

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2254/11-12號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/SS/5/11

《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》及 《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》小組委員會

第二次會議紀要

日 期：2011年12月20日(星期二)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：李卓人議員
梁耀忠議員
陳淑莊議員

列席議員：謝偉俊議員

缺席委員：李永達議員
張學明議員, GBS, JP
陳偉業議員

出席公職人員：議程第I項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)
葉李杏怡女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)
陳美嘉女士

民航處副處長
梁汝強先生

民航處助理處長(飛行標準)
廖志勇機長

民航處總庫務會計師
張吳曼娥女士

民航處高級民航事務主任(環境監理)
葉承偉先生

律政司高級助理法律草擬專員
高意潔女士

應邀出席人士：議程第I項

個別人士

李偉雄先生

個別人士

劉藹宜小姐

個別人士

林惠文先生

個別人士

蕭偉強先生

個別人士

陳肖蘭女士

牛津航空學院(香港)有限公司

香港區總經理
Mr Michael FITZ-COSTA

香港航空有限公司

企業監管
湯衛平先生

香港國際機場航空公司委員會

代表
程炳良先生

香港航空公司代表協會

副主席
吳祖獻先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
羅英偉先生

列席職員 : 助理法律顧問10
李凱詩小姐

議會秘書(1)6
胡瑞勤先生

議會事務助理(1)6
粘靜萍女士

經辦人／部門

I 與團體及政府當局舉行會議

- | | |
|-------------------------------|--|
| (立法會CB(1)644/
11-12(01)號文件 | — 因應2011年12月8日
會議席上所作討論
而須採取的跟進行
動一覽表 |
| 立法會CB(1)644/
11-12(02)號文件 | — 政府當局就立法會
CB(1)644/11-12(01)
號文件所作的回應 |
| 立法會CB(1)644/
11-12(03)號文件 | — 香港國際機場航空
公司委員會提交的
意見書 |
| 立法會CB(1)644/
11-12(04)號文件 | — 香港航空公司代表
協會提交的意見書 |
| 立法會CB(1)684/
11-12(01)號文件 | — 機場發展關注網絡
提交的意見書 |
| 立法會CB(1)684/
11-12(02)號文件 | — 珀麗灣第四屆業主
委員會提交的意見
書) |

先前發出的其他相關文件

- (2011年第159號法律公告 — 《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》
- 2011年第160號法律公告 — 《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》
- 立法會LS7/11-12號文件 — 法律事務部報告
- 檔案編號：THB(T) A 26/15/6 — 立法會參考資料摘要
- 立法會CB(1)553/11-12(01)號文件 — 《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》的標明修訂文本
- 立法會CB(1)533/11-12(02)號文件 — 《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》的標明修訂文本
- 立法會CB(1)553/11-12(03)號文件 — 立法會秘書處擬備有關《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》及《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》的文件(背景資料簡介)

小組委員會進行商議工作(會議過程索引載於附件)。

2. 小組委員會已完成對《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》及《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》(下稱"修訂規例")的審議工作。

3. 小組委員會對修訂規例的關注已全部於會上獲得回應，然而，小組委員會仍促請政府當局進一步探討有何其他途徑能有效處理對於消滅飛機噪音的關注，特別是對馬灣居民生活質素造成的影響。小組委員會要求政府當局於會後就下述議題提供補充資料——

- (a) 一如立法會CB(1)644/11-12(02)號文件所列出的降落香港國際機場的不同種類飛機所產生的噪音水平；
- (b) 飛機飛行時偏離指定飛行航道的個案數目，以及民航處因應上述情況向有關航空公司發出的警告信數目；及
 - 儘管民航處已發出警告信，上述偏離指定飛行航道的情况是否仍然持續發生；及
 - 現行處理重複違規個案的處罰機制；
- (c) 訂立飛機噪音預測等量線的機制及政府當局有否承諾，自香港國際機場於1998年開始啟用後，以後每5年會更新飛機噪音預測等量線一次；若否，下一次更新的時間；及
- (d) 對飛機飛行時產生的噪音水平所施加的限制。

秘書

4. 主席指出，上述有關對消滅飛機噪音的關注涉及的政策考慮因素超出了修訂規例的範圍，主席建議把有關事宜轉交經濟發展事務委員會在考慮上述將由政府當局提交的資料後作出跟進，委員對此表示贊同。

(會後補註：政府當局的回覆已於2012年1月12日隨立法會CB(1)841/11-12(02)號文件送交委員。)

5. 主席表示已於2011年12月16日向內務委員會口頭匯報小組委員會的商議工作，並會於稍後向內務委員會提交書面報告。他提醒委員，修訂規例的審議期已藉決議延展至2012年1月11日，而就修訂規例提出修訂而作出預告的限期為2012年1月4日。

II 其他事項

6. 議事完畢，會議在下午1時15分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年6月26日

**《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》及
《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》小組委員會
第二次會議過程**

日期：2011年12月20日(星期二)

時間：上午10時45分

地點：立法會綜合大樓會議室1

時間標記	發言者	主題	需要採取的行動
議程第I項 — 與團體代表及政府當局舉行會議			
000556 - 000818	主席	主席致開會辭	
000819 - 001037	李偉雄先生	<p>李偉雄先生的意見——</p> <p>(a) 提述到政府提供誘因鼓勵車主盡早把舊柴油商業車輛更換為符合現行法定廢氣排放標準的新車的政策，他認為政府當局可向航空公司提供類似誘因，以鼓勵航空公司使用環保及較低噪音的飛機引擎；及</p> <p>(b) 鑒於晚機班次的百分比已由香港國際機場(下稱"香港機場")啟用時的9.3%上升至現時的20%，因此有必要更新飛機噪音預測等量線。</p>	
001038 - 001357	劉藹宜小姐	<p>劉藹宜小姐的意見——</p> <p>(a) 對於政府當局表示就運作較高噪音的飛機徵收較高收費的做法並不符合現行政策的說法，她表示反對；</p> <p>(b) 政府應仿效全球各地的一些機場的做法，實施消減飛機噪音度量制度，以及向夜間航班及較高噪音的航機徵收較高收費；及</p> <p>(c) 倘若並無有效消減飛機噪音的措施，保障馬灣居民免受飛機噪音滋擾，她反對興建第三條跑道的建議。</p>	
001358 - 001643	林惠文先生	林惠文先生批評各政府部門與香港機場管理局(下稱"機管局")在處理馬灣的飛機噪音問題時互相推卸責任。他亦懷疑商界與政府可能互相勾結。	
001644 - 002032	蕭偉強先生	蕭偉強先生就政府與機管局互相推卸責任表達意見。他表示，噪音滋擾已嚴重影響馬灣居民和青山公路海旁一帶居民的睡眠質素。	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
002033 - 002210	陳肖蘭女士	陳肖蘭女士表示，夜班航機班次頻密，嚴重影響馬灣居民的睡眠質素，她對此深表關注。她亦對擬議第三條跑道的運作表示憂慮，認為有可能進一步令馬灣的噪音問題加劇。	
002211- 002225	牛津航空學院 (香港)有限公司	牛津航空學院(香港)有限公司表示對費用建議沒有意見。	
002226 - 002539	香港航空有限 公司	香港航空有限公司認為—— (a) 在發展本港航空業的過程中，應衡量各持份者(包括航空業及受影響住戶)的需要； (b) 香港機場的消減飛機噪音措施與其他先進的國際機場相若； (c) 3大飛機引擎製造商在過去5年一直致力降低飛機引擎的噪音水平；及 (d) 徵收較高的著陸費未必能有效減少夜班航機的數目，因為這些航機當中，部分必須作如此安排，以配合在其他外國機場接駁航班的時間。	
002540 - 002808	香港國際機場 航空公司委員 會	陳述意見 (立法會CB(1)644/11-12(03)號文件)	
002809 - 003054	香港航空公司 代表協會	陳述意見 (立法會CB(1)644/11-12(04)號文件)	
003055 - 004047	主席 政府當局	政府當局回應團體代表的意見時表示—— (a) 《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》及《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》(下稱"修訂規例")旨在修訂《香港飛航(費用)規例》訂明的費用及收費，以及修訂《民航(飛機噪音)(證明)規例》訂明的費用。根據政府政策，各項費用及收費所訂水平，應該足以悉數收回提供服務的成本，而政府當局制定修訂規例，旨在悉數收回服務成本； (b) 當局不可根據修訂規例就運作較高噪音的飛機徵收較高收費，因為現時機場收費計劃屬於《機場管理局條例》(第483章)的適用範圍； (c) 按飛機產生噪音的程度徵收著陸費未必能	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
		<p>有效減低飛機噪音。如有關收費定於較低水平，將難以令航空公司放棄運作較高噪音的飛機；如有關收費定得太高，將令航機轉而使用區內其他航空中心，從而削弱香港作為國際及區域航空樞紐的競爭力；</p> <p>(d) 隨後就興建第三條跑道的建議進行法定的環境影響評估程序時，有關當局會在研究工作中就飛機噪音預測等量線作出更詳細的預測；</p> <p>(e) 按照國際間一貫的做法，所有在香港機場着陸的飛機均須符合國際民用航空組織頒布的《國際民用航空公約》附件16所指明的嚴格噪音標準。不合乎附件16卷I第2部第3章所載的噪音標準的高噪音噴射飛機被禁止在本港運作；</p> <p>(f) 預料隨着運作較低噪音的較新式飛機，以及持續檢討及改善飛機航道和飛行程序，飛機噪音將會得以減少；</p> <p>(g) 民航處透過操作飛機噪音及飛行路線監察系統密切監察飛機的噪音。該系統由16個位於飛機航道附近的噪音監察站組成。市民可在民航處網站瀏覽由監察器收集所得的噪音數據；</p> <p>(h) 飛機須遵循指定飛行航道飛行，並遵守民航處為消滅噪音而頒布的飛程序。民航處會調查每一宗偏離指定飛行航道的個案；</p> <p>(i) 航空業對香港整體經濟發展擔當着重要的角色，而在航空政策方面並沒有出現商界與政府互相勾結的情況；及</p> <p>(j) 一旦出現經濟衰退，政府會適當考慮航空界面對的困難，並會因應情況提供適當的協助。</p>	
004048 - 004157	主席 政府當局	<p>主席詢問，當局會否一如李偉雄先生所指出，按夜機班次上升的百分比更新飛機噪音預測等量線。</p> <p>政府當局解釋，飛機噪音預測等量線是為了方便土地使用規劃，使容易受到噪音影響的用途不會坐落在飛機噪音預測等量線內。等量線並非用以量度或規管噪音水平。如興建第三條跑</p>	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
		道的建議得以推行，飛機噪音預測等量線將會予以更新。	
004158 - 005251	主席 梁耀忠議員	<p>梁耀忠議員詢問——</p> <p>(a) 政府在釐訂與航空有關費用及收費時，除依循悉數收回成本的原則外，會否考慮航空活動對環境的影響；</p> <p>(b) 冬季與夏季的日間貨機班次有所差異，而此差異是否意味着可把更多的夜間航班時段重新編排為日間時段；及</p> <p>(c) 倘若香港機場的容量尚未飽和，可否安排更多日間航班。</p> <p>政府當局回應時表示——</p> <p>(a) 修訂規例只對本地航空公司徵收費用及收費；提高對較高噪音飛機的費用及收費的措施對本地航空公司並不公平；及</p> <p>(b) 香港機場航機班次須根據香港機場與目的地機場的可用起降時段而決定，並經香港機場與世界各地機場協調後才作出編排。事實上，為顧及乘客的需要及方便乘客起見，大部分客機航班均獲編在日間升降。</p> <p>主席詢問，外國機場對着陸時間施加限制的做法，是否甚為普遍；若是，此做法對香港機場的航機班次編排有何影響。他亦邀請業界團體對他的查詢作出回應。</p>	
005252 - 005734	主席 劉藹宜小姐	<p>劉藹宜小姐進一步表示——</p> <p>(a) 夜間航班的飛機噪音對馬灣居民造成的困擾正越趨嚴重，當局一旦落實推展第三條跑道的計劃，必須採取消減噪音的措施；</p> <p>(b) 政府當局曾承諾，在香港機場啟用後，會每5年更新飛機噪音預測等量線；</p> <p>(c) 鑒於政府一再重申其就馬灣居民的多次投訴所作出的回應，指部分在半夜起飛的航班須作出如此安排，以配合目的地機場的消減飛機噪音度量制度，政府應考慮就在半夜抵</p>	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
		<p>港及離港的航班實施類似的消減飛機噪音度量制度；及</p> <p>(d) 當局在制訂及修訂所有與航空有關的政策時，應考慮航空活動對環境的影響。</p>	
005735 - 005835	主席 李偉雄先生	<p>李偉雄先生認為，即使航機緊循指定飛行航道飛行，其產生的噪音水平仍屬不能接受。他批評政府當局在考慮有關飛機噪音的投訴是否成立時，把偏離指定飛行航道作為唯一的考慮因素。</p>	
005836 - 010148	主席 林惠文先生	<p>林惠文先生詢問——</p> <p>(a) 現有管制飛機噪音的相關法例為何；</p> <p>(b) 飛機偏離指定飛行航道飛行的個案數目及民航處為此向有關航空公司發出的警告信數目分別為何，因為每天晚上11時至早上7時的時段內，至少有兩班航機的噪音水平超逾80分貝；及</p> <p>(c) 關於政府當局於2010年就減低飛機噪音滋擾進行的顧問研究所建議的方案，政府當局會否答允馬灣居民的要求，捨棄方案(J)而實施方案(I)。</p>	
010149 - 010427	主席 蕭偉強先生	<p>蕭偉強先生進一步表示——</p> <p>(a) 政府曾承諾，在香港機場於1998年啟用後，每5年更新飛機噪音預測等量線；</p> <p>(b) 對政府當局繪製的飛機噪音預測等量線的完整性表示懷疑，因為由香港專業教育學院於2008年進行的獨立研究指出，馬灣坐落在飛機噪音預測等量線25.4的範圍內，因此民航處不應准許飛機飛越馬灣上空；及</p> <p>(c) 根據《香港國際機場2030規劃大綱》的預測，到了2030年，航空公司會就夜間航班使用第4章飛機，而此項預測未必準確，因為按照慣常做法，航空公司會利用較舊型號的飛機作為於晚間飛行的貨機。</p>	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
010428 - 010742	主席 香港航空有限 公司	<p>香港航空有限公司認為——</p> <p>(a) 大約於晚上11時飛離香港機場的客機大概會於當地時間上午6時飛抵希斯路機場，而於早上離港的客機則會在下午飛抵希斯路機場。部分夜間航班十分重要，因為乘客乘搭這些航班，可在日間飛抵目的地，以配合當地的日間商業活動；</p> <p>(b) 鑒於面對來自深圳和廣州兩地機場日益激烈的競爭，香港機場必須能妥善協調貨機班次，使貨物轉運的工作能在60至90分鐘的時間內進行，從而配合航空貨運業"及時抵達"的運作模式，此點實屬重要；及</p> <p>(c) 在擬議興建的第三條跑道啟用後，機場的處理量將會隨之增加，屆時業界亦會樂於考慮編排更多航班於日間升降，因為夜間航班費用較昂貴。</p> <p>主席察悉冬季與夏季的日間貨機班次的差異，並詢問此差異是否意味在冬天可用的額外日間升降時段可以吸納夜間航班。香港航空有限公司回應時表示，貨機班次是在顧及多項因素(包括季節因素)及經香港機場與世界各地機場協調後才作出編排。</p>	
010743 - 011328	主席 政府當局	<p>政府當局就團體代表的進一步意見回應時表示——</p> <p>(a) 重申修訂規例的適用範圍，以及民航處所採用的飛機噪音監察措施；及</p> <p>(b) 雖然方案(I)能在較大程度上減低馬灣的噪音滋擾，但此方案無可避免地會令其他地區受到更大的飛機噪音滋擾；而方案(J)可將馬灣的飛機噪音減低而不會影響其他地區，即使噪音消滅的程度較方案(I)為低。因此，在此期間實施方案(J)可暫時改善噪音滋擾的問題。政府當局會繼續探討有哪些措施可消滅飛機噪音對馬灣造成的影響。</p>	
011329 - 012432	主席 梁耀忠議員 香港航空有限 公司 政府當局	<p>梁耀忠議員認為，倘若當局沒有對噪音水平施加適當的限制，則飛機噪音及飛行路線監察系統在消滅飛機噪音方面的效用不大。他亦提出以下問題——</p>	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
		<p>(a) 就16個噪音監察站收集所得的噪音數據，當局將會採取甚麼跟進行動；及</p> <p>(b) 一如香港航空有限公司在上文重點指出，倘若飛機班次受制於季節因素，則擬興建的第三條跑道會否有助把夜間航班重新編排於日間飛行。</p> <p>香港航空有限公司解釋——</p> <p>(a) 香港航空有限公司運作的貨機中，大約有23-25%全年都不受目的地機場的限制所規限，而其他航空公司運作的貨機在此方面所佔的百分比甚至可能更高。因此，隨着擬議第三條跑道落實興建，上述航班將可獲安排於日間飛行；</p> <p>(b) 事實上，各航空公司對須遵守國際民用航空組織所頒布的噪音標準，一直保持高度警惕；及</p> <p>(c) 香港航空有限公司確認民航處實施嚴格管制，以確保符合國際民用航空組織所頒布的相關標準。過往曾出現造成嚴重噪音污染的受禁型號飛機不獲准在香港機場降落的個案。</p> <p>政府當局就下述飛機噪音管制措施作出闡釋——</p> <p>(a) 在從源頭處理飛機噪音方面，所有在香港機場着陸的飛機均須符合國際民用航空組織頒布的噪音標準；</p> <p>(b) 在把飛機在飛行時所造成的噪音滋擾減至最少方面，在航機能安全運作的前提下，飛機均須依循國際民用航空組織所訂的消減噪音起飛程序。有關程序包括航機在起飛至800呎的高度時，開始降低引擎動力，而抵港航機則使用持續降落模式，使飛機在降落時可進一步減低飛機噪音；及</p> <p>(c) 在監察飛機噪音方面，飛機噪音及飛行路線監察系統收集噪音數據，而民航處藉着這些數據便能就有關飛機噪音的投訴進行調查。</p>	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
		鑒於現時的飛機噪音滋擾問題，主席對上述措施的成效表示懷疑。	
012433 - 013751	主席 謝偉俊議員 政府當局	<p>謝偉俊議員強調須在經濟發展與保護環境之間取得平衡。</p> <p>他亦就下列事項提出查詢——</p> <p>(a) 民航處是否有權對某些造成嚴重噪音污染的貨機的著陸時間作出規限；若是，民航處行使該權力的次數為何；</p> <p>(b) 其他司法管轄區的機場有否按照飛機降落的時間、飛機型號及飛機產生的噪音水平徵收不同的收費；若有，詳細資料為何；</p> <p>(c) 關於現行使用的飛機噪音及飛行路線監察系統，當局有否對被發現偏離指定飛行航道飛行的飛機採取執法行動；若有，發出的警告信及提出檢控的數字分別為何；</p> <p>(d) 關於上文提述的顧問研究，政府當局會否答允馬灣居民的要求，實施方案(I)，因為該方案能在很大程度上緩解馬灣的噪音問題；及</p> <p>(e) 倘若一如部分團體代表所建議，將若干夜間航班重新編排於日間飛行，則涉及的費用，以及對現時香港機場的處理能力及競爭力的影響為何。</p> <p>政府當局回應時表示——</p> <p>(a) 香港機場的航機班次的編排，需因應各種互有關連的考慮及互惠安排而與目的地機場作出大量協調工作；航班的編排亦盡量在切實可行的範圍內，切合業界的營運需要；</p> <p>(b) 因應委員於上次小組委員會會議上提出的要求，當局現正蒐集有關海外地區機場容許航機著陸的時間及所收取的著陸費的資料，並會於資料備妥後向小組委員會提交；</p> <p>(c) 重申政府當局建議實施顧問研究下的方案(J)；及</p> <p>(d) 飛機須緊循指定飛行航道飛行，並遵守民航</p>	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
		<p>處為消滅噪音而頒布的飛程序，但偏離指定飛行航道飛行的情況仍有可能發生，例如為迴避惡劣天氣狀況等。民航處會調查每一宗偏離指定飛行航道的個案。對於一些航空公司未能作出合理解釋或重犯的個案，民航處過往曾向該等航空公司發出警告信，要求有關公司就任何偏離指定飛行航道飛行的事件作出解釋。就未有合理解釋的偏離航道個案，個別航空公司會採取內部紀律程序。</p>	
013752 - 014342	主席 陳淑莊議員 政府當局	<p>陳淑莊議員詢問——</p> <p>(a) 環境局於處理飛機噪音問題方面的角色(如有的話)；及</p> <p>(b) 釐定和修訂機場收費時應諮詢的政策局／有關方面及適用的相關準則。</p> <p>政府當局回應時表示——</p> <p>(a) 民航處負責規管飛機噪音；及</p> <p>(b) 機管局擬定及實施機場收費計劃，但須經行政長官會同行政會議批准。有關程序不須諮詢任何政策局／部門。</p>	
014343 - 014616	主席 香港航空公司 代表協會	<p>香港航空公司代表協會表示——</p> <p>(a) 航空業界一直與民航處合力減低飛機的碳排放和噪音滋擾；</p> <p>(b) 夏季客運量增加，是由於該季節有較大的客運需求所致；</p> <p>(c) 向夜班航機徵收較高的費用未必能產生有效阻遏作用，因為這些航機可能必須如此安排，以配合在其他外國機場接駁航班的時間。鑒於香港國際機場的容量已接近飽和，減收日班航機費用亦未必能奏效；及</p> <p>(d) 有了擬議興建的第三條跑道後，香港國際機場的飛機升降量，可由現時的每小時68架次提升至每小時102架次，因此將可以把部分夜間航班重新編排於日間升降。</p>	
014617 - 014725	主席 劉藹宜小姐	<p>劉藹宜小姐進一步表示，香港國際機場即將面對容量方面的限制，可藉着提升現有的雙跑道</p>	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
		系統得以解決。擬興建的第三條跑道並不能有效解決噪音問題。	
014726 – 014955	主席 林惠文先生	林惠文先生強調下述事項—— (a) 必須針對偏離指定飛行航道及程序的航機所屬航空公司，引入具足夠阻嚇力的懲罰性措施；及 (b) 政府當局應實施上述顧問研究所載列的方案(I)，以即時紓減馬灣的噪音。	
014956 – 015208	主席 蕭偉強先生	蕭偉強先生進一步意見—— (a) 批評政府為了經濟發展而犧牲市民的福祉，從當局缺乏有效的噪音管制政策足以證明此點；及 (b) 促請政府當局消滅飛機噪音，因灝景灣、深井及青龍頭一帶的住戶亦深受噪音滋擾。	
015209 – 020059	主席 梁耀忠議員 謝偉俊議員 政府當局	主席要求當局提供資料，說明立法會CB(1)644/11-12(02)號文件所列出降落香港國際機場的不同種類飛機所產生的噪音水平。 梁耀忠議員要求索取下述資料—— (a) 飛機飛行時偏離指定飛行航道的個案數目，以及民航處因應上述情況向有關航空公司發出的警告信數目；及 —— 儘管民航處已發出警告信，上述偏離指定飛行航道的情况是否仍然持續發生；及 —— 現行處理重複違規個案的處罰機制； (b) 訂立飛機噪音預測等量線的機制及政府當局有否承諾，自香港國際機場於1998年開始啟用後，以後每5年會更新飛機噪音預測等量線一次；若否，下一次更新的時間；及 (c) 對飛機飛行時產生的噪音水平所施加的限制。	政府當局須按會議紀要第3(a)段的要求提供資料。 政府當局須按會議紀要第3(b)段的要求提供資料。 政府當局須按會議紀要第3(c)段的要求提供資料。 政府當局須按會議紀要第3(d)段的要求提供資料。

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
		<p>謝偉俊議員要求當局澄清飛機噪音預測等量線的更新情況，並採取措施以釋除居民對飛機噪音所感到的深切憂慮。</p> <p>政府當局回應時表示，民航處未有對任何航空公司就偏離指定飛行航道飛行的個案提出檢控，因該等個案並未對航空安全構成嚴重威脅。</p>	
020100 – 020544	主席 政府當局	主席表示，上述有關對消滅飛機噪音的關注涉及的政策考慮因素超出了修訂規例的範圍。主席建議把有關事宜轉交經濟發展事務委員會在考慮上述將由政府當局提交的資料後作出跟進，委員對此表示贊同。	秘書須按會議紀要第4段的要求把討論事項轉交經濟發展事務委員會。
020545 – 020743	主席 政府當局	<p><u>逐條審議《2011年民航(飛機噪音)(證明)(修訂)規例》</u></p> <p><u>第1條 —— 生效日期</u></p> <p><u>第2條 —— 修訂《民航(飛機噪音)(證明)規例》</u></p> <p><u>第3條 —— 修訂附表2(費用)</u></p> <p>委員沒有就第1至3條提出任何問題。</p>	
020744 – 022238	主席 政府當局	<p><u>逐條審議《2011年香港飛航(費用)(修訂)規例》</u></p> <p><u>第1條 —— 生效日期</u></p> <p><u>第2條 —— 修訂《香港飛航(費用)規例》</u></p> <p><u>第3條 —— 修訂第2條(interpretation)</u></p> <p><u>第4條 —— 取代第4條</u></p> <p><u>第5條 —— 加入第4A條</u></p> <p><u>第6條 —— 廢除第5條(official flying tests fees)</u></p> <p>委員沒有就第1至6條提出任何問題。</p> <p><u>第7條 —— 修訂附表(fees)</u></p> <p>政府當局回應主席時解釋 ——</p>	

時間 標記	發言者	主題	需要採取 的行動
		<p>(a) 目前沒有向應考飛機維修工程師執照考試的申請人徵收費用。民航處建議就進行考試、為簽發飛機維修工程師執照而認可培訓課程、培訓者、考核者或提交報告者訂立新費用項目，以收回所涉成本；及</p> <p>(b) 申請人如持有在香港以外司法管轄區發出的空勤人員執照，民航處向這些申請人批出本地空勤人員執照的新費用為2,055元。此費用將包含民航處就申請人應參加甚麼本地考試及可獲豁免甚麼考試進行的評估工作費用。另一方面，所有其他申請人的費用將由170元調高至1,100元。</p>	
022239 – 022310	主席	<p>主席表示，小組委員會已完成修訂規例的審議工作。小組委員會已於2011年12月16日向內務委員會口頭匯報小組委員會的商議工作，並會於稍後向內務委員會提交書面報告。他提醒委員，修訂規例的審議期已藉決議延展至2012年1月11日，而就修訂規例提出修訂而作出預告的限期為2012年1月4日。</p>	

立法會秘書處
 議會事務部1
 2012年6月26日