

立法會參考資料摘要

《民航條例》  
(第 448 章)

2011 年《1995 年飛航(香港)令》(修訂)令

引言

A 在二零一一年十月十八日的會議上，行政會議建議，行政長官指令制訂載於附件 A 的 2011 年《1995 年飛航(香港)令》(修訂)令，擴大《1995 年飛航(香港)令》的賦權條文所涵蓋的範圍，以支持對《香港飛航(費用)規例》所訂的費用及收費作出建議的修訂。

理據

2. 根據政府政策，一般而言，各項費用及收費所訂水平，應該足以悉數收回提供服務的成本。民航處已檢討《香港飛航(費用)規例》所訂的民航費用及收費。<sup>1</sup>《香港飛航(費用)規例》所訂的大部分費用對上一次在一九八六年調整<sup>2</sup>。

---

<sup>1</sup> 民航處亦已根據《民航(飛機噪音)(證明)規例》，檢討就批給噪音標準合格證明書和發出噪音標準合格證明書複本須繳付的費用。財經事務及庫務局局長會根據《民航(飛機噪音)條例》第 9 條，按《釋義及通則條例》第 29A(1)條訂立《2011 年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》，修訂上述費用。

<sup>2</sup> 除外的費用及收費為數項與簽發空勤人員執照有關的考試費(對上一次在一九九零年調整)，以及簽發機場牌照的最高費用(對上一次在一九九八年調整)。

3. 目前，部分服務徵收的費用及收費並非悉數收回服務成本，該等服務收回成本的比率介乎 5%至大約 80%。此外，民航處又為航空業界免費提供若干服務，例如審批飛行模擬器，以及飛機維修工程師執照考試。收費建議旨在貫徹政府所提供的服務悉數收回服務成本的原則。

4. 現有費用項目之中有三項高於成本，而續發執照認可證的費用則已經過時。現藉此機會，一次過把費用高於成本的項目下調至相關的全部成本水平，同時刪除已經過時的費用。另一方面，對於一些涉及相近工作程序的申請項目，民航處亦已簡化這些費用項目的結構。

5. 現有費用及收費的收回成本總比率約為 91.5%。當費用建議全面實施後，便會達致悉數收回成本。

6. 費用建議不會對航空業帶來顯著影響，亦不會損害香港作為區內航空樞紐的競爭力。民航處各項費用只佔航空公司總經營開支不足 1%，因此應不會對航空公司的營運構成不恰當的財政負擔。對本港規模較大的航空公司來說，所佔的百分比會更低。

## B C

7. 對修訂費用及收費的建議(費用建議)詳情載於附件 B。費用建議對相關持份者的影響評估載於附件 C。

8. 我們須擴大《1995 年飛航(香港)令》賦權條文所涵蓋的範圍，以支持費用建議。

### 修訂命令

9. 《2011 年〈1995 年飛航(香港)令〉(修訂)令》擬於二零一一年十二月十六日生效，以修訂《1995 年飛航(香港)令》第 97 條，使行政長官能 -

- (a) 訂明須就某些與飛航有關的事宜支付的費用；及
- (b) 就根據主體命令第 97(3)條訂明的費用的支付及退還，訂定條文。

## 修訂規例

10. 行政長官會同行政會議訂立的《2011年〈1995年飛航(香港)令〉(修訂)令》刊憲後，行政長官再經諮詢行政會議，可訂立《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》，其主要條文如下 -

- (a) 訂定條文，為支付《香港飛航(費用)規例》(規例)附表所訂費用提供依據；
- (b) 調整規例附表所訂若干費用的水平，以期悉數收回成本；
- (c) 就《1995年飛航(香港)令》所訂的若干事項訂立新收費項目；
- (d) 簡化批出或續發空勤人員執照的考試費架構；
- (e) 刪除續發認可證的費用；以及
- (f) 反映已經取消正式飛行測試。

## 立法程序時間表

11. 我們會在二零一一年十月二十一日在憲報刊登《2011年〈1995年飛航(香港)令〉(修訂)令》，並在十月二十六日提交立法會審議。

## 建議的影響

D 12. 建議本身在資源方面不會構成財政影響，但費用建議有於**附件 D**列出的財政影響。推行建議及費用建議無須增加員工。建議及費用建議對經濟影響甚微，因為加費導致的額外成本，與航空業界的總營運成本相比，並不顯著。建議及費用建議符合《基本法》的規定，包括有關人權的條文。該等建議不影響現行法例的約束力，對生產力和環境沒有影響，對可持續發展亦沒有重大影響。

## 公眾諮詢

13. 費用建議方面，我們已諮詢航空發展諮詢委員會轄下的技術小組委員會、機場管理局、航空業界(包括本港航空公司)、航空公司委員會、香港航空公司代表協會、香港航空公司機師協會、英國皇家飛行員及導航員協會香港區，以及其他的有關機構如香港工程師學會、香港飛行總會、飛機維修及設計機構、飛行訓練機構和維修訓練機構。

14. 部分持份者雖然明白用者自付原則，但仍對該原則應用於其所屬民航業領域表示關注。我們解釋，由於民航處的費用是向商業機構和專業人員徵收的，因此在整個民航業實行用者自付原則，實屬恰當。

15. 持份者亦關注我們建議大幅調高若干收費，尤其是航空運輸企業經營許可證和視察維修或設計機構的最高費用。我們解釋，建議相關項目分三年加費，是要在使用者的利益與政府悉數收回成本的政策之間求取平衡，因此實屬合理。我們認為並無充分理由支持延長分期加費。

16. 關於按調查成本釐定的民航處費用及收費計算詳情，我們同意日後在付款通知書上提供更多資料，包括員工的工作時數，以及海外公幹的資料。

17. 二零一一年三月二十八日，我們就費用建議諮詢立法會經濟發展事務委員會。同年六月二十七日，我們就費用建議向委員會提供更多資料。委員會支持費用建議。我們向委員保證，民航處會定期檢討工作程序，以盡量減低提供服務的成本。對於為回應市民的關注而向噪音較高飛機徵收較高收費的建議，我們解釋這並不符合現行政策。

## 宣傳安排

18. 我們會在二零一一年十月十九日發出新聞稿，並安排發言人解答查詢。

## 背景

19. 《1995年飛航(香港)令》第97條訂明行政長官可訂立規例，訂明所收取的費用。我們有需要修訂相關規例，以便為調整《香港飛航(費用)規例》所訂費用及收費的建議提供依據。

## 查詢

20. 如對本摘要有任何查詢，請與運輸及房屋局首席助理秘書長（運輸）陳美嘉女士（電話號碼：2189 7719）聯絡。

運輸及房屋局  
二零一一年十月十九日

## 《2011年〈1995年飛航(香港)令〉(修訂)令》

(由行政長官會同行政會議根據《民航條例》(第448章)第2A(2)及12(2)條作出)

1. 生效日期  
本命令自2011年12月16日實施。
2. 修訂《1995年飛航(香港)令》  
《1995年飛航(香港)令》(第448章, 附屬法例C)現予修訂, 修訂方式列於第3條。
3. 修訂第97條(regulations by the Chief Executive: fees)
  - (1) 第97(3)條, 在“inspection”之後 —  
加入  
“, calculation”。
  - (2) 第97(3)條 —  
廢除  
“the grant of any permission or approval”  
代以  
“the grant or variation of any permission, approval or authorization”。
  - (3) 第97條 —  
廢除第(4)款  
代以  
“(4) Without limiting section 29 of the Interpretation and General Clauses Ordinance (Cap. 1), if under paragraph

- (3) regulations prescribe any fees, the regulations may also—
  - (a) provide for the manner in which, and the time at which, the fees are to be paid;
  - (b) empower the Director-General of Civil Aviation to specify the manner in which, and the time at which, the fees are to be paid; and
  - (c) provide for the refund of fees.
- (5) For the purposes of paragraph (4)(b), the regulations may empower the Director-General of Civil Aviation—
  - (a) to require the payment of a deposit in prescribed circumstances; and
  - (b) to specify the amount of the deposit and the manner in which, and the time at which, the deposit is to be paid.”。

行政會議秘書

行政會議廳

2011年 月 日

註釋

本命令修訂《1995年飛航(香港)令》(第448章，附屬法例C)(**主體命令**)，使行政長官能 —

- (a) 訂明須就某些與飛航有關的事宜支付的費用；及
- (b) 就根據主體命令第97(3)條訂明的費用的支付及退還，訂定條文。

## 費用建議詳情

### **調整費用或最高費用以悉數收回成本**

有三項費用項目收費高於成本，其中一項是續發較大型飛機的適航證明書的費用。這些費用應一次過下調至悉數收回成本的水平。另一方面，有 48 項費用低於成本，應一次過調高，惟下列費用會分三年調整：

- (a) 批出或更改航空運輸企業經營許可證(經營許可證)的最高費用的組成項目；
- (b) 為給予任何人認可而視察維修或設計機構的最低及最高費用；以及
- (c) 簽發滑翔機或氣球適航證明書及適航證明書認可證的費用。

### **簡化批出或續發空勤人員執照的考試費架構**

2. 我們建議簡化批出或續發空勤人員執照的考試費架構。現時，機師和隨機工程師須通過各項考試，以取得規定資格，並須支付考試費。由於舉行各項考試的成本相若，我們建議把考試費歸納為兩項項目，分別為私人機師執照考試，以及專業機師執照或隨機工程師執照的考試。實施上述建議後，《香港飛航(費用)規例》第 5 條(關於正式飛行測試費用)將會廢除。

### **刪除過時收費項目**

3. 由於民航處不再續發執照認可證，我們建議刪除續發認可證的費用。



## 新收費項目

4. 目前，民航處為業界免費提供若干服務；而就另一些服務所訂的收費水平，則未能悉數收回成本。為提供法律依據以收回服務成本，我們建議增訂費用項目，涵蓋以下服務：

- (a) 審批飛行模擬器；
- (b) 為簽發空勤人員執照而認可培訓課程、培訓者、考核者或提交報告者；
- (c) 簽發空勤人員執照予持有香港以外司法管轄區所發出的空勤人員執照的申請人；
- (d) 在機師執照加簽儀表飛行等級或飛機型號等級；
- (e) 在機師執照加簽有關語文能力的批註；
- (f) 為簽發飛機維修工程師執照而認可培訓課程、培訓者、考核者或提交報告者；
- (g) 飛機維修工程師執照考試；
- (h) 為任何有關民航的目的而認可任何人以提交報告；以及
- (i) 批准運載危險品或軍火，放飛繫留氣球、滑翔機或拖引式降落傘，繫泊飛船，或跳降落傘、低飛、進行空中攝影或空中測繪。

5. 審批飛行模擬器，以及為簽發空勤人員執照而認可飛行培訓課程及相關的人的收費，現時納入經營許可證費用內。新費用項目訂立後，這些費用將不再列作經營許可證的部分費用。

## 新訂收回成本條文

6. 我們建議訂定條文，訂明民航處不論有否收取按金，均可在申請獲批准<sup>1</sup>、申請人撤回申請、民航處拒絕申請或申請因其他原因失效的情況下，收回進行關於該等申請的調查成本。上述申請的費用並非定額收費，而是按調查成本釐定。

---

<sup>1</sup> 這些申請根據《1995年飛航(香港)令》提交，可能涉及：

- (a) 批出或更改航空運輸企業經營許可證；
- (b) 簽發或更改沒有適航證明書的飛機飛行許可證；
- (c) 簽發飛機適航證明書或適航證明書認可證(滑翔機和氣球除外)；
- (d) 審批發動機；
- (e) 給予維修機構認可，或對該認可的更改；
- (f) 審批飛機和設備；
- (g) 簽發機場牌照；
- (h) 審批飛行模擬器；
- (i) 認可飛行培訓或教授課程；
- (j) 授權或認可任何人，以作飛行培訓或教授；
- (k) 給予任何人認可，以提交報告，或對該認可的更改；
- (l) 認可維修培訓或教授課程；
- (m) 授權或認可任何人，以作維修培訓或教授。

## 對持份者的影響

### 航空運輸企業經營許可證持證機構

經營許可證持證機構主要受到經營許可證最高費用<sup>1</sup>調高和適航證明書續期費用調低所影響。

2. 我們預計，調高經營許可證的最高費用，將不會影響現時已支付全部成本的航空公司。與此同時，調低適航證明書的續期費用，則可為這些經營者每年節省 10 萬元至 600 萬元。

3. 至於其他現時無須支付全部調查成本的持證機構，將會受到經營許可證最高費用分期遞增的影響，但部分增加的費用，會因適航證明書續期費用減少而抵銷。我們估計，與現時收費比較，上述經營者每年額外支付的費用，第一年為 10 萬元至 100 萬元，第二年為 30 萬元至 100 萬元，第三年為 60 萬元至 100 萬元。

### 維修及設計機構

4. 維修及設計機構主要受到民航處執行視察的最高費用調高所影響<sup>2</sup>。與現時收費比較，現時繳付法例所訂最高費用(即 133,400 元)的機構，在收費建議實施後首年或須多付最多 59,400 元，第二年 145,100 元，第三年 269,100 元。

### 維修訓練機構

5. 由於開徵認可維修培訓課程及相關機構或人員的新收費，維修訓練機構須支付額外費用，金額視乎民航處的調查範圍而定。根據過往經驗，認可費用為 7,500 元(就相對簡單的個案而言)至超過 10 萬元(就大機構而言)。

---

<sup>1</sup> 批出或更改經營許可證的費用，相等於民航處進行調查的成本，但以按《香港飛航(費用)規例》附表第 2 段計算的最高費用為上限。

<sup>2</sup> 視察維修及設計機構的費用，相等於民航處進行調查的成本，但以《香港飛航(費用)規例》附表第 8 段所訂的最低及最高費用為限。

## **飛行訓練機構**

6. 由於開徵審批飛行模擬器和為簽發空勤人員執照而認可飛行培訓課程及相關的人的新費用，並非經營許可證持有者的飛行訓練機構，須支付約 62,000 元至 263,000 元。確實費用視乎處理申請所需的工時、飛行訓練機構是否位於香港以外地方，以及申請審批或認可的項目和組合而定。

## **空勤人員和飛機維修工程師**

7. 簽發空勤人員執照方面，由於考試費和執照費調高，一般而言，專業機師執照申請人須多付 2,400 元，私人機師執照申請人則須多付 6,200 元。

8. 簽發飛機維修工程師執照方面，由於徵收新考試費和調高執照費，一般而言，飛機維修工程師執照申請人須多付 5,200 元。

## **其他持份者**

9. 民航處會就批准航空公司運載危險品或軍火徵收新費用。航空公司如申請為期兩年的批准，須支付 785 元至 6,800 元，金額視乎所申請的批准而定。

10. 此外，民航處會就批准放飛氣球、滑翔機或拖引式降落傘，或繫泊飛船，或跳降落傘、低飛、進行空中攝影或空中測繪徵收新費用。上述每項申請收費 1,470 元。

## 費用建議的影響

財政影響方面，當費用及收費調整建議分期實施後，與現時收入比較，政府首年收入會淨增加約 350 萬元，第二年 450 萬元，第三年及以後每年 590 萬元。民航處定期檢討日常管理和程序，以期通過提高效率和精簡程序，降低服務成本。釐定調整費用及收費的建議時，民航處已把這些措施節省的開支計算在內。