勇)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

民航處指來年將會特別留意推展大灣區內跨境直升機服務的發展計劃。政府可否告知本會：

- 1) 政府早於2022年指出粵港兩地正探討進一步發展跨境商用直升機服務，現時進度如何？當局會如何加快推展大灣區內跨境直升機服務的發展計劃？
- 2) 政府已在前啟德機場跑道末端設於飛行服務隊啟德分部的直升機場，當時規劃時曾指將會容許營運商在該處經營跨境商用直升機服務，現時進度如何？
- 3) 業界早於2000年起曾多次提出打算在發展直升機本地穿梭，甚至中港跨境直升機服務，惟一直未得到政府支持，特別是自從2001年可供商用直升機升降的添馬艦的直升機坪被關閉後，政府一直未有為業界爭取一個在市區的商用直升機坪，而導致商用直升機業務停滯不前，原打算經營跨境直升機公司的兩間直升機公司此後更因而結束業務，當局有何回應？
- 4) 同在大灣區的深圳近年已發展無人機空中載客的士，亦開啟了深圳醫療用無人機緊急送血到不同醫院的服務，當局現時才推展大灣區內跨境直升機服務的發展計劃，是否已經大大落後大灣區的其他地區，削弱本港業界發展的最佳時機？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：144)

答覆：

1)至4)

為進一步加強與大灣區其他城市的互聯互通，運輸及物流局和民航處一直就促進跨境直升機服務的發展與內地相關當局保持緊密聯繫，務求在現行往來大灣區的運輸網絡基礎上，促進點對點跨境空中交通服務的發展。

跨境直升機服務的具體發展取決於市場需求，以及直升機服務營運商的商業考慮。自2019年起，市場上有數家內地的直升機服務營運商就往來香港與深圳或廣州的航線進行試飛，而有關服務在技術和操作上均屬可行。據了解，儘管早前受到疫情和相關旅遊限制的影響，有關服務營運商對經營跨境直升機服務仍感興趣，並會因應市場需求適當地調整其發展計劃。其中有營運商已於2023年重新開展往來香港與內地航線的試飛活動。

粵港兩地已設有多個可支援跨境直升機服務的直升機起降點，亦有多家直升機服務營運商可提供跨境商用直升機服務來往香港及澳門、深圳、珠海等地。目前，跨境直升機主要於上環港澳碼頭，已設有出入境清關安檢服務的空中快線直升機場起降。該直升機場的設計處理量為每年約50 000架次升降，在2019年(即疫情前)錄得約9 000架次的升降，而在2023年只錄得約200架次的升降，可見有關直升機場仍有空間吸納更多跨境直升機服務及航班。運輸及物流局和民航處會密切留意跨境直升機服務的發展和市場需求，適時檢討相關設施的發展。

因應無人機技術的迅速發展及廣泛應用，內地及一些海外地區當局有就引進各類先進空中運輸系統，包括無人駕駛空中的士等進行研究。民航處會密切留意相關技術的發展趨勢，並參考內地及其他國家和地區的經驗，探討在人口稠密的香港推行及協調跨境直升機以及無人機交通運輸模式的可行性，以期更靈活地推動本港先進空中運輸的發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2184)

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：

包括二號客運大樓的擴建工程的香港國際機場三跑道系統項目預計今年完工，預計大幅提升機場的客貨運能力，政府請告知本會：

- 1) 三跑道系統及客運大樓投入運作後預計額外公務員編制及人手開支；
- 2) 過去兩年用作為航空業相關專業職系人員安排培訓課程時數、金額及受培訓人數。

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1) 預計至2025年3月31日，民航處編制內有383名航空交通管制主任、140名航空交通事務員和65名航空通訊員，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5.36億元。民航處會繼續定期檢視人力需求，視乎情況按需要進一步增加人手，以應付不斷增加的航空交通服務需求和三跑道系統的運作需要。

2) 香港國際機場的航空交通服務，由民航處的航空交通管制人員負責。為應付不斷增加的航空交通服務需求及提升服務質素，民航處一直為航空交通管制人員安排內部培訓課程。這些課程屬民航處的常規職務，不涉及額外開支。在2022-23及2023-24年度，民航處分別舉辦了32項及37項專業空管培訓課程，其間受訓人員已獲發82項及117項空管執照或專業空管資格。

此外，民航處亦安排由本地及海外的專業機構提供的專科培訓給不同職級的航空交通管制人員，課程涵蓋基本空管培訓與日常空管運作以至支援三跑道系統相關的各個範疇，包括空域設計、飛行程序設計、航空交通管理、安全調查和分析、教授航空交通管制人員主管教學技巧等。在2022-23年度，涉及的實際開支約160萬元。而在2023-24年度，修訂預算約為500萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2368)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 航空交通管理、(5) 航班事務及安全管理

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

早前，有航空公司發生取消多班航班事件，這無疑會影響市民出行信心。雖然，取消航班屬航空公司的商業決定，只要航空公司只要符合《全球機場時刻準則》的要求，便可在來年的相同航季保留該等航班時刻，政府當局實難以介入。可是，本港自去年疫情結束後，市民對航班的需求量急增，因此，如持續有航空公司在旅客出發前取消航班，情況屬極不理想。就此，政府可否告知本會：

- (1) 按現時的預算及編制是否足以應付需求？民航處有否為此制定具體調配方案？
- (2) 雖然就有關事件，民航處與航空公司管理層就當時的航班安排會面，亦有敦促航空公司盡快向受影響乘客清楚交代航班整合後的相關安排，但政府當局亦必須制定措施促使有關問題得以解決。如有，詳情為何？如否，原因為何？
- (3) 香港國際機場第三跑道於啟用後航空處理能力不斷增加，政府可有任何措施提高效率，以確保有限度的開支增幅能在相應業務增加的情況下維持高質量服務水準？

提問人：尚海龍議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

- (1) 航班時刻協調服務屬民航處綱領(5)下的常規職務，有關工作由民航處的香港機場航班協調辦公室執行。該辦公室現時編制有6個職位。民航處會不時檢討相關工作和職務所帶來的工作量，並適當地調整或調配人手。
- (2) 民航處一直本着公平、公正及公開的原則，根據《全球機場時刻準則》(《準則》)的規定，分配香港國際機場航班時刻，確保機場基礎設施得

以善用。航空公司須根據該《準則》提交夏季和冬季的航班時刻申請。航空公司如在上年相應航季的航班時刻使用率符合該《準則》所規定的要求，便可根據該《準則》有關歷史優先權的規定，獲得航班時刻。其後，航空公司有責任為乘客提供穩定可靠的航班服務。若航空公司售票後基於任何原因未能提供有關服務，航空公司需及時通知所有受影響乘客和根據機票條款作出退款或合適的安排。同時，航空公司應盡快知會民航處涉及航班時刻的改動。民航處一直致力提升航班時刻分配的成效，並會根據該《準則》的規定，把機場剩餘的航班時刻或航空公司因應航班取消而歸還的航班時刻，分配予其他有需要的航空公司，確保有效使用航班時刻。

- 3) 民航處一直與香港機場管理局緊密合作密切留意香港國際機場交通流量的預測，靈活配合相應的資源及人手，為香港國際機場提供高質量服務水準。為預備香港國際機場的三跑道系統在今年開始運作及今後發展，民航處已積極招聘並培訓新增航空交通管制人員以應付未來需要，並且自去年十二月開始，為前線航空交通管制人員展開一系列三跑道系統的轉移培訓。此外，民航處會按計劃於年內正式啟用進場間距管理系統，以新科技幫助航空交通管制人員進一步增加航空交通處理能力及優化跑道容量，維持高質量的航空交通服務水準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1206)

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： 運輸及物流局局長

問題：

民航處的職責，監察來往香港國際機場航機的噪音和飛行路線，並推行噪音消減計劃。然而，本會不時收到小欖、大欖及掃管笏一帶居民反映長期受航機噪音影響。就此，當局可否告知本會：

- (a) 三跑道系統啟用前後，每小時各跑道的飛機起飛及降落班次數據；
- (b) 過去及未來推行監察航機的噪音和飛行路線措施的詳情、開支及成效為何；
- (c) 過去5年，每月各飛機噪音監察站在晚上11時至翌日早上7時時段，錄得飛機噪音水平達70至74分貝、75至79分貝，以及80分貝或以上的數據；
- (d) 過年5年，每年來自青山公路及屯門公路，包括但不限於小欖、大欖及掃管笏一帶居民的投訴數量，及佔全港整體投訴個案數量的比率為何？
- (e) 承上題，經證實確實出現噪音的個案數量、時間及處理手法為何？
- (f) 會否定期檢討飛行航線對居民的影響？如會，進展為何，如否，原因為何？
- (g) 會否更改飛行航線，以避免居民受嘈音影響？如會，進展為何，如否，原因為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

香港國際機場(香港機場)的三跑道系統項目對保持香港作為國際航空樞紐的競爭力和應付日益增加的航空交通需求至關重要。民航處及香港機場管理局(機管局)非常重視三跑道系統項目所引起的環境問題，包括潛在的飛機噪音問題以及可能對相關持份者造成的影響。因此，經過充分考慮和平衡各項相關因素後，民航處及機管局已實施多項緩解措施，以減輕飛機噪音問題。

(a)至(e)

作為香港機場三跑道系統項目的一部份，第三跑道(即北跑道)於2022年11月25日正式啓用，而中跑道正在進行重新配置，以配合三跑道系統發展，整個三跑道系統項目計劃將於2024年完成。期間，香港機場以北跑道和南跑道運作，與過去的

雙跑道運作相似。目前，香港機場跑道的最高容量(即每小時飛機起飛和降落的總數)為每小時69架次。在三跑道系統運作下，香港機場跑道的容量目標最終為大約每小時102架次。

機管局在相關項目設計階段進行了法定的環境影響評估(環評)研究，涵蓋多方面範疇，包括飛機噪音和空氣質素等。為了解持份者的意見和促進社區參與，機管局在環評研究階段舉辦了多個持份者參與活動，包括立法會及區議會會議，以及在香港機場鄰近地區包括屯門(小欖／大欖涌／掃管笏)成立社區聯絡小組。機管局在舉辦相關活動期間，已向屯門區議會和社區聯絡小組就三跑道系統項目和初步的飛行航道設計作出解說及收集意見。在第三跑道展開運作後，機管局會繼續舉辦相關活動。相關詳情可參閱機管局三跑道系統網站(<https://env.threerunwaysystem.com/tc/clg.html>)。

此外，民航處使用電腦化飛機噪音及航迹監察系統(監察系統)，監察飛機運作所產生的噪音。監察系統由多個戶外噪音監察站(監察站)和一台電腦組成。該等監察站設於進出香港機場的航線沿途或附近地區，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。因應第三跑道於2022年11月25日正式啓用，民航處已擴大監察系統的覆蓋範圍，在第三跑道航道附近地區增設監察站。具體而言，分別位於屯門和小欖的兩個新監察站已於2022年7月投入運作。民航處會繼續擴大監察系統的覆蓋範圍，以監察飛機噪音情況。民航處每三個月把監察站所收集到的噪音數據，經整理後在民航處網站發布，以供公眾參考。於2019至2023年期間，各監察站於晚上11時至翌日上午7時所收集到的飛機噪音數據載於附件 I。

在2024-25年度，用於維修保養監察系統和採購／安裝額外監察站的預算開支分別為245萬元和80萬元。噪音緩解措施由民航處現有人員負責監察和推行，屬於綱領(5)下的常規職務。

在處理投訴方面，民航處會按既定程序，適時調查和跟進每宗投訴，以及告知投訴人有關調查結果的詳情。民航處在2019至2023年期間所處理的飛機噪音投訴數字載於附件 II。

(f)及(g)

飛行航道須符合嚴格的國際民航安全準則，在香港特有的地少山多及人口稠密環境，要設計出一套不影響飛行安全，而又完全避免飛越民居的航道，在技術上並不可行。香港機場飛行航道的設計，包括臨時雙跑道系統，均經過周詳而全面的考慮。根據國際標準及建議措施，飛行航道的設計要考慮多項安全和運作因素，包括但不限於跑道方向、地勢環境、超越障礙物時所要求的高度距離、導航設備位置、飛行運作條件、環境考慮因素、與鄰近機場的空域協調等。三跑道系統飛行航道的設計在全面考慮上述因素後作出平衡，當中亦顧及飛機噪音這重要環境因素，以及其對不同持份者的潛在影響，同時亦要確保飛行安全時刻得以維持。

民航處與機管局一直按照國際民用航空組織的建議，引進及實施了一系列的飛機噪音消減措施，以減低噪音對包括屯門(小欖／大欖涌／掃管笏)等社區可能構成的噪音影響。該等措施如下：

- (1) 禁止所有未能符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部分第三章所載噪音標準(第三章噪音標準)的飛機在香港升降；
- (2) 進一步收緊上述措施，要求航空公司不可編排僅能剛好符合第三章噪音標準的飛機在香港升降；
- (3) 禁止航空公司編排未能符合更嚴格噪音標準，即《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部分第四章噪音標準(或同等標準)的飛機，於晚上10時至翌日上午7時在香港升降；
- (4) 為進一步限制噪音水平較高的飛機在上述夜間時段(即晚上10時至翌日上午7時)的運作，機管局已實施「飛機音量管制配額計劃」，以進一步增強上述措施及減低噪音對社區的影響；以及
- (5) 在風向合適及飛行安全的情況下，安排晚上11時至翌日上午7時抵港的飛機從西南方經海面降落機場。這措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，包括屯門(小欖／大欖涌／掃管笏)。

另一方面，隨着航空科技的進步，新的飛機引擎會較以前的寧靜，而機體設計的改善亦有助減低噪音。為減低飛機噪音對航道附近地區的影響，多間航空公司已作出配合，正逐步使用更寧靜的飛機，新型號飛機佔機隊的比例日漸增加，長遠有助減少飛機噪音。除了採取上述飛機噪音緩解措施外，民航處會繼續密切監察航空公司更新其機隊的進度。

飛機噪音監察站於2019至2023年期間錄得的飛機噪音數據
(由晚上11時至翌日上午7時)

飛機噪音監察站	2019年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	9	0	6	15	4	54	65	59	20	7	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大圍	70 - 74	0	0	1	0	0	0	4	4	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕灣	70 - 74	2	1	2	3	1	0	0	1	1	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	2	1	5	3	0	0	1	4	2	0	0	0
	75 - 79	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龍頭	70 - 74	179	71	204	366	324	789	983	606	96	90	113	151
	75 - 79	12	4	13	24	20	33	36	24	4	2	2	6
	≥80	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
沙螺灣	70 - 74	530	460	535	432	523	355	384	558	665	418	737	748
	75 - 79	175	105	172	59	97	72	38	117	165	66	186	165
	≥80	12	5	5	2	4	4	4	7	11	1	14	11

飛機噪音監察站	2019年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
東涌	70 - 74	131	92	72	84	26	32	35	71	18	40	74	91
	75 - 79	1	2	0	1	0	0	2	0	0	0	1	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
汀九	70 - 74	30	15	35	143	122	426	522	351	44	87	6	13
	75 - 79	1	1	2	3	1	10	3	11	1	0	0	0
	≥80	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
馬灣	70 - 74	425	232	474	425	274	419	485	443	253	298	319	378
	75 - 79	51	9	75	71	38	88	73	64	29	34	32	34
	≥80	6	0	4	4	0	1	6	2	0	0	1	2
大欖涌	70 - 74	28	8	23	15	2	1	9	11	1	3	20	20
	75 - 79	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃灣	70 - 74	21	7	20	86	61	267	311	212	33	0	0	2
	75 - 79	0	0	1	6	2	9	2	14	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	27	2	35	60	18	163	154	181	54	40	0	2
	75 - 79	15	0	1	2	0	5	6	4	3	1	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	251	129	216	183	124	86	48	69	79	117	192	182
	75 - 79	5	4	4	9	1	2	0	3	2	3	6	5
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2019年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
青衣#2	70 - 74	7	0	5	6	1	22	28	33	3	3	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2020年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	13	3	3	0	133	104	99	14	10	0	0	4
	75 - 79	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大圍	70 - 74	2	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕灣	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龍頭	70 - 74	176	76	114	134	172	531	553	237	116	88	118	137
	75 - 79	23	2	4	4	13	90	68	20	8	3	3	3
	≥80	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
沙螺灣	70 - 74	1,021	552	536	642	431	88	189	347	401	564	477	636
	75 - 79	271	188	156	274	96	12	25	68	74	142	104	190
	≥80	22	30	9	27	14	2	1	4	4	8	3	20
東涌	70 - 74	86	47	22	46	43	13	8	19	28	40	44	71
	75 - 79	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2020年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
汀九	70 - 74	57	12	17	2	44	327	340	98	19	3	13	11
	75 - 79	7	0	1	0	0	7	5	3	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
馬灣	70 - 74	371	143	354	282	284	400	356	210	237	284	339	454
	75 - 79	38	14	40	34	84	108	83	25	29	29	55	73
	≥80	0	0	0	3	4	5	1	2	3	0	1	3
大欖涌	70 - 74	29	7	14	17	14	13	3	8	10	11	24	44
	75 - 79	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃灣	70 - 74	49	13	11	0	0	252	299	58	18	0	0	8
	75 - 79	1	0	1	0	0	4	3	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	21	18	8	1	381	249	262	40	23	0	0	6
	75 - 79	4	0	2	0	34	27	15	4	4	0	0	4
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	168	108	136	102	55	17	21	61	64	145	172	247
	75 - 79	4	3	1	7	4	2	0	3	5	6	9	8
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#2	70 - 74	10	8	3	2	69	69	50	7	5	0	2	10
	75 - 79	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2021年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	12	0	4	3	44	63	34	35	13	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大圍	70 - 74	0	0	0	0	1	2	0	1	1	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕灣	70 - 74	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1
	75 - 79	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龍頭	70 - 74	138	69	114	91	483	575	401	375	179	189	154	89
	75 - 79	3	4	8	7	40	47	31	26	9	11	6	2
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
沙螺灣	70 - 74	776	467	616	340	147	234	224	260	321	401	519	559
	75 - 79	279	184	176	64	33	34	32	39	80	96	146	187
	≥80	27	14	9	6	3	0	4	2	4	6	4	9

飛機噪音監察站	2021年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
東涌	70 - 74	33	27	24	15	5	9	7	14	17	1	13	35
	75 - 79	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
汀九	70 - 74	17	6	22	32	326	359	285	339	124	102	9	6
	75 - 79	1	0	1	2	13	5	10	11	0	0	1	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
馬灣	70 - 74	356	241	246	179	243	294	248	188	277	249	377	319
	75 - 79	48	25	44	18	41	69	36	34	39	25	42	54
	≥80	0	0	1	0	1	2	2	1	0	4	2	0
大欖涌	70 - 74	29	14	16	7	8	2	7	7	3	10	15	15
	75 - 79	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃灣	70 - 74	14	0	10	22	223	252	167	229	76	47	1	2
	75 - 79	0	0	0	2	3	9	6	8	1	3	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	13	0	14	3	103	170	75	74	110	0	0	0
	75 - 79	4	0	0	2	3	4	5	2	2	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	169	117	100	46	12	25	39	38	30	65	75	97
	75 - 79	4	11	6	0	1	1	3	1	1	2	2	7
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2021年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
青衣#2	70 - 74	13	1	1	1	15	21	8	13	9	1	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2022年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	14	0	4	0	19	55	88	19	66	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大圍	70 - 74	0	0	0	0	1	2	1	1	5	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕灣	70 - 74	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龍頭	70 - 74	119	62	109	72	121	559	136	6	7	10	14	27
	75 - 79	6	3	5	1	15	76	35	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
沙螺灣	70 - 74	420	368	398	271	306	189	282	530	507	945	853	705
	75 - 79	152	162	88	77	60	27	43	97	179	456	351	266
	≥80	19	23	5	6	1	1	1	3	16	49	41	26
東涌	70 - 74	18	25	0	7	10	1	7	8	8	28	8	60
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2022年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
汀九	70 - 74	29	3	50	27	57	277	95	0	0	0	1	1
	75 - 79	11	0	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
馬灣	70 - 74	307	212	143	205	174	275	306	128	228	161	129	310
	75 - 79	48	15	15	17	34	54	66	17	57	2	0	12
	≥80	1	0	0	0	0	2	3	0	1	0	0	0
大欖涌	70 - 74	4	5	3	1	0	2	32	9	0	1	3	3
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃灣	70 - 74	35	0	25	31	41	72	30	17	29	0	0	0
	75 - 79	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	25	0	3	23	47	152	182	71	138	0	0	0
	75 - 79	2	0	2	3	4	5	4	0	16	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	63	74	37	32	27	22	14	37	19	113	87	171
	75 - 79	1	2	1	0	0	0	1	0	2	1	0	3
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#2	70 - 74	10	1	1	5	9	18	5	1	59	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2022年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
屯門 [^]	70 - 74	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	1
	75 - 79	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
	≥80	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
小欖 [^]	70 - 74	-	-	-	-	-	-	-	7	1	0	1	17
	75 - 79	-	-	-	-	-	-	-	2	0	0	0	0
	≥80	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0

[^] 在屯門及小欖設置的流動監察站由2022年7月起開始運作。

飛機噪音監察站	2023年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	6	3	8	15	44	41	75	102	26	13	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大圍	70 - 74	0	0	0	0	0	1	1	3	0	1	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕灣	70 - 74	1	0	0	4	1	1	0	0	2	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	2	0	0	3	3	1	0	0	3	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龍頭	70 - 74	14	8	12	15	4	4	3	2	2	3	12	19
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
沙螺灣	70 - 74	672	607	673	529	301	376	373	370	537	575	710	779
	75 - 79	279	265	266	100	44	51	57	46	102	203	182	212
	≥80	35	23	30	9	6	6	12	14	5	24	6	13
東涌	70 - 74	41	13	8	8	28	9	19	44	19	17	13	69
	75 - 79	0	0	7	5	4	2	2	11	12	16	6	14
	≥80	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0

飛機噪音監察站	2023年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
汀九	70 - 74	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
馬灣	70 - 74	257	248	259	180	299	266	432	482	165	142	105	230
	75 - 79	18	2	15	11	40	43	57	91	20	20	2	16
	≥80	0	0	1	0	3	1	1	6	0	0	0	0
大欖涌	70 - 74	12	10	17	26	104	184	111	240	20	17	6	9
	75 - 79	0	1	2	4	6	24	11	18	2	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃灣	70 - 74	3	3	1	4	3	4	12	5	2	3	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	19	9	29	41	153	147	241	307	39	52	0	1
	75 - 79	0	1	1	2	3	3	5	3	7	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	109	107	111	85	65	72	49	95	52	63	119	204
	75 - 79	2	1	2	1	0	1	1	2	3	2	3	7
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#2	70 - 74	3	2	1	6	16	21	30	31	0	10	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飛機噪音監察站	2023年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
屯門	70 - 74	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小欖	70 - 74	18	13	18	23	69	146	82	188	21	19	16	14
	75 - 79	0	1	2	1	4	10	9	20	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

民航處於2019至2023年期間處理的飛機噪音投訴個案 目

年份	總 (按每千航班升降量計算)
2019	0.9
2020	1.7
2021	2.2
2022	3.6 [^]
2023	2.5

[^] 2022 年的數目有所增加是由於航班升降量減少和投訴個案數目（包括屯門區）在第三跑道展開運作後增加所致。民航處會繼續密切監察噪音情況，並實施噪音緩解措施，盡量減少飛機噪音的影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0252)

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(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2024-25年度預算較2023-24(修訂)額增加10.6%，而衡量服務表現的主要目標或指標並不高於前兩年，而且職位並未增加。預算額增加主要由於薪酬遞增和填補職位空缺所需的撥款增加，以及其他運作開支和更換老化設備和系統的需求增加。就此，請告知本會：預算較大幅度增加的具體原因，以及預算增加幅度是否與機場運輸量增幅相適應？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

為配合香港國際機場(香港機場)計劃於2024年年底開始運作三跑道系統，民航處已根據國際民用航空組織的全球空中航行計劃，採用新的空中航行服務設備，利用先進技術進一步提升安全和運作效率。

目前，中跑道正在進行重新配置，香港機場以北跑道和南跑道運作。民航處在新建的航空交通指揮塔正安裝各種新設備，並正為中跑道配置新的導航和相關設備。這些先進新設備將在今年年中開始進行全面的測試及各種試驗。隨着各項設備相繼配置完畢及投入運作，新設備相關的維護服務和運作費用也將相應增加，以應付2024年年底實施三跑道系統運作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2875)

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：

疫後香港航空業逐步復甦，預算提及將「繼續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三跑道系統運作」，就此，政府請告知本會：

1. 三跑落成後，香港國際機場跑道容量將由每小時69班增至每小時多少班？
2. 為充分發揮三跑跑道容量，所需要的航空交通管制主任、航空交通事務員、航空通訊員人手數目為何？現有的編制為何？
3. 有何措施確保招聘和培訓足夠的航空交通管制人員？通常的培訓週期為何？預算案演辭212段提及在2024-25年度，公務員編制維持零增長目標，是否同樣適用於航空交通管制人員？會否對未來招聘和培訓計劃產生影響？
4. 預算提及，綱領(3)在2024年至2025年將淨減少17個職位，原因為何？人手編制的減少是否有違「繼續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三跑道系統運作」，會否影響三跑道系統充分發揮跑道容量？
5. 航空交通管制人員主要為機場運作提供服務，政府有否向機管局收取相關的成本費用？如有，請提供過去5年(2019年、2020年、2021年、2022年、2023年)機管局所承擔的相關費用金額及2024年相關預算。如無此安排，請解釋原因。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

1. 民航處一直密切留意香港國際機場(香港機場)的航班復常情況及航空交通需求增長的預測。三跑道系統投入運作後，民航處會繼續因應航空交通的需求，以循序漸進的方式提升香港機場的跑道容量，由現時

每小時處理最高69班航班逐步達至每小時處理102班航班的長遠目標。

- 截至2024年2月29日，民航處的編制內有353名航空交通管制主任，138名航空交通事務員和65名航空通訊員。為確保有足夠人手應付航空交通服務需求和支援三跑道系統運作需要，民航處會繼續招聘和培訓更多航空交通管制人員，並定期檢視人力需求。
- 為了確保部門能招聘和培訓足夠航空交通管制人員，民航處採取了多項措施，包括積極參與各大職業博覽會，以及在各大專院校和中學內介紹民航處航空交通管制人員職位。民航處亦與香港電台合作拍攝短片介紹民航處不同崗位的工作，並在電視上播出，從而加深廣大市民對民航處各種職位和運作的認識，吸引更多人投身航空交通管制人員專業。同時，民航處去年開始採用了電子化方式對申請見習航空交通管制主任職位的申請人進行考核，務求以更高效的方式挑選合適人士作培訓成為航空交通管制主任。為確保有足夠人手應付航空交通服務需求和支援三跑道系統運作需要，民航處會繼續加大力度以及更頻密地進行招聘，並進一步完善航空交通管制人員的培訓。一般而言，由見習航空交通管制主任晉升為二級航空交通管制主任需時約五至七年。民航處會定期檢視人力需求。

就有關預算案演辭212段提及在2024-25年度公務員編制維持零增長目標方面，民航處會貫徹及嚴格遵守政府所有的行政措施，靈活調配資源，因應在招聘和培訓上各階段的需要作出適當安排去配合。

- 綱領(3)提及在2024-25年度將淨減少的17個職位，主要因開設的時限職位屆滿或工作完成而刪除。現時航空交通管制人員的編制能夠應付未來兩至三年航空交通服務預測的需求，以及支援三跑道系統運作。民航處會繼續定期檢視人力需求。
- 根據政府「用者自付」的原則，民航處提供航空交通管制服務的成本，其中包括航空交通管制人員的開支，會按既定機制計算，通過向香港機場管理局(機管局)收取的航空交通管制服務費，全數收回。過去5個年度及2024-25年度的預算，政府向機管局收取的航空交通管制服務費如下：

年度	收入(億元)
2019-20	0.51 ^(註)
2020-21	5.30
2021-22	5.90
2022-23	7.39
2023-24 (修訂預算)	8.97
2024-25 (預算)	9.52

註：

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。2019-20年度的收入約5,100萬元，是收取2018-19年度的實際航空交通管制服務費進行調整後的餘額。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2890)

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：

請按下表提供過去6年及2024年預算簽發的專業飛行員執照數量(直升機除外)，以及截至當年有效的專業飛行員(直升機除外)執照存量：

	專業飛行員執照簽發數量	有效專業飛行員執照存量
2018年		
2019年		
2020年		
2021年		
2022年		
2023年		
2024年(預算)		

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

民航處一直按照國際民用航空組織的規定處理私人和專業飛行員(飛機和直升機)執照申請，當中包括簽發飛行員執照、加簽等級、續期簽發執照等。

過去6年，截至每年的12月31日，民航處處理的飛行員執照數目和有效飛行員執照存量如下：

	處理飛行員執照數目 (註一)	有效飛行員執照存量
2018年	3 813	6 415
2019年	3 050	6 686
2020年	2 181	6 697
2021年	1 564	6 481
2022年	1 392	6 235
2023年	2 711	6 193
2024年(預算) (註二)	3 490	6 560

註一：處理飛行員執照數目包括簽發飛行員執照、加簽等級、續期簽發執照等相關數目。

註二：2024年預算是根據本地航空公司所提供的執照需求計算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3631)

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： 運輸及物流局局長

問題：

規管香港小型無人機的操作的《小型無人機令》於2022年生效。政府可否告知本會：

- 1) 由該條例推行至今，民航處每年分別接獲多少宗「小型無人機重量 ≤ 7 公斤但超出相應的甲1／甲2類無人機」的飛行許可申請，當中多少宗獲批或拒批？
- 2) 由該條例推行至今，每年因違反該條例而被檢控及定罪的人數為何？
- 3) 由該條例推行至今，每年在民航處認可的培訓機構完成進階培訓和通過考核的人數是？
- 4) 法例規定機場五公里範圍內嚴禁飛放無人機。隨機場第三條跑道運作後，五公里範圍會否因機場擴展而相繼延伸？
- 5) 屯赤隧道屯門入口附近的浩和街是否屬於機場五公里範圍內，而嚴禁飛放無人機？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：145)

答覆：

香港法例第 448G 章《小型無人機令》已於2022年6月1日生效，以風險為本模式規管小型無人機操作，按照小型無人機的重量和不同的操作風險水平，設立相應規管要求，包括小型無人機的註冊和標籤、遙控駕駛員的註冊、培訓和考核、設備、操作規定、保險等。

- 1) 進階操作(包括超出標準操作規定的小型無人機操作、在限制飛行區內的小型無人機操作等)須獲得民航處的許可後才可進行。民航處在考慮進階操作許可申請時會考慮多項因素，以保障航空及公眾安全。截至2024年3月，民航處已批准超過600宗進階操作許可申請。

- 2) 截至2024年3月，10人因違反該條例而被檢控，當中有7人被定罪，另有3人獲准簽保守行為。
- 3) 遙控駕駛員必須持有「進階等級」，才可進行進階操作。截至2024年3月，進階訓練課程共培訓超過2 500名學員。
- 4) 為免影響有關範圍內的飛機操作，在機場及相關飛行航道內和附近的空域，除事先獲得民航處批准者外，小型無人機一律不得飛行。民航處在指定香港國際機場限制飛行區時，已考慮第三條跑道的運作。市民可到「SUA一站通」的無人機飛行圖瀏覽限制飛行區的範圍 (esua.cad.gov.hk)。
- 5) 屯赤隧道屯門入口附近的浩和街位於香港國際機場限制飛行區內。在限制飛行區內操作小型無人機屬於進階操作，須獲得民航處的許可後才可進行。民航處一直於不同地點進行宣傳活動，包括在浩和街掛上橫額，提醒市民切勿違法於限制飛行區內操作小型無人機。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S024)

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：

請告知本會，有否評估三跑落成後是否需要增加航空交通管制人員編制？考慮到培養航空交通管制人員的週期較長(例如，由見習航空交通管制主任晉升為二級航空交通管制主任需時約五至七年)，將有何計劃或時間表以確保有足量人手儲備以應付三跑落成後增長的航空交通管制需求？

提問人：張欣宇議員

答覆：

民航處一直與香港機場管理局緊密合作並密切留意香港國際機場交通流量的預測，定期檢視人力需求，為香港國際機場提供高質量航空交通管制服務。為配合三跑道系統運作需要，民航處將會靈活調配現有資源，因應需求加大力度和更頻密地進行航空交通管制人員招聘，以及進一步完善航空交通管制人員的培訓計劃，確保有足夠人手以應付預計的交通增長。

- 完 -