立法會
Legislative Council

立法會CB(4)1018/15-16號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔　號：CB4/HS/1/14

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會
第七次會議紀要

日　　期　：2016年4月12日(星期二)
時　　間　：上午10時45分
地　　點　：立法會綜合大樓會議室2

出席委員　：梁君彥議員, GBS, JP (主席)
郭榮鏗議員 (副主席)
何俊仁議員
李卓人議員
陳鑑林議員, SBS, JP
石禮謙議員, GBS, JP
林健鋒議員, GBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
何秀蘭議員, JP
林大輝議員, SBS, JP
陳健波議員, BBS, JP
梁國雄議員
陳偉業議員
田北辰議員, BBS, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
陳家洛議員
梁繼昌議員
郭家麒議員
張華峰議員, SBS, JP
單仲偕議員, SBS, JP
廖長江議員, SBS, JP
鄧家彪議員, JP

盧偉國議員, SBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS
楊岳橋議員

缺席委員 ： 陳克勤議員, JP
何俊賢議員, BBS
易志明議員, JP
陳恒鑌議員, JP
葛珮帆議員, JP

出席公職人員： 議程第I項

運輸及房屋局

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

機場擴建統籌辦總監
邱伯衡先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
劉家麒先生

民航處

副處長(專責事務)
蔡傑銘先生

民航處助理處長(航空交通管理)
李國柱先生

高級評估主任(1)
吳毅賢先生

列席秘書 ： 總議會秘書(4)2
蘇美利小姐

列席職員 ： 高級議會秘書(4)2
程凱莉小姐

議會秘書(4)2
羅雲珊女士

議會事務助理(4)2
阮敖雯小姐

經辦人／部門

I. 機場跑道容量相關事宜及珠江三角洲空域管理

立法會CB(4)832/15-16(01)號文件 —— 運輸及房屋局和民航處提供題為"跑道容量相關事宜及珠江三角洲空域管理"的文件

小組委員會進行商議工作(會議過程索引載於**附件**)。

逾期提出加入小組委員會的申請

2. 主席表示，梁國雄議員於2016年3月15日以書面向其申請逾期加入小組委員會。委員接納梁議員逾期加入小組委員會的申請。

討論

跑道容量的相關事宜

3. 郭家麒議員表示，1992年公布的《新機場總綱計劃》(下稱"《1992年總綱計劃》")估計，香港國際機場的兩條跑道每小時可處理82至86架次的飛機升降量。有鑒於此，郭議員質疑為何有需要在香港國際機場興建第三條跑道。

4. 運輸及房屋局局長回應時表示，《1992年總綱計劃》只一個概念計劃，載列新機場的策略發展。《1992年總綱計劃》指出，在不同的起降模式下的兩條平行跑道，理論上可達致不同的容量，而達致每小時82至86架次的飛機升降量這個理論容量只能透過採用獨立混合起降模式(即兩條跑道可各自獨立供飛機起飛和降落)。然而，同一報告亦清楚指出，大嶼山位處香港國際機場南方，這對設計飛機航道及飛行程序構成地理限制。結果，獨立混

合起降模式未能符合國際民用航空組織(下稱"國際民航組織")的安全規定，所以，此模式既不安全也不實際。運輸及房屋局局長進一步表示，跑道容量亦會受到多項因素影響，例如航機之間的最少安全距離規定(這亦可以時間表示)、地勢、運作環境、機場基礎設施、航機機種組合等。

5. 郭家麒議員認為，"空牆"亦是限制跑道容量的因素之一。現時，由香港起飛的航機在進入內地空域前須達15 700呎的高度。郭議員指出，除非"空域"的問題得以解決，否則擬議的三跑道系統能否有效地把香港國際機場的跑道容量提高至每小時102架次飛機升降量的目標最高容量，仍存在很大疑問。

6. 民航處助理處長(航空交通管理)回應時表示，"空牆"與跑道容量並無關係。"空牆"一詞是對航空交通管理措施的一個誤解，航空交通管理措施是與毗連空域之間的分界有關。為確保位於毗連空域內的航機能同時安全有效地運作，航機須達到一定高度才可由一個航空交通管制(下稱"空管")單位移交至另一個空管單位。這項空管安排旨在保障飛行安全，亦是世界各地繁忙機場慣常採用的措施。民航處助理處長(航空交通管理)進一步表示，在香港與內地討論後，若飛機於指定晚間非繁忙時段進入內地空域，移交高度已降至12 800呎。民航處會就這方面與內地空管單位保持緊密聯絡。

珠江三角洲(下稱"珠三角")地區的空域管理

7. 李卓人議員從政府當局的文件第13段察悉，國家民航局、香港民航處及澳門特區民航局(下稱"三方工作組")在2007年制訂的《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》(下稱"《2007年方案》")，是以統一規劃、統一標準、統一程序的原則為依據。李議員質疑，基於上述原則，並考慮到珠三角地區其他主要機場已規劃的發展(包括深圳機場將會興建第三條跑道，以及廣州機場最終會發展為5條跑道)，香港的空域會否交由內地管制。何俊仁議員亦提出類似質疑。

8. 民航處助理處長(航空交通管理)回應時表示，"統一"一詞是內地的通用術語，在《2007年方案》的文意中，意思是指整個珠三角空域應視為一個整體。《2007年方案》載列各項將予採取以提高飛機升降架次的措施。總括而言，這是三方共同努力，目標是確保空域得以善用及珠三角地區主要機場的飛行程序能彼此相容。《2007年方案》的首要目標，旨在以安全高效的方式，優化珠三角空域的使用和管理，達致珠三角地區5大機場互惠互利的局面。

9. 郭家麒議員從政府當局的文件第22段察悉，由於香港國際機場及深圳機場接近飛行情報區邊界，國際民航組織認可而稱為"空域代管"("delegation of airspace")的空管安排將予採用，讓香港與內地接連地區實行一定程度的共享空域。郭議員質疑，"空域代管"的安排會否違反《基本法》第一百三十條。該條文訂明，"香港特別行政區自行負責民用航空的日常業務和技術管理，包括機場管理，在香港特別行政區飛行情報區內提供空中交通服務，和履行國際民用航空組織的區域性航行規劃程序所規定的其他職責"。梁繼昌議員提出類似質疑。

10. 運輸及房屋局局長回應時表示，"空域代管"的安排並不違反《基本法》第一百三十條，因為有關安排實施後，並不涉及將香港的民航空域分配予其他管轄區。事實上，為提升空管效率，國際民航組織一向鼓勵其成員國在規劃空域時首要考慮航道結構及空管效率，而非國家邊界。為了方便提供空中交通服務，成員國之間可協定允許劃分空域的分界線跨越國界。這種空域管理方法在國際間普遍採用，例子包括新加坡與馬來西亞之間，以及德國與瑞士之間等。

11. 民航處高級評估主任(1)補充，為提供空中交通服務的目的而讓內地代管香港的部分指定空域，並不會損害香港對國際民航組織所指定屬其飛行情報區的管轄權。高等法院最近就一宗有關三跑道系統計劃及其財務安排的司法覆核案件(*HCAL 99, 102 & 104/2015*)所作的判決亦確認，"空域代

管"的安排並不違反《基本法》第一百三十條，因為讓內地代管香港小部分空域，並不意味香港放棄對其空域的管制。

12. 梁繼昌議員要求政府當局提供資料，說明香港與內地之間的"空域代管"安排。民航處高級評估主任(1)回應時表示，由於香港與內地仍在擬訂技術安排的細節，政府當局會在適當時候公布相關資料。

13. 陳家洛議員詢問是否必須採用"空域代管"的安排，才可令香港國際機場三跑道系統的飛機升降量達致每小時102架次的目標最高容量。

14. 副處長(專責事務)回應時表示，根據現時的航空交通管理技術，當局有需要採用"空域代管"的安排，使香港國際機場三跑道系統的飛機升降量達致每小時102架次的最終最高目標容量。

15. 陳家洛議員表示，即使法院裁定"空域代管"的安排並不違反《基本法》第一百三十條，亦未必代表市民會接受有關安排，及／或市民就容許內地空管單位管制香港空域內航空交通的疑慮得以釋除。陳議員促請政府當局公開《2007年方案》中有關"空域代管"的安排。

16. 運輸及房屋局局長回應時表示，關於《2007年方案》中有關"空域代管"的安排，所有技術性及相關細節一經敲定，並獲得香港與內地雙方同意，政府當局便會公開。副處長(專責事務)補充，香港部分空域會否交由內地方面代管或內地部分空域交會否交由香港方面代管，以提供空中交通服務，現時仍未有決定。

17. 胡志偉議員詢問，香港國際機場三跑道系統每小時102架次飛機升降量的目標最高容量，是否在《2007年方案》中訂明。

18. 運輸及房屋局局長回應時表示，香港機場管理局(下稱"機管局")委聘的獨立顧問，在《2007年方案》的前提下計算出香港國際機場三跑道系統

的目標最高容量為每小時102架次飛機升降量。《2007年方案》包括多項短、中及長期的改善措施，這些措施均旨在優化珠三角地區5大機場的發展機遇和協同效應。

19. 胡志偉議員進一步詢問，香港會否與內地討論是否採用"空域代管"的安排，以提高香港國際機場現時雙跑道系統的每小時飛機升降量。民航處助理處長(航空交通管理)回應時表示，在現有的雙跑道系統下，採用該項安排並不會改善跑道容量，因為現時的跑道容量受若干因素限制，例如(a)航機之間需要維持安全距離，因為航機在飛行時會產生螺旋形的不穩定氣流；及(b)跑道附近的地勢。對於此等因素，國際民航組織均有嚴格的規定和標準。

政府當局

20. 應胡志偉議員的要求，民航處助理處長(航空交通管理)答應在會後提供現有航道結構的圖表。

21. 李卓人議員表示，《2007年方案》並沒有訂明香港國際機場在三跑道系統運作下的目標最高容量為每小時102架次飛機升降量，因此能否達致該目標實在存疑。梁國雄議員亦關注到，就香港國際機場在三跑道系統運作下每小時102架次飛機升降量的目標最高容量，香港在與內地討論使用珠三角空域的事宜時，或會被迫作出妥協。

22. 運輸及房屋局局長回應時表示，無須擔心香港國際機場在三跑道系統運作下最終未能達致每小時102架次飛機升降量的目標最高容量。運輸及房屋局局長指出，《2007年方案》已顧及香港國際機場三跑道系統的運作需要，以及珠三角地區其他主要機場已規劃的發展。循序實施有關各方均同意的《2007年方案》，是香港國際機場在三跑道系統運作下最終達至每小時102架次飛機升降量的目標最高容量的基礎。運輸及房屋局局長向委員提述政府當局的文件第24段，當中表示在2016年3月15日發布的《國務院關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》(下稱"《指導意見》")中，中央人民政府(下稱"中央政府")明確支持香港國際機場第三跑道建設，鞏固香港國際航空樞紐地位。中央政府亦鼓勵香港國際機場加強與內地9省區機場的合作。《指

導意見》更明確支持統籌泛珠三角區域空域資源管理使用，使珠三角地區內各個機場均可健康有序地發展。運輸及房屋局局長亦表示，由於航空交通管理技術日新月異，香港國際機場在三跑道系統運作下的目標最高容量最終或可超逾每小時102架次。

23. 郭榮鏗議員表示，為了令市民信服投放於發展香港國際機場三跑道系統的1,415億港元(按付款當日價格計算)物有所值，政府當局至少應公開《2007年方案》所載的若干資料，例如基於何等假設及數據，以及當局有何短、中及長期措施，致使香港國際機場三跑道系統的飛機升降量最終達致每小時102架次。楊岳橋議員亦詢問，當局會否考慮遮蓋《2007年方案》內載有三方政府的敏感資料的部分。除此之外，政府當局可讓小組委員會委員閉門閱覽經遮蓋部分資料的《2007年方案》。

24. 運輸及房屋局局長回應時表示，《2007年方案》是一個政府與政府之間的協議，全部內容均屬於機密。然而，為平衡讓公眾(包括航空業界)知悉三方工作組所取得的主要進展的需要，在中短期措施成功循序落實時，三方政府已不時公布進展情況。迄今部分主要進展的詳情載於政府當局的文件第15段。

25. 副處長(專責事務)補充，當局不披露《2007年方案》，主要原因是就機管局委聘顧問預計香港國際機場三跑道系統的跑道容量，當時得出飛機升降量可達每小時102架次所依據的模擬航道而言，香港需要與內地有關當局及其技術人員商討及擬訂其可行性及技術細節，並且需要確保有關飛行計劃完全符合國際民航組織的安全標準／規定。副處長(專責事務)進一步補充，《2007年方案》已考慮香港國際機場三跑道系統的發展及珠三角地區其他主要機場的擴建計劃。

政府當局

26. 單仲偕議員促請政府當局盡量提供更多資料，以證明香港國際機場三跑道系統的飛機升降量能達致每小時102架次。運輸及房屋局局長承諾會盡力提供更多資料。

經辦人／部門

27. 姚思榮議員表示支持《2007年方案》，以盡量提高香港國際機場三跑道系統的處理量，以及確保能與珠三角地區的其他主要機場在空域管理方面互相配合。為更有效掌握珠三角地區其他機場的航空交通增長對香港國際機場在雙跑道系統下運作的影響，姚議員要求當局提供資料，說明在2007年至2015年間，珠三角地區的航空交通增長率，以及在同一期間，航班延誤情況有否改善。姚議員亦要求當局提供下列資料：

政府當局

(a) 當局有否採取任何措施，解決香港國際機場航班延誤的問題；若有，有關措施為何，成效為何；

(b) 在香港國際機場的三跑道系統於2023-2024年度落成啟用前，當局有何[其他]措施解決航班延誤的問題，以及該等措施的目標為何；及

(c) 若香港國際機場以三跑道系統運作，有何因素會加劇現時航班延誤的問題，以及當局有何措施解決有關情況。

28. 田北辰議員表示，為了令市民信服投放於發展香港國際機場三跑道系統的款項用得其所，他要求政府當局說明，若《2007年方案》屆時未能全面落實，飛機升降量因而未能達致每小時102架次，在香港國際機場的三跑道系統於2023-2024年度啟用後，香港國際機場的每小時目標最高飛機升降量為何，以及使飛機升降量達致每小時102架次的行動計劃及預計時間為何。郭榮鏗議員提出類似要求。

政府當局

29. 運輸及房屋局局長回應時表示，當三跑道系統啟用後，香港國際機場的跑道容量會大為提升。就此，政府當局正研究香港國際機場的跑道容量，並探討各種方法，使跑道容量增加至每小時102架次。政府當局會在適當時間就研究結果回覆委員。

民航處的新空管系統

30. 陳偉業議員察悉，民航處現有空管系統的使用期將在2012年年底屆滿，而部分組件已經停產，只能盡量移用現有零件以維持系統的運作。因此，空管系統必須更換，以確保民航處能因應航空交通的增長持續提供安全可靠、高效迅捷的空管服務。雖然新空管系統預計於2012年12月啟用，但新空管系統仍未投入運作。由於提供一個安全可靠、高效迅捷的空管系統對香港至關重要，對維持香港作為國際及區域航空交通樞紐的地位亦必不可少，因此，陳議員詢問，民航處的新空管系統何時會全面投入服務及運作。

31. 運輸及房屋局局長回應時表示，政府當局已於2016年3月24日的會議上向立法會經濟發展事務委員會匯報民航處更換空管系統的最新進展。值得注意的是，因應立法會政府帳目委員會(下稱"帳委會")在其第六十三A號報告書作出的建議，政府當局已於2015年11月委託獨立顧問進行評估，並確定新空管系統已準備妥當，操作人員能使系統有效運作，從而進一步確保新系統在安全管理和運作方面準備就緒。經考慮顧問提出把系統的功能分階段推行的建議，以及民航處自行就系統的安全、可靠、穩定和整合性要求進行的整體運作準備狀況評估後，當局計劃由2016年6月起逐步推行新航空交通管理系統。該系統是新空管系統的核心部分。新航空交通管理系統的使用，包括運作時間和服務覆蓋範圍，會在大約5個月內循序擴展。經累積實際經驗和取得進展，以及參考獨立顧問的意見後，新航空交通管理系統會在2016年10月／11月全面投入服務和運作。

32. 石禮謙議員詢問，民航處處長在其2015年5月27日致帳委會的函件中表示，預計現有的航空交通管理系統會於2016年上半年完成過渡，有鑒於此，為何航空交通管理系統須由2016年6月起分階段推行。

經辦人／部門

33. 運輸及房屋局局長解釋，雖然顧問(即曾檢視倫敦希斯路機場空管系統的英國國家航空交通服務有限公司(National Air Traffic Services)(下稱"NATS")已斷定民航處購置的新航空交通管理系統已可投入運作，但顧問建議，較謹慎的做法是把新空管系統的功能分階段推行，以便空管人員可循序漸進地熟習新的操作環境。再者，考慮到颱風季節及旅遊旺季會為空管人員帶來額外的工作量和壓力，分階段推行新系統可減少在有關時間提供全功能服務的風險。

34. 石禮謙議員要求政府當局公開NATS就新航空交通管理系統和操作人員的準備狀況所作的評估報告全文。運輸及房屋局局長答應會加以考慮。

政府當局

其他事宜

35. 鑒於林超英先生最近批評城市規劃委員會，指兩份海上交通影響評估報告所載的部分資料不僅有欠齊全，而且出現錯漏，陳家洛議員要求機管局提供該兩份報告的副本。

機管局

議案

36. 李卓人議員提出動議以下議案，並獲得陳家洛議員附議：

> "鑑於整個機場三跑容量是完全建基於香港與內地和澳門三方簽訂的《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》("《二零零七年方案》")，本小組委員會要求政府向小組委員會提交《二零零七年方案》及基於《二零零七年方案》而計算出每小時102架次航機升降量的顧問報告。"

37. 陳鑑林議員對李卓人議員的議案提出以下修正案，並獲得石禮謙議員及盧偉國議員附議：

經辦人／部門

"鑑於整個機場三跑容量是完全建基於香港與內地和澳門三方簽訂的《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》("《二零零七年方案》")，本小組委員會要求政府向小組委員會提交《二零零七年方案》~~及基於《二零零七年方案》而~~***涉及***計算出每小時102架次航機升降量的~~顧問報告~~***內容***。"

38. 主席將陳鑑林議員對李卓人議員的議案提出的修正案付諸表決。結果有10名委員表決贊成陳議員對李議員的議案提出的修正案，有9名委員投反對票。主席宣布，陳議員對李議員的議案提出的修正案獲得通過。由李議員提出並經陳議員修訂的議案措辭如下：

"鑑於整個機場三跑容量是完全建基於香港與內地和澳門三方簽訂的《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》("《二零零七年方案》")，本小組委員會要求政府向小組委員會提交《二零零七年方案》涉及計算出每小時102架次航機升降量的內容。"

政府當局 委員要求政府當局就已通過的議案作出書面回應。

II. 其他事項

下次會議日期

39. 委員同意在2016年5月3日下午4時30分至7時30分舉行下次會議，以聽取市民對"香港國際機場三跑道系統計劃"的意見。

40. 議事完畢，會議於下午12時35分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2016年5月20日

附件

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會

第七次會議過程

日　期：2016年4月12日(星期二)
時　間：上午10時45分
地　點：立法會綜合大樓會議室2

時間標記	發言者	主題	所需採取的行動
機場跑道容量相關事宜及珠江三角洲空域管理			
000410 – 000455	主席	逾期提出加入小組委員會的申請	
000456 – 000907	政府當局	運輸及房屋局局長致開場發言(載於**附錄**)	
000908 – 002544	主席 政府當局	民航處借助電腦投影片簡介"機場跑道容量相關事宜及珠江三角洲空域管理"。	
002545 – 003030	郭家麒議員 政府當局	跑道容量的相關事宜 珠江三角洲(下稱"珠三角")地區的空域管理	
003031 – 003440	梁繼昌議員 政府當局	珠三角地區的空域管理	
003441 – 004018	李卓人議員 政府當局	珠三角地區的空域管理	
004019 – 004435	陳家洛議員 政府當局	珠三角地區的空域管理	
004436 – 004930	陳偉業議員 政府當局	珠三角地區的空域管理	
004931 – 005421	胡志偉議員 政府當局	珠三角地區的空域管理 委員要求政府當局提供有關珠三角地區航道結構的資料。	請參閱會議紀要第20段
005422 – 005841	何俊仁議員 政府當局	珠三角地區的空域管理	

時間標記	發言者	主題	所需採取的行動
005842 – 010316	姚思榮議員 政府當局	委員要求政府當局提供資料，說明在 2007 年至 2015 年間，珠三角地區其他各機場每年的飛機升降量，以及在同一期間，香港國際機場每年離港及抵港航班延誤的數字。 委員亦要求政府當局提供以下資料： (a) 當局有否採取任何措施，解決香港國際機場離港及抵港航班延誤的問題；若有，有關措施為何，成效為何； (b) 在香港國際機場的三跑道系統於2023-2024年度落成啟用前，當局有何[其他]措施解決離港及抵港航班延誤的問題，以及該等措施的目標為何；及 (c) 若香港國際機場以三跑道系統運作，有何因素會加劇現時離港及抵港航班延誤的問題，以及當局有何措施解決有關情況。	請參閱會議紀要第27段
010317 – 010915	郭榮鏗議員 政府當局	是否披露《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》(下稱"《2007年方案》")	
010916 – 011155	楊岳橋議員 政府當局	是否披露《2007 年方案》	
011156 – 011626	陳鑑林議員 政府當局	支持《2007 年方案》	
011627 – 012054	田北辰議員 政府當局	委員要求政府當局說明，若《2007 年方案》屆時未能全面落實，飛機升降量因而未能達致每小時 102 架次，在香港國際機場的三跑道系統於 2023-2024 年度啟用後，香港國際機場的每小時目標最高飛機升降量為何，以及使飛機升降量達致每小時 102 架次的行動計劃及預計時間為何。	請參閱會議紀要第28段
012055 – 012505	梁國雄議員	珠三角地區的空域管理	
012506 – 012950	石禮謙議員 政府當局	委員要求政府當局公開英國國家航空交通服務有限公司就民航處的新航空交通管理	請參閱會議紀要

時間標記	發言者	主題	所需採取的行動
		系統和操作人員的準備狀況所作的評估報告全文。	第34段
012951 – 013410	單仲偕議員 政府當局	委員促請政府當局盡量提供更多資料，以證明香港國際機場三跑道系統的飛機升降量能達致每小時 102 架次。	請參閱會議紀要第26段
013411 – 013627	主席 政府當局	珠三角地區的空域管理	
013628 – 013758	李卓人議員	珠三角地區的空域管理	
013759 – 013921	陳家洛議員	委員要求香港機場管理局提供兩份海上交通影響評估報告的副本。	請參閱會議紀要第35段
013922 – 014541	胡志偉議員 郭榮鏗議員 梁國雄議員 政府當局	珠三角地區的空域管理	
014542 – 015040	主席 陳鑑林議員 李卓人議員 政府當局 梁國雄議員	委員要求政府當局就已通過的議案作出書面回應。	請參閱會議紀要第38段
其他事項			
015041 – 015107	主席	下次會議日期	

立法會秘書處
議會事務部4
2016年5月20日