

立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)1259/18-19 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/EDEV

經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期：2019 年 6 月 24 日(星期一)
時 間：上午 10 時 45 分
地 點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：鍾國斌議員(主席)
胡志偉議員, MH(副主席)
涂謹申議員
林健鋒議員, GBS, JP
黃定光議員, GBS, JP
李慧琼議員, SBS, JP
毛孟靜議員
田北辰議員, BBS, JP
何俊賢議員, BBS
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
郭榮鏗議員
葛珮帆議員, BBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
楊岳橋議員
尹兆堅議員
朱凱廸議員
吳永嘉議員, JP
周浩鼎議員
邵家輝議員
陳振英議員, JP
陸頌雄議員, JP
譚文豪議員

列席委員：謝偉銓議員, BBS

缺席委員：黃國健議員, SBS, JP
謝偉俊議員, JP
易志明議員, SBS, JP
梁繼昌議員
麥美娟議員, BBS, JP
何君堯議員, JP

出席公職人員：議程第 III 項

運輸及房屋局

運輸及房屋局副局長
蘇偉文博士, BBS, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
劉家麒先生, JP

香港機場管理局

機場運行副總監
姚兆聰先生

智能機場總經理
歐陽顯宏先生

議程第 IV 項

運輸及房屋局

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
劉家麒先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)9
陳雅思女士

民航處

民航處副處長(2)
蘇惠思女士

民航處助理處長(航班事務及安全管理)
岑毓麟先生

署理總民航事務主任(技術行政)
袁兆基先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)5
陳向紅女士

列席職員 : 助理法律顧問 4 (只列席議程第 IV 項)
盧志邦先生

高級議會秘書(4)5
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5
李佩君女士

議會事務助理(4)5
湯諺恆女士

文書事務助理(4)5
呂麗敏小姐

經辦人/部門

I. 上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(4)953/ —— 政府統計處就
18-19(01)號文件 2017 年 5 月至
2019 年 4 月主要
石油產品進口及
零售價格提供的
圖表

立法會 CB(4)1036/ —— 政府當局提供有
18-19(01)號文件 關香港中華煤氣
有限公司的標準
收費調整的文件)

委員察悉自上次例會後發出的上述文件。

II. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)1020/ —— 待議事項一覽表
18-19(01)號文件

立法會 CB(4)1020/ —— 跟進行動一覽表)
18-19(02)號文件

2. 委員同意於 2019 年 7 月 17 日(星期三)上午 10 時 45 分舉行的下次例會上討論以下事項：

(a) 香港港口的可持續發展及高增值海運服務；及

(b) 建議把運輸及房屋局的一個首長級丙級政務官編外職位轉為常額職位。

(會後補註：委員於 2019 年 7 月 5 日藉立法會 CB(4)1096/18-19 號文件獲告知，主席已決定，基於立法會大樓的安全理由，上述會議已告取消。)

III. 香港國際機場智能機場發展

(立法會 CB(4)1020/ —— 香港機場管理局
18-19(03)號文件 就香港國際機場
智能機場發展提
交的文件)

政府當局及香港機場管理局作出簡介

3. 應主席邀請，運輸及房屋局副局長介紹香港國際機場"智能機場發展"的措施。香港機場管理局("機管局")機場運行副總監姚兆聰先生借助電腦投影片簡介資料，向事務委員會進一步簡介該等措施的詳情。簡介的詳情載於機管局提交的文件(立法會 CB(4)1020/18-19(03)號文件)。

(會後補註：機管局的電腦投影片簡介資料於 2019 年 6 月 24 日隨立法會 CB(4)1037/18-19(01)號文件送交委員參閱。)

討論

發展智能機場

4. 邵家輝議員歡迎機管局在香港國際機場推行應用智能技術及設施的措施。他認為，應用智能技術是世界各地機場的發展方向。他察悉機管局通過機械人技術和自動化提升效率的措施，並要求當局就香港國際機場應用無人駕駛電動牽引車的詳情提供資料。他亦詢問，使用自動化技術會帶來多大裨益，特別在金錢上，以及當局預期香港國際機場人力需求的下降幅度為何。

5. 機管局姚兆聰先生表示，機管局現時在客運大樓應用機械人技術於部分清潔工作和環境監測，而現正使用的機械人共有 10 個。然而，機管局對人力需求的減幅未有定論，而客運大樓在應用機械人技術後，其監察工作的質量已有所提升。

6. 陳振英議員支持香港國際機場"智能機場發展"的措施，因為有關發展可為乘客帶來更大方便。他詢問，在所有自動化及自助服務設施(包括流動智能登記櫃檯及自助行李託運設施)推出後，與以傳統方式在人手櫃檯辦理登記及託運行李等手續和通過保安檢查比較，旅客可節省多少時間。他亦關注到，香港國際機場推出所有自動化及自助服務設施的時間表。

7. 機管局姚兆聰先生表示，在正常情況下，40 分鐘已足以讓旅客在香港國際機場辦理所有離境手續。在機場設置自助服務設施不但可減少旅客辦理各項手續所需的時間，更重要的是在三跑道系統落成啟用前亦可提高香港國際機場的效率及容量。機管局會在旅客熟習使用自助行李託運設施後，檢討該等設施的運作情況。

8. 陳振英議員察悉，新一代流動智能登記櫃檯經已推出，合共 120 個流動智能登記櫃檯已在香港國際機場內及機場以外的地點(例如廣深港高速鐵路西九龍站和港珠澳大橋香港口岸)投入服務。陳議員詢問，當局會否在其他邊境管制站設置流動智能登記櫃檯。他亦要求當局提供資料，述明在決定是否在某些邊境管制站設置流動智能登記櫃檯時所須考慮的因素。

9. 機管局姚兆聰先生表示，在各邊境管制站設置流動智能登記櫃檯時所須考慮的因素，包括該等櫃檯的分布情況、不同邊境管制站的旅客流量，以及該等櫃檯的維修保養事宜。

10. 姚思榮議員認為，當局應在旅客流量甚高的邊境管制站設置更多流動智能登記櫃檯。他亦認為，新蓮塘/香園圍邊境管制站配備最先進設施，較能配合流動智能登記櫃檯的設置。他建議，當局亦可在某些內地碼頭設置流動智能登記櫃檯，以完善香港國際機場的服務網絡。

11. 機管局姚兆聰先生表示，當局已在港珠澳大橋珠海那邊設置一些流動智能登記櫃檯。機管局會密切監察服務需求，並會設法增加該等櫃檯的服務覆蓋範圍。

12. 姚思榮議員指出，在 2011 年以前，香港國際機場在 Skytrax 舉辦的全球機場獎項中，共有 8 年獲頒全球最佳機場獎。然而，根據上述獎項所顯示的全球機場排名，香港國際機場在 2019 年的排名已由 2018 年的第四位跌至第五位。姚議員詢問，就智能機場的發展而言，香港國際機場與全球四大頂尖機場(特別是 2019 年排名榜首的新加坡樟宜機場)有何差異，以及香港國際機場在智能機場發展方面是否可媲美其他頂尖機場。

13. 機管局姚兆聰先生表示，有多項因素會影響香港國際機場的全球排名，其中一項因素是機場是否能提供快速連線和可靠的互聯網服務。他指出，在香港國際機場免費無線上網服務的大型升級

工程完成後，香港國際機場提供的無線上網服務及下載速度較諸其他國際機場已佔領先地位。香港國際機場是一個十分繁忙的機場，每年處理的旅客流量約為 7 500 萬人次。待整個三跑道系統於 2024 年投入運作後，香港國際機場的服務將可有顯著提升。在此期間，機管局一直盡最大努力在香港國際機場提供切合個人需要的服務，以提升旅客體驗。

14. 尹兆堅議員察悉，香港國際機場在 2019 年的全球排名已下跌。他表示，某些排名前列的機場在硬件發展及空間方面未必及得上香港國際機場，但由於它們為旅客提供更佳服務，其排名仍高於香港國際機場。就此，他認為應以個人化方式處理香港國際機場的智能機場發展，以便利有不同服務需要的各類使用者，包括長者。他強調發展人力資本的重要性，並鄭重表示，當局日後不應利用各項智能機場發展措施，作為裁員或削減職位的藉口。

15. 機管局姚兆聰先生表示，在發展香港國際機場的科技應用時，機管局會力求照顧機場使用者的不同需要。採用機械人技術不僅可以提升效率，亦可以改善機場僱員的職業健康。增加自動化和採用機械人技術的目的，並非取代某些工種，而是減少機場對人力資源的依賴及擴闊某些工種的招聘層面。

16. 尹兆堅議員察悉，發展物聯網網絡及進行大數據分析不但有助作出預測性決策，亦可適時加強輪候管理、為航班和旅客服務作出人力或其他資源調配等工作。就此，他詢問，機管局會否考慮善用物聯網網絡及大數據分析帶來的優勢，在空域管理及中轉客運安排上與鄰近機場合作，以鞏固香港作為區域及全球航空樞紐的地位。機管局姚兆聰先生表示，由於該等合作涉及保密和私隱問題，因此須與有關機場再作討論。

17. 姚思榮議員對領取行李等候時間長的問題表示關注，並詢問收集相關的大數據及香港國際機場使用智能設施能否令此情況有所改善。

18. 機管局姚兆聰先生表示，在 2016-2017 年度，行李運送服務水平於某些時候未能達標。香港國際機場的目標是首件行李可於 20 分鐘內送抵行李認領處，而最後一件行李則可於 40 分鐘內從機場不同地點送抵行李認領處。機管局發現行李運送服務延誤個案大多是由於行李運送服務供應商的相關裝備不足所致。就此，機管局自 2018 年起購置相關裝備，以供出租予有關的服務供應商，以提高行李運送服務的效率。機管局姚先生表示，在過去數年，香港國際機場曾全面翻修行李處理系統(例如促進停機坪範圍內的資源共享)，而領取行李等候時間長的情況亦隨之得到顯著改善。現時，超過 95% 送抵行李認領處的行李能達到上述為行李運送服務所訂的目標。

19. 毛孟靜議員認為，不少海外機場均有發展智能機場的工作。就此，她詢問，香港國際機場在這方面的發展較諸其他機場有何獨特之處。毛議員亦詢問，機管局如何在香港國際機場採用各項自動化程序，和確保使用者運用該等程序時其私隱得到保障兩者間求取平衡。

20. 機管局姚兆聰先生表示，為了照顧不同旅客的需要，香港國際機場同時提供自動化設施和人對人服務。此外，在自動化系統的設計階段，機管局已就使用者私隱及互聯網保安等事宜作出考慮。所有自動化系統均符合相關法律規定。機管局亦有既定機制儲存和檢索相關數據。在一段指定時間過後，相關數據會被刪除。

21. 機管局姚兆聰先生回應毛孟靜議員的進一步查詢時表示，機管局有既定程序處理不同主管當局索取旅客資料的要求。他補充，鑒於入境事務處("入境處")掌握所有旅客的資料，有關主管當局向入境處索取旅客資料的可能性更大，而非向機管局索取。機管局智能機場總經理歐陽顯宏先生補充，機管局如接獲有關要求，會先行尋求法律意見，以了解應否披露所索取的資料，以及有關資料可予披露的程度。

22. 黃定光議員支持機管局發展智能機場，因

為有關發展可為旅客提供更優質的服務。他表示，由於香港國際機場的擴建工程，機場島上的道路一再改路及/或改道，對駕駛人士造成不少混亂及不便。就此，他促請機管局改善有關情況。黃議員亦建議在適當地點豎設更清晰的道路指示牌，以通知駕駛人士改路/改道措施。機管局姚兆聰先生表示，機管局負責管理涉及機場擴建工程的改道措施的相關事宜。機管局會繼續努力將道路工程對駕駛人士的影響減至最低。

智能基礎設施、香港國際機場的流動應用程式及智能行李牌

23. 邵家輝議員察悉，客運大樓的無線上網速度已進一步提升，並關注到旅客在香港國際機場使用無線上網時的私隱及網絡安全問題。機管局歐陽顯宏先生答稱，香港國際機場的無線上網，是免費的無線上網系統，使用該系統時，不會要求使用者提供任何個人資料。機管局會繼續奉行這個原則，為香港國際機場的使用者提供無線上網服務。

24. 陳振英議員察悉，機管局現正就於機場運作應用 5G 技術進行準備工作。他要求當局提供資料，說明有關的準備工作及實施時間表。機管局姚兆聰先生表示，有關工作尚處於初步階段，而有關的詳細設計及招標工作尚未展開。由於在香港國際機場運作應用 5G 技術會影響香港國際機場的所有基礎設施，因此需要仔細考慮。機管局會積極跟進此事宜。

25. 譚文豪議員對於機管局提出香港國際機場"智能機場發展"的措施，表示支持。為提升效率及旅客體驗，他促請機管局在各個邊境管制站設置流動智能登記櫃檯，並使香港國際機場流動應用程式"我的航班"更易於使用，以及改善內容。依他之見，該應用程式仍有改善空間，特別是向旅客提供有關市內交通資訊方面。他並建議，應透過此應用程式向旅客提供有關酒店穿梭巴士服務及專營巴士路線的更詳細資料。為了向旅客宣傳該應用程式，機管局應考慮在飛機著陸前於航空公司在飛機上向旅客播放的影片中宣傳該應用程式。

26. 邵家輝議員關注到，向遊客推廣香港國際機場的流動應用程式"我的航班"。他促請機管局考慮在香港國際機場的應用程式內，整合香港相關政府部門及公營機構的應用程序，以使用戶只需安裝一個應用程式就可以閱覽一系列有用的資訊。

27. 機管局歐陽顯宏先生答稱，機管局自2013年推出流動應用程式"我的航班"以來，一直迅速地向旅客推廣該應用程式。他表示，現時在譚文豪議員所述的影片中並沒有包括推廣該應用程式的內容，機管局會考慮委員的建議。機管局姚兆聰先生補充，機管局會繼續探討不同方法以完善現有的應用程式。

28. 譚文豪議員察悉，抵港旅客只需將香港國際機場的智能行李牌"行李通"與"我的航班"配對，當行李即將送抵行李認領轉盤時，便可透過流動電話接收提取行李通知。他詢問，類似技術是否已在其他機場使用，並促請機管局考慮與其他機場和/或行李箱製造商合作，擴大"行李通"的應用及涵蓋範圍。

29. 機管局歐陽顯宏先生表示，香港國際機場是世界上唯一向旅客提供智能行李牌服務的機場。他補充，只有在行李處理系統中配備了無線射頻識別("RFID")技術的機場，才能使用智能行李牌。國際航空運輸協會已開始在多個機場推廣RFID技術的應用，以期將這技術推廣成為機場的新國際服務標準。機管局會考慮譚文豪議員的建議，並會主動與較多香港人前赴的目的地機場聯絡，以擴展此項服務。此外，機管局已與某些行李箱製造商聯絡，以探討將"行李通"功能與其生產的行李箱結合的可行性。儘管目前由於一些技術問題仍未解決，以致雙方的合作尚未能確定，但有關製造商及機管局都在努力使雙方的合作成真。

IV. 規管小型無人駕駛飛機在香港運作的立法建議

(立法會 CB(4)999/ — 政府當局就規管小
18-19(01)號文件 型無人駕駛飛機在

香港操作的立法建議提交的文件

立法會 CB(4)1020/ —— 立法會秘書處就無人駕駛飛機系統的規管擬備的文件 (最新背景資料簡介)

申報利益

30. 譚文豪議員申報，他任職的公司日後或會從事與小型無人駕駛飛機在香港運作有關的業務。

政府當局作出簡介

31. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)4向委員簡介政府當局規管小型無人駕駛飛機("小型無人機")在香港操作的立法建議。重量一般為 25 公斤或以下的小型無人機是無人機的一種，俗稱為"航拍機"。根據新的規管機制，小型無人機操作將會分類為甲類及乙類，而甲類按重量及風險水平再細分為甲 1 類及甲 2 類。民航處署理總民航事務主任(技術行政)借助電腦投影片簡介資料，進一步闡釋建議內容，詳情載於立法會 CB(4)999/18-19(01)號文件。

(會後補註：政府當局提供的電腦投影片簡介資料於 2019 年 6 月 24 日隨立法會 CB(4)1037/18-19(02)號文件送交委員。)

討論

新規管機制

32. 謝偉銓議員表示支持小型無人機操作的新規管機制，並要求政府當局提供進一步資料，說明有關獲准操作甲類和乙類小型無人機的人士的最低年齡。他察悉，參與乙類小型無人機操作的人士須自費接受由民航處認可培訓機構舉辦的進階培訓和考核，依他之見，更多機構應獲准提供小型無

人機培訓課程，以便為有興趣人士提供更多選擇，以及促進小型無人機在香港的發展。

33. 民航處副處長(2)答稱，甲 1 類小型無人機操作並無最低年齡要求，而甲 2 類及乙類小型無人機的操作人的最低年齡會定為 14 歲，以促進年青人使用小型無人機。這個為小型無人機操作人訂立的最低年齡規定，是主要司法管轄區中最低之一，並會在切實可行的情況下促進小型無人機的使用。為確保乙類小型無人機操作人具備所需能力，他們應接受指定的培訓及達到考核規定。在考慮某間培訓機構是否適合提供相關課程時，政府當局會謹慎考慮多項因素。

34. 譚文豪議員認為，從技術角度來看，必須規定小型無人機操作人須接受指定的培訓及考核，以確保具備所需能力，以及提高安全意識。然而，規定有意操作乙類小型無人機的市民須事先獲得民航處的批准，或會為小型無人機的使用者帶來不必要的負擔。他詢問推行此項規定的理據。

35. 副主席關注到，民航處在處理乙類小型無人機操作的申請中所採用的機制及準則。為了促進小型無人機的發展及日趨多元化的用途，他建議，若申請人已達到指定的能力水平，則民航處應給予一律批准。

36. 民航處副處長(2)解釋，所有甲類小型無人機操作須遵照民航處指明的標準操作條件操作，無須事先獲得民航處的批准。但是，超出標準操作條件的小型無人機操作，則會被視為乙類操作，並須事先獲得民航處的批准。在處理乙類操作的申請時，民航處會審慎考慮各項因素，例如申請人是否已通過適當的培訓，以及會否推行足夠安全措施以減低風險。在申請人符合某些條件的前提下，民航處或會給予申請人在指定期間內進行若干操作的批准。每種類別的小型無人機操作的詳細規定，將會在安全指引中列出。

37. 譚文豪議員察悉，為方便在其他司法管轄區已通過所需培訓和考核的人士在香港操作小型

無人機，民航處會為能提供資格證明的人士發出合資格證明書。他分享其在應考海外相關考核的經驗，並認為考核標準在不同司法管轄區的差異很大。他促請政府當局，根據本地情況詳細審視其他民航當局所授予的資格。他亦要求政府當局，當相關的立法建議提交立法會進行先訂立後審議程序時，提供其他民航當局所授予的認可資格詳情。

38. 民航處副處長(2)表示，民航處在給予認可前，會詳細考慮主要民航當局的考核標準。她表示，小型無人機是一項創新的新興項目，在應用和科技發展方面極具潛力，對香港及社會大眾有利。因此，有關法例不應過度僵化及限制太多，以免妨礙小型無人機的發展或創新意念的產生，這點至關重要。

保險

39. 譚文豪議員雖然支持有需要實施購買保險的規定，但他詢問，當局規定甲 2 類及/或乙類操作的第三者保單須由根據《保險條例》(第 41 章)獲授權的保險人發出，理據為何。他指出，某些海外團體可能已購買涵蓋全球的年度保單，依他之見，沒有必要規定這些團體須向獲第 41 章授權的本地保險人購買另一份保單，以便在香港進行小型無人機操作。

40. 民航處副處長(2)解釋，此規定可避免小型無人機機主/操作人在互聯網上購買虛假的保單，並確保有關的小型無人機已購買有效的第三者保單。實際上，許多獲第 41 章授權的保險人是國際機構。政府當局知悉譚文豪議員的意見，並會與保險業監管局及香港保險業聯會就此事進一步討論。

41. 副主席建議，政府當局可考慮在批發層面對小型無人機產品施加保險規定，以便所有此類產品在零售層面已具有有效的第三者責任保險。大量購買保單的安排亦可降低整體的保險費用。

42. 民航處副處長(2)同意與相關製造商一起探討建議的可行性。然而，無論如何，首要事務

是在香港操作的小型無人機，可獲提供保險產品，因為舉例而言，私人製造的小型無人機也需要有保險。就此，政府當局一直與保險業監管局及香港保險業聯會攜手合作，鼓勵保險公司提供相關保險產品，具靈活選擇的保額及受保期，而且保費是可負擔的。

執法

43. 謝偉銓議員關注到在新規管機制下的執法行動，以及倘出現不符合規定的情況下，小型無人機機主與小型無人機操作人之間的法律責任如何劃分。他亦詢問，在擬議的甲類操作小型無人機的標準操作條件下，量度最高飛行高度的方法為何，他並建議，應明確列出這些條件的詳細資料，以方便小型無人機的使用者。

44. 民航處副處長(2)表示，在確定某宗事件的責任誰屬時，當局會調查該宗案件的事實，例如操作小型無人機的人是否正確遵守操作程序，以及小型無人機是否已註冊。進行甲 2 類及/或乙類操作的小型無人機，均須具有飛行記錄，這項規定是為了記錄基本飛行參數，例如飛行高度及速度等，當有事件發生時，提供更多資料。民航處副處長(2)亦表示，小型無人機的飛行高度應以航空業界通常採用的"離地面高度"來進行量度及以此單位表示。在引入附屬法例時，民航處會提供有關標準操作條件的更多詳細資料。

飛行限制區

45. 涂謹申議員關注到，警務人員在阻止小型無人機飛行或致使小型無人機著陸方面的權力過大。他詢問，警方行使這項權力的考慮因素有何依據，並要求政府當局詳細列出這些考慮因素，以確保適當地遵從。

46. 副主席察悉，民航處在劃定飛行限制區時已諮詢其他政策局/部門，並詢問擬議的飛行限制區的詳情，以及劃定日後飛行限制區的準則及機制。為了便利公眾遵從規定，他認為應該在民航處

發布的無人機飛行圖中清楚界定飛行限制區。政府當局亦應盡快提供最新的無人機飛行圖，以供公眾查閱。

47. 民航處副處長(2)表示，在新小型無人機法例下，民航處處長可基於航空安全、緊急/保安及/或預期會有大量人士聚集或移動的理由，指定小型無人機的飛行限制區。舉例而言，在機場和直升機場及相關飛行航道內和附近的空域，小型無人機一律不得飛行，以免影響有關範圍內的飛機操作。此外，某些公眾活動，例如電動方程式大賽這類吸引大量觀眾的高速賽事，或須限制小型無人機飛行。這項建議符合國際做法，即民航當局有權限制小型無人機飛行以規管空域的使用。

場所

48. 在回應副主席有關舉行小型無人機活動的場所的關注時，民航處副處長(2)表示，新小型無人機法例包括註冊和標籤規定，應有助追查小型無人機機主和操作人，料可協助政府各決策局/部門或其他監管當局執行其管轄範圍內的規定及要求。因此，許多政府決策局/部門對於讓小型無人機善用其轄下場地，普遍持正面態度。民航處的目標是在電子平台發布顯示最新飛行限制區的飛行圖，以供小型無人機操作人參考，並會繼續與政府決策局/部門討論在其轄下場地使用小型無人機的事宜。當有關立法建議提交立法會時，政府當局會提供更多這方面的資料。

49. 在回應譚文豪議員有關物色更多場地供小型無人機飛行的進度，民航處副處長(2)表示，民航處仍在與有關政府部門聯絡，例如漁農自然護理署、康樂及文化事務署，以及水務署。民航處旨在物色使用量相對較低且欄杆充足的合適地點，例如配水庫天台的休憩用地。

50. 毛孟靜議員表示，在大型公眾活動進行期間，傳媒業界經常使用設有攝影機的小型無人機，以拍攝航空照片。她詢問，傳媒業界常用的小型無人機的種類為何，以及政府當局有何措施，便利傳

媒使用小型無人機報道重大事件。她認為，當局應給予酌情權，准許傳媒使用的小型無人機進入某些飛行限制區，以便利他們報道大型公眾事件。涂謹申議員亦認為，准許傳媒業界使用小型無人機進行現場報道示威及集會等大型公眾活動，是至為重要。

51. 民航處副處長(2)表示，政府當局無意限制在所有涉及大量羣眾的公共集會中使用小型無人機。為了回應傳媒業界使用通常屬於乙類小型無人機操作的需求及確保公眾安全，民航處會考慮在符合指定條件的前提下，給予相關傳媒組織較長期的批准。某些飛行限制區或會向傳媒開放以進行新聞報道，但某些可能會影響飛機航行的地區除外。民航處會在適當時候進一步與傳媒業界進行討論。

小型無人機的特定操作及私隱相關事宜

52. 譚文豪議員認為，競速比賽是在指定地區進行的一種低風險活動，因此，針對該活動的新小型無人機法例的規管要求應較寬鬆。

53. 民航處副處長(2)表示，政府當局積極推動香港的無人機競速比賽，並會考慮給予特別批准，以將有關申請歸類為乙類操作。若民航處處長認為適當，在符合保障公共安全政策的前提下，可對這些活動豁免若干規定。

54. 在回應周浩鼎議員詢問有關室內操作小型無人機時，民航處副處長(2)表示，在非住宅處所(例如商場)操作小型無人機，須遵從多項法例規定，包括註冊和標籤規定，以及保險要求。考慮到在室內操作小型無人機不會影響航空安全，而且每個室內場所都有本身的特定環境，政府當局認為，就室內操作小型無人機發出一般安全指引，供業主/物業管理人參考，以及准許他們施加額外規定，是更為實際的做法。

55. 周浩鼎議員關注到使用設有攝影機的小型無人機所引起的私隱相關問題。鑒於此問題屬個人資料私隱專員公署("私隱專員公署")的管轄範圍，

他詢問，就使用小型無人機方面，當局採取甚麼執法行動，以保障個人資料私隱權利，以及私隱專員公署是否擁有足夠的人力資源，以處理相關的投訴。

56. 民航處副處長(2)表示，根據私隱專員公署表示，該公署會採用既定的投訴處理程序來處理與小型無人機操作有關的個案。當新小型無人機法例實施後，會令追查小型無人機機主和操作人較容易，這將有助執行《個人資料(隱私)條例》(第 486 章)。民航處會把有關私隱意識的資料納入小型無人機操作人在註冊過程中必須閱覽的資訊，相信私隱專員公署會就其人力資源作出適當安排，以涵蓋因小型無人機操作而引起的工作。

總結

57. 主席總結時表示，事務委員會普遍支持政府當局提出的立法建議。

V. 其他事項

58. 議事完畢，會議於下午 12 時 43 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2019 年 10 月 15 日