

---

---

## 資料摘要

### 香港及三藩市對飛機噪音的規管

#### 1. 背景

1.1 經濟發展事務委員會委員在2011年6月10日的會議席上討論《香港國際機場2030規劃大綱》時，要求資料研究部就香港及美國三藩市有關飛機噪音的規例進行研究。就此，本資料摘要旨在概述兩地現行有關飛機噪音的規例，並將主要研究結果的摘要載於**附錄**。

#### 2. 香港

##### 香港國際機場

2.1 香港國際機場是全球其中一個最繁忙的機場，提供航班前往全球約160個航點，當中包括約45個內地城市。2010年，以客運量計，香港國際機場位列全球最繁忙機場的第十一位<sup>1</sup>，平均每天處理840航機架次。自1996年以來，香港國際機場一直是全球最繁忙的國際航空貨運機場。下表載列了香港國際機場的基本資料。

---

<sup>1</sup> Centre for Asia Pacific Aviation (2011).

表1 —— 香港國際機場的基本資料

啟用日期	1998年7月
佔地面積	1 255公頃
客運大樓數目	2座
服務時間	每天24小時開放
跑道數目	2條，即南跑道(07R/25L)及北跑道(07L/25R)
跑道面積	兩條跑道均長3 800米、闊60米
航班處理量	每小時最多可處理61架次
2010年客運量	5 090萬人次 <sup>(1)</sup>
2010年航空貨運量	410萬公噸 <sup>(2)</sup>
2010年飛機起降架次	30萬7千架次 <sup>(3)</sup>

註：(1) 此數字包括在機場出發、結束行程、轉機及過境的旅客。轉機及過境的旅客作兩次計。

(2) 處理的貨物包括出口、進口及轉口的貨物。轉口貨物作兩次計。航空郵件不計算在內。

(3) 飛機起降架次包括國際民航客運、貨運及非收入用途航班。軍用及本地航班不計算在內。

## 規管飛機噪音法例

2.2 香港的飛機噪音受下列環保法例<sup>2</sup> 所規管(由民航處負責執法工作，並由民航處處長作為監督)：

- (a) 1986年《民航(飛機噪音)條例》(第312章)規定所有亞音速狹體噴射機必須符合國際噪音標準，方可在香港升降；
- (b) 1987年《民航(飛機噪音)(證明)規例》規定所有亞音速噴射機必須遵照國際民航公約規定程序領取證明書，方可在香港升降；及

<sup>2</sup> Environmental Protection Department (2009).

- (c) 2002年《民航(飛機噪音)條例(修訂附表)公告》藉修訂《民航(飛機噪音)條例》(第312章)附表指明的飛機噪音標準，收緊對飛機噪音的管制。

2.3 在土地規劃方面，《香港規劃標準與準則》(第9章)規定某些易受噪音影響的用途，不應位於指明的飛機噪音預測水平等量線<sup>3</sup>之內。現時位於赤鱸角的香港國際機場採用的飛機噪音標準為飛機噪音預測水平25度等量線標準。根據該標準，所有易受噪音影響的發展項目，包括住宅樓宇、酒店及旅舍、教育機構、醫院及診所，均不得在飛機噪音預測水平25等量線以內興建。

### 罰則

2.4 現時《民航(飛機噪音)條例》及《民航(飛機噪音)(證明)規例》已對有關飛機噪音事宜作出規定，其中包括所有使用香港國際機場的民航飛機必須擁有噪音標準合格證明書。如民航處處長相信任何飛機未能符合有關規定，他或她可給予指示，禁止有關飛機飛行。飛機營運者如未能遵循有關指示，即屬違法，可被罰款5萬港元及監禁6個月。

### 飛機噪音消減措施

2.5 民航處除了執行管制飛機噪音的法例外，自1998年10月起亦實施多項飛機噪音消減措施，以減低飛機噪音對飛機航道附近地區的影響。在不影響飛行安全及航空交通運作的情況下，民航處每天實施多項飛機噪音消減措施，包括：<sup>4</sup>

- (a) 在晚間時段使用優選跑道和飛機航道；

<sup>3</sup> 飛機噪音預測可用以評估飛機運作所造成的噪音影響。

<sup>4</sup> GovHK (2011).

- (b) 消減噪音離場程序；及
- (c) 禁止噪音較大的飛機使用香港國際機場。

### 使用優選跑道和飛機航道

2.6 其中一項噪音消減措施，是在午夜12時至早上7時之間，若運作上許可，抵達及離開香港國際機場的飛機應使用優選跑道，以消減噪音。在此段時間內，若天氣及飛行狀況許可，離港的航機須使用西博寮海峽的南行航道，而到港的航機會被指示從機場西南面海面進場降落，以避免航班飛越人口稠密的地區。

### 消減噪音離場程序

2.7 民航處要求，在航機能安全運作的前題下，所有向機場東北方向起飛的飛機均須採用國際民用航空組織<sup>5</sup>所訂的"消減噪音離場程序"。有關程序要求飛機在到達800呎或以上的飛行高度時降低動力，採取消減噪音程序，從而紓緩飛機爬升時對機場附近的居民造成的噪音影響。若天氣及飛行狀況許可，鼓勵所有在晚上11時至上午7時由東北方向進入機場的航機盡可能使用持續降落模式降落。採用該模式降落的航機可在較高的高度開始下降，並使用較低動力及產生較少阻力的狀況飛行，從而減低飛機噪音對西貢、將軍澳及馬鞍山等地區的影響。

---

<sup>5</sup> 國際民用航空組織是聯合國轄下的專門機構，負責推動國際間以安全和有秩序的方式發展民航業務，同時就航空安全、保安、效率及規律性，以至航空的環境保護工作制訂所需準則和規例。該組織為其190個締約國提供一個議事論壇，就各範疇的民航業務進行合作。"消減噪音離場程序"是國際民用航空組織為飛機起飛所訂的操作程序，以確保將影響地面的噪音減至最低的同時，亦能在航機的運作上保持所需的安全程度。

2.8 民航處借助飛機噪音及飛行路線監察系統，實施消減噪音程序。該系統由16個設置在飛機航道附近<sup>6</sup>的噪音監察器所組成，用以收集實時噪音數據。民航處利用此系統，可編纂準確的飛機噪音統計數據，以及更有效地調查有關飛機噪音的投訴。

2.9 此外，民航處現正制訂新的離場程序，以紓緩對馬灣居民的噪音影響。按2010年完成的顧問研究所提出的建議，民航處已計劃於2011年年底前頒布新的離場程序，要求所有能夠使用衛星導航技術的飛機，在南轉時依照一套名為"固定半徑轉彎"的程序來飛行，使航機在轉彎時緊貼指定的航道。

### 禁止高噪音飛機在機場運作

2.10 民航處從2002年7月起已根據2002年《民航(飛機噪音)條例(修訂附表)公告》禁止高噪音及舊型的《第二章》飛機使用香港國際機場。目前，只有較新型、較寧靜的《第三章》飛機才可在香港國際機場升降。禁止《第二章》飛機運作整體上有助減少對飛機航道附近的居民造成的噪音影響<sup>7</sup>。

## 3. 三藩市

### 三藩市國際機場

3.1 三藩市國際機場是美國加利福尼亞州(下稱"加州")第二最繁忙的機場，由三藩市市及縣擁有及運作。該機場提供的國內航機服務，連接北美洲各地，其國際航班連接拉丁美洲、歐洲、亞洲及澳大拉西亞各地。2010年，以乘客數量計，三藩市國際機場是美國第九大機場和全球第二十三大機場。表2載列三藩市國際機場的基本資料。

<sup>6</sup> 噪音監察器設置在沙螺灣、東涌、欣澳、汀九、大欖、青衣(兩個噪音監察器)、葵涌、大圍、中環半山、北角、渣甸山、筲箕灣、荃灣西部、青龍頭及馬灣。

<sup>7</sup> 《第二章》飛機是指那些只符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部第二章所載的噪音標準的飛機。《第三章》飛機是指那些符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部第三章所載的較嚴格的噪音標準的飛機。

表2 —— 三藩市國際機場的基本資料

啟用日期	1927年6月 <sup>(1)</sup>
佔地面積	5 207英畝 <sup>(2)</sup>
客運大樓數目	4座
服務時間	每天24小時開放
跑道數目	4條，包括兩條南北走向平行跑道——1R/19L及1L/19R，以及兩條東西走向平行跑道——10R/28L及10L/28R。
跑道面積	(a) 1R/19L跑道：8 648英尺長、200英尺闊； (b) 1L/19R跑道：7 500英尺長、200英尺闊； (c) 10R/28L跑道：10 602英尺長及200英尺闊；及 (d) 10L/28R跑道：11 870英尺長及200英尺闊 <sup>(3)</sup>
2010年客運量	3 940萬人次 <sup>(4)</sup>
2010年航空貨運量	38萬4 179公噸 <sup>(5)</sup>
2010年飛機起降架次	38萬7 248架次 <sup>(6)</sup>

註：(1) 該機場於1927年啟用，最初命名為米爾斯菲爾德市立機場(Mills Field Municipal Airport)，其後於1955年易名為三藩市國際機場。該機場在過去數十年曾進行大型擴建。

(2) 1英畝=0.405公頃。

(3) 1英尺=0.305米。

(4) 機場總客運量包括上機及下機乘客總數，以及乘坐同一架飛機進出該機場的乘客人次。

(5) 處理的貨物包括境內及國際貨物。航空郵件不計算在內

(6) 飛機起降架次包括空運商、出租飛機、民用及軍用航班。

---

---

## 管制飛機噪音法例

3.2 三藩市在聯邦、州及地方層面均設有與飛機噪音有關的規例。在美國現行規管體系下，有關飛機噪音的聯邦法例凌駕於州及地方的相關規例之上。聯邦政府擁有管制飛機噪音的權力及責任，這方面的工作包括從源頭規管飛機噪音、監管飛行運作程序，以及透過管理航空交通管制系統及適航空域，從而把對住宅區造成的噪音影響減至最少。州政府負責制訂噪音標準及指引，以協調規劃。地方政府及機場營運者則負責策劃和推行噪音消滅活動，以緩和噪音對機場一帶居民的負面影響，例如盡可能優化機場用地的環境、改良機場的設計，以及實施噪音消滅地面程序。

### 聯邦法例

3.3 聯邦航空管理局(Federal Aviation Administration)是美國唯一負責監管飛機升降活動的政府機構。聯邦航空管理局透過多項聯邦法例及《聯邦航空規例》(*Federal Aviation Regulations*)從源頭直接管制飛機噪音，有關規例包括：

- (a) 《聯邦航空規例》第36部：於1968年實施，旨在建立量度飛機噪音制度及設訂飛機噪音量的最高水平；
- (b) 《聯邦航空規例》第91部：於1976年制定，旨在透過對所有飛機追溯實施較嚴格的噪音管制標準<sup>8</sup>，以限制現有飛機的噪音量；
- (c) 《聯邦航空規例》第150部：於1984年制定，旨在提供指引及指示，說明如何獲取聯邦撥款，以自願形式實施噪音協調計劃，從而減少噪音及土地用途不相協調的情況。聯邦航空管理局獲授權在機場優化計劃下就機場噪音協調規劃活動提供撥款；

---

<sup>8</sup> 《聯邦航空規例》第91部是因應實施《聯邦航空規例》第36部時出現的問題而制定的，原因是後者實施的噪音標準沒有追溯力。

- (d) 《機場噪音及運作容量條例》(*Airport Noise and Capacity Act*)：為1990年採用的一項重要法例，旨在制訂全國性飛機噪音政策。該條例就逐步淘汰逾75 000磅的第2期飛機訂下限期(即1999年12月31日)，並訂立飛機噪音檢討程序及限制使用第2期及第3期飛機；<sup>9</sup> 及
- (e) 《聯邦航空規例》第161部：於1991年採用，旨在透過設立全國檢討機場噪音計劃及限制使用第2期及第3期飛機，落實《機場噪音及運作容量條例》的條文。第161部規定機場營運者在"機場噪音研究範圍"內就擬議噪音或限制使用某些類型飛機的影響作出研究。研究範圍必須包括在Ldn 65分貝等量線範圍內的所有物業。<sup>10</sup>

## 州的規例

3.4 加州的飛機噪音規例編入加州運輸局(下稱"運輸局")頒布的《加州規例守則》(*California Code of Regulations*)第21章第6章節，"噪音標準"之下。該套規例旨在規管機場噪音及土地用途，並訂明該州可使用下述兩種方法處理高噪音機場的問題：

- (a) 任何縣可把一個機場宣稱為"有噪音問題的機場"，從而讓加州當局定期就有關機場須提供的飛機噪音水平量度數據作出檢討；及

<sup>9</sup> 《聯邦航空規例》第36部根據飛機的大小及引擎數目將飛機噪音分為3個不同的水平或程度。第1期飛機是指於第36部公布前已取得證書但其後並沒有因應新標準的要求而進行改造的飛機。第2期飛機是指符合1969年標準的飛機。第3期飛機是指在1977年後取得證書並須符合較嚴格飛機噪音標準的飛機。

<sup>10</sup> Ldn(日間及夜間平均音量)是指在24小時內的平均噪音水平。



- (b) 加州的所有機場必須取得許可證才可運作。若機場運作產生的噪音水平超逾該州所訂的標準，有關機場必須從運輸局取得豁免，並須制訂符合噪音標準的方案。若有關機場未能遵行噪音規例，該州可撤銷該機場的運作許可證。加州將機場附近居民可接受的最高合理噪音水平，訂為社區噪音均能音量 (Community Noise Equivalent Level (CNEL))<sup>11</sup> 65分貝值。

### 有噪音問題的機場

3.5 美國加州聖馬特奧縣根據《加州規例守則》把三藩市國際機場宣稱為"有噪音問題的機場"已超過20年之久。由於被標名為"有噪音問題的機場"，三藩市國際機場須制訂噪音監察方案，以量度及監察機場一帶的飛機噪音水平。此方案須提交運輸局批核，方案內容須包含下述資料：計劃使用設備的設置位置及類別；若設置位置與相關的州規例所訂的量度位置有差別，其理據為何；以及提出統計抽樣方案，在民居進行間歇性監察。

3.6 為符合加州的規定，三藩市國際機場已設立由29個噪音監察器組成的噪音監察系統，當中27個設置於機場範圍外，另外兩個設置於跑道末端附近。各噪音監察器連接電腦中央處理器，收集的噪音監察數據用途包括：把飛機噪音事件記錄在案、監察噪音水平隨時間而變動的情況、評估有否偏離噪音消滅的飛行航道、查找哪些航班與投訴有關、航空公司與航機類別、核實電腦製噪音圖是否準確無誤，以及編製報告。該等數據每季經更新後會提交聖馬特奧縣及運輸局進行檢討。

<sup>11</sup> CNEL是加州用以顯示全年平均每日遭受飛機運作累積噪音所影響的指標。CNEL與Ldn相若，但在晚上7時至10時量度的噪音會多加5分貝。

---

---

## 地方規例

3.7 雖然美國縣市不能規管噪音源頭，但它可運用警權<sup>12</sup>消減噪音，例如實施區域限制的權力。在三藩市，《噪音管制條例》(Noise Control Ordinance)見於《三藩市警察專業守則》(San Francisco Police Code) (1972年)第29條。該條例認同對一個社區的不利影響可由交通、建築、機械設備、娛樂、人類和動物的行為等噪音源頭所引致。該條例說明，"三藩市的政策是在現有健康及可接受的噪音水平的地區，保持其噪音水平，並會透過所有可行的方法降低噪音水平"。在正常辦公時間內，該條例由建築物檢查處負責執法，在辦公時間以外，則由警察局執法。

## 機場規則及規例

3.8 三藩市市及縣的機場委員會(Airport Commission of the City and County of San Francisco)作為機場營運者，可在符合聯邦法例的情況下行使管制機場噪音的權力，但噪音管制工作須以合理及一視同仁的方式進行。為了減少對三藩市國際機場一帶造成的噪音影響，機場委員會制定了《噪音消減規例》(Noise Abatement Regulation)，藉此向飛機營運者提供在機場營運指引。《噪音消減規例》(規則11，決議案09-0274號)已納入於2009年12月採用的《三藩市國際機場規則及規例》(San Francisco International Airport's Rules and Regulations)。《噪音消減規例》建議使用特定的離場程序，以減低對機場附近居民造成的噪音影響，尤其在晚間的時段。

## 罰則

3.9 觸犯《噪音消減規例》條文者須承受以下處罰：

- (a) 在12個月內初犯 —— 由機場總監發出警告信；

---

<sup>12</sup> 警權是指政府制定法規以保障及保持市民健康、安全或福利的基本權利。

- (b) 在 12 個月內第二次觸犯 —— 罰款 1,000 美元 (7,774 港元)；
- (c) 在 12 個月內第三次觸犯 —— 罰款 2,000 美元 (15,548 港元)；及
- (d) 在 12 個月內多於三次或以上觸犯 —— 罰款 3,000 美元 (23,322 港元)。<sup>13</sup>

3.10 飛機營運者可以書面向機場總監提出豁免其受任何《噪音消滅規例》條文規管的要求，惟其須在所要求豁免的開始日期前至少 60 天提出申請。機場總監或其指定代表會基於對鄰近社區的噪音影響及對其他營運者是否公平等考慮因素，審視豁免要求，然後才決定是否給予豁免。

### 噪音消滅措施

3.11 除落實執行噪音監察方案外，三藩市國際機場亦採取其他處理飛機噪音的措施。主要的噪音消滅措施如下：

- (a) 使用優選跑道；
- (b) 在建築物裝設隔聲設備；
- (c) 限制某類別飛機使用機場；
- (d) 在某些情況下，限制使用輔助動力裝置<sup>14</sup>；及
- (e) 實施"靜飛計劃" (Fly Quiet Programme)。

<sup>13</sup> 2011年5月的平均匯率為1美元兌7.774港元。

<sup>14</sup> 飛機的輔助動力裝置是安裝於機尾的小型噴氣式發動機，用以為飛機在地面時提供電力及空調。輔助動力裝置是商用噴氣式飛機產生機艙噪音的最主要來源之一。

### 使用優選跑道

3.12 與香港的做法相若，三藩市國際機場透過實施晚間使用優選跑道計劃(Night-time Preferential Runway Use Programme)，鼓勵飛機在晚間選用某些跑道，藉此消滅飛機噪音。該計劃於1988年設立，旨在鼓勵飛機在早上1時至6時的時段內盡量在水面上空飛行，並盡量減少飛越陸地及人口稠密地區的上空。此外，當局並成立了"晚間清減噪音中心"(Night-time Noise Clearance Centre)，於晚上10時至早上7時運作，期間值勤人員會負責監察飛機有否遵行該計劃，以及對某些飛機提出豁免受噪音規例規管的要求作出回應。

### 為建築物安裝隔音裝置

3.13 三藩市自1983年起已推行"住宅隔音計劃"(Residential Sound Insulation Programme)，以降低機場一帶住宅的室內噪音量。該計劃的經費是由聯邦航空管理局的"機場改善計劃補助金"(佔8成)及三藩市國際機場的一般收入(佔2成)所提供。根據一份由機場與當地社區所簽訂的諒解備忘錄，該計劃由地方政府直接管理，並由其決定哪些特定的物業有必要進行隔音處理，和訂定合資格的物業安裝隔音裝置的先後次序。參與此項計劃的人士在其物業接受安裝隔音裝置前，須簽署一份航空使用權協議<sup>15</sup>。

3.14 自1983年以來，該機場已為15 118個住宅、8所教堂及7所學校安裝了抗衡飛機噪音的隔音裝置；這些物業均位於被加州政府界定為受飛機噪音嚴重影響的地區。該計劃的總支出超逾1億5,300萬美元(11億8,900萬港元)。該計劃最近已告完成，而所有資金亦已用罄。

3.15 除此之外，加州亦規定在參與隔音計劃的城市中進行的所有物業交易，均須附有一項物業披露通告，說明該等物業或會受到機場和飛機的影響。

---

<sup>15</sup> 這些使用權協議賦予該機場下述權利：使用可予飛行的空域、產生與飛機運作有關的噪音，以及禁止有關人士日後阻礙空域的使用。

---

---

### 限制可以使用該機場的飛機類型

3.16 如上文所述，根據《聯邦航空規例》第91部的規定，所有重量超逾75 000磅的第二期飛機均禁止使用三藩市國際機場。

### 限制在某種情況下使用輔助動力裝置

3.17 當局鼓勵飛機營運者盡量採用地面供電系統及空氣源。在三藩市國際機場的本地客運大樓，除在飛機起飛前30分鐘、當乘客已上機或須測試其他飛機設備外，在下午10時至早上6時期間，嚴禁使用輔助動力裝置。在國際客運大樓方面，除事先獲得批准，否則在使用地面供電系統及預調空氣系統期間不得使用輔助動力裝置，直至將飛機推離登機空橋前30分鐘為止。

### "靜飛計劃"

3.18 "靜飛計劃"是由三藩市國際機場及一個名為"三藩市國際機場／社區圓桌會"的志願公共論壇組織所創立。該組織在1981年成立，是一個專門討論有關消減機場噪音策略的組織。"靜飛計劃"旨在藉着就航空公司在遵守機場的《規則及規例》方面的表現作出評分，從而鼓勵航空公司盡可能以安靜的方式飛行。各航空公司所得評分會透過出版報告每3個月向市民公布。該計劃的主要評分準則如下：

- (a) 每間航空公司在三藩市國際機場運作的機隊所產生的整體噪音質素；
- (b) 每次飛行產生的噪音超逾標準水平的幅度；
- (c) 航空公司在夜間時段有否遵守使用優選跑道的建議，以消減噪音；及
- (d) 航空公司在遵守該機場建議的離場程序方面的表現。

## 附錄

## 香港及三藩市有關飛機噪音的規例

	香港	三藩市
<b>規管架構</b>		
相關法例	<p>飛機噪音受數項環保法例的規管：</p> <p>(a) 1986年《民航(飛機噪音)條例》(第312章)；</p> <p>(b) 1987年《民航(飛機噪音)(證明)規例》；及</p> <p>(c) 2002年《民航(飛機噪音)條例(修訂附表)公告》。</p>	<p>飛機噪音受聯邦、州及地方規例規管，而聯邦法例凌駕於州及地方規例之上。具體而言，聯邦法例從源頭處理飛機噪音，州法例訂定噪音標準，而地方條例則為規劃及實施噪音消減活動訂定條文。相關規例包括：</p> <p>(a) 在聯邦層面，《機場噪音及運作容量條例》及《聯邦航空規例》(例如第36、91、150及161部)；</p> <p>(b) 在州層面，《加利福尼亞州規例守則》第21章第6章節，"噪音標準"；及</p> <p>(c) 在地方層面，《噪音管制條例》。</p>
噪音標準	<p>《香港規劃標準與準則》第9章)規定某些易受噪音影響的用途(例如住宅)，不應位於指明的飛機噪音預測水平等量線之內。現時香港國際機場採用的飛機噪音標準為飛機噪音預測水平25度等量線。</p>	<p>加利福尼亞州(下稱"加州")訂明，社區噪音均能音量65分貝值是機場附近居民可接受的最高合理噪音水平。</p>

## 附錄(續)

## 香港及三藩市有關飛機噪音的規例

	香港	三藩市
<b>規管架構(續)</b>		
負責當局	民航處。	(a) 在聯邦層面，聯邦航空管理局； (b) 在州層面，加州運輸局；及 (c) 在地方層面，建築物檢查處及警察局。
<b>與飛機運作有關的噪音消減措施</b>		
使用優選跑道	由午夜12時至早上7時，若運作上許可，抵達及離開香港國際機場的飛機應選用合適的跑道及盡可能在水面上空飛行。	三藩市國際機場制訂"晚間使用優選跑道計劃"，旨在鼓勵飛機在早上1時至6時，若運作上許可，選用某些跑道及盡量在水面上空飛行。
消減噪音離場程序	採用國際民用航空組織所訂的消減噪音離場程序。	採用納入《三藩市國際機場規則及規例》內的《噪音消減規例》所建議的特定離場程序。
噪音監察系統	民航處實施飛機噪音及飛行路線監察系統。該系統設有16個安裝在飛機航道附近的噪音監察器。	三藩市國際機場設立噪音監察系統。該系統設有27個設置於機場範圍外的噪音監察器及兩個設置於跑道末端附近的噪音監察器。

## 附錄(續)

## 香港及三藩市有關飛機噪音的規例

	香港	三藩市
<b>與飛機運作有關的噪音消減措施(續)</b>		
禁止高噪音飛機使用機場	根據2002年《民航(飛機噪音)條例(修訂附表)公告》，禁止某些高噪音飛機使用該機場。	根據《聯邦航空規例》第91部，禁止某些高噪音飛機使用機場。
限制使用輔助動力裝置	沒有。	三藩市國際機場的國內及國際空運大樓均訂明飛機使用輔助動力裝置的條件。
航空公司合規表現的評估計劃	沒有。	"靜飛計劃"，旨在鼓勵航空公司的機隊盡可能安靜地飛行。在該計劃下，有關當局會就航空公司遵守三藩市國際機場消減噪音的規則及規例的表現給予評分，並會向外公布評分結果。



## 附錄(續)

## 香港及三藩市有關飛機噪音的規例

	香港	三藩市
<b>應對飛機噪音的其他策略</b>		
住宅及公共建築物的隔音計劃	沒有。	三藩市國際機場自1983年起推行"住宅隔音計劃"。自1983年以來，已有15 118個住宅居所、8所教堂及7所學校安裝了抗衡飛機噪音的隔音裝置，共耗資逾1億5,300萬美元(11億8,900萬港元)。該計劃最近已告完成。
消滅機場噪音的法定資金來源	沒有。	由聯邦航空管理局管理的"機場改善計劃補助金"。該補助金支付"住宅隔音計劃"的8成經費，餘下的2成經費則由三藩市國際機場的一般收入支付。
房地產信息披露	沒有。	加州規定在參與隔音計劃城市的房地產經紀須披露有關物業可能受到機場和飛機影響的情況。

---

---

## 參考資料

### 香港

1. Airport Authority Hong Kong. (2011) *HKIA Fact Sheets*. Available from: <http://www.hongkongairport.com/eng/media/facts-figures/facts-sheets.html> [Accessed July 2011].
2. Centre for Asia Pacific Aviation. (2011) *World Airport Rankings 2010: Big changes to global Top 30. Beijing up to #2, Heathrow falls to #4*. Available from: <http://www.centreforaviation.com/news/2011/03/16/world-airport-rankings-2010-big-changes-to-global-top-30-beijing-up-to-2-heathrow-falls-to-4/page1> [Accessed July 2011].
3. Civil Aviation Department.(2002) *Proposal to Ban Chapter 2 Wide-bodied Aircraft Operating from/to Hong Kong*. Paper submitted to the Panel on Economic Services of the Legislative Council for discussion on 28 January 2002. LC Paper No. CB(1)883/01-02(03).
4. Civil Aviation Department. (2010) *PART 3 – Aerodromes (AD): AD2-21 Noise Abatement Procedures*. Available from: [http://www.hkatc.gov.hk/HK\\_AIP/AIP/AD/HK\\_AD2-21to23.pdf](http://www.hkatc.gov.hk/HK_AIP/AIP/AD/HK_AD2-21to23.pdf) [Accessed July 2011].
5. Civil Aviation Department. (2011) *Aircraft Noise Management*. Available from: [http://www.cad.gov.hk/english/ac\\_noise.html](http://www.cad.gov.hk/english/ac_noise.html) [Accessed July 2011].
6. Environmental Protection Department. (2009) *Legislation for the Management of Noise*. Available from: [http://www.epd.gov.hk/epd/english/laws\\_regulations/envir\\_legislation/leg\\_noise.html](http://www.epd.gov.hk/epd/english/laws_regulations/envir_legislation/leg_noise.html) [Accessed July 2011].
7. GovHK. (2011) *Aircraft Noise, Neighbourhood Noise & Noise from Commercial & Industrial Premises*. Available from: <http://www.gov.hk/en/residents/environment/noise/airneighcomindnoise.htm> [Accessed July 2011].

- 
- 
8. The Government of the Hong Kong Special Administrative Region. (2011) *Press Release: LCQ14: Aircraft noise*. Available from: <http://www.info.gov.hk/gia/general/201103/16/P201103160123.htm> [Accessed July 2011].

### 三藩市

9. Boeing. (2011) *Airport Noise and Emissions Regulations: San Francisco International Airport*. Available from: [http://www.boeing.com/commercial/noise/san\\_francisco.html](http://www.boeing.com/commercial/noise/san_francisco.html) [Accessed July 2011].
10. Falzone, K.L. (1999) Airport noise pollution: Is there a solution in sight? *Boston College Environmental Affairs Law Review*, 26, pp. 769-807.
11. Li, K.M. (2008) *Land Use Management and Airport Controls: A Further Study of Trends and Indicators of Incompatible Land Use*. Available from: <http://web.mit.edu/aeroastro/partner/reports/proj6/proj6-landmgt-aptcontrol.pdf> [Accessed July 2011].
12. Airport Noise Law. (undated) *Regulation of Noisy Airports in California*. Available from: <http://airportnoiselaw.org/cal-reg.html> [Accessed July 2011].
13. San Francisco Airport Commission. (2011) *Rules and Regulations: San Francisco International Airport*. Available from: <http://www.flysfo.com/web/export/sites/default/download/about/rules/pdf/SFORulesandRegs.pdf> [Accessed July 2011].
14. San Francisco International Airport. (2011a) *Analysis of Scheduled Airline Traffic: Comparative Traffic Report Dec-10*. Available from: <http://www.flysfo.com/web/export/sites/default/download/about/news/pressres/stats/pdf/as201012.pdf> [Accessed July 2011].
15. San Francisco International Airport. (2011b) *Fly Quiet Program*. Available from: [http://www.flyquietsfo.com/fly\\_quiet.asp](http://www.flyquietsfo.com/fly_quiet.asp) [Accessed July 2011].

- 
- 
16. San Francisco International Airport. (2011c) *Questions frequently asked by the media.* Available from: <http://www.flysfo.com/web/page/about/news/pressres/mediafacts.html> [Accessed July 2011].
  17. San Francisco International Airport. (2011d) *Residential Sound Insulation Program.* Available from: <http://www.flyquietsfo.com/rsip.asp> [Accessed July 2011].
  18. San Francisco Planning Department. (2010) IV: Environmental Setting, Impacts, and Mitigation – F. Noise. In: *950 Mason Street – Fairmont Hotel Revitalization and Residential Tower Project.* Available from: <http://www.sf-planning.org/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=8123> [Accessed July 2011].
  19. *The California Airport Noise Standards (California Code of Regulations, Title 21).* Available from: [http://www.dot.ca.gov/hq/planning/aeronaut/documents/Regs\\_Noise.doc](http://www.dot.ca.gov/hq/planning/aeronaut/documents/Regs_Noise.doc) [Accessed July 2011].
  20. The Town of Hillsborough. (2005) Chapter 6: Noise Element. In: *Hillsborough General Plan.* Available from: <http://www.hillsborough.net/civica/filebank/blobdload.asp?BlobID=2677> [Accessed July 2011].

---

歐陽麗紅  
2011年7月13日  
電話：2869 9593

---

資料摘要為立法會議員及其轄下委員會而編製，它們並非法律或其他專業意見，亦不應以該等資料摘要作為上述意見。資料摘要的版權由立法會行政管理委員會(下稱"行政管理委員會")所擁有。行政管理委員會准許任何人士複製資料摘要作非商業用途，惟有關複製必須準確及不會對立法會構成負面影響，並須註明出處為立法會秘書處資料研究部，而且須將一份複製文本送交立法會圖書館備存。