

立法會參考資料摘要

《民航(飛機噪音)條例》

(第 312 章)

2002 年民航(飛機噪音)條例(修訂附表)公告

引言

在二零零二年四月三十日的會議上，行政會議建議，行政長官指令應根據《民航(飛機噪音)條例》第3(3)條，制定2002年民航(飛機噪音)條例(修訂附表)公告(載於附件A)，要求所有在香港着陸或起飛的亞音速噴射飛機自二零零二年七月一日起均需要符合《國際民用航空公約》附件16卷I第2部第3章所指明的噪音標準。

附件A

背景和論據

飛機噪音管制的國際發展趨勢

2. 國際民航組織⁽¹⁾所採用的飛機噪音標準刊載於《國際民用航

註(1)國際民航組織是聯合國在一九四四年設立的專門機構，負責推動世界各地民用航空在安全和有秩序的情況下發展。現時該組織有 187 個成員國。

空公約》(《芝加哥公約》)⁽²⁾附件 16 卷 I 第 2 部第 2 章和第 3 章。第 2 章所載的噪音標準適用於在一九七七年十月六日之前獲發有關證明書的亞音速噴射機。第 3 章所載的噪音標準適用於在一九七七年十月六日或以後獲發有關證明書的亞音速噴射機。第 2 章所載的噪音標準較第 3 章寬鬆。符合第 2 章和第 3 章噪音標準的飛機分別稱為第 2 章飛機和第 3 章飛機。符合這兩套標準的廣體飛機型號的例子，列載於附件 B。

3. 國際民航組織在一九九零年十月通過有關逐步取締第 2 章飛機的決議。一些締約國家憂慮實施限制措施會對沒有財力重整機隊的航空公司構成經濟壓力，有見及此，該組織亦促請締約國家在引入有關限制措施時，容許第 2 章飛機在一九九五年四月一日起計的不少於七年的期間逐步退役，即不在二零零二年四月一日以前實施限制措施。

4. 我們得悉多個地方，包括澳洲、孟加拉、加拿大、丹麥、斐濟、芬蘭、德國、意大利、日本、盧森堡、中國內地、新西蘭、挪威、菲律賓、新加坡、英國及美國的航空當局已禁止或有意在短期內禁止第 2 章廣體飛機在當地運作。這些地方許多都有重要的航空樞紐。

註(2)在進行飛行試驗時，我們會在航迹附近數個劃定的噪音測量點(包括橫向、低空飛行及進場點)量度飛機的聲浪。《芝加哥公約》附件 16 卷 I 第 2 部第 2 章及第 3 章內均訂明這些測量點的噪音標準。

香港有關管制飛機噪音的法例

5. 《民航(飛機噪音)條例》第 3 條訂明禁止不符合附表所列噪音標準的飛機在香港著陸或起飛。政府在訂定噪音標準時，已緊隨國際民航組織的決議，逐步禁止不同類別的亞音速噴射機往來香港。目前，所有往來香港的狹體亞音速噴射機必須符合第 3 章噪音標準;廣體亞音速噴射機則只須符合第 2 章噪音標準。廣體飛機在該條例第 2 條定義為核准最高總重量超過 100 000 公斤及機艙最闊寬度超過 4.5 米的飛機。為了配合國際民航組織有關逐步取締第 2 章飛機的決議，香港有需要修訂該附表所列明的飛機噪音標準，規定廣體亞音速噴射機須符合第 3 章噪音標準。同時，保持跟其他主要航空樞紐同樣水平的噪音標準(見上文第 4 段)，是對香港比較理想的做法。

6. 《民航(飛機噪音)(證明)規例》(第 312A 章)訂明，所有往來香港的飛機必須把由民航處處長或國際民航組織締約國家所發出的噪音標準合格證明書，或其他證明該飛機符合有關噪音標準的文件存放在飛機上。若有關證明文件沒有存放在機上，則該飛機的機主及經營人均屬違法，可處罰款 50,000 元。若飛機機長在民航處處長提出要求後的合理時間內仍未能提供書面證明，該飛機機長即屬違法，可處罰款 10,000 元，而該飛機的機主及經營人亦均屬違法，可處罰款 50,000 元。

7. 若民航處處長認為飛機擬飛行或可能在違反《民航(飛機噪

音)條例》第 3 條的情況下飛行，則民航處處長可指示該飛機的經營人或機長該飛機不得進行飛行。該飛機的經營人或機長若不遵從民航處處長的指示，即屬違法，可處罰款 50,000 元及監禁六個月。

憲報公告

8. 往來香港的飛機須符合的噪音標準，在《民航(飛機噪音)條例》的附表訂明。該附表現時訂明廣體亞音速噴射機必須符合第 2 章噪音標準，而狹體亞音速噴射機則必須符合第 3 章噪音標準。根據該條例第 3(3)條，行政長官可藉憲報公告而修訂附表。為此，行政長官已制定了憲報公告(載於附件 A)，訂明所有在香港運作的亞音速噴射機(包括廣體亞音速噴射機)均須符合第 3 章噪音標準。

公眾諮詢

9. 我們已就建議的禁制措施諮詢所有經營定期航班來往香港的航空公司、機場管理局和飛機維修公司。這些機構都表示該項建議不會帶來任何問題。我們在二零零一年十月十五日諮詢了航空諮詢委員會，委員對建議表示支持。我們亦於二零零二年一月二十八日諮詢了立法會經濟事務委員會，議員並不反對建議。

與《基本法》的關係

10. 律政司認為，憲報公告與《基本法》是一致的。

與人權的關係

11. 律政司認為，憲報公告對人權並無影響。

憲報公告的約束力

12. 憲報公告不會影響有關條例現有的約束力。

對財政和人手的影響

13. 憲報公告對政府的財政或人手均無額外的影響。

對經濟的影響

14. 國際民航組織在一九九零年通過有關第 2 章飛機逐步退役的決議時，已考慮到一些締約國家憂慮實施限制措施會對沒有財力重整機隊的航空公司構成經濟壓力。由於已經有充分預備時間，航空運輸界較進取的成員應已作好準備，取締第 2 章廣體飛機的運作。

15. 就香港國際機場的航班升降量而言，有關禁制應該不會帶來負面影響，原因是航班升降量主要受整體經濟情況，以及旅客和貨運業本身的需求趨勢所影響。今年的夏季航班表顯示，再沒有航空公司調派第 2 章飛機於香港國際機場運作。此外，三家本地航空公司的機隊都沒有第 2 章廣體飛機。

16. 事實上，單是採納不同的飛機噪音標準並不會影響航班升降量。此論據可以從今年的夏季航班比 2001 年的夏季航班有 2.2% 的增長所引證。與此同時，儘管去年仍有部份航空公司使用第 2 章飛機，今年的航班既有增加，亦全部由第 3 章飛機提供。

17. 由於以上的原因，憲報公告應該不會對航班升降量帶來負面影響，因此亦不會對航空乘客量和貨運量構成限制，也不會對香港經濟帶來負面影響。

對可持續發展的影響

18. 憲報公告對可持續發展沒有重大的影響。事實上，公告應可有助減低飛機噪音。

對環境的影響

19. 修訂有關法例會有助改善環境，因為在香港著陸或起飛的飛機將受到更嚴格的噪音標準管制。此外，有關修訂可防止航空公

司調派不能在已實施國際民航組織有關決議的地方升降的第 2 章
廣體亞音速噴射機往來香港。

立法程序時間表

20. 立法程序時間表會如下 –

刊登憲報	二零零二年五月三日
提交立法會	二零零二年五月八日

宣傳安排

21. 我們將會發出新聞稿。

查詢

22. 如對本資料摘要有任何查詢，請與民航處助理處長(航班事務)
郭桂源先生聯絡(電話號碼：2867 4211)。

經濟局

二零零二年五月二日

符合國際民用航空組織
第 2 章和第 3 章飛機噪音標準的
廣體飛機的舉例

(根據噪音標準排列)

噪音標準

廣體飛機

第 2 章

麥杜 DC10 (某些引擎)
波音 747-100 (某些引擎)
波音 747-200 (某些引擎)

第 3 章

波音 747-200/300 (某些引擎)
波音 747-400
波音 767
波音 777
麥杜 MD11
洛歇三星 L1011 (某些型號)
空中巴士 A300/310
空中巴士 A330
空中巴士 A340