



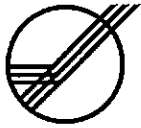
關於立法會陳明金議員書面質詢的答覆

遵照行政長官指示，本人對立法會 2017 年 3 月 6 日第 184/E150/V/GPAL/2017 號公函轉來陳明金議員於 2017 年 2 月 20 日提出，行政長官辦公室於 2017 年 3 月 7 日收到之書面質詢，回覆如下：

1. 第五業務權，是國與國之間互換的其中一種業務權，又稱為中間點權或延遠權，指允許一國之航空企業在其登記國以外的兩國間載運客貨，但其航班的起點必須為飛機之登記國。基於一個中國的原則，澳門與內地城市之間的航線屬內陸航班服務，並不屬國際航線，亦即是說，國與國之間互換的第五業務權並不適用。正因如此，在中央人民政府授權下，澳門與外國在商談雙邊航班協定時，並不能把內地、台灣和香港作為磋商第五業務權的中間點和延遠點，澳門特別行政區政府並不獲授權審批任何外地航空企業申請經澳門飛往內地，又或內地航空企業經澳門飛往第三方國家的航班服務。

倘若要把澳門成為中間點再前往內地城市，又或內地城市成為外地抵澳後的延遠點，這當中涉及較為複雜的國際法律操作問題，因為外國城市至澳門是國際航線，但澳門至內地城市則是內陸航線，這類別的航線牽涉到不同的司法管轄區內的航權，包括“一國兩制”政策、中國內地與澳門特區及第三國航權、以及中國內地、澳門特區和外國的航空企業利益等等。

澳門與外國所達成的航班協定中大部份包括了第五業務權，澳門國際機場過往曾提供的新加坡至澳門至菲律賓的航班服務便行使了第



五航權。所以說，在政策上，特區政府一直在搭建有利於本地和外地航空企業在澳經營的條件。在開放政策的支持下，亦有賴市場的逐步和成熟發展，以及航空企業的主動開拓和積極經營。

2. 澳門航空的專營權將於 2020 年屆滿，特區政府已就未來的航空運輸體制進行研究，待落實未來發展方向後將適時對外公佈。

民航局亦一直採取靈活方法審批開通沒有固定航班運營的航線為本澳居民和旅客提供包機航班服務，例如去年夏季經營的澳門至莫斯科和聖彼得堡定期包機航班、以及近年經營的澳門至帛琉定期包機服務便是其中的好例子。前述提及的帛琉，事實上，該國與我國並沒有建立外交關係，澳門特別行政區因此沒有與該國訂立雙邊航班協定，兩地並不能開通定期航班服務，但為了開拓內地市場，吸納更多內地乘客經澳門前往其他地區旅遊，故此在沒有航班協定的情況下，我們以定期包機的形式審批相關航線，顯示特區政府樂意因應市場需要作出靈活審批，協助業界開拓不同的航線，發展澳門的航空運輸市場。

局長

陳穎雄

2017 年 3 月 30 日