

民航處 環保報告

2002



香港民航處

Civil Aviation Department Hong Kong




目錄

目錄	1
報告摘要	3
前言	5
第一章 — 引言	6
關於本報告	6
報告範圍	6
第二章 — 民航處概況	7
主要職責	7
組織圖	8
人手編制	9
辦事處地點	9
第三章 — 環保政策	10
愛護環境	10
我們的理想	11
民航運作的噪音政策	11
民航處的環保政策	11
政策的推行	12
管理噪音事宜的飛機噪音技術委員會	12
負責內務管理的环境管理委員會	13
第四章 — 檢討噪音政策方面的表現	14
引言	14
噪音消減措施	15
在深夜時段從機場西南方對出海面進場降落的抵港航 機及經西博寮海峽起飛的離港航機	15
二零零二年度和二零零三年度的目標	16
消減航機抵港時所發出的噪音	16
二零零二年度和二零零三年度的目標	17
消減航機離港時所發出的噪音	17
檢討二零零二年度的目標	17
禁止高噪音飛機在香港運作	18
檢討二零零二年度的目標	18



向公眾人士提供資料	19
設置投訴熱線	19
向立法會及區議會提供資料	19
在民航處網頁公布飛機噪音數據	19
二零零二年度和二零零三年度的目標	19
監察噪音	20
二零零二年度和二零零三年度的目標	20
第五章 — 檢討環保政策方面的表現	21
節省能源	21
採用節省能源措施以節省用電	21
由民航處管理的樓宇	21
由其他機構管理的民航處辦事處	22
二零零二年度和二零零三年度的目標	22
節省燃油	24
購買具高能源效益的設備	24
航空交通管制儀器	24
其他設備	24
節省用紙	25
二零零二年度和二零零三年度的目標	25
回收再造	26
廢紙	26
鐳射打印機碳粉盒	26
二零零二年度和二零零三年度的目標	26
妥善處置對環境有害的廢物	27
處理化學廢物	27
二零零二年度和二零零三年度的目標	27
冷卻系統所排放的廢海水	27
二零零二年度和二零零三年度的目標	28
環保方面的員工培訓	29
第六章 — 二零零二年度和二零零三年度目標概覽	30
在二零零二年度達成的目標	30
飛機噪音政策的目標	30
環保政策的目標	30
給二零零三年度訂下的環保目標	31
飛機噪音政策的目標	31
環保政策的目標	31
核實報告	32
聯絡我們	32



報告摘要

歡迎閱覽民航處二零零二年度環保報告。

機場的運作可產生嚴重的飛機噪音，影響機場和飛機航道附近的民居。與飛機噪音問題關係最密切的，是受影響的居民、航空公司及香港國際機場，其次是與航空業息息相關的市民，例如飛機乘客以及航空業僱員，和與航空業有商貿關係的機構，例如付貨人以及空運貨物代理商。

為平衡各方利益，作為香港的民航當局，民航處致力以持平的方式去處理飛機噪音的事宜，令社區和航空業務和諧共存。

除了透過推行消減飛機噪音以改進香港環境質素外，民航處亦對本身的內部運作實施自我規管，包括自一九九八年起推行多項環保措施，盡量減少使用天然資源、推動回收再造，以及遵照環保規例處置化學廢物和所排放的冷卻用海水。

我們的理想，是在環保方面採取積極進取的態度，在協助航空業持續發展的同時，亦讓香港市民以可接受的社會成本，享受航空業帶來的種種裨益。



為了實現這個理想，本處成立了環境管理組，負責處理飛機噪音投訴，監察飛機航道附近地區的噪音情況和推行消減噪音措施。此外，本處亦成立了一個由各部別和辦事處員工組成的環境管理委員會，監察各項針對本處內部運作的環保措施的實施情況。

自一九九九年，本處每年擬備環保報告，詳細報告所推行的環保工作。一如往年，二零零二年度的環保報告不但回顧本處在該年度的環保表現，亦展望未來一年的發展路向。

回顧去年的表現，民航處除了未能按照原定計劃在東涌東部和上環增設噪音監察站外，該年度的環保目標已全部達成，並取得卓越成績。未能達到上述目標，是因為政府需靈活調配資源，以便削減經常開支。然而，本處會因應社會的需要，不斷檢討這些目標。

本處二零零三年度的環保目標與前一年相若，並沒有作出大幅修改，但會進一步收緊用紙量和用電量，以便把環境運輸及工務局的最新準則納入目標之內。


我們十分歡迎讀者提出意見，以協助本處不斷改進。請把對本報告的看法寫在意見表內，然後線上傳回或寄交本處。(聯絡方法請見頁 32)



前言

歡迎閱覽民航處二零零二年度環保報告。

航空交通不斷增長，不但能為社會創造財富，而且能提供就業機會。但是，飛機同時會帶來無法避免的噪音。如果噪音問題沒有適當的處理，航空業的增長或會引來受影響居民的反對。



民航處與國際民用航空組織對民用航空和環保同表關注。國際民用航空組織以“令民航發展安全有序，使其與環境質素盡量調和”為目標，而我們會積極平衡相關各方在飛機噪音問題上的訴求，既要提高市民的生活質素，亦要引領航空業朝可持續發展的方向邁進。

除了規管航空業的飛機噪音外，我們明白亦須以負責任的態度，在處理日常內務時採取環保措施。為此，我們已成立一個委員會，監察本處的運作情況。

每年，本處會擬備一份環保報告來回顧我們在環保工作上的表現。在本環保報告，我們會闡述在二零零二年度的表現，以及二零零三年度的環保目標。我們歡迎各位就本處的環保表現發表意見，俾使我們作出改善。大家可於網上提出意見，並透過互聯網送達本處。



民航處處長
林光宇太平紳士



第一章 引言

關於本報告

歡迎閱覽民航處二零零二年度環保報告。這是本處自一九九九年所擬備的第四份周年報告，除了匯報在二零零二年度的環保表現外，亦介紹本處在保護及改善環境方面的措施。

報告範圍

本報告首先定出本處在環保方面的兩個範疇，即管制民航飛機噪音和本處內部運作的措施。報告亦回顧我們在二零零二年度的目標成效，並展望來年的工作。

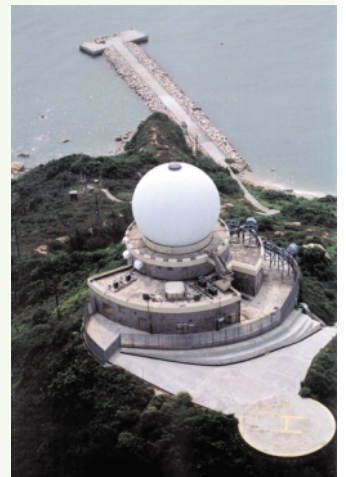


第二章 民航處概況

主要職責

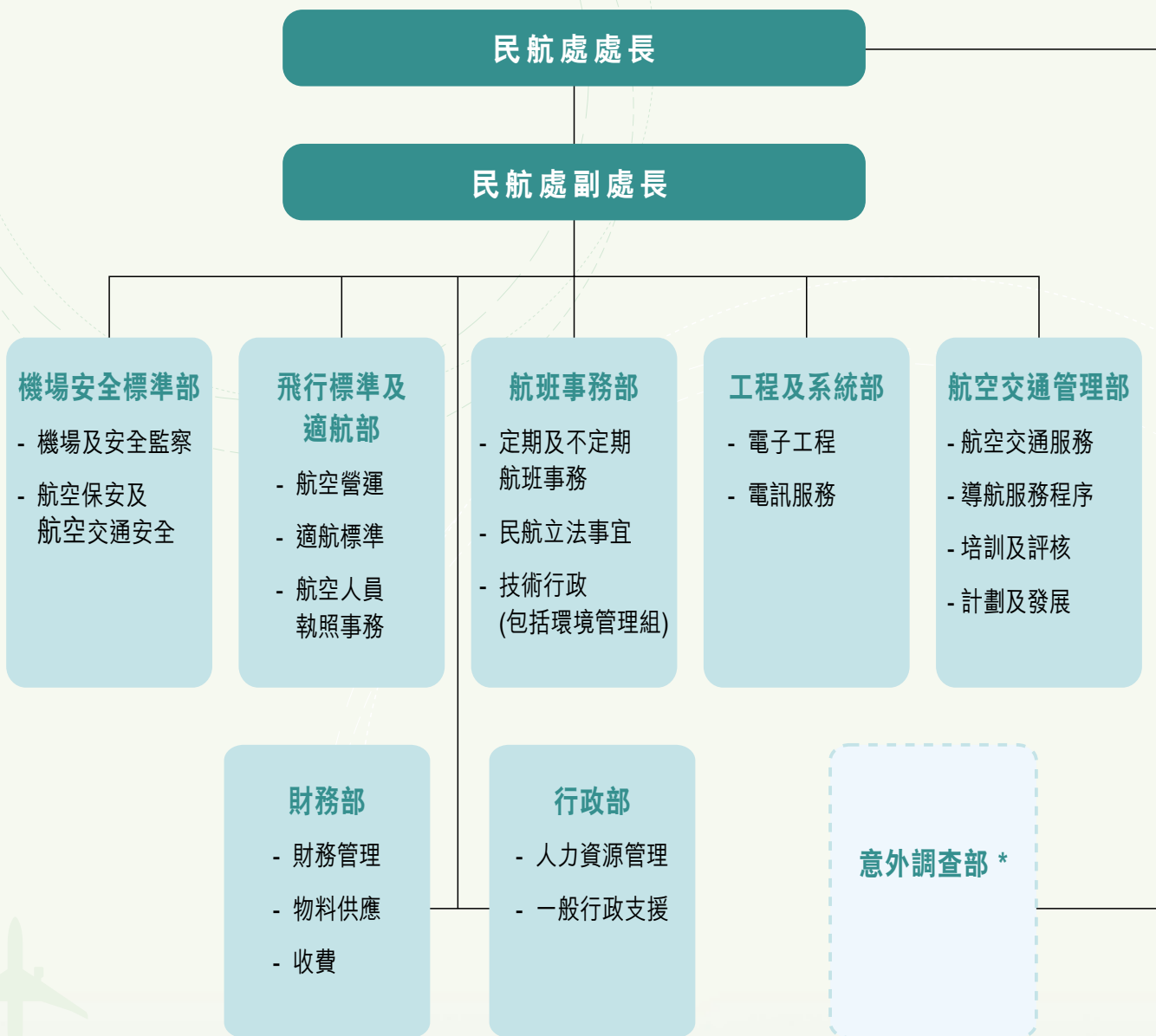
作為香港的民航當局，民航處致力於安全及有效率的航空運輸系統，以專業的態度履行以下使命：

- 奠定香港作為頂尖航空中心的地位
- 維持安全快捷、秩序井然的航空交通
- 在香港飛行情報區內，提供航班資料服務及警報服務
- 在飛機出現緊急情況及發生意外時，協調搜索和救援行動
- 制定及貫徹執行機場安全及航空保安標準
- 確保香港註冊的飛機和以香港為基地的航空公司符合既定的適航及運作標準
- 確保在香港認可的飛機維修機構符合國際標準
- 確保在香港註冊的空勤人員和飛機維修工程師符合國際標準
- 監察航空公司有否遵守雙邊《民用航空運輸協定》
- 制訂可行的措施，以減少飛機噪音對社區的影響



組織圖

組織圖（截至二零零二年十二月三十一日）#



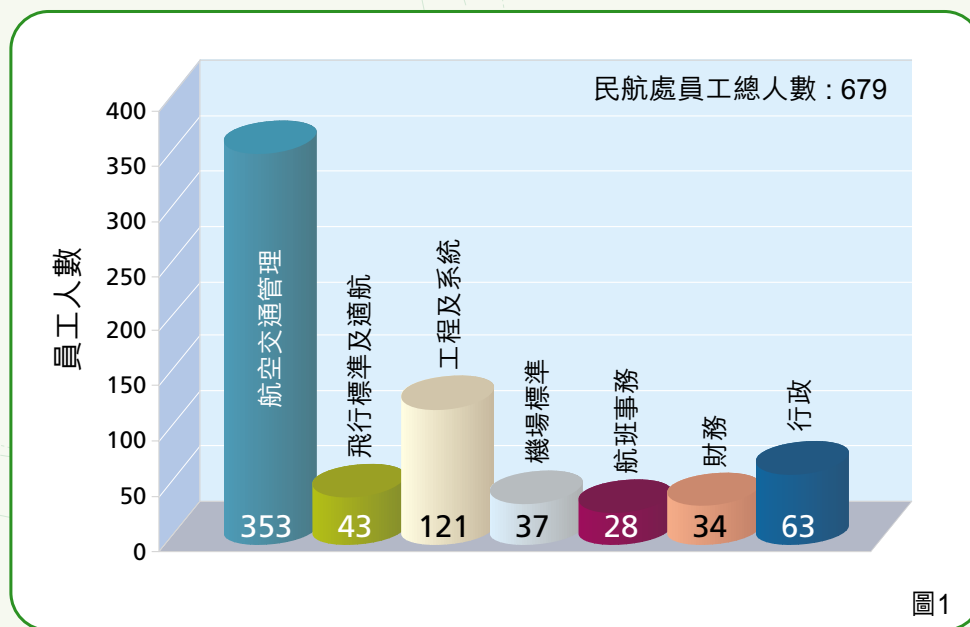
註：

由上一個報告至今，民航處的組織架構（例如人手及職任）並沒有重大改變。

* 意外調查部只在有需要時才運作，屆時會從其他各部別抽調經特別訓練的人員作支援。

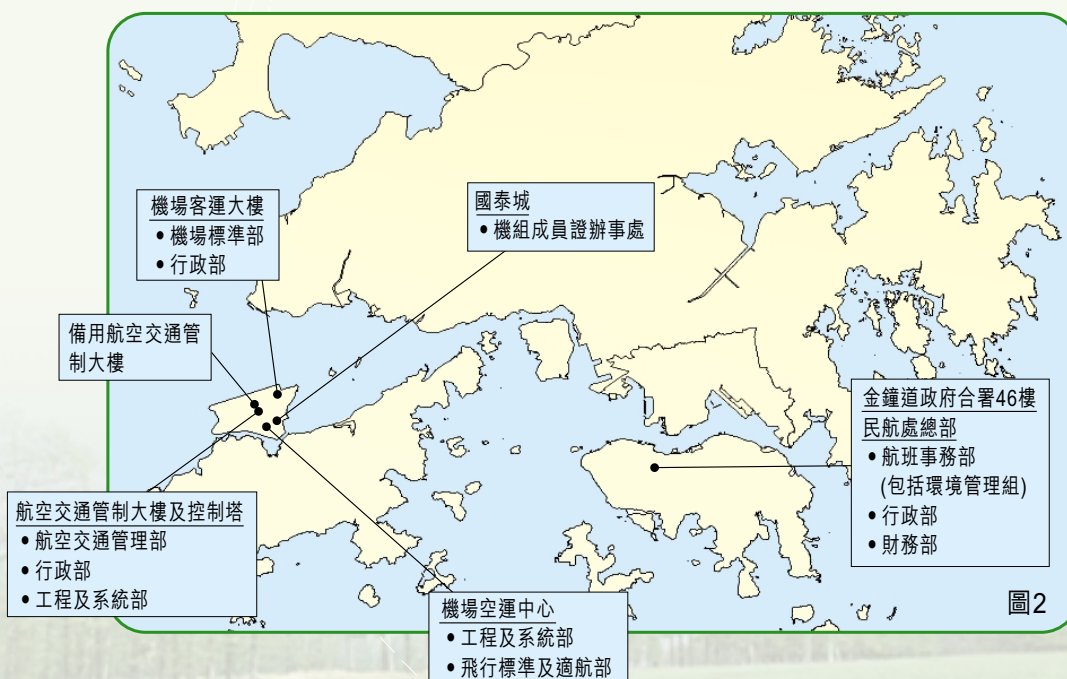
人手編制

截至二零零二年十二月三十一日，民航處設有七個部別，共有員工679人(圖1)。



辦事處地點

民航處的辦事處分布六個地點(圖2)，並在多個山頂設置雷達站、無線電導航輔助儀器及通訊站。





第三章 環保政策

愛護環境

我們愛護環境，希望藉此盡量減少飛機噪音對人口稠密地區的影響，從而為香港市民提供更理想的生活環境。

民航交通的增長，有助促進香港的經濟繁榮。為使航空業在日後得以持續發展，我們不可以讓飛機噪音對市民構成無法容忍的滋擾，否則，噪音問題會抑制航空業和航空伙伴業務的發展。我們在找出有待改善之處後，便會採取措施，力求協調民航業的發展需要與居民對環境質素的要求。

我們愛護環境，因為地球的天然資源並非用之不竭。

我們的日常運作不但會耗用紙張和能源，而且會造成污染。與其他負責任的機構一樣，我們已對本處的運作實施管制措施，以期減少廢物及污染和使地球的天然資源得以循環再生，應付人類的需要。



我們的理想

民航處不但致力於安全及有效率的航空運輸系統，亦努力改善香港市民的環境質素。

為了實現理想，我們會全力執行環保政策。

民航運作的噪音政策

- 與社區和其他受飛機噪音影響的人士保持溝通，及處理投訴
- 監察飛機噪音
- 就消減噪音措施的可行性徵詢相關各方的意見
- 制定和推行措施，盡量減少飛機噪音對社區的影響

民航處的環保政策

- 節約使用能源和紙張
- 把可持續發展的原則應用到購買設備、招標工作，以及設施規劃和運作上
- 盡量節約，推動循環再用和回收再造
- 以符合環保規例為最基本的要求
- 加強員工的環保意識，確保在各項決策過程中考慮到環保的因素

投訴

相關者：
受影響的家庭

諮詢

相關者：
航空公司和機場

受影響者

其他相關者包括飛機
乘客、付貨人、空運貨物
代理商或航空業僱員



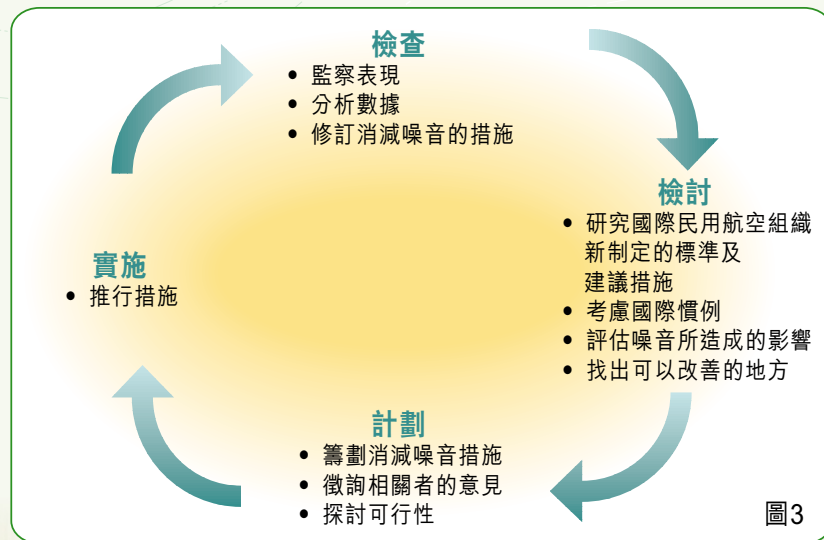


政策的推行

民航處設有飛機噪音技術委員會和環境管理委員會，負責制訂和實施本處的環保措施。

管理噪音事宜的飛機噪音技術委員會

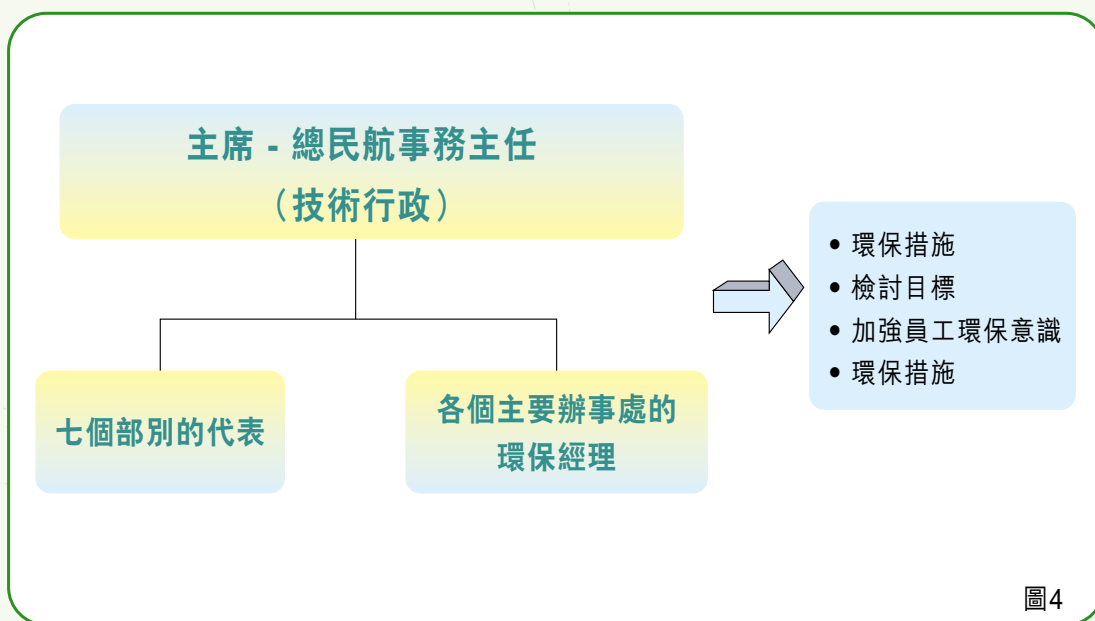
飛機噪音技術委員會於一九九九年成立，主席一職現由民航處副處長出任，其他成員則來自環境保護署及香港機場管理局(機管局)。委員會負責解決因香港國際機場的運作而引致的噪音問題以及考慮可行方案去消滅飛機噪音所帶來的影響。為了達致目標，委員會採用了一套有系統的循環處理步驟(圖3)。



環境管理委員會

負責內務管理的环境管理委員會

民航處於一九九九年成立環境管理委員會，以制定切實可行的措施，推行本處的環保政策(圖4)。



環境管理委員會會在年底定出本處於來年的環保辦公室目標，致力節約能源和用紙量、減少污染，以及把可循環再造的廢物回收再造。

在二零零二年度，環保經理不斷監察所屬辦事處的情況，確保於年底達成目標，並定期向委員會提交中期表現報告。如有需要，委員會會採取修正行動。

為了提高員工的環保意識，從維持生態平衡作出發點，民航處定期向員工簡介本處所推行的環保措施，以及舉辦各項以環保為題的研討會和活動。

第四章

檢討

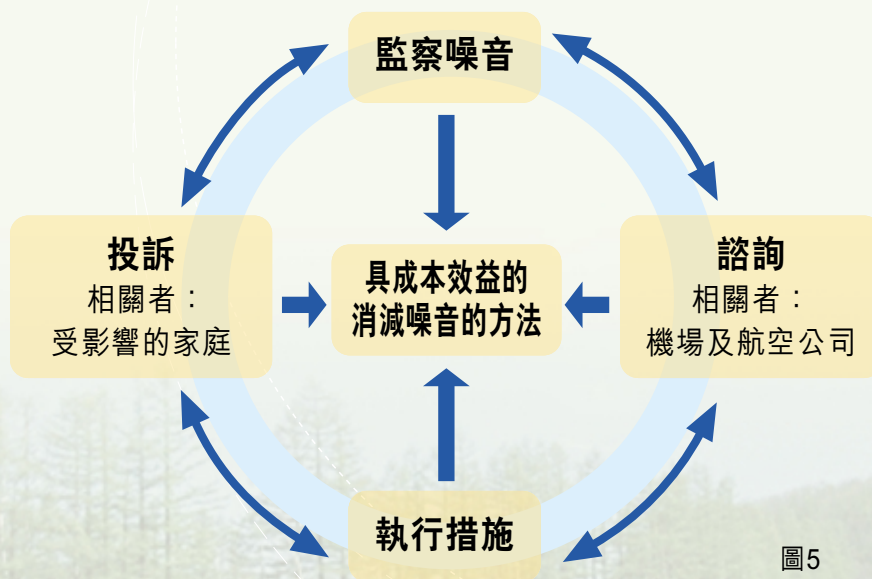
噪音政策

方面的表現

引言

民航處採用持平的方法，解決相關各方的利益衝突(圖5)，以便社會能以符合成本效益的方式，處理噪音問題。

我們就飛機噪音問題所做的其他工作，亦包括監察航空科技的發展，以期引進能消減飛機噪音的新科技，以及發放有關的噪音的數據。

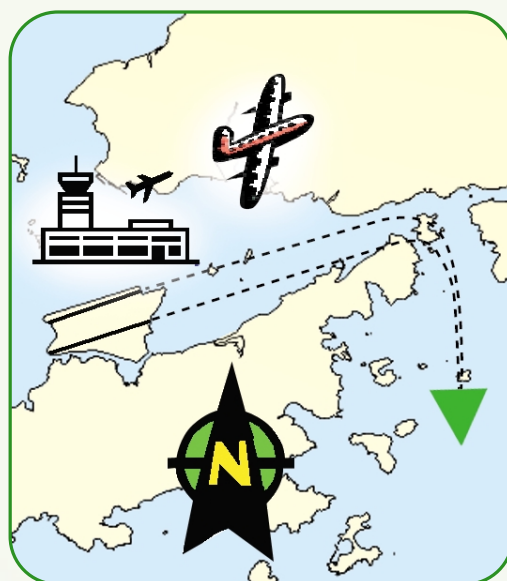
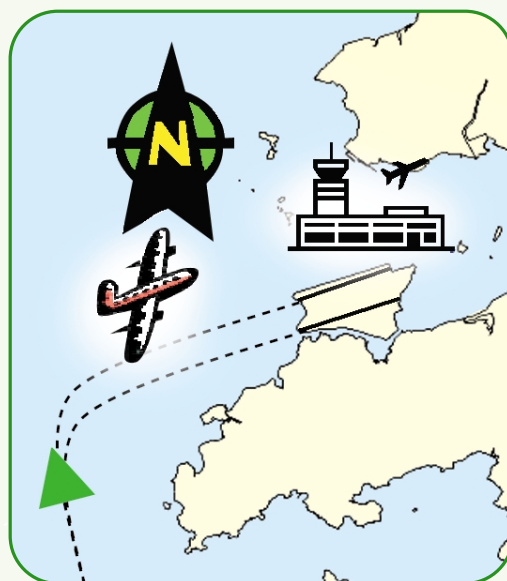


噪音消減措施

在深夜時段從機場西南方對出海面進場降落的抵港航機及經西博寮海峽起飛的離港航機

在適當的天氣及在不影響飛行安全的情況下，航機可在深夜時段從香港國際機場西南方對出海面進場降落，並可經西博寮海峽起飛。

我們的目標，是使由午夜12時至翌日早上7時抵港的航機中，有90%能從機場西南方對出海面進場降落，而由晚上11時至翌日早上7時離港的航機中，有95%能經西博寮海峽起飛。作出這項安排，可確保沙田、荃灣、葵涌、深井和青龍頭等人口稠密的地區不受抵港航機所產生的噪音所影響，而紅磡、北角、筲箕灣和柴灣等地區，也不會受離港航機的噪音影響。





二零零二年度和二零零三年度的目標

在二零零二年度，我們能成功達致目標，錄得94.7%在深夜時段抵港的航機能夠從機場西南方對出海面進場降落，和99.6%離港的航機則能夠經西博寮海峽起飛(圖6和圖7)，這些表現已超出我們的目標。在二零零三年度，我們會繼續致力達成這些目標。

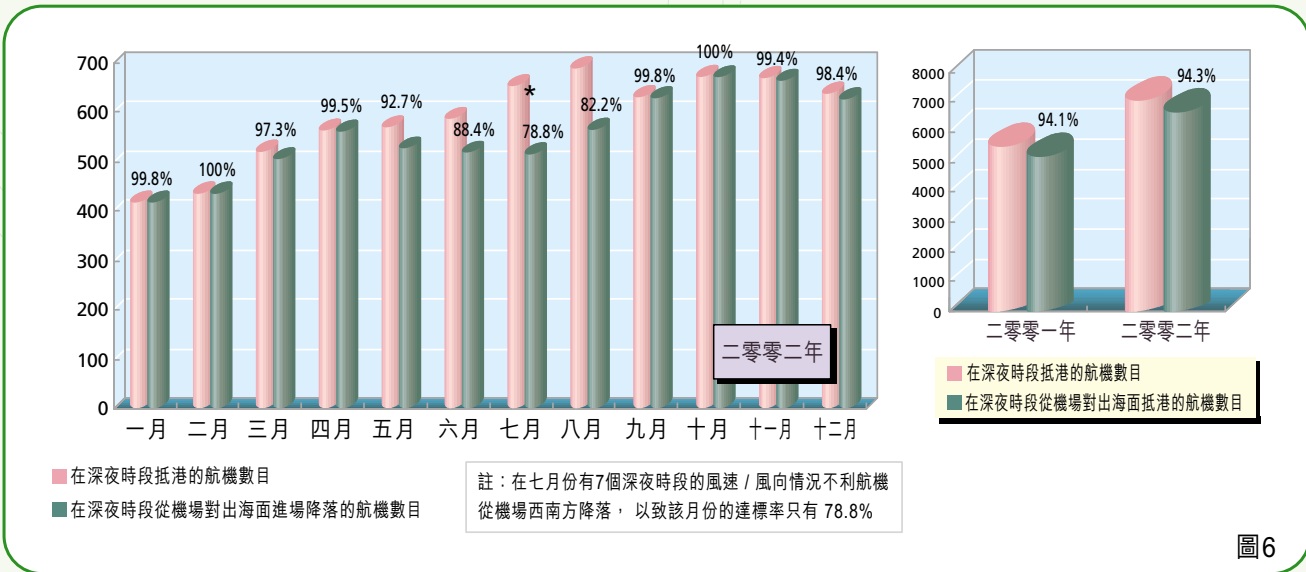


圖6

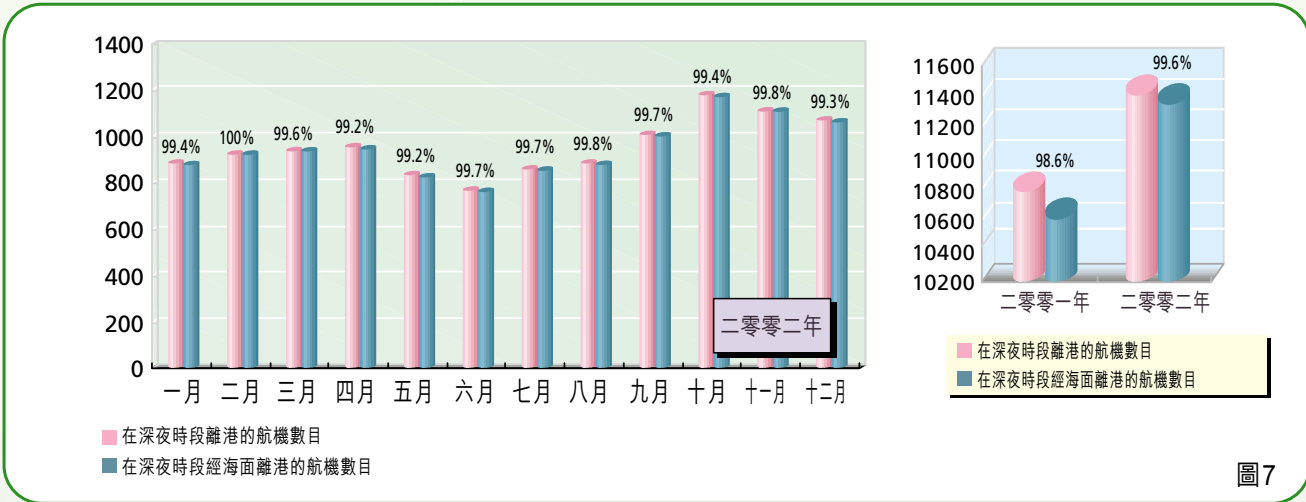


圖7

消減航機抵港時所發出的噪音

在適當的天氣及在不影響飛行安全的情況下，由晚上11時至翌日早上7時的時段內，從機場東北方進場的航機可使用持續降落模式運作。採用這種降落程序的航機由較高的高度開始下降，並在開始進場時使用較低動力和產生較少阻力的情況下飛行，故對途經西貢、將軍澳和馬鞍山等地區所產生的噪音會較低。

二零零二年度及二零零三年度的目標

在二零零二年度，於晚上11時至翌日早上7時的時段內，從香港國際機場東北方進場的航機中，有72%能採用這種模式運作。在二零零三年度，我們會繼續協助航空公司採用這種模式運作。

消滅航機離港時所發出的噪音

在飛行運作安全的情況下，從機場東北方起飛的航機，必須採用國際民用航空組織¹所指定的消滅起飛噪音程序。



我們在一九九九年八月已推行國際民用航空組織所訂的消滅起飛噪音程序。當時所使用的是舊程序。在二零零一年，國際民用航空組織修訂該項程序，讓航機在起飛初期在低至800呎的高度時，便可開始降低動力；這個飛行高度較舊程序所規定開始降低動力的高度為低，因此，採用這種新程序的航機所發出的噪音較低。

檢討二零零二年度的目標

我們已釐訂目標，在二零零二年度實施新的消滅起飛噪音程序，並已在二零零二年三月達致這項目標。

1 國際民用航空組織為一聯合國組織，它根據一九四四年十一月簽定的《國際民用航空芝加哥公約》而成立，負責制訂國際飛航的原則和技術，以及促進國際空運的規劃和發展。截至二零零二年六月二十日，該公約共有188個締約國。

禁止高噪音飛機在香港運作

為符合國際民航組織的規定，我們已禁止高噪音的“第二章”飛機²使用香港國際機場。

我們最初在一九九九年十月推行這項措施。為遵循國際民航組織大會的決議，把較舊型和高噪音的“第二章”飛機逐漸由較新型、較寧靜的“第三章”飛機³取代，我們已推行一項逐步淘汰高噪音飛機的計劃，禁止航空公司編排“第二章”飛機在晚上11時至翌日早上7時期間升降。目前，我們已全面禁止這類飛機使用本港機場。在作出上述措施後，機場附近的飛機噪音應予減少。

檢討二零零二年度的目標

我們計劃在二零零二年度推行這項措施，並於二零零二年七月一日達致目標。



- 2 “第二章”飛機是指那些符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部第二章所載的噪音標準的飛機。
- 3 “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噪音標準的飛機。

向公眾人士提供資料

設置投訴熱線

在二零零二年度，我們處理了325宗投訴個案比上年度的369宗減少了11.9%(圖8)。

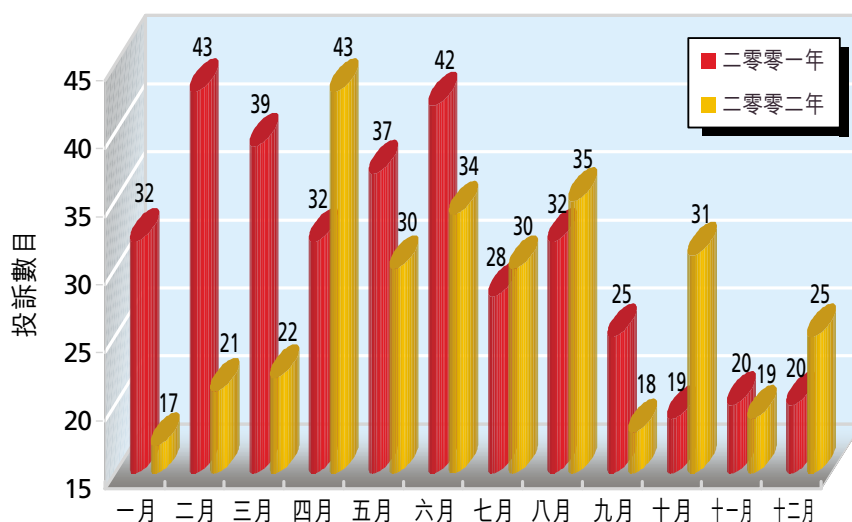
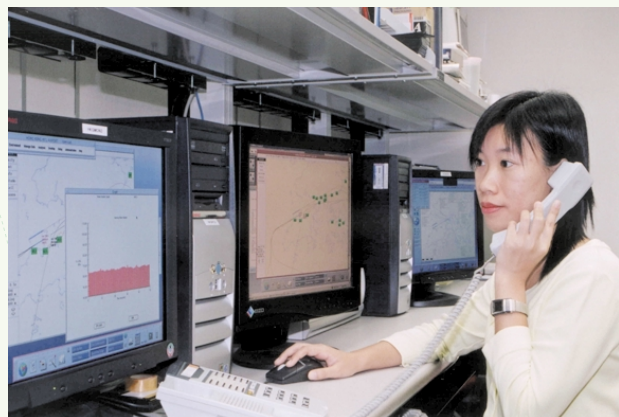


圖8

向立法會及區議會提供資料

在二零零二年度，我們就飛機噪音問題與數位立法會議員和荃灣區議會議員共舉行了兩次會議，闡釋飛機升降對居住在航道附近的居民所造成的噪音影響，以及我們所推行的消減噪音措施。

在民航處網頁公布飛機噪音數據

我們定期在民航處網頁登載飛機噪音數據，以便公眾人士得悉飛機噪音的資料。

二零零二年度及二零零三年度的目標

在二零零三年度，我們會繼續貫徹二零零二年度的目標，為社會人士提供飛機噪音資料。



監察噪音

民航處利用電腦輔助的飛機噪音及航迹監察系統，監察飛機航迹附近地區的噪音。我們現已裝置了16個固定噪音監察站(圖9)，以收集即時的噪音數據。

飛機噪音及航迹監察系統把雷達紀錄得的飛行航迹數據與噪音監察站紀錄得的飛機噪音數據結合起來，使我們能編纂飛機噪音的統計數字，以及就飛機噪音的投訴進行調查。

二零零二年度及二零零三年度的目標

我們曾計劃於二零零二年在青衣、上環和東涌東部分別設置一個噪音監察站，以增強監察噪音的能力。二零零二年二月，我們已在青衣設立了一個監察站。

不過，由於政府致力削減經常開支，而且東涌東部新落成住宅樓宇的入住率緩慢，我們決定不在上環和東涌東部這兩個地區設置噪音監察站。如有需要，我們會再度研究這項目標。

第五章

檢討

環保政策

方面的表現

民航處所推行的環保政策，是節省能源、節約用紙、回收再造、妥善處置對環境有害的廢物，以及為員工提供培訓，以提高環保意識。

節省能源

採用節省能源措施以節省用電

由民航處管理的大樓

我們已探討各項措施，以節省航空交通管制大樓(空管大樓)、航空交通控制塔(控制塔)和備用航空交通管制大樓(備用空管大樓)等由民航處管理的樓宇和建築物的空調和照明系統的用電量。

節省空調系統的用電量

- 我們已在空管大樓中央系統監察中心和備用空管大樓精密跑道監察系統和微波儀器室裝設了反光窗簾，以降低室內的溫度。
- 為了節省空管大樓、控制塔、備用空管大樓空調系統的用電量，我們現正就推行下列能源管理機會的可行性和成本效益，與機電工程署(機電署)進行研究：
 - 在冬季期間把更多室外的冷空氣引進樓宇內
 - 減少維修時間，以及為水冷式製冷系統加裝消除水垢設備
 - 設立管制系統，以關掉非操作地區的盤管式風機
 - 在夜間儲存冷卻水，以備日間使用



節省照明系統的用電量

- 我們已在南跑道其中兩個儀器室裝置了無需用電的自動發光標誌，以取代電力發光的“出路”標誌。由於自動發光標誌可能會發出少量輻射，因此，我們只會在無需有人看管的地方設置自動發光標誌。
- 我們現正與機電署商討可否永久拆除空管大樓頂層的泛光燈，以及關掉半數控制塔底層的泛光燈。
- 我們現正與機電署就非運作地區安裝自動感應器的可行性和成本效益進行研究；該感應器會在場地無人使用5分鐘後自動關掉照明系統。

由其他機構管理的民航處辦事處

我們已向民航處其他辦事處的產業管理當局表示關注，提出能否採取節省能源措施。舉例來說，我們已向金鐘道政府合署管業處表示全力支持建議的節省能源新措施，例如把室內溫度控制在一個合理水平，以及讓政府產業署縮短空調製冷設備的運作時間。

二零零二年度及二零零三年度的目標

在推行各項節省能源措施後，空管大樓在二零零二年的平均每日用電量已見減少，如與二零零一年比較，減幅達3.4%(圖10)。

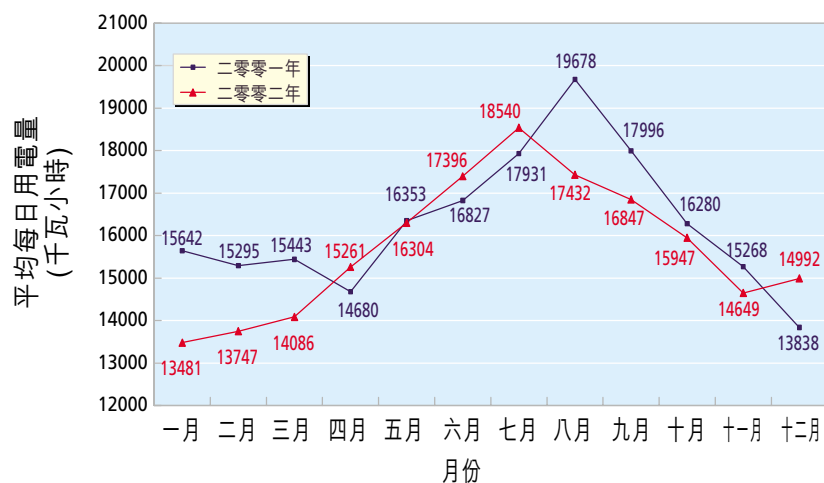


圖10



不過，備用空管大樓的平均每日用電量則錄得輕微上升，增幅為0.1%(圖11)。

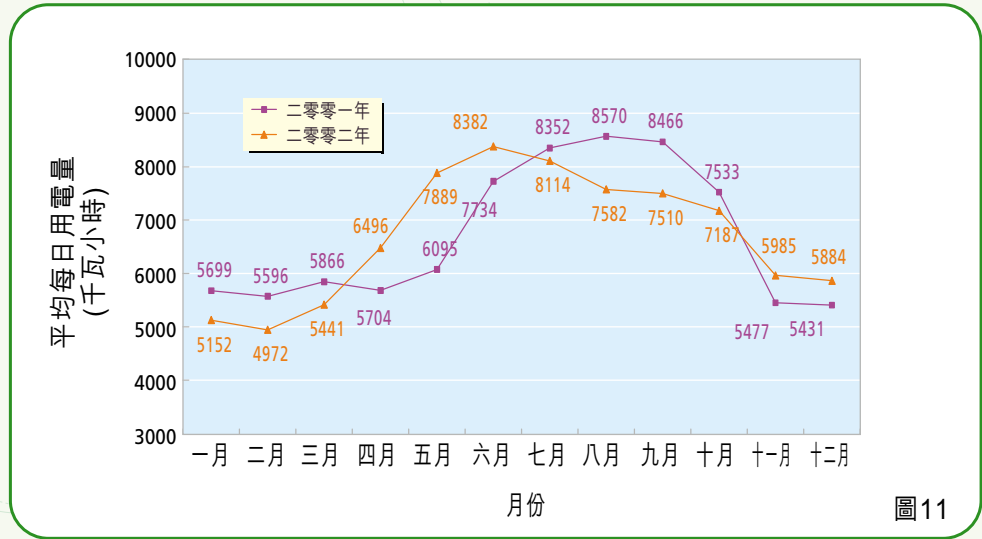


圖11

在二零零二年度，民航處各辦事處的總體用電量上升了1.5%，相當於平均每日用電量為30 891 千瓦小時。儘管如此，我們仍能達致二零零二年度的目標，即是用電量增長率維持在低於香港國際機場的航機班次增幅(圖12)。在二零零二年度，航機班次的增幅為5%。

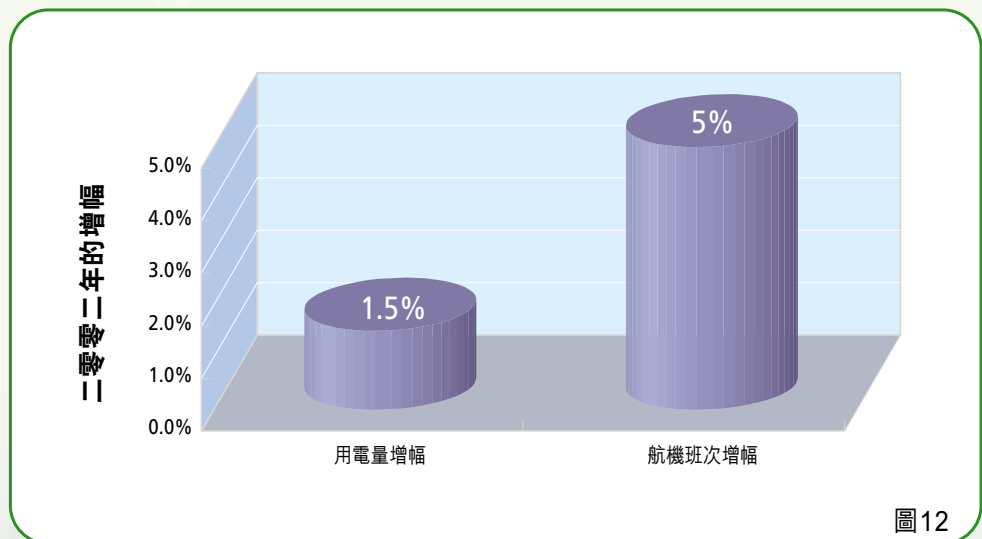


圖12

目標修訂

在二零零三年，我們會遵照環境運輸及工務局所發出的指引，按二零零二年的用量，把用電量減少1.5%。



節省燃油

不良的駕駛習慣，不但會增加燃油的消耗量，而且會導致車輛排放更多污染物。因此，我們向本處的司機提供環保駕駛資料，提醒他們正確的駕駛方法和需妥善保養車輛，以減少使用燃油和造成污染。

購買具高能源效益的設備

航空交通管制儀器

為響應政府厲行節省能源，我們購買具高能源效益的航空交通管制儀器，以節省用電。舉例來說，在二零零二年，我們為航空資料庫系統和飛行數據處理系統裝設了30個最新型的液晶體顯示

屏，以取代舊式的陰極射線管顯示屏，以及在二零零三年底會棄用現有峰值發射功率達3兆瓦的柏架山一次監察雷達，取而代之會採用現有峰值發射功率只有24千瓦，但雷達覆蓋範圍相同的全固態雷達。



其他設備

我們會依照政府訂定的環保購物指引，及在採購貨品和服務時考慮環保因素。在適當的情況下，我們把回收性高和具能源效益等環保要求加入標書的細則內。



節省用紙

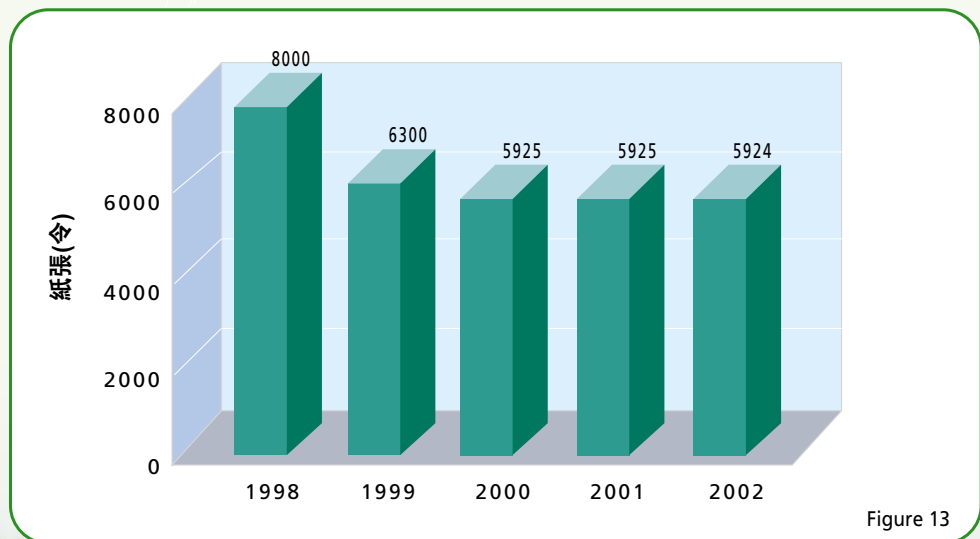
我們鼓勵員工在公事上使用電郵溝通。

我們的持續目標，是鼓勵員工利用電郵與處內外的人員溝通，以減少用紙。在二零零二年度，我們已增強處內的電郵系統，使員工在使用電郵時更感方便。此外，我們已裝置文件管理系統，以電子方式分發職位調派通告、內務通告和職員電話表等資訊，因此，本處已減少以紙張傳閱文件。

二零零二年度及二零零三年度的目標

在二零零二年度，在各位員工的同心協力下，我們把用紙量維持在二零零一年度的低水平(即5924令)。

我們必須指出，上述數字顯示在過去四年的用紙量已大幅減少，由一九九八年度的8000令減至二零零二年度的水平，減幅達26%(圖13)。



目標修訂

在二零零三年，我們會再接再厲，積極鼓勵員工利用電子方式溝通。此外，我們會依照環境運輸及工務局所發出的指引，按二零零二年度的用紙量，減少用紙2.5%。



回收再造

我們推行廢紙和鐳射打印機碳粉盒回收計劃，以節省地球的寶貴資源。

廢紙

我們在辦公室適中的地方設置回收箱，方便員工把可再造的廢紙放入回收箱。本處的清潔承辦商會把這些廢紙送往指定的地點循環再造(表1)。

表 1

2002						2001
廢紙回收量 (公斤)	一月至三月	四月至六月	七月至九月	十月至十二月	總數	總數
	1308	2232	2190	2489	8219	7534

鐳射打印機碳粉盒

我們把已用完的鐳射打印機碳粉盒交還給供應商，以便循環再用(表2)。

表 2

	1998	1999	2000	2001	2002
鐳射打印機 碳粉盒	購買數量	購買數量	購買數量	購買數量	購買數量
	153個	150個	166個	167個	167個
鐳射打印機 碳粉盒	回收數量	回收數量	回收數量	回收數量	回收數量
	33個	72個	67個	77個	124個

二零零二年度及二零零三年度的目標

在二零零二年度，廢紙回收量有所增加，如與去年比較，增幅達9%。在二零零二年度，鐳射打印機碳粉盒回收量亦持續上升，較一九九八年首次推出該項計劃時增加276%。在二零零三年度，我們的目標是繼續推動回收再造。



妥善處置對環境有害的廢物

我們遵照有關的環保規例處置化學廢物和冷卻系統所排放的海水。

處理化學廢物

我們已在13個儀器裝設站設置穩妥可靠的航空交通管制儀器，以提供有關的航空交通服務。倘正常電力供應中斷，影響設備運作，這些儀器便會自動轉用後備電源，包括備用柴油發電機和密封式電池。不過，這些備用發電機和電池會產生潤滑機油和電池液等化學廢物，因而需要妥善處置。

二零零二年度和二零零三年度的目標

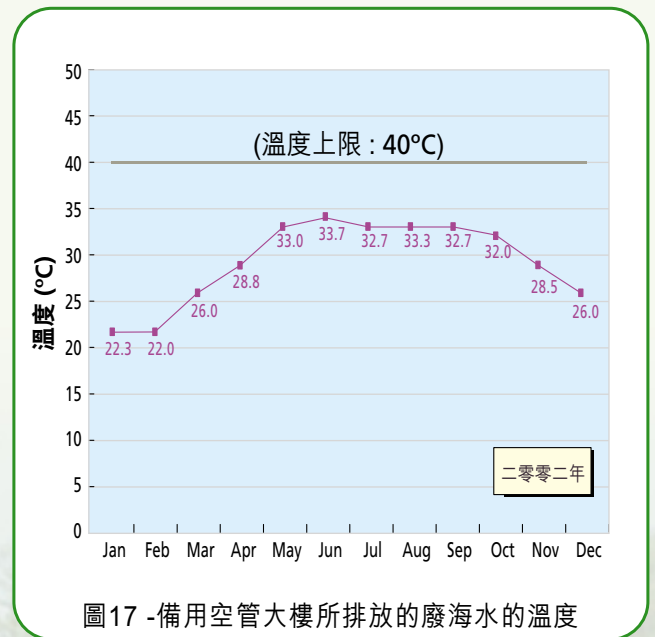
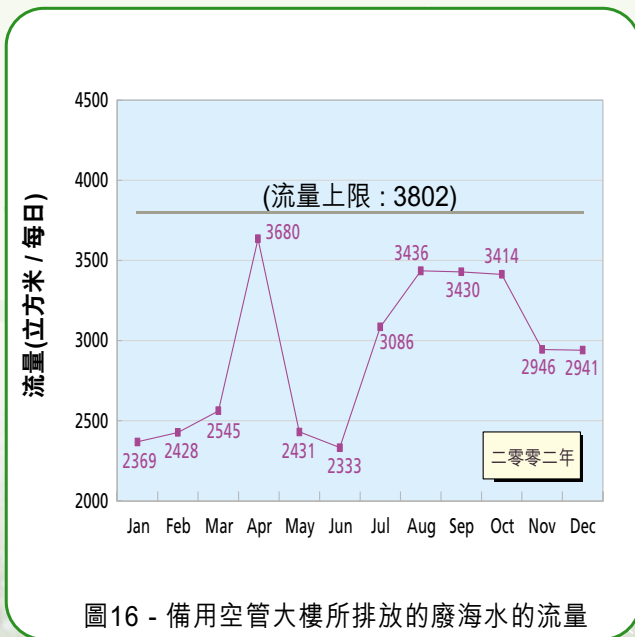
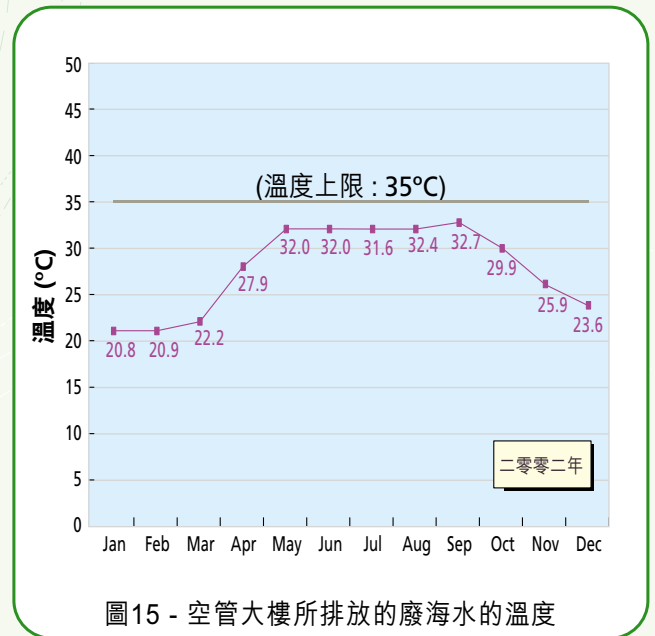
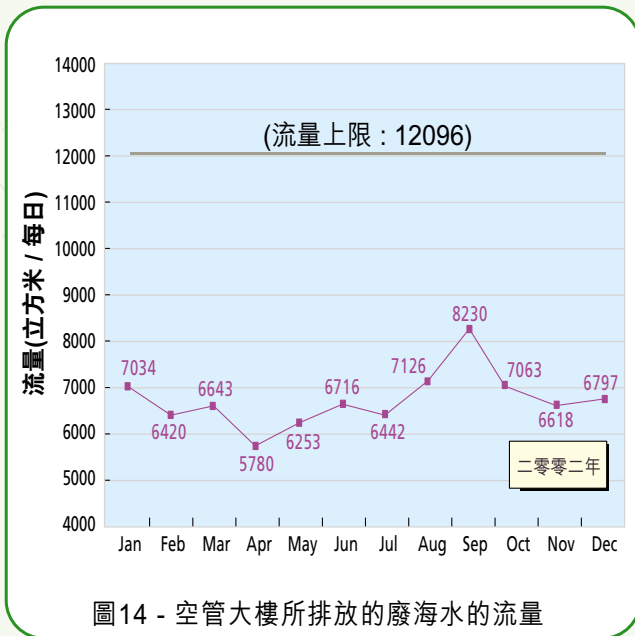
在二零零二年度，本處的維修承辦商已根據《廢物處置條例》下的《廢物處置(化學廢物)(一般)規例》(第354章附屬法例C)所訂的法定要求，處置廢物。在二零零三年度，我們會繼續監管轄下的承辦商，確保能妥善處置化學廢物。

冷卻系統所排放的廢海水

空管大樓和備用空管大樓利用海水降低冷卻系統的溫度。我們會確保所排放的廢海水符合《水污染管制條例》(第358章)所訂立的規定。

二零零二年度和二零零三年度的目標

在二零零二年度，我們每月量度廢海水的流量、溫度、酸鹼值和殘餘氯水平，結果顯示並沒有超出這四項控制參數的標準，情況如二零零一年度一樣。在二零零三年度，我們會繼續監察這四項參數(圖14至17顯示所排放廢海水的流量和溫度的每月變化情況)。





環保方面的員工培訓

我們不時舉辦研討會，以及在內聯網登載可作訓練用途的錄影帶，讓員工明白節省能源的重要性，以及我們所推行的環保措施。此外，我們會在當眼地方張貼節省能源的宣傳資料，以促請員工響應環保。



第六章

二零零二年度和二零零三年度

目標概覽

在二零零二年，我們達致以下目標：-

飛機噪音政策的目標

- 利便航空公司，務使由午夜12時至翌日早上7時抵港的航機中，有90%從機場西南方對出海場進場降落(見第15頁)
- 利便航空公司，務使由晚上11時至翌日早上7時離港的航機中，有95%經由西博寮海峽起飛(見第15頁)
- 利便航空公司在深夜時段於香港國際機場採用持續降落模式運作(見第16頁)
- 引進國際民用航空組織新訂的消減起飛噪音程序(見第17頁)
- 制定計劃以便逐步淘汰在香港國際機場運作的較舊型和高噪音的飛機(見第18頁)
- 與有關的區議會、傳媒、其他有關各方和市民保持接觸(見第19頁)
- 維持互聯網網站的運作，以利便市民取得有關飛機噪音和飛機航道的資料(見第19頁)
- 在青衣增設噪音監察站(見第20頁)

環保政策的目標

- 維持用電量增長率低於機場的航機班次增幅(見第22頁)
- 購買高能源效益的設備(見第24頁)
- 維持用紙量於二零零一年的水平(見第25頁)
- 鼓勵員工在公事上使用電郵溝通(見第25頁)
- 繼續推行廢紙和鐳射打印機碳粉盒回收計劃(見第26頁)
- 遵照有關的環保規例處置冷卻系統所排放的海水和化學廢物(見第27頁)

在二零零三年，我們會致力達致以下目標：-

飛機噪音政策的目標

- 利便航空公司，務使由午夜12時至翌日早上7時抵港的航機中，有90%從機場西南方對出海場進場降落(見第15頁)
- 利便航空公司，務使由晚上11時至翌日早上7時離港的航機中，有95%經由西博寮海峽起飛(見第15頁)
- 利便航空公司在深夜時段於香港國際機場採用持續降落模式運作(見第16頁)
- 與有關的區議會、傳媒、其他有關各方和市民保持接觸(見第19頁)
- 維持互聯網網站的運作，以利便市民取得有關飛機噪音和飛機航道的資料(見第19頁)

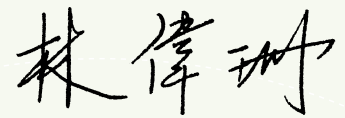
環保政策的目標

- 按二零零二年的用量，把用電量減少1.5%(見第22頁)
- 購買高能源效益的設備(見第24頁)
- 按二零零二年的用紙量，減少用紙2.5%(見第25頁)
- 鼓勵員工在公事上使用電郵溝通(見第25頁)
- 繼續推行廢紙和鐳射打印機碳粉盒回收計劃(見第26頁)
- 遵照有關環保規例處置冷卻系統所排放的海水和化學廢物(見第27頁)



核實報告

民航處環境管理委員會已核實本處二零零二年度環保報告所載的資料和數據，並覆檢處內各部分各項主要資料和數據的有關文件。環境管理委員會確證二零零二年度環保報告所載述的數據均為真確，並與文件的內容貫徹一致，而蒐集、備存和分析數據所採用的方法亦恰當。該報告如實反映了民航處於二零零二年度在環保方面所採取的措施和成效。



民航處
環境管理委員會主席
林偉珊女士

聯絡我們

民航處

香港金鐘道六十六號金鐘道政府合署四十六樓

Tel : 2867 4332

Fax : 2869 0093

