



香港民航處

Civil Aviation Department Hong Kong

民航處

# 環保報告2008





# 目錄

4	<b>摘要</b>
5	<b>前言</b>
7	<b>第一章 - 歡迎辭</b>
9	<b>第二章 - 有關民航處</b>
10	我們的組織
11	我們的同事
11	我們的設施
13	<b>第三章 - 愛護環境</b>
13	我們的承諾
14	民航運作的噪音政策
14	民航處的環保政策
15	飛機噪音的管理
16	內務管理
18	<b>第四章 - 管理飛機噪音</b>
19	使用經海面的航道消減飛機噪音
20	• 二零零八年的表現
20	• 二零零九年的目標
21	消減航機抵港時所發出的噪音
21	• 二零零八年的表現
21	• 二零零九年的目標
21	消減航機離港時所發出的噪音
21	• 二零零九年的目標
22	禁止高噪音飛機在香港升降
22	• 二零零九年的目標
23	公眾方面的工作
23	• 投訴處理
23	• 與公眾溝通
24	噪音數據
24	• 二零零九年的目標



25	監察噪音
25	• 二零零八年的改進工作
25	• 二零零九年的目標

**27 第五章 - 綠色政策方面的表現**

27	綠色工作間
27	• 節省能源
27	• 空調系統
27	• 照明系統
28	• 由其他機構管理的民航處辦公室
28	• 二零零八年的表現
28	• 二零零九年的目標
28	環保駕駛
29	致力使用環保的產品及減廢
29	• 航空交通管制儀器
29	• 其他設備
29	• 二零零九年的目標
30	節省用紙
30	• 二零零八年的表現
30	• 二零零九年的目標
31	回收再造
31	• 廢紙
31	• 使用過的光碟
31	• 鐳射打印機碳粉盒
31	• 二零零九年的目標
32	妥善處置對環境有害的廢物
32	• 處理化學廢物
32	• 二零零九年的目標
32	• 海水
35	• 二零零九年的目標
35	員工培訓

**37 第六章 - 表現概覽**

37	二零零八年的環保成績
38	二零零九年的環保目標
39	核實報告
39	聯絡我們



## 摘要

作為香港民航當局，民航處致力以持平的方式去處理飛機噪音的事宜，力求平衡各方的利益。我們的最終目的，是確保飛機噪音不致嚴重影響香港的環境質素。

在二零零八年，除了其中一項飛機噪音消減措施外，其他的飛機噪音消減措施都達到我們預期的目標。來年，我們將致力改善我們的表現，盡力達到所有訂定的目標。

民航處將繼續以往的工作，努力減低飛機噪音的影響，讓社區和航空業可和諧共融。

我們在二零零八年推行的內部環保措施，包括節省能源和用紙、鼓勵回收再造及妥善處置對環境有害的廢物。過去一年，我們在各方面皆能獲得令人滿意的成果。

民航處各辦事處於二零零八年錄得的每日平均總用電量較二零零七年減少了0.63%。來年我們會繼續節約能源。

如果你對本報告有任何意見，歡迎電郵至[enquiry@cad.gov.hk](mailto:enquiry@cad.gov.hk)，或寄交：香港金鐘道六十六號金鐘政府合署四十六樓，好讓我們能不斷作出改善。



# 前言

航空業是香港經濟的重要支柱之一。我們除了努力維持航空安全有序及有效率，也關注航空交通對環境帶來的影響。我們會繼續依據國際民用航空組織制定的《平衡做法》來管理飛機噪音的問題。《平衡做法》的目標是希望藉以下幾個方針，在最合乎經濟效益的情況下去處理飛機噪音問題：

- 在源頭上減少噪音；
- 盡量避免在機場周圍關設對噪音感應強的土地用途；
- 在起飛和降落時採用消減噪音的運作程序 — 包括首先選用對鄰近社區居民噪音影響最少的跑道和航道；和
- 限制使用高噪音的機種。

我們深明若要妥善處理飛機噪音事宜，必須與本地相關團體保持溝通。我們會繼續與各有關社區及區議會保持接觸，就飛機噪音相關的事宜交換意見，並會定期在本處網頁 [http://www.cad.gov.hk/chinese/ac\\_noise.html](http://www.cad.gov.hk/chinese/ac_noise.html)，上載有關飛機噪音及飛機噪音消減措施的資料，方便大眾查閱。

在本處的日常內務方面，我們鼓勵環保，並全力實行節約能源和減少廢物的措施。我們尤其會定期監察民航處各工作點和辦公室的耗電量，並確切實施減低用電量的措施。

在本環保報告中，我們將會回顧本處二零零八年度的工作表現，以及闡述二零零九年度的環保目標。歡迎各位讀者就本處的環保報告提供寶貴意見及回應，使我們得以繼續進步。

**民航處處長**

**羅崇文太平紳士**

# 第一章

## 歡迎辭





# 歡迎辭

這是民航處出版的第十份周年環保報告。你可透過本報告，了解本處於二零零八年在保護環境方面的工作，包括飛機噪音的管理工作，以及處內的各項「綠色」工作。

此外，本報告亦會回顧我們在二零零八年度的環保工作成績，並定下來年各項環保工作的目標。

# 第二章

有關民航處



# 有關民航處

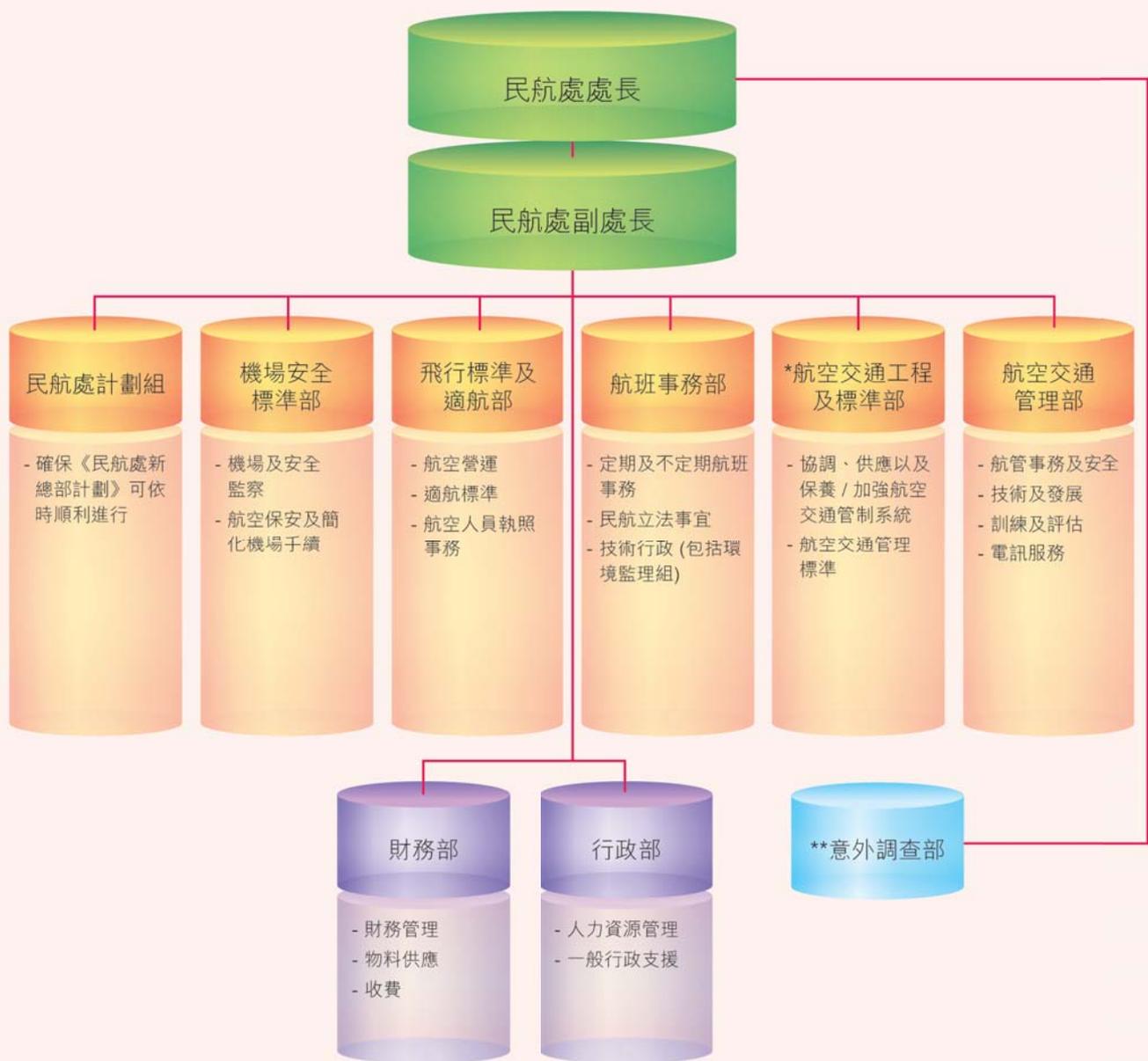
作為香港的民航當局，民航處致力於安全及有效率的航空系統，並以專業的態度履行以下使命：

- 奠定香港為頂尖航空中心的地位
- 維持既安全、快捷又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
- 發展有效措施以減少飛機噪音對社區的影響



# 我們的組織

(截至二零零八年十二月三十一日)



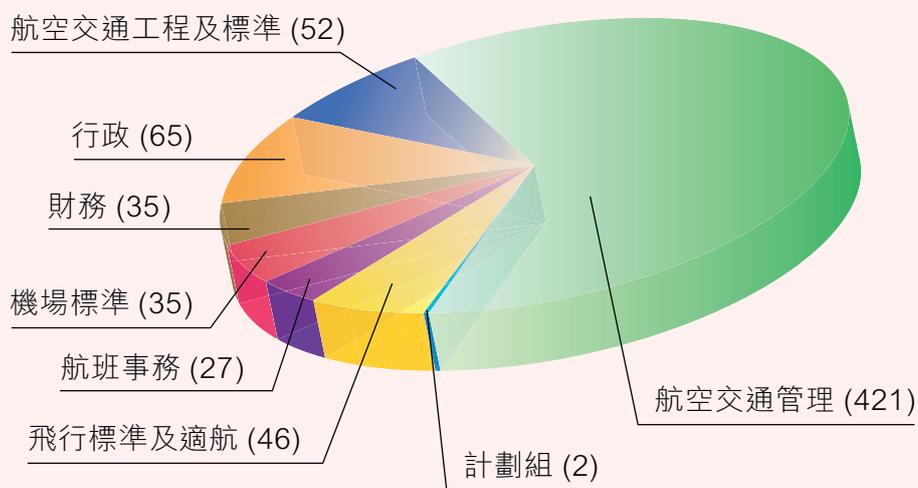
註：

\* 工程及系統部在二零零八年四月易名為航空交通工程及標準部。該部同時從飛行標準及適航部接收監督航空交通管理標準的職責。

\*\* 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。

# 我們的同事

民航處設有七個部別和計劃組，共有員工683人，其中以航空交通管理部的人數最多。（圖一）

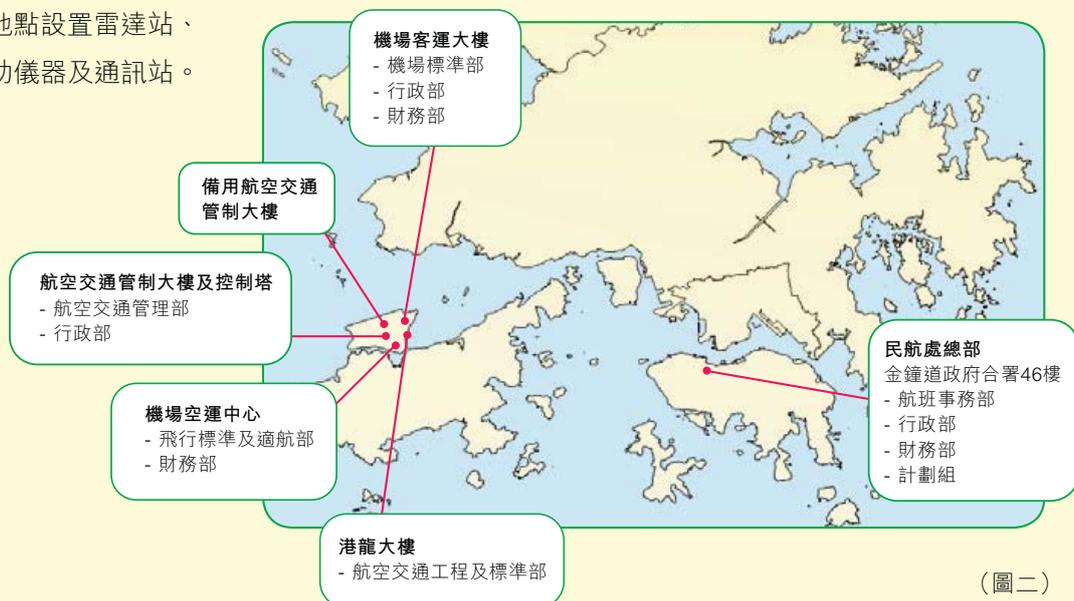


(圖一)

# 我們的設施

在二零零八年，民航處共有六個辦事處以應付廣泛的工作（圖二）。

我們並在多個地點設置雷達站、無線電導航輔助儀器及通訊站。



(圖二)

# 第三章

## 愛護環境



# 愛護環境

香港是一個享負盛名的國際及區域航空客貨運交通樞紐。民航處致力減少民航業的發展給市民在生活素質和環境方面帶來的影響。

為保護地球上有限的資源，民航處在日常運作方面也致力落實執行各種保護環境的措施，藉此減少製造廢物及污染，務求讓地球的天然資源得以循環再用。

## 我們的承諾

民航處致力在以下兩方面投放資源以配合環保：減少飛機噪音污染和在各項運作上實施環保政策。

## 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，以及處理有關投訴
- 監察飛機噪音
- 就消減噪音措施的可行性徵詢各相關者的意見
- 制定和推行措施，以減少飛機噪音對社區的影響

### 投訴

相關者：  
受影響的家庭

### 諮詢

相關者：  
航空公司和機場  
受影響的家庭

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

## 民航處的環保政策

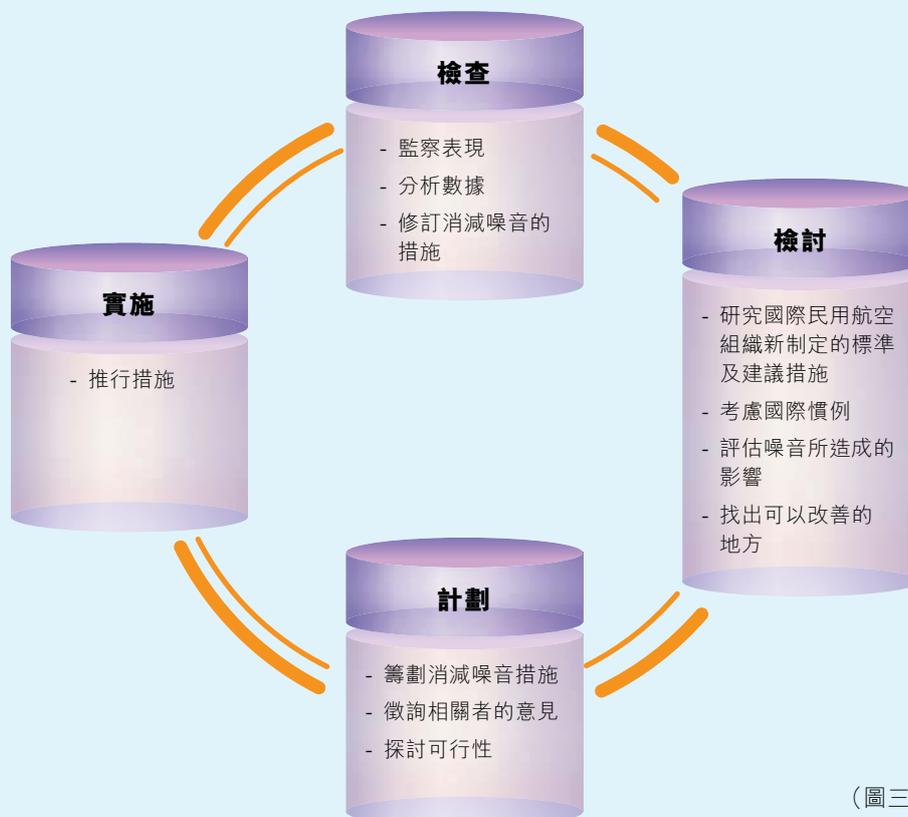
- 節約使用能源和紙張
- 在設備採購和招標程序，以及設施規劃和運作上，應用可持續發展的原則
- 盡量節約，推動循環再用和回收再造
- 以符合環保規例為最基本的要求
- 加強員工的環保意識，確保各項決策考慮到環保的因素



辦公室內回收廢紙的收集點

# 飛機噪音的管理

民航處採用一套檢討-計劃-實施-檢查的處理步驟（圖三），循環不斷地制定及實行減輕飛機噪音影響的方案。



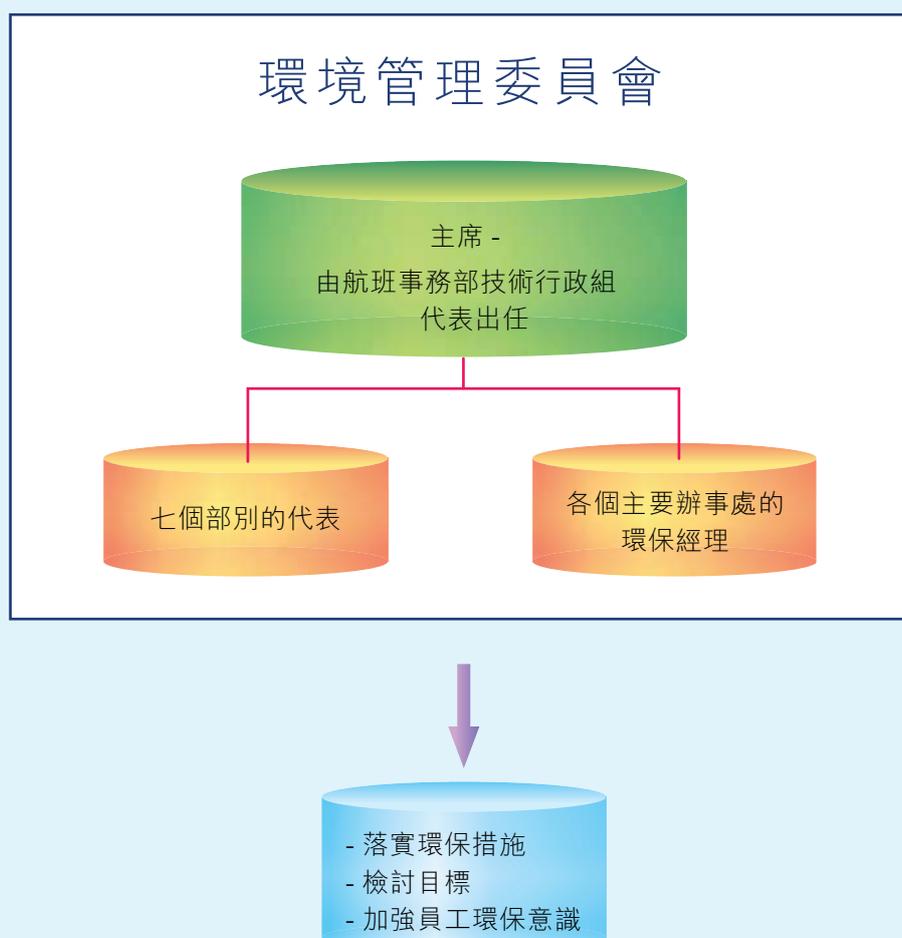
（圖三）

民航處會不斷檢討及評估現時的情況和噪音影響。在制訂任何新的噪音消滅措施前，民航處會徵詢各相關者，包括本地社區、航空公司及機場等的意見。

## 內務管理

民航處成立了環境管理委員會（圖四），以監察處內各項環保措施的執行情況及制定可行的環保政策。該委員會負責訂立每年的環保工作目標，例如減少用電量及有關廢物回收再造等目標。

一如既往，民航處在二零零八年度不斷監察各辦事處的環保表現，並定期提醒員工落實辦公室所推行的環保措施。



（圖四）

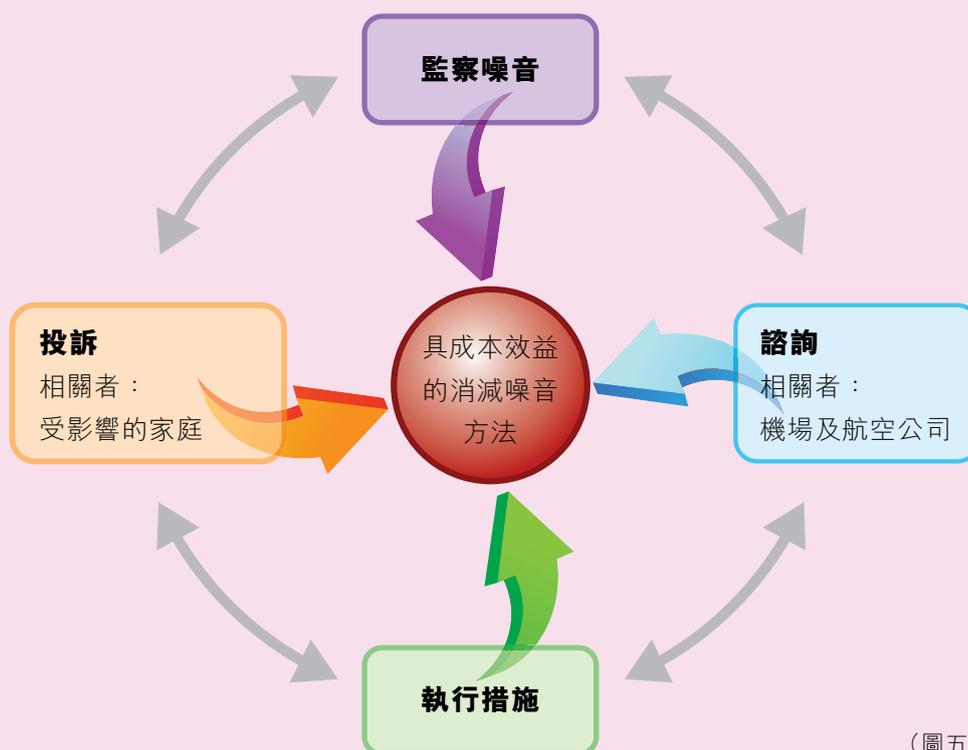
# 第四章

## 管理飛機噪音



# 管理飛機噪音

在處理飛機噪音所帶來的影響方面，民航處致力平衡各界的需要，包括受影響的民居及航空業界。有關工作的過程可見下圖（圖五）。



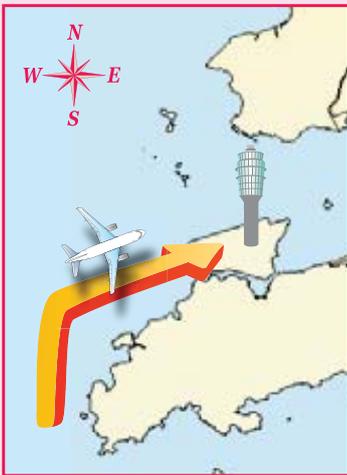
（圖五）

如圖五所示，在二零零八年，我們繼續執行飛機噪音消減措施並密切監察飛機噪音和處理有關投訴。在處理飛機噪音問題上，我們諮詢了機場和航空公司，務求取得合乎成本效益的解決方案。

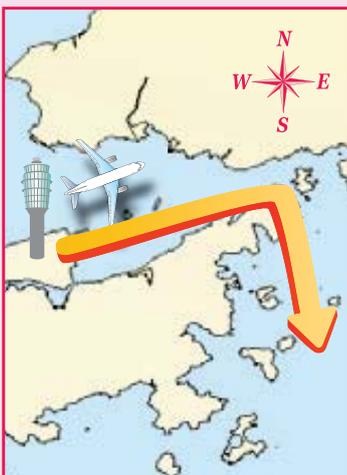
另外，我們編纂有關飛機噪音的數據。為提高現行措施的成效，以及研究引入可減少飛機噪音的新方法，我們也密切留意航空科技的發展。

# 使用經海面的航道消減飛機噪音

為減少夜間飛機噪音對人口稠密地區所帶來的影響，在適當的天氣及在不影響飛行安全的情況下，深夜時段到港的航機須從香港國際機場西南方經海面進場降落；向機場東北方起飛的航機則須經西博寮海峽離港。



在二零零八年，我們的目標是於午夜十二時至翌日早上七時抵港的航機當中，有90%能從機場西南方經海面進場降落。

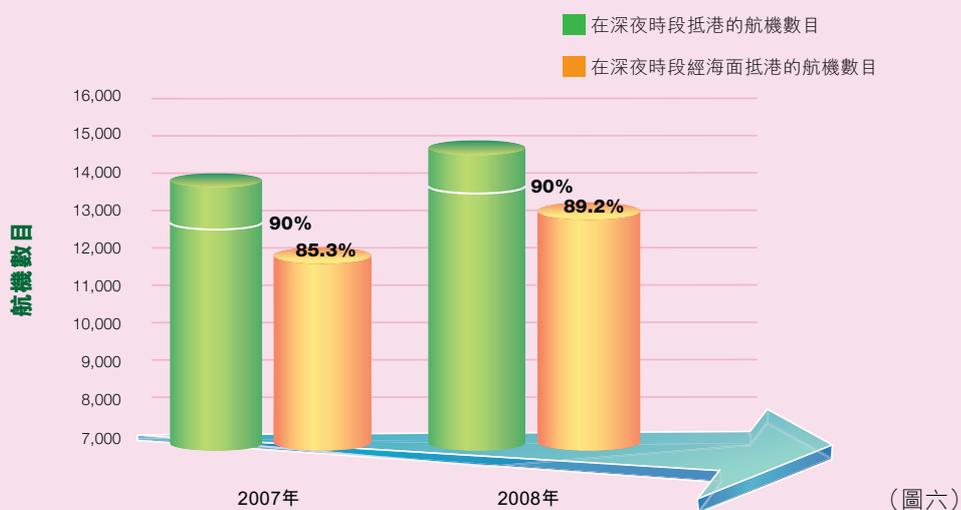


與此同時，我們的目標是於晚上十一時至翌日早上七時向東北方起飛的航機當中，有95%能經西博寮海峽離港。

上述兩項安排有助確保於深夜時段沙田、荃灣、葵涌、青衣、深井和青龍頭等人口稠密的地區不受抵港航機的噪音所影響，而九龍、北角、筲箕灣和柴灣等地區，也不會受離港航機的噪音影響。

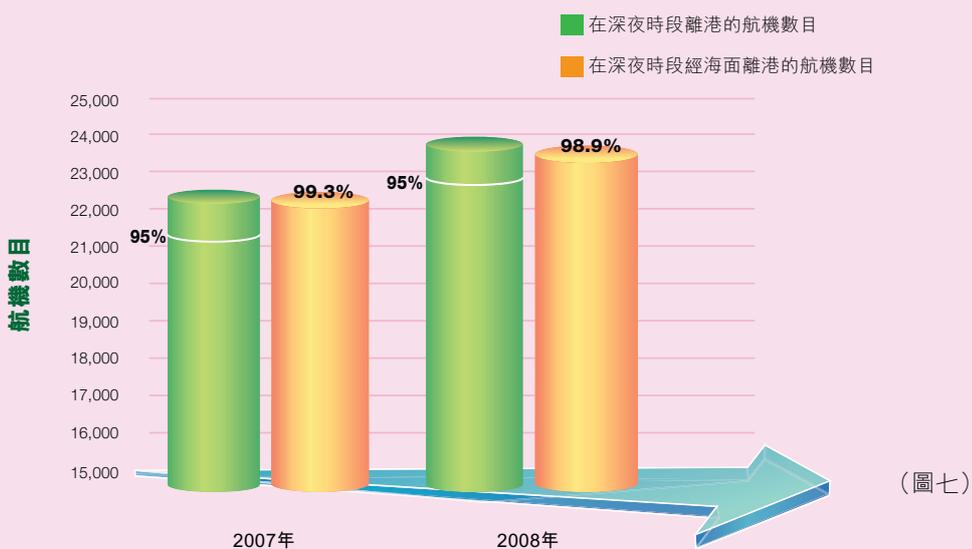
## 二零零八年的表現

二零零八年的統計數字顯示，在深夜時段抵港的航班有89.2%（二零零七年為85.3%）能夠從機場西南方經海面進場降落（圖六）。



(圖六)

在深夜時段向東北方離港的航班中有高達98.9%（二零零七年為99.3%）能夠經西博察海峽離港（圖七）。



(圖七)

## 二零零九年的目標

二零零九年，我們會維持95%於深夜向東北方起飛的航機經西博察海峽離港的目標。我們會繼續要求於深夜抵港的航班盡可能從機場西南方經海面降落。

## 消減航機抵港時所發出的噪音

如因天氣因素及飛行情況，晚間抵港的航機要從東北方進場，我們會鼓勵那些在晚上十一時至翌日早上七時到港的航機，採用持續降落模式運作。使用這種降落程序的航機會由較高的高度開始下降，並且使用較低動力和較少阻力的狀況飛行，從而減低飛機噪音對西貢、將軍澳、馬鞍山一帶地區的影響。

### 二零零八年的表現

在二零零八年，於晚上十一時至翌日早上七時的時段內，從香港國際機場東北方進場的航機中，有77.6%（二零零七年為82.8%）能採用持續降落模式進場。

### 二零零九年的目標

在二零零九年，我們會繼續鼓勵航機採用持續降落模式運作。

## 消減航機離港時所發出的噪音

所有向機場東北方起飛的航機，在不影響飛行運作安全的情況下，必須採用由國際民用航空組織\*所訂定的消減噪音起飛程序，以減少噪音對機場附近居民所造成的影響。

### 二零零九年的目標

在二零零九年，我們會繼續要求向東北方起飛的航機使用消減噪音起飛程序。

註：\*國際民用航空組織（簡稱國際民航組織）為一聯合國專門機構。國際民航組織於一九四四年成立，致力促進國際民用航空安全和有秩序的發展。它負責為國際民航業的飛行安全、保安、效率、規律及環境保護等範疇制訂標準和建議措施。國際民航組織為其一百九十個締約國在民航業各項範疇提供合作平台。



# 禁止高噪音飛機在香港升降

為符合國際民航組織的指引，從二零零二年七月一日起，高噪音的《第二章》飛機\* 禁止使用香港國際機場。目前，只有較新型、較寧靜的《第三章》飛機\*\*才可在本港升降。

## 二零零九年的目標

為保障市民免受不必要的飛機噪音滋擾，我們繼續禁止高噪音的《第二章》飛機使用香港國際機場。

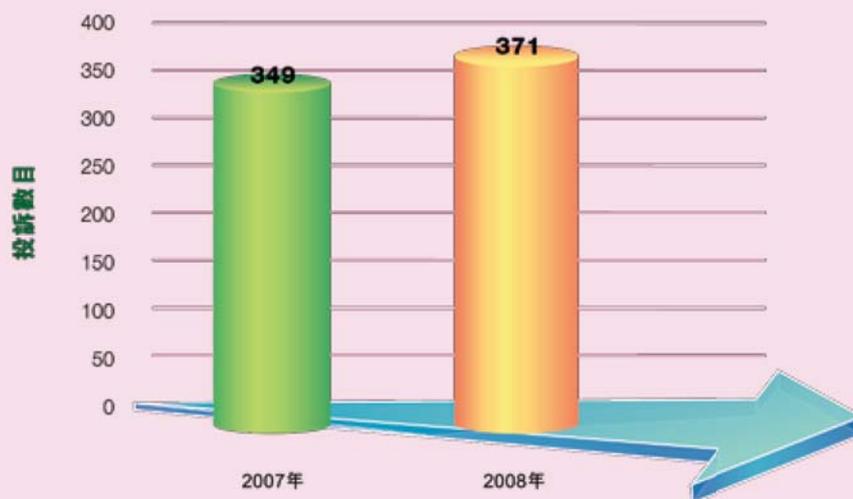
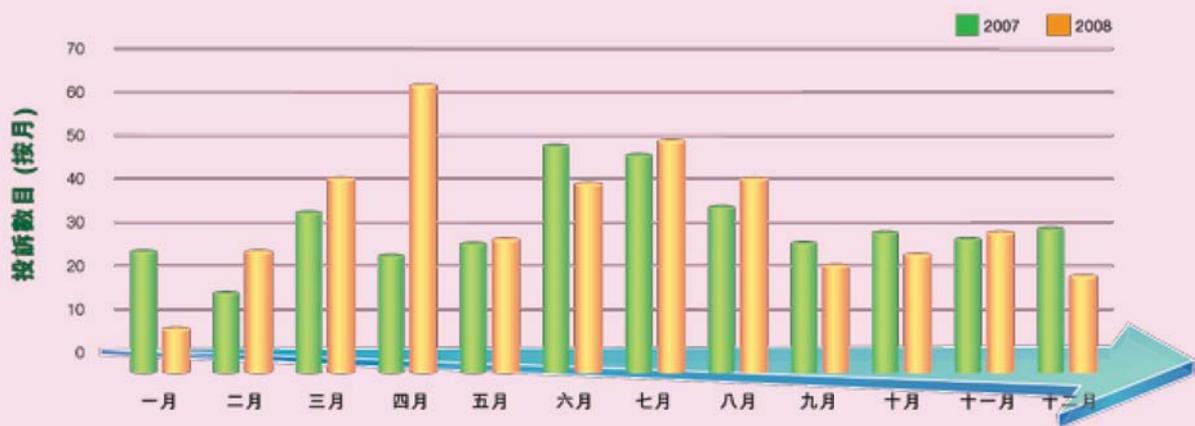
註：\*《第二章》飛機是指那些只符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部第二章所載的噪音標準的飛機。

\*\*《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噪音標準的飛機。

# 公眾方面的工作

## 投訴處理

在二零零八年，我們收到371宗飛機噪音投訴個案（圖八），比二零零七年的數目增加了6.3%。



(圖八)

## 與公眾溝通

在二零零八年，我們出席了一次荃灣區議會轄下一個委員會的會議，及一個居民團體所安排的會議。我們也兩次和部分立法會議員會面。在各會議上，我們向與會人士闡釋了各項飛機噪音消減措施。

# 噪音數據

我們於二零零八年定期在民航處網頁登載飛機噪音數據，以便公眾能得悉飛機噪音的資料。

## 二零零九年的目標

在二零零九年，我們會繼續與相關人士保持接觸，並繼續為公眾提供飛機噪音數據及投訴熱線服務。



職員在噪音監測站核對飛機噪音數據

## 監察噪音

在二零零八年，民航處繼續利用飛機噪音及航迹監察系統，緊密監察飛機航道附近地區的飛機噪音。該系統由一套先進的電腦及十六個固定噪音監察站（圖九）所組成。飛機噪音及航迹監察系統把雷達記錄得的飛行航迹資料與噪音監察站記錄得的即時飛機噪音數據結合起來，使我們能編纂準確的飛機噪音數據，以及更有效地調查飛機噪音投訴。



（圖九）

## 二零零八年的改進工作

在二零零八年，我們更換了八套已經老化的噪音監察儀器。

## 二零零九年的目標

於二零零九年，我們會繼續使用飛機噪音及航迹監察系統，緊密監察飛行航迹及飛機噪音。我們會研究把東涌噪音監察站遷移到較靠近飛機航道的屋苑。

# 第六章

## 表現概覽



# 表現概覽

## 二零零八年的環保成績

在二零零八年，我們達致以下目標：

- 我們確保於晚上十一時至翌日早上七時向東北方起飛的航機中，有95%以上經西博寮海峽離港
- 我們鼓勵航空公司在深夜時段從東北方降落香港國際機場時，採用持續降落模式運作
- 向機場東北方起飛的航機，採用了消減噪音起飛程序
- 禁止較舊型及較高噪音的《第二章》飛機在本港升降
- 我們與有關的區議會、傳媒、其他有關各方和市民保持接觸，為他們提供所需的飛機噪音資料
- 我們維持有關互聯網網站的運作，以方便公眾取得有關飛機噪音和飛機航道的資料
- 我們更換了八套已經老化的噪音監察儀器
- 我們減少了用電量
- 我們減少了用紙量
- 購買設備時，我們確保設備經過審核，證實具能源效益
- 我們鼓勵員工在公事上使用電郵溝通，以減少用紙
- 我們回收廢紙、使用過的光碟和鐳射打印機碳粉盒
- 我們遵照有關的環保規例排放冷卻系統的廢海水和處置化學廢物



## 二零零九年的環保目標

在二零零九年，我們會致力達致以下目標：

- 由晚上十一時至翌日早上七時向東北方起飛的航機中，有95%以上經由西博寮海峽離港
- 要求由午夜十二時至早上七時抵港的航班盡可能從機場西南方降落
- 繼續鼓勵航空公司在深夜時段從東北方降落香港國際機場時，採用持續降落模式運作
- 向機場東北方起飛的航機，繼續採用消減噪音起飛程序
- 禁止較舊型及較高噪音的《第二章》飛機在本港升降
- 與有關的區議會、傳媒、其他有關各方和市民保持接觸。在有需要時，為他們提供飛機噪音資料
- 維持有關互聯網網站的運作，以方便公眾取得有關飛機噪音和飛機航道的資料
- 研究將現時東涌噪音監察站遷移到較靠近飛機航道的屋苑
- 減少用電量
- 購買具能源效益的設備
- 減少不必要的用紙
- 鼓勵員工在公事上使用電郵溝通
- 繼續回收廢紙、使用過的光碟和鐳射打印機碳粉盒
- 遵照有關的環保規例排放冷卻系統的廢海水和處置化學廢物



# 核實報告

民航處環境管理委員會已核實本處二零零八年度環保報告所載的資料和數據，並覆檢處內各部別各項主要資料和數據的有關文件。環境管理委員會確證二零零八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。本報告如實反映了民航處於二零零八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**  
**羅哲偉**

## 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  
電話：2867 4332  
傳真：2869 0093  
電郵：[enquiry@cad.gov.hk](mailto:enquiry@cad.gov.hk)