

立法會參考資料摘要

《民航條例》
(第 448 章)

《2025 年小型無人機(修訂)令》

《2025 年〈1995 年飛航(香港)令〉(修訂)令》

《2025 年〈2024 年香港民航(意外調查)(修訂)規例〉(修訂)規例》

引言

在二零二五年五月二十日的會議上，行政會議**建議**，
行政長官**指令**－

- A** (a) 制訂載於**附件 A** 的《2025 年小型無人機（修訂）令》（「《小型無人機修訂令》」），以擴闊現行規管制度，以涵蓋重量超過 25 公斤但不超過 150 公斤的小型無人機；
- B** (b) 制訂載於**附件 B** 的《2025 年〈1995 年飛航(香港)令〉(修訂)令》（「《1995 年飛航(香港)令修訂令》」），以促進各類非傳統航空器在香港的試驗；及
- C** (c) 制訂載於**附件 C** 的《2025 年〈2024 年香港民航（意外調查）(修訂)規例〉(修訂)規例》（「《2025 修訂規例》」），以修正《2024 年香港民航(意外

調查)(修訂)規例》(「《2024年修訂規例》」)中的一項文本錯誤，並提升若干條文的清晰度。

理據

《小型無人機修訂令》

2. 現行的《小型無人機令》(第448G章)(「《小型無人機令》」)於2022年12月1日全面生效，目前規管重量不超過25公斤的無人機操作。為發揮較重型的小型無人機的潛力，有必要對《小型無人機令》作出修訂。主要修訂建議如下：

- (a) **新增丙類無人機**：增設丙類無人機(即重量超過25公斤但不超過150公斤者)；
- (b) **丙類無人機的操作許可**：考慮到丙類無人機較高的操作風險，要求操作者必須事先獲得民航處許可；
- (c) **丙類無人機的保險要求**：對新增的丙類無人機實施保險規定—重量超過25公斤但不超過75公斤者須投保1,500萬港元；重量超過75公斤但不超過150公斤者須投保2,000萬港元；
- (d) **申請費用**：新增條款¹允許按收回全部成本原則徵收法定費用(例如丙類無人機的註冊費及操作許可申請費)；

¹為推動丙類無人機在香港更廣泛應用，參考《小型無人機令》於2022年12月全面生效後對甲一類、甲二類及乙類無人機的收費安排，建議民航處在首三年實施期內不就丙類無人機的相關申請或服務收取費用。待初期實施期屆滿並確定收費機制及水平後，將再提出立法修訂以訂明具體收費水平。

(e) **跨境操作許可**：要求所有進行跨境小型無人機操作（即該次飛行部分在香港以內及部分在香港以外進行）的人士，不論小型無人機的重量，均須事先獲民航處許可；及

(f) **安全系統記錄保存**：要求依據民航處事先許可操作的小型無人機，其相關資訊須備存 6 個月，及須可在香港獲取，以便執法。

3. 除上述規定外，建議新增的丙類無人機在操作時還須符合其他監管要求，包括標籤規定、小型無人機技術設計及規格、設備，以及遙控駕駛員的培訓與等級。實施這些要求無需對《小型無人機令》進行立法修訂，因為相關要求可依據現行條文，或透過民航處根據《小型無人機令》下發布的安全規定文件來落實。

《1995 年飛航（香港）令修訂令》

4. 《1995 年飛航(香港)令》（第 448C 章）（「《1995 年飛航(香港)令》」）原為規管傳統民用航空器而制訂，其中多項條文並不適合套用於非傳統航空器²。另一方面，允許非傳統航空器在香港的可控環境下進行試驗，可讓政府及業界測試各類技術及配套設施要求，包括不同類型非傳統航空器的技術規格、無線電流動通訊網絡、全球衛星導航系統的信號接收，以及起降及充電場地要求等。鑑於非傳統航空器技術發展日新月異，尤其是在國際統一標準和做法尚未確立的情況下，我們將採取兩階段的立法方式。在現階段的立法工作中，建議先就非傳統航空器的試驗飛行制訂授權條款。中期至長期而言，我們正研究制訂一套新的專用法例，以規管各類型非傳統航空器的適航性及安全操作等。

²例如：動力升空器、配備超過兩個動力旋翼的直升機，以及重量超過 150 公斤的無人機。

5. 建議在《1995 年飛航(香港)令》下新增條文，賦權行政長官³：

(a) 批准進行非傳統航空器的試驗；

(b) 訂明《1995 年飛航(香港)令》中不適用於獲准的非傳統航空器試驗的若干條文；及

(c) 就獲准的非傳統航空器試驗訂明相關條件。

6. 我們必須強調，根據修訂後的《1995 年飛航(香港)令》而獲准進行的非傳統航空器操作，僅限於試驗用途。在制訂專門規管非傳統航空器的新法例之前，若將此類航空器用於公共運輸用途，則必須完全符合《1995 年飛航(香港)令》的所有其他適用條款，包括但不限於設備、機組人員及執照、航空器操作、文件與記錄等規定。在制訂專門規管此類非傳統航空器的新法例後，《1995 年飛航(香港)令》中的建議新增條文將予以廢除。

《2025 年修訂規例》

7. 《2024 年修訂規例》旨在修訂《香港民航(意外調查)規例》(第 448B 章)（「第 448B 章」），以實施國際民用航空組織有關民航意外及事故調查的最新規定。《2025 年修訂規例》則旨在修正《2024 年修訂規例》中的一項文本錯誤，並提升經《2024 年修訂規例》修訂的「第 448B 章」的若干條文的清晰度。

修訂令及《2025 年修訂規例》

8. 修訂令及《2025 年修訂規例》的主要條文如下：

³民航處處長被授權行使或執行行政長官在《1995 年飛航(香港)令》下的權力或職責，除第 97 條訂定規例的權力外。

《小型無人機修訂令》

- (a) **第 3 及 4 條**新增丙類小型無人機的定義及其相應重量；
- (b) **第 5 及 9 條**新增小型無人機的操作要求，以訂明跨境飛行須事先獲得民航處許可；
- (c) **第 6 及 10 條**規定操作丙類小型無人機必須事先獲得民航處許可；
- (d) **第 7 條**訂明丙類小型無人機的保險要求；
- (e) **第 8 條**要求對於依據民航處許可進行的小型無人機飛行，相關安全系統記錄的資訊須備存 6 個月，及須可在香港獲取，以便執法；以及就此新規定，在**第 11 條**作出相應法例修訂；
- (f) **第 12 條**修訂《小型無人機令》的附表，訂明與丙類小型無人機相關的各項申請所須繳付的指定費用。

《1995 年飛航（香港）令修訂令》

- (g) **第 3 條**在《1995 年飛航(香港)令》下新增第 IXA 部（第 82A 至 82D 條）；
- (h) **第 82A 條**述明「非傳統航空器」意指行政長官於根據第 82C 條發布的實務指引中指明的航空器；
- (i) **第 82B 條**賦權行政長官於接獲書面申請後，在其指定的條件下，批准申請人進行非傳統航空器的試驗，並於批准中指明《1995 年飛航(香港)令》中不適用於非傳統航空器及相關人士的現有條文；及

- (j) **第 82C 條**授權行政長官就非傳統航空器試驗的申請發布實務指引。

《2025 年修訂規例》

- (k) **第 4 條**修訂《2024 年修訂規例》第 5 條的一項文本錯誤；
- (l) **第 6 條**就《2024 年修訂規例》修訂後的「第 448B 章」第 11 條中關於調查報告提出申述的規定，作出更清晰的表述；及
- (m) **第 7 條**就《2024 年修訂規例》修訂後的「第 448B 章」第 12 條中關於覆核通知的規定，作出更清晰的表述。

立法程序時間表

9. 修訂令及《2025 年修訂規例》會在二零二五年五月二十三日刊登憲報，並在二零二五年五月二十八日提交立法會。

建議的影響

10. 建議對生產力、環境、家庭和性別議題均沒有影響。建議對經濟、可持續發展、公務員及財政的影響載於附件 D。

11. 建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。修訂項目不影響現行法例的約束力。

公眾諮詢

12. 二零二五年三月，民航處以焦點小組會議及諮詢會

的形式，諮詢了相關持份者，包括現有業界組織、根據《小型無人機令》而獲發「進階操作許可」的持有人及獲批准訓練機構，以及政府政策局和部門。各諮詢對象均對立法建議表示支持，並無收到任何反對意見。

宣傳安排

13. 我們會在二零二五年五月二十一日發出新聞稿，並安排發言人解答查詢。

背景

14. 為配合國家整體發展戰略，行政長官在《2024 年施政報告》中宣布一系列推動香港低空經濟發展的措施，包括成立由財政司副司長領導的「發展低空經濟小組」，以制定香港低空經濟發展的整體策略及工作計劃。

15. 除立法檢討及修訂工作外，相關政府政策局及部門已就以下範疇展開工作—

- (a) 「監管沙盒」試點項目（「試點項目」）：政府自今年第一季起已開始陸續推行試點項目。試點項目將作為各類低空飛行活動的測試平台，同時讓政府收集數據和實際經驗以供未來政策制訂；
- (b) 低空基礎設施規劃：政府正就低空基礎設施進行技術研究及規劃，包括起降場及相關硬件設施（包括充電設施、空間要求）的設計、航線網絡、通訊網絡、全球導航衛星系統的信號接收，以及低空監視系統要求等；及
- (c) 與內地對接：政府正積極推動與內地相關當局就共同開發低空跨境航線、出入境與清關安排，以及基礎設施配套等進行商討，以期盡快促成合作，

為建設粵港澳大灣區低空跨境通道創造有利條件。

查詢

16. 如對本摘要有任何查詢，請與運輸及物流局首席助理秘書長 9 黃俊濤先生聯絡（電話號碼：3509 8195）。

運輸及物流局

二零二五年五月二十一日

《2025 年小型無人機(修訂)令》

目錄

條次	頁次
1. 生效日期.....	1
2. 修訂《小型無人機令》.....	1
3. 修訂第 2 條(釋義).....	1
4. 修訂第 3 條(小型無人機及其分類).....	1
5. 修訂第 7 條(適用於在香港以內的飛行).....	2
6. 修訂第 11 條(操作小型無人機進行飛行的基本規定).....	2
7. 修訂第 12 條(為施行第 11(1)(c)條而指明的保險單).....	3
8. 修訂第 14 條(備存安全系統記錄的資訊的責任).....	3
9. 修訂第 16 條(操作規定).....	4
10. 修訂第 37 條(申請許可).....	4
11. 修訂第 56 條(要求出示文件或紀錄等的權力).....	4
12. 修訂附表(訂明費用).....	4

《2025 年小型無人機(修訂)令》

(由行政長官會同行政會議根據《民航條例》(第 448 章)第 2A 及 12 條作出)

1. 生效日期
本命令自 2025 年 7 月 18 日起實施。
2. 修訂《小型無人機令》
《小型無人機令》(第 448 章，附屬法例 G)現予修訂，修訂方式列於第 3 至 12 條。
3. 修訂第 2 條(釋義)
 - (1) 第 2 條，~~操作規定~~的定義，(a)段 ——
廢除
“16(1)”
代以
“16(1)或(1A)”。
 - (2) 第 2 條 ——
按筆劃數目順序加入
“~~丙類無人機~~ (category C aircraft)——參閱第 3(2)(d)條；”。
4. 修訂第 3 條(小型無人機及其分類)
 - (1) 第 3(1)條 ——
廢除
“25”
代以
“150”。

(2) 第 3(2)(b)條 ——

廢除

“；及”

代以分號。

(3) 第 3(2)(c)條 ——

廢除

“任何時間，重量超過 7 公斤，則就該次飛行而言，該無人機屬乙類無人機。”

代以

“所有時間，其重量均不超過 25 公斤，但在該次飛行期間的任何時間超過 7 公斤，則就該次飛行而言，該無人機屬乙類無人機；及”。

(4) 在第 3(2)(c)條之後 ——

加入

“(d) 如某小型無人機在某次飛行期間的任何時間，其重量超過 25 公斤，則就該次飛行而言，該無人機屬丙類無人機。”。

5. 修訂第 7 條(適用於在香港以內的飛行)

第 7 條 ——

廢除第(3)款

代以

“(3) 第(1)及(2)款 ——

(a) 受第 8、9 及 10 條規限；及

(b) 對第 16(1A)條的適用範圍並無效力。”。

6. 修訂第 11 條(操作小型無人機進行飛行的基本規定)

第 11(1)(g)條，在“乙類無人機”之後 ——

加入

“或丙類無人機”。

7. 修訂第 12 條(為施行第 11(1)(c)條而指明的保險單)

(1) 第 12(2)(b)條 ——

廢除

“；或”

代以分號。

(2) 在第 12(2)(b)條之後 ——

加入

“(ba) 如屬丙類無人機 ——

(i) 如該無人機在有關飛行期間的所有時間，其重量均不超過 75 公斤——\$15,000,000；或

(ii) 如該無人機在有關飛行期間的任何時間，其重量超過 75 公斤——\$20,000,000；或”。

8. 修訂第 14 條(備存安全系統記錄的資訊的責任)

(1) 在第 14(1)條之後 ——

加入

“(1A) 如某小型無人機是在按照根據第 37 條給予的許可的情況下被操作進行飛行的，則由根據第 11(1)(d)條規定的安全系統記錄與該次飛行相關的資訊 ——

(a) 須自該次飛行開始當日起計，備存 6 個月；及

(b) 須是獲授權人員可在香港接達的。”。

(2) 第 14(2)條 ——

廢除

“(1)”

代以

“(1)或(1A)”。

9. 修訂第 16 條(操作規定)

在第 16(1)條之後 ——

加入

“(1A) 此外，為施行第 15(1)條，下述規定亦是適用於被操作進行飛行的小型無人機的規定：該次飛行完全在香港以內進行。”。

10. 修訂第 37 條(申請許可)

第 37(1)(a)條，在“乙類無人機”之後 ——

加入

“或丙類無人機”。

11. 修訂第 56 條(要求出示文件或紀錄等的權力)

第 56(1)(b)及(2)(b)條 ——

廢除

“14(1)”

代以

“14(1)或(1A)”。

12. 修訂附表(訂明費用)

附表，第 9 項，第 3 欄，在(a)段之後 ——

加入

“(ab) 以操作丙類無人機進行飛行 0”。



行政會議秘書

行政會議廳

2025 年 5 月 20 日

註釋

本命令的主要目的，是修訂《小型無人機令》(第 448 章，附屬法例 G)，以引入新一類小型無人機，即在某次飛行期間的任何時間重量超過 25 公斤(但不超過 150 公斤)的小型無人機。

2. 本命令亦加入一項對操作小型無人機進行飛行的新規定，以使上述飛行只可完全在香港以內進行，但如有民航處處長所給予的許可則屬例外。

《2025 年〈1995 年飛航(香港)令〉(修訂)令》

(由行政長官會同行政會議根據《民航條例》(第 448 章)第 2A 條作出)

1. 生效日期

本命令自 2025 年 7 月 18 日起實施。

2. 修訂《1995 年飛航(香港)令》

《1995 年飛航(香港)令》(第 448 章，附屬法例 C)現予修訂，修訂方式列於第 3 條。

3. 加入第 IXA 部

在第 IX 部之後 ——
加入

“Part IXA

Trials of Unconventional Aircraft

82A. Interpretation of Part IXA

In this Part—

unconventional aircraft means an aircraft falling within a class or description specified under Article 82C(2) of this Order.

82B. Permissions for trials of unconventional aircraft

- (1) Despite any other Article of this Order, the Chief Executive may on written application permit one or more persons to conduct a trial of an unconventional aircraft in Hong Kong.

- (2) To avoid doubt, where a trial of an unconventional aircraft consists of more than one flight over Hong Kong, a permission given for the trial under paragraph (1) of this Article has effect in relation to all such flights.
- (3) For giving a permission under paragraph (1) of this Article, the Chief Executive—
 - (a) may, for the purposes of paragraph (4) of this Article and subject to paragraph (6) of this Article, in the permission—
 - (i) specify the aircraft for which the permission is given (***permitted aircraft***); and
 - (ii) specify one or more Articles of this Order for the permitted aircraft; and
 - (b) may, for the purposes of paragraph (5) of this Article and subject to paragraph (6) of this Article, in the permission—
 - (i) specify a person to whom the permission is given (***permitted person***); and
 - (ii) specify one or more Articles of this Order for the permitted person.
- (4) An Article of this Order that is specified for a permitted aircraft under paragraph (3)(a)(ii) of this Article does not apply to the permitted aircraft.
- (5) An Article of this Order that is specified for a permitted person under paragraph (3)(b)(ii) of this Article does not apply to the permitted person.
- (6) Neither Article 84 nor Article 96 of this Order may be specified under paragraph (3)(a)(ii) or (b)(ii) of this Article.

- (7) The Chief Executive may specify in the permission any condition to which the permission is subject.

82C. Practical guidance in respect of trials of unconventional aircraft

- (1) For the purposes of this Part, the Chief Executive must from time to time issue an instrument that the Chief Executive considers suitable for providing practical guidance in respect of this Part.
- (2) The instrument must specify a class or description of aircraft for the purposes of this Part.
- (3) A class or description of aircraft may be specified under paragraph (2) of this Article if the Chief Executive is satisfied that the class or description of aircraft is unconventional.

82D. Article 95 not limited

Article 82B of this Order does not limit the exercise of a power under Article 95 of this Order in respect of an aircraft except in so far as it relates to the conduct of a trial of the aircraft in Hong Kong as an unconventional aircraft.”。



行政會議秘書

行政會議廳

2025 年 5 月 20 日

註釋

本命令的主要目的，是修訂《1995 年飛航(香港)令》(第 448 章，附屬法例 C)，以賦權行政長官給予許可，讓非傳統航空器能在香港進行測試。

《2025 年〈2024 年香港民航(意外調查)(修訂)規例〉 (修訂)規例》

(由行政長官會同行政會議根據《民航條例》(第 448 章)第 13 條訂立)

1. 生效日期
本規例自 2025 年 7 月 18 日起實施。
2. 修訂《2024 年香港民航(意外調查)(修訂)規例》
《2024 年香港民航(意外調查)(修訂)規例》(2024 年第 164 號法律公告)現予修訂，修訂方式列於第 3 至 8 條。
3. 修訂第 3 條(修訂第 2 條(釋義))
在第 3(2)條之後 ——
加入
“(2A) 第 2(1)條，中文文本，**嚴重損傷**的定義，(a)段 ——
廢除
“天”
代以
“日”。”。
4. 修訂第 5 條(修訂第 3 條(適用範圍))
第 5 條，英文文本，新訂第 3(3)(b)條 ——
廢除
“Contacting”
代以
“Contracting”。

5. 修訂第 11 條(修訂第 10A 條(調查報告))
第 11(2)條，新訂第 10A(1A)(a)(ii)條 ——
廢除
“21”
代以
“12(1A)”。
6. 修訂第 12 條(修訂第 11 條(報告的通知及申述))
第 12 條 ——
廢除第(8)款
代以
“(8) 第 11(3)條 ——
廢除
“根據第 21 條容許”
代以
“在根據第(3A)款”。
- (8A) 在第 11(3)條之後 ——
加入
“(3A) 主事調查主任可延展第(3)款所述的 30 日期間，不論該期間是否已屆滿。”。
7. 加入第 13A 及 13B 條
在第 13 條之後 ——
加入
“13A. 修訂第 12 條(覆核通知)
(1) 第 12(1)條，英文文本 ——
廢除

“he has”

代以

“the person has”。

(2) 第 12(1)條 ——

廢除

“21 天屆滿前任何時間(或根據第 21 條所容許延展的期間內)”

代以

“的 21 日屆滿前的任何時間，或在根據第(1A)款延展的期間內”。

(3) 第 12(1)條，英文文本 ——

廢除

“he wishes”

代以

“the person wishes”。

(4) 第 12(1)條，英文文本 ——

廢除

“his”

代以

“the person’s”。

(5) 在第 12(1)條之後 ——

加入

“(1A) 總調查主任可延展第(1)款所述的 21 日期間，不論該期間是否已屆滿。”。

13B. 修訂第 13 條(覆核委員會的委任)

第 13(2)及(3)條，中文文本 ——

廢除

“天”

代以

“日”。”。

8. 加入第 18A 條

在第 18 條之後 ——

加入

“18A. 廢除第 21 條(延展期限)

第 21 條 ——

廢除該條。”。



行政會議秘書

行政會議廳

2025 年 5 月 20 日

註釋

本規例修訂《2024 年香港民航(意外調查)(修訂)規例》(2024 年第 164 號法律公告)，以更正一項文本錯誤，以及使《香港民航(意外調查)規例》(第 448 章，附屬法例 B)的某些條文更清晰。

建議對經濟、可持續發展、公務員及財政的影響

對經濟的影響

建議的法例修訂將促進較大型的小型無人機及非傳統航空器的發展，同時確保民航及公眾安全。這將有助發揮低空經濟的潛力，相關技術可應用於不同領域及行業，從而為香港經濟注入新動力。

對可持續發展的影響

2. 建議將促進丙類無人機的更廣泛使用，以及非傳統航空器的試驗飛行。除行政會議備忘錄第一段所述對經濟的影響外，建議並不會對可持續發展方面構成影響。

對公務員的影響

3. 現時，民航處正調配現有人手，並計劃於 2025-26 年度增設職位，以推行低空經濟發展相關措施，包括擴大民航處的規管監察範圍，以實施各個低空飛行活動的應用場景、涵蓋新的丙類無人機及非傳統飛行器作試驗用途、規劃低空基礎設施和配套，以及制定一套新的專用法例以規管非傳統飛行器。民航處會密切監察有關建議所帶來的工作量，按實際情況檢視人手需求，根據既定機制在有需要時申請額外資源，並提出理據。

對財政的影響

4. 為推動丙類無人機在香港更廣泛使用，民航處建議在最初三年內，不就該類別無人機的申請或相關服務收取費用。隨著《2025 年小型無人機（修訂）令》引入新的丙類無人機，《小型無人機令》中的現行罰則條文將擴大以涵蓋更廣泛的無人機。實際的財務影響取決於定罪的數量和法院的判決。

5. 至於與申請或提供丙類無人機服務有關的收費安排，實際的財

政影響取決於稍後確定的收費水平（見主文件第 2(d)段）。