

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)747/11-12號文件

檔號：CB1/SS/5/11

內務委員會會議文件

《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》及 《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》(2011年第159號法律公告)及《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》(2011年第160號法律公告)小組委員會的商議工作。

背景

2. 《香港飛航(費用)規例》(第448章，附屬法例D)及《民航(飛機噪音)(證明)規例》(第312章，附屬法例A)(下稱"該兩條規例")訂明民航處徵收的民航費用及收費。該兩條規例所訂的大部分費用對上一次在1986年調整¹。在民航處最近就該兩條規例所訂的民航費用及收費進行的檢討中，當局發現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%。民航處又為航空業界免費提供若干服務。

¹ 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1990年調整)，有關噪音標準合格證明書的費用(對上一次在1996年調整)，以及簽發機場牌照的最高費用(對上一次在1998年調整)。

3. 為了符合政府的政策，即各項費用所訂水平一般應足以收回提供服務所需的全部成本，政府當局制定該兩條修訂規例(2011年第159及160號法律公告)，以期就政府所提供的服務悉數收回服務成本。政府當局現亦計劃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。

4. 修訂規例的主要條文如下：

- (a) 訂定條文，為支付《香港飛航(費用)規例》附表所訂費用提供依據；
- (b) 調整若干費用的水平，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；及
- (f) 反映已經取消正式飛行測試。

5. 按照政府當局的建議，修訂規例將會自2012年1月13日開始生效。

小組委員會

6. 在2011年11月25日內務委員會會議上，議員成立了小組委員會研究修訂規例。小組委員會的委員名單載於**附錄I**。小組委員會由李卓人議員擔任主席，並曾舉行兩次會議。除與政府當局作出討論外，小組委員會亦曾邀請公眾人士及利益攸關的團體(包括相關業界組織)表達意見。小組委員會於2011年12月20日的會議上聽取了9個團體代表口頭陳述意見，並接獲其他團體及個別人士提交的兩份書面意見書。這些團體／個別人士的名單載於**附錄II**。

7. 為了讓小組委員會有更多時間研究修訂規例，立法會於2011年12月14日通過一項決議，把修訂規例的審議期由2011年12月21日延展至2012年1月11日。

小組委員會的商議工作

修訂規例的費用建議

8. 小組委員會普遍支持修訂規例的費用建議。據政府當局所述，當局已徵詢航空公司、相關業界組織及持份者的意見，他們普遍贊成修訂規例的費用建議。小組委員會察悉，香港國際機場航空公司委員會及香港航空公司代表協會贊成政府當局採用"用者自付"及"收回成本"的原則，並認為調整費用的建議符合這些原則。小組委員會亦察悉，航空界的意願顯示，要是經濟情況惡化，並對業界構成負面影響，政府當局可考慮提供紓緩措施或分階段增加民航費用及收費。政府當局就此點表示，一旦出現經濟衰退，政府會適當考慮業界面對的困難。

9. 主席詢問現時批出或更改飛機維修工程師執照的收費模式。政府當局解釋，民航處目前沒有向應考飛機維修工程師執照考試的申請人徵收費用。為依循收回服務成本原則，民航處建議就進行考試、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訂立新費用項目，以收回所涉成本。其中，每份多項選擇題式試卷的收費為315元，每份論說文式試卷的收費為775元。

10. 主席對批出或續發空勤人員執照費用大幅上升表示關注。政府當局解釋，申請人如持有在香港以外司法管轄區發出的空勤人員執照，民航處向這些申請人批出本地空勤人員執照的新費用為2,055元。此費用將包含民航處就申請人應參加甚麼本地考試及可獲豁免甚麼考試進行的評估工作費用。另一方面，所有其他申請人的費用將由170元調高至1,100元。基於悉數收回成本的原則，政府當局認為上述加幅可予接受。

11. 小組委員會部分委員詢問，飛機噪音監察站的運作成本是否已反映在批給飛機噪音標準合格證明書的費用中。政府當局表示，根據用者自付原則，批給飛機噪音標準合格證明書的費用只可

定於能夠收回辦理申請所涉成本的水平，而該等成本並不包括飛機噪音監察站的運作成本，因為飛機噪音監察站屬另一項服務。

12. 至於就繫留汽球而批給准許的費用，主席詢問關於氣球飛行活動的法例條文，特別是須經民航處批准才可進行飛行活動的氣球種類及大小。政府當局表示，根據《1995年飛航(香港)令》(第448C)第七十條，除非獲得民航處處長書面准許——

- (i) 不得在管制空域操作任何線性尺寸在飛行的任何階段超過2米的氣球(包括與氣球連接的吊籃或其他設備)；
及
- (ii) 該繫留氣球不得在機場5公里範圍內、或距離地面60米以上、或在任何船隻、汽車或構築物60米範圍內飛翔。

管制飛機噪音

13. 在審議修訂規例期間，馬灣居民對飛機噪音的影響表示關注。小組委員會討論多種方法，以處理他們關注的事宜。下文第14至22段綜述有關此方面的商議結果。

以分級收費方式進行規管

14. 小組委員會察悉，機場發展關注網絡建議民航處應對較高噪音的飛機徵收較高的收費，理由是《民航(飛機噪音)條例》(第312A章)是根據《國際民用航空公約》中與控制飛機噪音有關的附件16而訂立。部分委員認同此意見，並促請政府當局在釐訂政府費用及收費時，除依循悉數收回成本的原則外，亦須考慮航空活動對環境的影響。

15. 政府當局表示，該建議並不符合現行政策，即各項費用及收費所訂水平應足以收回提供服務所需的全部成本。政府當局制定修訂規例，以期就政府所提供的服務悉數收回服務成本。建議根據修訂規例就運作較高噪音的飛機徵收較高收費，並不可行，因為現時機場收費計劃屬於《機場管理局條例》(第483章)的管轄範圍。此外，按飛機產生噪音的程度徵收機場收費未必能有效減低飛機噪音。如有關收費定於較低水平，便未能有效減少使用高噪音的飛

機；如有關收費定得太高，將令航機轉而使用區內其他航空中心，從而削弱香港作為國際及區域航空樞紐的競爭力。

16. 小組委員會部分委員建議應向夜班航機徵收較高的着陸費。就此，香港航空有限公司指出，此建議未必能有效減少夜班航機的數目，因為這些航機可能必須如此安排，以配合在其他外國機場接駁航班的時間。

重新編排航機班次

17. 梁耀忠議員察悉香港國際機場("香港機場")的日間與夜間貨機班次的差異，他並詢問可否將更多夜間航班重新編排於日間可用的時段飛行。政府當局表示，香港機場航機班次須根據香港機場與目的地機場的可用飛機起降時段而決定，並經香港機場與世界各地機場協調後才作出編排。事實上，為方便乘客起見，大部分客機航班均獲編在日間升降。

18. 小組委員會察悉，香港航空有限公司認為，香港機場目前正面對來自深圳及廣州兩地機場日益激烈的競爭。儘管夜間航班的營運成本較高昂，航空公司仍須編排航班於夜間升降，因為航空貨運業採用及時抵達的模式運作，香港機場必須能妥善協調貨機班次，讓海外目的地的貨物轉運可在飛機著陸後的60至90分鐘內進行。香港機場的容量亦限制了可重新編排至日間進行的夜間航班數目。而擬議興建的第三條跑道可增加航班處理量，屆時業界便可考慮編排更多航班於日間升降，因為夜間航班費用較昂貴。

噪音監管

19. 梁耀忠議員促請政府當局探討有何方法可釋除機場附近居民對於飛機噪音的關注。政府當局表示會按照國際間一貫的做法，着手在源頭解決該問題。所有在香港機場著陸的飛機均須符合《國際民用航空公約》附件16所指明嚴格的噪音標準。不合乎附件16第1卷第2部第3章所載的噪音標準的高噪音噴射飛機被禁止在本港運作。民航處透過飛機噪音及航跡監察系統監察飛機的噪音。該系統由16個位於飛機航道附近的噪音監察站組成，對飛行航道附近的飛機噪音進行密切監察。這些由監察器收集所得的噪音數據上載到民航處網站供市民參閱。有關飛機噪音投訴，會由民航處進行調查。

就飛機噪音問題的投訴作出調查

20. 關於飛機噪音及飛行路線監察系統，謝偉俊議員詢問有關對被發現偏離指定飛行航道飛行的飛機所採取的執法行動。政府當局表示，一般而言，飛機須緊循指定飛行航道飛行，並遵守民航處為消減噪音而頒布的飛程序，但偏離指定飛行航道飛行的情況仍有可能發生，例如為迴避惡劣天氣狀況等。民航處會調查每一宗偏離指定飛行航道的個案。對於一些航空公司未能作出合理解釋或重犯的個案，民航處過往曾向該等航空公司發出警告信，要求有關公司就任何偏離指定飛行航道飛行的事件作出解釋。就未有合理解釋的偏離航道個案，個別航空公司會採取內部紀律程序。不過，民航處未有對任何航空公司就偏離指定飛行航道飛行的個案提出檢控，因該等個案並未對航空安全構成嚴重威脅。

航道方案

21. 小組委員會察悉，政府當局於2010年就減低飛機噪音滋擾進行顧問研究，曾考慮多個使用衛星導航技術方案的建議。小組委員會部分委員詢問，政府當局會否答允馬灣居民的要求，實施能在較大程度上減低該區高噪音次數的方案(I)，雖然此舉會令其他地區的噪音次數增加。政府當局表示，方案(I)無可避免地會使其他地區受到更大的飛機噪音滋擾，而方案(J)可將馬灣的飛機噪音減低而不會影響其他地區，雖然噪音消滅的程度較方案(I)為低，但目前採用此方案可改善噪音滋擾，而當局亦會密切監察改善措施的成效。儘管如此，政府當局會繼續探討其他措施可消滅飛機噪音對馬灣造成的影響。

飛機噪音預測等量線

22. 馬灣居民團體代表以晚機班次的百分比在所有班機班次之中有顯著上升(自香港機場啟用時的9.3%上升至現時的20%)為理由，要求更新飛機噪音預測等量線。政府當局解釋，飛機噪音預測等量線是為了方便土地使用規劃，使易受噪音影響的土地用途不會座落在飛機噪音預測等量線上。等量線並非用以量度或規管噪音水平。如興建第三條跑道的建議得以推行，飛機噪音預測等量線將會更新。

總結

23. 小組委員會認為，政府當局制訂航空政策時，應在經濟發展與環境保護之間取得平衡。小組委員會已促請政府當局進一步探討有何其他途徑能有效處理對於消減飛機噪音的關注，特別是對馬灣居民生活質素造成的影響。由於這些關注涉及的政策考慮因素超出了修訂規例的範圍，小組委員會同意把有關事宜轉交經濟發展事務委員會，由該事務委員會經考慮政府當局因應小組委員會的要求而提交的資料(載於附錄III)後作出跟進。

建議

24. 小組委員會支持修訂規例。政府當局及小組委員會均不會動議任何修訂。

徵詢意見

25. 謹請委員察悉小組委員會的商議工作。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年1月4日

《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》及
《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》小組委員會

委員名單

主 席	李卓人議員(主席)
委 員	梁耀忠議員 李永達議員 張學明議員, GBS, JP 陳淑莊議員 陳偉業議員
	(總數 : 6名議員)
秘 書	羅英偉先生
法律顧問	李凱詩小姐

《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》及
《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》小組委員會

曾向小組委員會表達意見的團體及個別人士名單

1. 李偉雄先生
2. 劉藹宜小姐
3. 林惠文先生
4. 蕭偉強先生
5. 陳尚蘭女士
6. 牛津航空學院(香港)有限公司
7. 香港航空有限公司
8. 香港國際機場航空公司委員會
9. 香港航空公司代表協會
10. 機場發展關注網絡
11. 珀麗灣業主委員會

**《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》及
《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》小組委員會**

政府當局須提供以便經濟發展事務委員會考慮的資料

就小組委員會的要求，政府當局就下列事項提供資料，以便經濟發展事務委員會因應對飛機噪音的關注作出跟進 ——

- (a) 飛機飛行時偏離指定飛行航道的個案數目，以及民航處因應上述情況向有關航空公司發出的警告信數目；及

—— 儘管民航處已發出警告信，上述偏離指定飛行航道的情況是否仍然持續發生；及

—— 現行處理重複違規個案的處罰機制；

- (b) 降落香港國際機場的不同種類飛機所產生的噪音水平；

- (c) 對飛機飛行時產生的噪音水平所施加的限制；及

- (d) 飛機噪音預測等量線的機制。