

當局對立法會公務員及資助機構員工事務委員會
在二零一四年四月二十五日的會議上
就毛孟靜議員於二零一四年四月八日的信中提及
民航處採購新航空交通管理系統事宜
要求提供資料一事作出的回應

當局在二零一四年四月二十五日的公務員及資助機構員工事務委員會會議上承諾，就毛孟靜議員於二零一四年四月八日的信中提及民航處採購新航空交通管理系統(空管系統)一事，提供民航處對有關採購新空管系統的指控的看法，以及規管公務員離職後從事外間工作的資料。

採購新空管系統

2. 政府在採購方面有嚴格的規定。民航處在採購新空管系統的過程中一直嚴守政府的《物料供應及採購規例》(《規例》)及《世界貿易組織政府採購協定》(《協定》)的有關規則，以確保新系統的採購，由招標至標書評審的階段，皆符合公平公正的原則。此外，民航處在招標前亦參考了有關空管系統的最新準則，以確保新系統符合國際航空交通管理規定。

招標過程

3. 採購新空管系統的招標文件由民航處根據《規例》擬備，並由政府中央投標委員會審閱和批核。中央投標委員會由財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)擔任主席，成員包括政府物流服務署和律政司的代表。招標文件詳列新系統在技術方面的要求，包括穩妥可靠的系統架構、強化的飛行計劃和數據處理能力、高度自動化和先進的安全告警功能，以及精密的飛機航跡計算功能等。這些要求是按照國際對空管系統普遍採用的最新技術、運作及安全準則，以及現有空管系統的運作經驗而訂定。民航處在新空管系統的招標文件中訂明系統硬件和軟件的詳細要

求，並無降低任何技術標準。民航處採購的新空管系統 (AutoTrac3) 的處理能力及功能比現有系統更為優勝，並完全符合國際航空交通管理規定。

4. 至於新系統的標書評審，民航處根據《規例》成立了由多名資深空管及工程人員組成的標書評審委員會負責進行評審。評審委員會所有委員已根據《規例》的規定，在評審標書前作出申報，表明在招標過程中並無實際、潛在或觀感上的利益衝突。

5. 標書評審工作完成後，評審結果和建議提交予政府中央投標委員會作最後審批。該委員會由財經事務及庫務局常任秘書長(庫務)擔任主席，成員包括政府物流服務署及律政司的代表。有關程序和安排有制衡作用，確保招標過程公平公正。

新系統是否擁有經證實的表現記錄

6. 獲批是次合約的美國雷神公司在空管及雷達系統設計與生產方面擁有超過 50 年經驗，其空管系統現為全球多國廣泛採用，包括美國、杜拜、印度等國的民航部門。香港國際機場自一九九八年啓用至今，一直沿用美國雷神公司的第一代空管系統，系統運作穩定。

7. 在二零一一年民航處新空管系統的招標過程中，曾有落選投標者質疑雷神公司的 AutoTrac3 並不符合招標文件內有關係統擁有“經證實的表現記錄”的要求，認為有違《協定》的規定。特區政府隨即按照《協定》的相關規則，將投訴交由根據《協定》設立的獨立專責審裁組織¹審理。審裁組織經詳細審視後，確定雷神公司的系統擁有“經證實的表現記錄”。組織並未察覺特區政府對任何投標

¹ 審裁組織提供一個獨立及公正的平台，專責審理參與採購的供應商指稱採購過程涉及違反《協定》的投訴。工業貿易署設有秘書處，為審裁組織提供服務。審裁組織由 12 名成員組成，來自社會各階層，包括法律界、工程界及會計界，並由商務及經濟發展局局長委任。

者，包括投訴人，有任何不公允或偏見。投訴因此被駁回²。

8. 印度機場管理局在二零一一年開始正式全面使用 AutoTrac3 系統。民航處曾就印度新德里、孟買及清奈三個機場發生空管系統故障的報道向印度機場管理局查詢，得悉報道中提及的部分系統故障涉及事發機場的供電問題或處理程序不當，與 AutoTrac3 系統的操作無關。印度機場管理局在回覆民航處查詢時更表示對 AutoTrac3 系統的整體表現感到滿意。印度機場管理局獲得二零一二年簡氏航空交通管理運作效率獎(Jane's 2012 ATC Operational Efficiency Award)³ 和二零一三年全球航空展的卓越航空交通服務獎(ATC Global Awards 2013 – Air Navigation Services)⁴。上述獎項旨在表彰和獎勵有關團體和組織在空中交通管制領域的良好表現和推動航空交通管理業方面的成就。

前總航空交通管制主任梁沛光先生的參與

9. 梁沛光先生曾是民航處首長級人員，於二零零六年八月開始放取退休前假期，至二零零七年二月正式退休。二零零六年九月，梁先生透過公開招聘，獲民航處聘用為非公務員合約僱員。梁先生在合約期間的職務，包括在負責為新空管系統擬備招標文件和制訂計分標準的組別中，參與部分工作。該組別由一名民航處首長級人員帶領。在整個標書評審過程中，梁先生並沒有被指派參與任何評審標書或評分的職務。他於二零一二年八月完成其非公務員合約後離開民航處。

² 此宗投訴個案及裁決的詳情可在下列互聯網連結查閱：

www.tid.gov.hk/tc_chi/trade_relations/tradefora/reviewbody/reviewbody_hear_0211.html

³ 獎項由 IHS(Information Handling Services)轄下簡氏機場審查部頒發。頒發機構為航空業內獨立並具公信力的平台，而獎項旨在表彰和獎勵過去 12 個月在七個關鍵空中交通管制領域有良好表現的團體。印度機場管理局在二零一二年獲頒運作效率獎。

⁴ 獎項由全球航空展與航空交通管理雜誌聯合頒發，旨在表彰和獎勵個人和組織推動航空交通管理業向前邁進。

10. 根據既定政策，非公務員合約僱員計劃是為部門提供靈活的方式僱用人手，以便能更迅速回應部門不斷轉變的運作和服務需求，這些需求可能是有時限或屬其他情況。非公務員合約僱員一般不會擔任較適宜由公務員執行的職務。由於與新空管系統有關的標書評審工作較適宜由公務員執行，按照現行政策，部門在梁先生任職非公務員合約僱員期間，沒有指派他擔任與標書評審工作有重大關係的職務。

離職後從事外間工作的規管機制

11. 政府規管公務員離職後從事外間工作的目的，是確保公務員在離職後不會在訂明的限制期內從事可能與其過往政府職務有實際、潛在或觀感上利益衝突，又或損害公務員隊伍的形象或令政府尷尬的工作。

12. 在上述的規管機制下，首長級公務員必須取得審批當局事先批准，方可在訂明的限制期內從事外間工作。訂明的限制期包括離職前休假⁵、最短禁制期⁶，以及由該員離開政府後開始計算的管制期⁷。審批當局在作出決定前，會考慮政府內部的評估，以及獨立的離職公務員就業申請諮詢委員會的意見。

13. 梁沛光先生亦受上述規管機制規管，由其退休日期起計的管制期已於二零零九年二月屆滿。

⁵ 公務員在放取離職前休假期間，通常不會獲准在指定的非商業機構從事全職受薪工作或從事商業性質的外間工作。

⁶ 以退休理由離開政府的首長級公務員的最短禁制期為六個月(適用於首長級薪級表第 4 點以下或同等薪點的人員)或 12 個月(適用於首長級薪級表第 4 點或以上或同等薪點的人員)，由停止政府職務當日起計算。在禁制期內，有關人員通常不會獲准從事商業性質的外間工作。

⁷ 首長級薪級表第 1 至 7 點的首長級公務員的管制期為兩年，首長級薪級表第 8 點人員的管制期則為三年。

總結

14. 民航處在採購新空管系統的過程中一直嚴守《規例》及《協定》的有關規則。在採購過程中，當局已採取制衡措施，防止任何人員不當地影響採購過程。有關毛孟靜議員信中提及對民航處採購空管系統的指控，無證據顯示指控成立。

公務員事務局
運輸及房屋局
二零一四年九月