

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道2號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central
Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: THB(T)A 26/17/7
來函檔號 Your Ref.: CB4/PL/EDEV

電話 Tel : (852) 3509 8195
傳真 Fax : (852) 2524 9397

香港中區
立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會經濟發展事務委員會秘書
陳向紅女士

陳女士：

**立法會經濟發展事務委員會
在2018年5月28日的會議上就
議程項目V「民航處開設兩個首長級職位以支援
香港國際機場三跑道系統的建議」
通過的議案**

您於2018年5月29日致運輸及房屋局局長的信函收悉。來信要求政府回應立法會經濟發展事務委員會在2018年5月28日的會議，就議程項目V「民航處開設兩個首長級職位以支援香港國際機場三跑道系統的建議」通過的議案：

「新航空交通管制系統啟用以來，部分系統事故並非由政府主動通報，影響公眾對系統的信心和對政府的觀感。本委員會促請政府當局，在開設新職位監督三跑道系統空管操作的同時，向外詳細列明及解釋，空管或相關系統重大事故通報機制的國際標準，以提高透明度。」

本文件載列政府對該議案的回應。

2. 中國是國際民用航空組織(簡稱國際民航組織或ICAO)192個締約國之一，香港作為中國的一部分，有責任遵循國

際民航組織訂立的標準和規定。本港的航空安全管理制度嚴格遵照國際民航組織的標準制訂，並透過本地相關的法例及民航處指引文件實施。

3. 在航空安全管理制度下，處理與民用飛機操作有關的意外或嚴重事故須按國際民航組織制訂的《國際民用航空公約》《附件 13—航空器事故和事故徵候調查》(《附件 13》)處理。意外指的是事件中有人死亡或受到嚴重損傷，或飛機受到損毀或結構上的故障而影響飛行，而嚴重事故則為甚有可能發生意外的情況。在本港，總調查主任¹會按照《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章)處理有關事故。該規例為有關事故訂立定義、適用範圍、呈報機制及其他法定要求。

4. 在通報方面，民航處收到意外或嚴重事故的通知後，會盡快發布有關事故的情況，並告知公眾民航處會展開調查。另外，根據《附件 13》指引，總調查主任會在 30 日內公布意外或嚴重事故的初步調查報告。至於最後調查報告，根據《香港民航(意外調查)規例》第 10(6)條及第 15 條，總調查主任會把最後報告呈交行政長官，由行政長官決定把部分或全部最後報告公開。事實上，以往所有按以上機制完成的調查報告均全部上載至民航處網頁，供公眾參閱²。

5. 此外，國際民航組織制訂了《國際民用航空公約》《附件 19—安全管理》(《附件 19》)，就「強制呈報事故」的跟進及通報制訂規定。在本港，《1995 年飛航(香港)令》(第 448C 章)列出「強制事故」的定義，即飛機事故、或因飛機或其設備或與飛機運作相關的地面設施(包括航空交通管制系統)出現故障，而可能影響飛機、乘客或其他人士安全的事故。指定呈報人(如本地註冊的航空公司及其機長、飛機維修機構及其持牌工程師、機場營運者／持牌人和航空交通管制員等)須在發現事件後的 96 小時內呈報民航處。須予呈報的例子包括(但不僅限於)：

(a) 航班間距不足；

(b) 飛行時使用緊急程序；

¹ 現時總調查主任一職由民航處處長出任。為符合國際民航組織的新要求，確保民航意外調查的中立性，政府正籌備在運輸及房屋局下成立獨立的民航意外調查機構，並聘請新的總調查主任領導民航意外調查的工作。

² 初步調查報告及最後調查報告載於 <http://www.cad.gov.hk/chinese/reports.html>。

- (c) 遇到湍流導致乘客或機組人員受傷；
- (d) 液壓油洩漏，為乘客或機組人員帶來安全隱患；
- (e) 在機場範圍內，燃油從飛機大量溢出；及
- (f) 鳥擊而令到飛機有顯著損毀。

6. 在評定事件的「安全風險」水平後，民航處會按風險水平採取相應行動，包括審視呈報人的報告和改善措施(如提供培訓或重複訓練人員、程序檢討、改善訊息溝通、產品改良等)。當相關機構向民航處報告落實改善措施後，民航處才予以結案。由民航處多個分部及航空業界代表組成的航空交通安全評核委員會亦會定期召開會議，檢討航空交通管理事故和其他與航空安全有關的事件(例如「強制呈報事故」)，確保相關檢討工作客觀公正。

7. 根據《附件 19》的精神，設立「強制呈報事故」機制的目的是讓民航當局盡量收集安全事故的資料，作促進航空安全之用。按《附件 19》中的資料保護原則³，民航處收到報告後須作保密處理，此做法亦是海外民航局的普遍做法，用以鼓勵航空從業員主動呈報事故，提供全面資料，並確保民航處可循不同途徑收集航空安全資料，及早找出安全風險，採取行動，防患於未然。

8. 民航處一直將航空安全放在首位，並會繼續嚴格按國際民航組織的規定實施本港的航空安全管理制度，包括與航空交通管理系統(航管系統)相關的事故。我們明白公眾關注航管系統的服務表現，即使個別事件不屬意外/嚴重事故或「強制呈報事故」，民航處亦一直開誠布公，積極地以新聞公報或傳媒簡報會方式向公眾報告及講解，釋除疑慮。自新航管系統啟用以來，民航處已發出30多次的新聞公報(截至2018年6月19日)。

9. 航管系統自全面啓用以來，儘管初期曾出現過一些不暢順的情況，但並沒有影響航空安全，亦沒有對香港國際機場的整體運作構成重大影響。事實上，航管系統在過去的聖誕節、新年、農曆新年、復活節和暑假等傳統旅遊旺季，成功處理所增加的航空交通量。天氣方面，本港於2017年遇到比平常多的惡劣天氣(包括5個強烈風暴、強颱風和超強颱風)。儘管如此，在2017年8月24日香港國際機場受到超強颱風天鴿影響後恢復運作當天，航管系

³ 國際民航組織最近提升了相關要求。有關原則將於2019年11月成為一項具約束性的規定，要求締約國保護安全資訊的來源，不應為安全之外的其他目的提供或使用安全資料，以提倡自願報告可能影響航空安全的事件。獲豁免的情況包括披露或使用這些資料的價值大於披露資料可能對航空安全造成的不利影響。政府正研究如何在本地實施這項新標準。

統處理的航班數量更創下了新記錄，在24小時內一共處理了2 341架次航機。事實上，航管系統已成功處理多個航空交通流量的高峯期，並克服惡劣天氣所帶來的挑戰。在2017年，航管系統處理的航班數量，較2016年增加了7.6%，肯定了航管系統和前線空管人員的表現。

10. 民航處成立由本地和海外專家組成的航管系統專家小組已審視新系統全面啓用初期出現的磨合狀況的成因及跟進工作，確認該等狀況沒有影響航空安全，民航處人員已憑藉專業知識和經驗，按照既定程序妥善處理。專家小組表示，航管系統的整體表現令人滿意，在磨合期後運作暢順。詳情請參閱專家小組的總結報告(<https://www.cad.gov.hk/chinese/reports.html>)。民用空中航行服務組織亦向民航處頒授2017年全球安全成就獎，以表揚民航處在推行航管系統後，航空交通管理服務的可靠程度大大提升，為航空安全作出的重大貢獻。

11. 運輸及房屋局及民航處會繼續竭盡全力確保航空安全維持在一貫的最高水平，維護香港作為區域航空樞紐的地位和聲譽。



運輸及房屋局局長
(陳雅思女士代行)

2018年6月19日

副本抄送：

民航處(經辦人：民航處副處長(2)蘇惠思女士)