

有關航空安全的提問
(文件 T&TC 44/2016 號)

民航處的書面回覆

民航處就容詠嫦議員有關 2016 年 6 月 26 日一班深圳航空(編號 CSZ9041)航機的提問，回覆如下。

涉事的航機在 6 月 26 日上午 9 時 56 分準備降落香港國際機場北跑道時，機師向民航處空管人員表示需要進行復飛，期間偏離正常的復飛航道。空管人員即時向飛行員發出指示，並將該航班帶回正確航道。航機其後安全降落，事件中沒有人受傷。

國際民用航空組織（國際民航組織）在航空安全方面(包括處理航機事故的機制)設有非常嚴謹的標準。當中，《1995 年飛航(香港)令》(香港法例第 448 章，附屬法例 C)詳細列明強制性事故報告機制，要求所有航空營運許可證持有人、空管單位或機場營運人須就航機事故，在九十六小時內向民航處報告。在強制性事故報告機制下須作呈報的事故包括航機損壞、有人受傷、多重飛機系統或儀器失靈、火警警報誤鳴及通訊系統失靈等。

就今次事故，空管人員已根據上述的強制性事故報告機制，通報民航處安全管理的分部；民航處並已立即要求涉事的航空公司就事件進行調查和提交詳細報告，並要求涉事航空公司採取適當措施，確保來往香港的航機安全運作。民航處亦已將有關事故，通知國家民航局相關部門，以便該局同步跟進。

民航處人員其後一直密切跟進事件，於 6 月 30 日與深圳航空駐香港的代表會面後，於 7 月 12 日與該公司的管理層在香港會晤。深圳航空仔細審視過事發當日的有關資訊後，在會上確認當日是涉事航機的機師主動提出要進行復飛，擬進行復飛期間，機師錯誤解讀了民航處空管人員向另一班航機發出的指示，導致偏離了正常的復飛航道。根據紀錄，民航處空管人員一直嚴格按照既定程序和相關規定處理涉事航班。雙方亦確認當日涉事航機沒有與其他建築物(包括大嶼山大佛)或航機碰撞的危險。深圳航空在事件發生後已按公司的既定程序暫停涉事機師的飛行職務，亦會將事件所得的經驗，與公司其他機組人員分享。該公司亦承諾會加強員工的訓練，保障往來香港的航班飛行安全。

謝謝議員對航空安全的關注。

2016 年 7 月