

**致三跑道系統相關事宜小組委員會**  
**2016年5月3日會議意見書**

提交人： 岑兆華

日期： 2016年4月22日

**香港國際機場三跑道系統相關的空域安排**

近日有意見指將來香港國際機場三跑道系統的相關空域安排需要犧牲香港空域，並擔心有關安排將損害香港利益甚至違反《基本法》。民航處已多次解釋日後相關安排符合國際民航組織的安全指引及《基本法》規定，我亦希望在此以退休空管人員身份，與大家分享我的意見，及釋除公眾對有關空域安排的疑慮。

要明白以上概念，首先我們需要了解一些基本的空域安排及空管運作。全球空域是由國際民航組織統籌並劃分成多個「飛行情報區」，每個「飛行情報區」由指定的民航當局負責提供航空交通管制（空管）、飛行情報及搜索救援等服務，讓在世界各地飛行的航機獲得無縫的空中交通服務，以確保航空安全。而香港飛行情報區則覆蓋了大部分南中國海上空的空域，總面積約27萬6千平方公里，範圍遠超出香港特別行政區 1,000 平方公里的範圍，在東面、東南面和西南面，香港飛行情報區延伸至香港以外約370 公里，而最南端更延伸至近600 公里。毗鄰有廣州、台北、馬尼拉及三亞飛行情報區，分別由相關的空管單位負責提供空中交通管理服務。

由於每個「飛行情報區」都要處理大量航班，空管當局會視乎航機數目、航道位置、航班流量等因素再將「飛行情報區」

細分成多個「空管扇區」及建立航道，讓航機可通過這些航道進出機場及穿越各「空管扇區」。每個「空管扇區」會由空管人員負責使用如雷達等航機監察系統及用無線電向機師直接發出指令，提供空中交通管理服務，確保飛行安全及高效率運用空域。

當一架航機要進入下一個「空管扇區」或「飛行情報區」時，機師便要按空管人員指示轉用另一個無線電頻道，以便由下一個空域的空管單位繼續為航機提供空中交通管理服務；情形就如賽跑接力時交棒一樣。

然而，若內有繁忙機場的邊陲「空管扇區」只能局限於在同一個「飛行情報區」內，會有難以滿足繁忙航空交通需要的情況出現，例如在短時間內需要多次轉換無線電頻道，航路彎曲等，加重空管人員及機師的工作量，令空域容量下降及增加出錯的風險。因此，國際民航組織一向鼓勵其成員國在規劃空域首要考慮航道結構及有效服務的需要，並在《國際民用航空公約》附件11-空中交通服務(第二章)內建議提供空中交通服務的空域的劃分，應依據航路結構性質和有效服務的需要來規劃分界，而不是依據國界；為了方便提供空中交通服務，成員國可協定允許劃分空域的分界線跨越國界。並指出這項安排並不會改變或影響委託方對該空域的原有主權；同樣地，代管空域一方的民航部門責任只限於運行層面，例如飛機安全、飛行技術及交通流等方面。這種空域管理方法在國際間相當普遍，亦即行內所描述的「空域代管」，例子包括：新加坡和馬來西亞，以及德國和瑞士等。

以新加坡和馬來西亞為例，新加坡樟宜機場位於新加坡的東北部，新加坡飛行情報區面積比新加坡陸地面積為大，東至馬來西亞亞庇，北至接壤越南胡志明飛行情報區。然而由於地理位置的緣故，新加坡機場北面空域有一部分非常接近吉隆坡飛行情報區，飛機從新加坡機場起飛後如要往北飛，便需要於起飛後短

時間內由新加坡飛行情報區進入吉隆坡飛行情報區。為確保空管效率以及提供更佳的空中交通服務，馬來西亞當局與新加坡協議將吉隆坡飛行情報區的部份空域交由新加坡空管部門代管，提供更優質的空管服務。有關空域的範圍和空管安排均於雙方的航空資料匯編清楚列明。這種做法不單減省轉換無線電頻道的次數，新加坡空管部門也可以更靈活處理由樟宜機場起飛往北飛的航機，提高雙方空管效率。

有意見表示如香港和深圳共享空域可能違反《基本法》中的「一國兩制」原則。就此，我留意到高等法院日前否決有關三跑道系統的司法覆核申請時，判詞已清楚說明《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案》內空域共享這原則，即香港(或內地)將部分原本由己方負責的空域交由對方「代管」，以便雙方提供更佳的空中交通管理服務，並不代表香港放棄對原有空域的管理、責任或控制權，因此並無違反《基本法》。

據我的理解，香港的有關政府部門已繼續透過內地，香港及澳門三方工作組的平台，商討推進各項優化珠三角區內飛行程序及空管措施，以應付區內持續不斷增長的航機升降量。在依據國際民用航空組織標準所作的空域設計及管理模式，根本是一個運作層面的安排，對「一國兩制」原則並無任何衝突。

我希望以上各點能釋除公眾對香港國際機場三跑道系統的相關空域安排的疑慮和誤解。

完