

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1511/17-18 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/EDEV

經濟發展事務委員會 會議紀要

日期：2018 年 5 月 28 日(星期一)
時間：上午 10 時 45 分
地點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：林健鋒議員, GBS, JP (主席)
楊岳橋議員 (副主席)
涂謹申議員
黃定光議員, GBS, JP
李慧琼議員, SBS, JP
黃國健議員, SBS, JP
謝偉俊議員, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
何俊賢議員, BBS
易志明議員, SBS, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
梁繼昌議員
麥美娟議員, BBS, JP
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
葛珮帆議員, BBS, JP
廖長江議員, SBS, JP
尹兆堅議員
朱凱迪議員
吳永嘉議員, JP
何君堯議員, JP
周浩鼎議員
邵家輝議員

陳振英議員
陸頌雄議員
譚文豪議員

缺席委員 : 莫乃光議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員

出席公職人員 : 議程第 IV 項

運輸及房屋局

運輸及房屋局副局長
蘇偉文博士, BBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
劉家麒先生, JP

助理秘書長(機場擴建統籌辦)A
吳偉業先生

民航處

民航處副處長(2)
蘇惠思女士

民航處助理處長(航空交通工程服務)
伍子安先生

民航處助理處長(航空交通管理)
李國柱先生

總電子工程師(工程項目)
許文豪先生

香港天文台

助理台長(航空氣象服務)
劉心怡女士

首席學術主任(三跑道系統項目)
李聯安先生

消防處

助理處長(總部)
楊恩健先生

消防區長(機場)(署任)
李啟昌先生

建築署

工程策劃總監/1
黃德才先生

工程策劃總監/2
翟榮邦先生

高級工程策劃經理 122
馮紫珊女士

高級工程策劃經理 124
葉文慧女士

高級工程策劃經理 233
何達禧先生

香港機場管理局

總經理 - 工程
三跑道項目
黃鉅皓先生

議程第 V 項

運輸及房屋局

運輸及房屋局副局長
蘇偉文博士, BBS, JP

民航處

民航處副處長(2)
蘇惠思女士

民航處助理處長(航空交通管理)
李國柱先生

總航空交通管制主任(技術及發展)
張麗娟女士

列席秘書 : 總議會秘書(4)5
陳向紅女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)5
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5
李佩君女士

議會事務助理(4)5
湯諺恆女士

文書事務助理(4)5
呂麗敏小姐

經辦人/部門

I. 確認通過會議紀要

(立法會 CB(4)1093/ —— 2018年2月26日會
17-18號文件 議的紀要)

2018年2月26日會議的紀要獲確認通過。

II. 上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(4)1011/ —— 政府統計處就
17-18(01)號文件 2016年4月至2018年

3月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表

立法會 CB(4)1101/ —— 事務委員會主席於
17-18(01)號文件 2018年5月16日致
商務及經濟發展局
局長有關競爭事務
委員會所採用的新
調查手法的函件
(只備英文本))

2. 委員察悉，自上次例會後，秘書處曾發出上述文件。

討論"運輸及房屋局就2012年10月1日南丫島附近撞船事故對海事處人員行為的調查報告"("調查報告")

3. 對於他及事務委員會部分其他委員較早時要求政府當局作出安排，讓立法會議員在簽署保密承諾書後閱覽及討論部分內容被遮蓋的調查報告，涂謹申議員詢問政府當局有何回應。主席表示，秘書已致函政府當局，轉達委員的訴求，目前仍待政府當局作回覆。

4. 毛孟靜議員認為，政府當局遲遲未有向事務委員會作出回應是不負責任的做法。她進一步譴責政府當局沒有提供所需協助，讓委員履行其憲制職能，並強烈促請政府當局在事務委員會舉行下次會議當日(即2018年6月25日)或該日前作出正面答覆。譚文豪議員提出類似的意見，認為應促請政府當局盡快向事務委員會作出回覆。

5. 涂謹申議員認為，政府當局拖延/拒絕提供所需協助，讓委員討論調查報告，會削弱政府日後就公眾關注的事宜進行調查的公信力，因為市民和立法會議員其後可能被阻止研究該等調查報告所載列的相關事宜。涂議員和毛孟靜議員認為，自2012年發生該事故至今已事隔數年，雖然事務委員

會委員曾多番提出要求，但委員仍無法討論調查報告，這情況絕對不能接受。

6. 為回應委員提出的意見，主席指示秘書再次致函政府當局，轉達委員的意見。

(會後補註：秘書就此事向政府當局發出的函件及政府當局的回應已於 2018 年 6 月 21 日隨立法會 CB(4)1260/17-18(01)至(03)號文件送交委員。)

III. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)1110/ —— 待議事項一覽表
17-18(01)號文件

立法會 CB(4)1110/ —— 跟進行動一覽表)
17-18(02)號文件

7. 委員同意於 2018 年 6 月 25 日(星期一)上午 10 時 45 分舉行的下次例會上，討論以下事項：

(a) 建議修訂《領港條例》(第 84 章)及《領港(費用)令》(第 84D 章)；及

(b) 建議根據《山頂纜車條例》(第 265 章)向山頂纜車有限公司批出第二個 10 年經營權，以及批出就其因應第二個 10 年經營權而推行發展計劃所需佔用的額外土地；並建議修訂《山頂纜車條例》(第 265 章)及《山頂纜車(安全)規例》(第 265A 章)。

IV. 支援香港國際機場三跑道系統的政府設施及資源建議

(立法會 CB(4)1110/ —— 政府當局就支援
17-18(03)號文件 香港國際機場三跑道系統的政府設施
和設備的資源建議

立法會 CB(4)1110/ 17-18(04)號文件 —— 立法會秘書處就香港國際機場三跑道系統的發展擬備的文件(最新背景資料簡介)

申報利益

8. 主席、何俊賢議員和易志明議員申報，他們是香港機場管理局("機管局")董事會成員。

政府當局作出簡介

9. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長就支援香港國際機場三跑道系統的政府設施和設備的資源建議致序辭。民航處總電子工程師(工程項目)、消防處助理處長(總部)和香港天文台("天文台")助理台長(航空氣象服務)借助電腦投影片簡介資料，分別向委員簡介其所屬部門的資源建議。有關簡介的詳情載於立法會 CB(4)1110/17-18(03)號文件。

(會後補註：政府當局提供的電腦投影片簡介資料已於 2018 年 5 月 28 日隨立法會 CB(4)1161/17-18(01)至(03)號文件發給委員。)

討論

資源建議

10. 黃國健議員支持民航處、消防處和天文台的資源建議。他認為，鑒於香港國際機場的容量已接近飽和，三跑道系統是必不可少的。他表示，政府負責提供相關政府設施和設備，以確保香港國際機場在三跑道系統下的運作安全。

11. 鑒於行政會議早於 2015 年已作出公布，肯定有必要推展三跑道系統計劃，姚思榮議員認為，政府在此時才提出支援香港國際機場三跑道系統

的政府設施和設備的資源建議是相當遲。此外，姚議員表示，現在距離三跑道系統的預定啟用時間(即 2022 年)只有 4 年。就此，他詢問，在第三條跑道啟用前是否有足夠時間採購及完成相關政府設施和設備。他亦詢問，一旦相關政府設施和設備的採購工作未能配合三跑道系統計劃的推展時間表，政府當局是否有後備方案。

12. 民航處副處長(2)答稱，政府當局現正向立法會申請撥款。若相關撥款獲立法會批准，政府當局便會在 2018 年年底展開招標程序，繼而進行所需的採購、安裝、測試和安全評估等程序。如能按照上述時間表行事，民航處便可在預定時間內令相關設施和設備準備就緒。

13. 姚思榮議員察悉，根據政府"用者自付"的原則，民航處提供空中航行服務的成本，會通過向航空公司收取的過境導航費，以及向機管局收取的航空交通管制("空管")服務費全數收回。他認為，由於民航處提供相關空中航行服務的成本相對較低，現時過境導航費及空管服務費所訂的水平偏低。然而，民航處機場內設施的估計費用為 19 億 290 萬元，所涉款額巨大，這會構成過境導航費及空管服務費上升的壓力。就此，他詢問，有見香港國際機場面對鄰近地區機場的激烈競爭，民航處會否考慮只輕微調高該等費用的水平，以免削弱航空公司使用香港國際機場的意欲。鑒於民航處在訂定過境導航費和空管服務費時，將會計及與工程項目費用相關的折舊開支，姚議員因而亦要求政府當局提供有關折舊開支的詳細資料。

14. 民航處副處長(2)表示，根據"用者自付"的原則，民航處的有關工程計劃涉及的折舊開支，會通過向航空公司收取的過境導航費，以及向機管局收取的空管服務費收回。過境導航費的收費水平將取決於飛越香港飛行情報區但沒有在香港國際機場升降的航機數目，而空管服務費的釐定則取決於在香港國際機場升降的航機數目。在折舊方面，預計新的航空交通管制指揮塔("指揮塔")的使用期為 40 年。姚思榮議員作出跟進，要求政府當局提供資料，說明因應當局需提供額外空管設施以支援香港

國際機場三跑道系統，民航處日後將如何釐定相關的過境導航費及空管服務費。

(會後補註：政府當局的回應的中文本已於 2018 年 6 月 21 日隨立法會 CB(4)1286/17-18(01)號文件發給委員。)

15. 毛孟靜議員驚悉，雖然機管局自行融資而無需政府資助興建三跑道系統，但政府當局即將由公帑撥出約 80 億元，用以提供支援三跑道系統運作的政府設施和設備。她認為所涉款額龐大，並詢問可否降低有關費用。毛議員表示，現有政府設施和設備需予提升，以配合三跑道系統的運作，從而維持航空安全，是可以理解。然而，她對提供新設施和設備持保留態度，並譴責政府當局沒有清楚述明相關工程計劃涉及的公帑總額。此外，她表示，由於香港與深圳的空域安排仍含糊不清，香港國際機場在三跑道系統運作下的效率及容量或會受到影響。

16. 運輸及房屋局副局長表示，政府當局將會根據國際民用航空組織("國際民航組織")的規定，提供首批支援三跑道系統的政府設施，當中包括民航處、消防處和天文台的設施和設備，以確保香港國際機場的運作安全和具有效率。有關設施的提供與香港國際機場雙跑道系統的現行安排一致。

17. 主席要求政府當局提供資料，說明約 80 億元擬議開支的使用安排，並以分項數字列出不管是否有三跑道系統，用於提升/更換現有設備的款項；以及主要用於支援三跑道系統運作的款項。

(會後補註：政府當局的回應的中文本已於 2018 年 6 月 21 日隨立法會 CB(4)1286/17-18(01)號文件發給委員。)

18. 由於三跑道系統計劃及資源建議對協助香港維持其作為航空樞紐的地位至為重要，陸頌雄議員對該等計劃及建議表示支持。然而，他提述到消防處的資源建議下購置兩輛快速截擊車的費用為 2,090 萬元，並表示該款額與一輛配備最新科

技的坦克的價格相若。就此，他詢問消防處如何確保整個相關採購程序符合物有所值的原則。陸議員亦察悉，在民航處的資源建議下，在新指揮塔設置 19 個空管人員工作席位的預算開支為 3.5 億元。他認為有關開支相當高昂，並要求當局就相關預算開支提供詳細分項數字。他亦關注到可否縮減相關開支。

(會後補註：政府當局的回應的中文本已於 2018 年 6 月 21 日隨立法會 CB(4)1286/17-18(01)號文件發給委員。)

19. 消防處助理處長(總部)答稱，準備購置的設備的預算開支與當前的市價趨於一致。他舉例指出，消防處在 2018 年以 950 萬元購置一輛快速截擊車。他表示，消防處會按照政府的標準採購程序購置相關設備。

20. 梁繼昌議員對支援香港國際機場三跑道系統的政府設施和設備的資源建議表示支持。在空管人員工作席位方面，他詢問，該 19 個新空管人員工作席位使用的系統是否與現有空管中心/指揮塔內使用的空管人員工作席位不同；若是，兩套系統便可能需要合併，或需要更換其中一套系統。他關注到當局擬申請的撥款額在日後會因而有所增加。梁議員亦詢問，新空管人員工作席位的系統會否接駁至已在 2016 年 11 月全面啟用的 Autotrac III ("AT3")，即新空管系統之下的新航空交通管理系統。

21. 陸頌雄議員和主席亦對新空管人員工作席位與現有空中航行服務設備的兼容性表示關注。

22. 民航處副處長(2)表示，新空管人員工作席位會有各樣設備，包括顯示器、資訊處理設備、話音通訊系統等。簡而言之，空管人員工作席位屬於空管系統的工作席位。她進一步表示，民航處現正研究有關購置新空管人員工作席位的兩項建議。其中一項建議，是透過延伸現有系統及設備來購置空管人員工作席位；而另一項建議則是採用盡量減少顯示器數目的整合模式，採購新設備時會修改/連

接現有系統。民航處會考慮該兩項建議的利弊、成本效益及技術的可行性等因素，才作出最終決定。此外，政府當局文件載列的預算開支是現正考慮的方案所涉開支的最高款額。她強調，不論民航處最終採用哪項建議，民航處都會按照政府既定的採購程序進行購置。

23. 梁繼昌議員關注到，是否需要一個新空管系統以兼容將會購置的數碼指揮塔設施，以及該等設施可否與 AT3 兼容。民航處副處長(2)回應時表示，數碼指揮塔設施不是 AT3 的一部分。數碼指揮塔設施利用高解像度監察攝影機，為航空交通管制人員("空管人員")提供飛行區的全景。數碼指揮塔亦提供更佳的能見範圍及提高空管人員對環境的警覺性，以及提供警報功能，以助空管人員在停機坪/滑行道區域和進場跑道視線受遮擋(尤其是夜間和能見度低)的情況下，監察飛機活動。

24. 主席認為，航空安全絕不應受到損害。因此，在維持航空安全的大前提下，如有需要便應提供配合三跑道系統的推展所需的政府設施和設備。主席預料，因應粵港澳大灣區("大灣區")的建設，航空和海上運輸日後將會結合發展。他促請民航處與內地及澳門的有關當局緊密合作，制訂措施，以應付日後在大灣區建設下對航空交通的需求，並應在適當時候向委員匯報最新發展。

跑道容量及飛機噪音

25. 田北辰議員質疑當局能否實現在三跑道系統啟用後逐步達至每小時 102 架次飛機升降量的最高容量目標。他指出，香港國際機場現時在雙跑道系統運作下的實際最高容量為每小時 68 架次飛機升降量。他詢問，當局預計到 2024 年及 2030 年，香港國際機場的航空交通需求及最高跑道容量為何。田議員認為，議員必須掌握該等資料，才能決定是否在財務委員會("財委會")投票支持民航處的資源建議。他表示，倘民航處能確認到 2030 年時，香港國際機場的跑道容量可達至每小時 102 架次飛機升降量，他便會投票支持民航處的資源建議。

26. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴ 告知與會者，在現有雙跑道系統的運作下，香港國際機場在 2017 年處理的飛機升降量為 422 420 架次。根據《香港國際機場 2030 規劃大綱》，隨着三跑道系統投入運作，預計到 2030 年，香港國際機場每年的航空交通量將增加至 607 000 架次飛機升降量。民航處副處長(2)承諾在會議後，就預計到 2024 年及 2030 年，香港國際機場的航空交通需求及最高跑道容量提供進一步資料，供委員參閱。

(會後補註：政府當局的回應的中文本已於 2018 年 6 月 21 日隨立法會 CB(4)1286/17-18(01)號文件發給委員。)

27. 田北辰議員質疑，香港會否在珠江三角洲("珠三角")地區的機場中獲得分配適當的空域，以便於 2030 年達至每小時 102 架次飛機升降量。他表示，深圳及廣州現正興建新機場，並認為該等發展項目對在珠三角地區內實行共享空域將進一步構成壓力。

28. 民航處副處長(2)表示，國家民航局、香港民航處及澳門民航局在 2004 年組成的三方工作組，在 2007 年制訂了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0 版本)》("《2007 年方案》")。《2007 年方案》的首要目標，是以安全高效的方式，優化珠三角空域的使用和管理，達致珠三角地區五大機場互利共贏的局面。《2007 年方案》清楚訂明將會漸進落實的改善目標和措施。三方工作組就《2007 年方案》進行的工作亦已考慮所需空域，以便在三跑道系統運作下達至最終每小時 102 架次飛機升降量的目標。

29. 易志明議員表示，相關政府設施和設備對三跑道系統的運作不可或缺。因此，他支持該等資源建議。不過，他贊同姚思榮議員的意見，政府當局理應在三跑道系統計劃的詳情公布時，將該等相關費用告知議員。此外，易議員察悉，民航處現正透過三方工作組與內地及澳門聯繫，商討珠三角地區的空域規劃。他認為應讓有關各方有更多時間進一步商議空域事宜。他表示，即使三方工作組尚未

完成在空域安排方面的工作，他在財委會仍會支持該等資源建議。

30. 胡志偉議員表示，陸基增強系統是民航處在其資源建議下將會提供的其中一項新科技。他要求政府當局提供資料，說明在香港國際機場起飛/降落並配備了航空電子設備以支援陸基增強系統的航空公司及飛機所佔比例。民航處副處長(2)表示，飛機/航空公司應配備陸基增強系統的航空電子設備，使其進場和着陸時可使用陸基增強系統。她告知與會者，在本港某大航空公司的航機中，約25%現時已配備陸基增強系統。預計到2024至2025年，該百分比會逐步上升至約70-80%。

31. 胡志偉議員關注到，在三跑道系統於2022年啟用後會使用陸基增強系統，以及該系統對香港國際機場的飛機升降量所造成的影響。他要求政府當局證實，陸基增強系統的使用會否令香港國際機場的飛機升降量增加。若會，他促請政府當局盡量向航空公司提供誘因，鼓勵航空公司及其航機配置陸基增強系統，使香港國際機場飛機升降量得以增加。依他之見，香港國際機場提早實施使用陸基增強系統，將有助提升香港國際機場相對於其他機場的競爭力。

32. 民航處副處長(2)表示，由於陸基增強系統將會主要連同新第三條跑道使用，而第三條跑道按計劃將於2022年啟用，因此實施陸基增強系統的預訂時間為2022至2024年期間。因應胡志偉議員提出有關提前使用陸基增強系統的意見，民航處副處長(2)承諾探討透過加快相關籌備工作把推行時間表提前的可行性。她補充，開展相關採購工作的時間亦取決於何時獲得財委會批准有關撥款。

33. 胡志偉議員作出跟進時詢問，若香港國際機場使用陸基增強系統的時間可提前，則機場的飛機升降量可增加多少。民航處副處長(2)答稱，現時處方並沒有此方面的詳細資料。然而，香港國際機場及飛機如使用陸基增強系統，必定可為提高香港國際機場的容量提供機會，以及緩解飛機噪音的問題。

34. 譚文豪議員察悉，陸基增強系統可支援航機採用衛星精密進場和着陸程序，並會配合民航處的噪音緩解措施(即透過使用某些飛程序減低飛機噪音對居民的影響)。據他了解，現時並非所有飛機及航空公司都配備了支援陸基增強系統的航空電子設備。鑒於陸基增強系統的使用會為香港帶來好處，譚議員促請政府當局盡量推動飛機及有關航空公司使用陸基增強系統，務求在陸基增強系統的使用方面達致最高效率。

35. 譚文豪議員亦表示，據其個人經驗，由位於機場範圍以外的消防局出動的救護車須通過若干程序才獲准進入機場禁區執勤。他促請消防處研究此事，確保有關程序在緊急情況下不會導致延誤。

36. 主席呼籲消防處簡化有關程序，以方便奉召出動的消防車及救護車，前往機場執行拯救任務。消防處助理處長(總部)答稱，當第三條跑道啟用時，額外的救護車將會調配至機場禁區消防局，以應付市民的需要。

37. 周浩鼎議員察悉，新第三條跑道將於2022年啟用，而與現有兩條跑道比較，第三條跑道的位置離民居較遠。就此，他詢問當局可否作出安排，讓更多飛機在2022年後使用新跑道，而不使用現有兩條跑道，以減少居民所承受的飛機噪音，尤其是在夜間。

38. 民航處副處長(2)答稱，民航處一直關注飛機噪音對居民的影響。她表示，民航處現正因應三跑道系統將於2024年啟用的情況，研究飛機航道的詳細設計，並已採取多項噪音緩解措施，以減輕飛機噪音對居民的影響。舉例而言，民航處一直要求航空公司使用更寧靜的飛機於晚間飛行。此外，只有符合《國際民用航空公約》附件16第1卷第2部第3章所訂噪音標準("第3章噪音標準")的飛機，方可在香港國際機場運作。更嚴格的第4章噪音標準或同等標準將由2019年度起予以採用。民航處亦已實施一套新的飛程序(名為"固定半徑轉彎")

的飛程序),讓可使用衛星導航技術飛行的飛機,在向香港國際機場東北方向起飛及南轉入西博寮海峽時,更緊貼航道的中線飛行,與航道附近地區保持距離,從而減低飛機噪音對該等地區的影響。在 2017 年,逾四成向香港國際機場東北方向起飛的飛機使用此程序。

39. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4補充,在新的第三條跑道於 2022 年啟用後,民航處計劃在情況許可時,在晚間將現有的南跑道撥作備用模式。該等措施將會有助減少晚間飛機噪音對居民的影響。

香港國際機場的航空交通管制系統

40. 譚文豪議員察悉,在民航處的資源建議下,若干機場內及機場外的空中航行服務設備將予購置/升級/更換。他支持該等建議,因為更先進的設備可確保空管系統的準確度更高。此外,譚議員詢問,民航處就資源建議申請的撥款會否用以更換 AT3 的組件及/或軟件。民航處副處長(2)表示,AT3 主要用於整合及處理航空交通資料,例如航機位置、飛行計劃等。然而,在民航處的資源建議下將予購置/升級/更換的系統及設施,主要用作 AT3 的周邊設備。

41. 邵家輝議員對民航處、消防處及天文台的資源建議表示支持。此外,他表示,公眾過往關注到當局推出新空管系統時所出現的一些狀況。因此,他要求政府當局提供資料,說明該系統現時在香港國際機場的運作有何最新發展。

42. 民航處副處長(2)表示,一如世界上其他機場推出規模龐大而複雜的航空交通管理系統時所出現的情況,AT3 自 2016 年 11 月全面啟用以來曾出現種種磨合情況。她表示,民航處在 2016 年 12 月成立了一個由航空業及工程業界的本地及國際專家組成的小組,就出現的磨合情況向民航處提供意見,並檢視新航空交通管理系統的表現。專家小組在 2017 年 11 月發表的總結報告中指出,新航空交通管理系統的整體表現令人滿意和運作暢順。民航

處副處長(2)重申，自 2017 年年底在優化相關運作模式及改善磨合期出現的種種情況後，AT3 已運作暢順。

43. 邵家輝議員認為，為了維持公眾對航空安全的信心及香港作為國際航空樞紐的聲譽，民航處在發布有關航空安全事故的資訊時，應謹慎行事，以免令公眾產生不必要的疑慮。運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局十分重視維持航空安全，並致力在發布相關資訊時增加透明度，以維持公眾的信心。

44. 邵家輝議員引用統計資料指出，香港國際機場在 2017 年為約 7 200 萬名乘客提供服務，以及處理逾 500 萬公噸空運貨物及空郵郵件，並認為香港國際機場是世界上最繁忙的機場之一。他促請政府當局協助機管局完成三跑道系統計劃，以維持香港作為重要交通樞紐的地位。就此，他詢問三跑道系統計劃的工程進度。運輸及房屋局副局長表示，三跑道系統計劃的建造工程正如期進行，預計三跑道系統計劃可如期完成。

45. 梁繼昌議員察悉，民航處現正就地面導航及監察系統過渡至衛星系統進行工作。他要求政府當局就這方面的工作進度，提供資料。民航處副處長(2)回應時表示，雖然現時同時使用衛星監察及雷達以確保航空安全，但衛星系統會循序漸進推行。因應梁議員的進一步提問，民航處副處長(2)表示，衛星監察覆蓋範圍已延伸至整個香港飛行情報區。

總結

46. 主席總結時表示，事務委員會普遍支持政府當局提出的資源建議。

議案

47. 委員察悉，田北辰議員就此議程項目動議一項議案。主席裁定該議案與此議程項目直接相關，委員同意在會議上處理該議案。應委員要求，

主席命令就該議案進行記名表決。記名表決鐘聲響起 5 分鐘。

48. 田北辰議員動議下述議案：

"三跑系統可達到每小時 102 架次的最高容量，是基於《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0 版本)》(2007 年方案)。而去年七月，國家民航局、香港民航處和澳門民航局簽署合作備忘錄，展開規劃空域的技術性研究，為三跑發展提供支援。為加強公眾對三跑系統效益的信心，確保政府資源用得其所，本委員會促請政府當局將項目提交立法會財務委員會前，向本會提交充份資料，顯示空域方案可支援三跑系統的最高容量。"

49. 主席將議案付諸表決。7 名委員投票贊成議案，10 名委員投票反對議案，沒有委員投棄權票。表決結果如下：

贊成：

胡志偉議員
郭榮鏗議員
尹兆堅議員
譚文豪議員
(7 名委員)

梁繼昌議員
楊岳橋議員
何君堯議員

反對：

黃定光議員
何俊賢議員
姚思榮議員
張華峰議員
邵家輝議員
(10 名委員)

黃國健議員
易志明議員
麥美娟議員
廖長江議員
陸頌雄議員

棄權：

(0 名委員)

50. 主席宣布議案被否決。

(會後補註：會議後，田北辰議員要求記錄在案，載明他的表決意向是贊成該議案。)

V. **民航處開設兩個首長級職位以支援香港國際機場三跑道系統的建議**

(立法會 CB(4)1110/17-18(05)號文件 —— 政府當局就建議開設運輸及房屋局運輸科轄下民航處的兩個首長級 (D1) 職位提交的文件

立法會 CB(4)1110/17-18(04)號文件 —— 立法會秘書處就香港國際機場三跑道系統的發展擬備的文件(最新背景資料簡介)

申報利益

51. 主席、何俊賢議員和易志明議員申報，他們是機管局董事會成員。

政府當局作出簡介

52. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長向委員簡介有關民航處航空交通部開設一個常設首長級職位及一個為期約 7 年至 2024-2025 年度的編外首長級職位的建議。開設該兩個職位，旨在應付香港航空交通的強勁增長，以及監督民航處內有關準備三跑道系統順利運作的工作。有關簡介的詳情載於立法會 CB(4)1110/17-18(05)號文件。

討論

人員編制建議

53. 譚文豪議員支持民航處開設兩個首長級職位的建議，但他認為民航處理應早些提交該項建議，因為民航處在空管運作方面的工作量沉重。此外，譚議員提到三方工作組在 2007 年制訂《2007 年

方案》，以期優化珠三角空域的使用和管理。他認為，當局理應在制訂《2007年方案》後不久便開設一個首長級職位，以處理有關空域安排的事宜，以及因應三跑道系統的啟用及陸基增強系統的實施而訂立與空管有關的進場及離場程序。民航處副處長(2)回應時表示，經考慮在有關職位下完成指定工作所需的時間後，民航處認為現在是向立法會提交相關人員編制建議的適當時候。

54. 易志明議員支持相關的人員編制建議。他認為，有關職位應早些開設，以便更妥善應付航空交通的強勁增長，以及為第三條跑道及三跑道系統的啟用進行籌備工作。此外，易議員表示，民航處最近獲民用空中航行服務組織頒授 2017 年全球安全成就獎，而新航空交通管理系統("航管系統")在 2017 年成功處理了高峰期的航空交通流量，並克服了超強颱風"天鴿"帶來的挑戰。因此，他認為新航管系統應不會再出現磨合問題。就此，他建議當局應定期向市民公布民航處和新航管系統的卓越表現，以增加公眾對香港航空安全的信心。

55. 陸頌雄議員詢問，出任該編外首長級職位的人員會從民航處內部重行調配，抑或透過公開招聘形式招聘。他亦關注到，在該編外職位的任期屆滿後，當局會否為擔任該編外職位的人員作出安排。民航處副處長(2)表示，該兩個首長級職位將以在民航處內部重行調配的方式填補，而出任該編外職位的人員會有接任安排。她表示，預計到 2025 年首季該職位的任期屆滿時，民航處會因人員自然流失而出現另一合適的職位空缺，可供吸納有關人員。

56. 周浩鼎議員表示支持民航處航空交通管理部開設該兩個首長級職位。依他之見，該兩個首長級職位的指定工作量繁重而複雜。就此，他詢問民航處有否考慮開設兩個常設職位，而非如目前所建議，一個是常設職位，另一個是編外職位。鑒於擔任該編外職位的人員具有處理空管運作相關事宜的專長和經驗，周議員促請民航處考慮將該編外職位轉為常設職位。

57. 民航處副處長(2)表示，鑒於香港國際機場的航空交通增長強勁，加上預計在未來數年，香港的航空交通量會持續上升，開設該常設首長級職位主要旨在應付在日常的空管運作方面大幅增加和愈趨複雜的工作量。至於該編外首長級職位，出任人員主要負責制訂、修訂及設計適用於三跑道系統運作的相關程序和空管運作，以配合三跑道系統的推行時間表。民航處副處長(2)補充，民航處會繼續檢討民航處的工作量和人手情況，在適當情況下會作出所需的安排。

58. 姚思榮議員表示支持民航處開設該兩個首長級職位的建議。他察悉，該編外職位的開設期為約 7 年至 2024-2025 年度，並詢問民航處有否考慮將該職位開設一段更長的時間，以確保順利過渡至三跑道系統。民航處副處長(2)表示，民航處經考慮該職位涉及的職務及出任該職位的人員完成指定工作所需的時間後，才敲定該職位的開設期。當局認為該職位的擬議年期合理和充足。

59. 胡志偉議員認為，空域安排和陸基增強系統的實施對提高香港國際機場的飛機升降量至為重要，而出任該編外首長級職位的人員亦應在三跑道系統全面投入運作前於提高香港國際機場的飛機升降量方面扮演一定的角色。鑒於有關空域安排的種種問題尚未解決，加上陸基增強系統尚未推行，他質疑現時是否會有足夠工作量支持開設有關職位。他認為，有關職位應在較後時間，待當局提供更多有關空域安排及實施陸基增強系統的細節後才開設。

60. 經考慮胡志偉議員的相關意見後，民航處副處長(2)承諾探討提前實施陸基增強系統的可行性。此外，她表示，為配合第三條跑道在 2022 年或之前投入運作及三跑道系統在 2024 年年底或之前全面啟用，民航處須事前進行複雜及繁重的準備工作，包括制訂航機進場與離場的新程序，以及進行適用於三跑道系統運作的飛行程序和空管程序的設計工作。此外，與三方工作組聯繫商討空域事宜所需的籌備工作亦甚多，因此在此時開設相關職位是適當的時候。胡議員依然不表信服，因為他認

為在空域問題仍未解決之時，不可能進行飛行程序的设计工作。

61. 田北辰議員提到，在 2018 年 4 月舉行的財委會審核 2018-2019 財政年度開支預算特別會議上，民航處作出回應時表示，自 2017 年 5 月起沒有發生涉及新航管系統的重大事故。然而，他表示，自新航管系統啟用後，民航處沒有主動報告一些涉及該系統的事故，以致影響公眾對新航管系統的信心。就此，他要求政府當局考慮藉着開設該等新首長級職位以監督三跑道系統下空管運作的機會，檢討現有涉及空管或與空管系統有關的重大事故通報機制，從而提高透明度。

62. 民航處副處長(2)表示，新航管系統的整體表現令人滿意，在磨合期後運作暢順。航機位置出現雙重影像、錯誤目標和航機位置短暫未能顯示的平均次數已大幅減少。她進一步表示，民航處現有的通報機制符合國際民航組織所訂的國際規定，而民航處會嚴格遵守該等規定。在現有的通報機制下，民航處須公布任何按照國際民航組織的規定需要民航處進行調查的飛機意外或嚴重事故。

63. 易志明議員表示，由於現時的通報機制符合國際標準，他認為無需檢討該機制。

民航處人員的培訓工作

64. 譚文豪議員深切關注到空管人員人手不足的情況，以及新空管人員的培訓工作。他表示，現有的空管人員不時須逾時工作，以維持所需的空管運作。即使當局在 2018-2019 年度會招聘新的空管人員，但他質疑是否有足夠時間為他們提供培訓，以應付在 2024 年三跑道系統全面啟用時所出現的航空交通需求增長。此外，他擔心民航處未必有足夠訓練員指導新的空管人員。就此，他建議民航處應考慮聘用已退休的或海外具經驗的空管人員，作為一項短期措施，以確保新空管人員的培訓工作能順利和無間斷地進行。他亦認為，足夠人手有助避免員工身心耗竭，這樣便可把空管事故發生的機會盡量減至最低。民航處副處長(2)回應時表示，民航

處訂有全面的人手計劃，而民航處正是根據此計劃，聘用退休的及海外具經驗的空管人員。

65. 關於當局在 2018-2019 年度將會招聘 40 名新民航處人員填補非首長級職位的空缺，陸頌雄議員查詢有關該等人員的培訓事宜及資歷要求。他亦關注到民航處在招聘該等人員時所面對的困難。民航處副處長(2)回應時表示，該 40 個非首長級職位的招聘工作將於 2018 年展開。她表示，根據過往的經驗，類似的職位空缺會吸引頗多申請人，而民航處在招聘方面未有遇到重大困難。見習航空交通管制主任的最低入職要求是完成中學教育。應徵有關職位的申請人獲聘用後，將須接受最長 7 年的培訓。

66. 姚思榮議員詢問，該 40 個非首長級職位的招聘工作是一次過進行，還是分階段進行。考慮到民航處來年會聘用大量新職員，他詢問該處現有的培訓機制能否切合未來空管運作的發展需要。鑒於民航處在其資源建議下將會提供新的設備和科技，他亦要求民航處就其使用該等新設備的準備狀況提供資料。民航處副處長(2)答稱，民航處在 2018-2019 年度將會分階段招聘人員填補 40 個非首長級職位的空缺。鑒於新入職的人員數目眾多，民航處已制訂相應的內部培訓計劃，為其人員提供充足的培訓，以確保航空安全。有關計劃涵蓋內部培訓及外界機構提供的訓練。

67. 主席建議民航處與其他飛行情報區聯繫，為不同飛行情報區的空管人員舉行交流會。他認為，該等交流活動會在管理及操作空管系統方面令民航處人員受益。

68. 民航處副處長(2)認同委員的意見，認為全面培訓會有利新入職人員有效執行其職責。為了令前線的空管人員對相關設備有更深入的认识，以及讓他們與有關製造商作出交流，他們會獲邀參加選定的設備展覽會或訪問製造商。

總結

69. 主席總結時表示，事務委員會普遍支持在此議程項目下討論的人員編制建議。

議案

70. 委員察悉，田北辰議員就此議程項目動議一項議案。主席裁定該議案與此議程項目直接相關，委員同意在會議上處理該議案。應委員要求，主席命令就該議案進行記名表決。記名表決鐘聲響起 5 分鐘。

71. 田北辰議員動議下述議案：

"新航空交通管制系統啟用以來，部分系統事故並非由政府主動通報，影響公眾對系統的信心和對政府的觀感。本委員會促請政府當局，在開設新職位監督三跑道系統空管操作的同時，向外詳細列明及解釋，空管或相關系統重大事故通報機制的國際標準，以提高透明度。"

72. 主席將議案付諸表決。9 名委員投票贊成議案，沒有委員投票反對議案，亦沒有委員投棄權票。表決結果如下：

贊成：

黃定光議員
田北辰議員
胡志偉議員
廖長江議員
譚文豪議員
(9 名委員)

黃國健議員
易志明議員
姚思榮議員
邵家輝議員

反對：

(0 名委員)

棄權：

(0 名委員)

經辦人/部門

73. 主席宣布議案獲得通過。

(會後補註：政府當局就該議案作出的回應的中文本及英文本已分別於 2018 年 6 月 20 日及 6 月 25 日隨立法會 CB(4)1276/17-18(01)號文件發給委員。)

VI. 其他事項

74. 議事完畢，會議於下午 12 時 46 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2018 年 8 月 28 日