



民航處

環保報告 2014

目錄

第一章	前言	第 1 頁
第二章	飛機噪音管理	第 2 頁
	較寧靜地降落	第 2 頁
	較寧靜地起飛	第 4 頁
	限制高噪音的飛機	第 5 頁
	監察噪音	第 5 頁
第三章	飛機空氣污染物排放	第 6 頁
	航空公司採取的措施	第 6 頁
	民航處採取的措施	第 6 頁
第四章	其他與民航相關運作的環保措施	第 8 頁
	申請徵收客運和貨運燃料附加費的標準表格	第 8 頁
	使用空中航行服務規管文件的電子版本	第 9 頁
	以電子方式呈交文件／批核文件	第 9 頁
	電子飛行進程單系統	第 10 頁
	網上發布分部參考文件	第 11 頁

第五章 內務環保管理	第 12 頁
節約能源	第 12 頁
節約用紙	第 16 頁
收集廢物和回收再造	第 17 頁
採購環保產品	第 20 頁
培訓與溝通	第 21 頁
環保管理獲得表揚	第 22 頁
意見和建議	第 24 頁

第一章 — 前言

本《環保報告》回顧民航處2014年的環保表現。

在環境管理工作方面，本處積極減少航空交通對社區帶來的影響，並在多個職能範圍和辦公室管理工作上，力求達到環保目標。本處新總部於2012年12月開始運作，一直為航空業界和公眾提供一站式服務。

我們的環保目標

民航處致力確保部門在提供一切服務和運作時，時刻都顧及對環境的影響。

我們的環保政策

本處以下列方式支持香港特別行政區政府的環境改善工作：

- 致力於維持香港安全高效並得以持續發展的航空運輸系統；
- 遵守相關的環保法例；
- 致力減少航空業發展可能對我們的生活和環境所造成的損害；
- 推廣減少廢物，提倡廢物回收和循環再造，並減少耗用資源，包括物料、燃料和能源；以及
- 為員工提供環保教育和培訓。

第二章 — 飛機噪音管理

本處十分關注飛機噪音對社區帶來的影響，因此實施了一系列的噪音消減措施。我們利用一套電腦輔助的飛機噪音及航迹監察系統，監察這些措施的執行成效和各區的飛機噪音情況。

較寧靜地降落

從西南方經海面抵港航機

在天氣和飛行安全的情況許可下，於午夜至早上7時抵港的航機須從香港國際機場西南方經海面進場降落。這項措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，例如沙田、荃灣、葵涌、青衣、深井和青龍頭等。



圖 2-1：深夜時段從西南方進場的抵港航機所採用的航道

持續降落程序

如因天氣及飛行情況未能容許晚間抵港的航機由西南方經海面進場降落而必須從東北方進場，我們會鼓勵到港的航機採用持續降落程序。

使用這個降落程序的航機會由較高的高度開始下降，並且以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、將軍澳和馬鞍山一帶地區的影響。

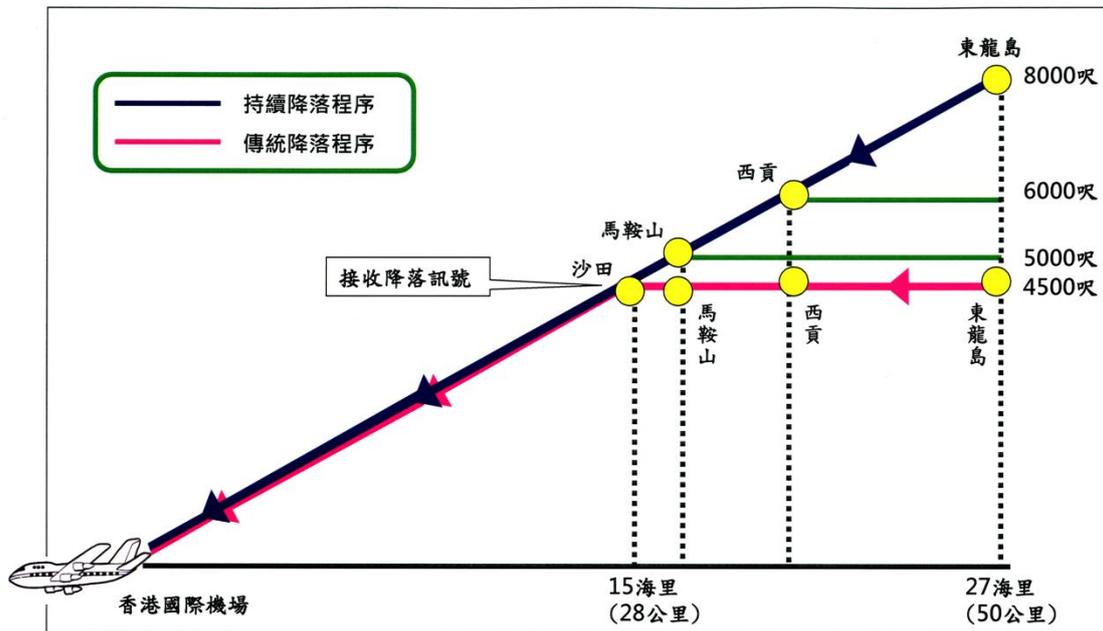


圖 2-2：持續降落程序示意圖

較寧靜地起飛

噪音消減起飛程序

所有向機場東北方起飛的航機，在飛行運作安全情況許可下，必須採用由國際民用航空組織所訂定的噪音消減起飛程序。

這些程序要求飛機在到達 800 呎或以上的飛行高度時降低動力，以減少噪音對機場附近居民所造成的影響。

經西博寮海峽離港航機

在天氣和飛行安全的情況許可下，於晚上11時至翌日早上7時向機場東北方起飛的航機須向南飛行，經西博寮海峽離港，以避免飛越九龍、北角、筲箕灣和柴灣等人口稠密的地區。根據本處的統計數字，大部分航機都遵守這項規定。



圖 2-3：深夜時段向東
北方離港的航機所採
用的航道

使飛機更緊貼航道飛行

民航處於 2012 年實施了一套使用衛星導航技術的新噪音消減離場程序。由香港國際機場向東北方起飛的飛機，如裝設了所需設備，在轉往西博寮海峽時可利用這功能，更準確地沿指定航道飛行。飛機因更緊貼指定的航道飛行，故此可與人口稠密的住宅區保持距離，從而限定飛機噪音所影響的範圍，減少飛機噪音對住宅區的整體影響。

限制高噪音的飛機

自 2002 年 7 月 1 日起，所有未能符合《國際民用航空公約》附件 16 第一卷第二部分第三章所載噪音標準(第三章噪音標準)的高噪音飛機，均禁止在本港升降。

為進一步減少飛機噪音對本地社區的影響，自 2014 年 3 月底起，本處不再容許航空公司編排僅符合第三章噪音標準的飛機，於晚上 11 時至翌日早上 7 時在香港升降。由 2014 年 10 月底起，這項措施延長至全日適用。



圖 2-4：新的航機引擎在減少排放廢氣和產生噪音兩方面效能均較佳

監察噪音

本處裝設了飛機噪音及航迹監察系統，以監察各項噪音消減措施的執行情況和成效，以及各地區受噪音影響的情況。該系統包含了 16 個位於航道附近的戶外噪音監察站，以及一台中央電腦伺服器，將雷達提供的飛行數據和噪音監察站記錄的噪音數據連繫起來。

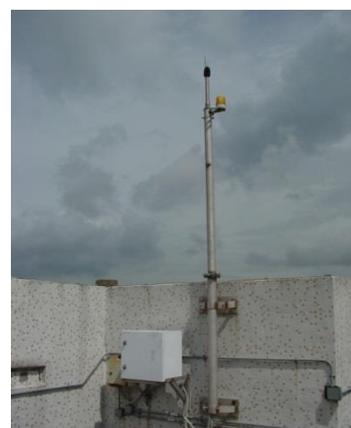


圖 2-5：室外噪音監察站

第三章 — 飛機空氣污染物排放

在香港國際機場升降的大部分飛機，均符合《國際民用航空公約》附件 16 第二卷所載的引擎排放標準。

由於社會愈來愈關注溫室氣體(即二氧化碳)對氣候變化所造成的影響，因此民航處一直密切留意國際民用航空組織就減少飛機排放二氧化碳制定指引的發展，並把這些指引轉達業界的持份者。

航空公司採取的措施

航空公司已採取措施，安排舊飛機退役並以更具燃料效益的新型號飛機取代，減少碳排放。除了使機隊現代化之外，航空公司也努力通過減輕飛機重量、改善維修和改進航班的規劃與管理，減少空氣污染物排放。

民航處採取的措施

作為空中航行服務提供者，民航處引入了一連串的空中交通管理措施，以減少空氣污染物排放。這些措施不單有利於消減噪音，也有助節省燃料。

較短航程的新航道

由 2009 年 10 月起，民航處實施了新航道，縮短了從西面和北面抵港航機的航程。自此從內地、東南亞和歐洲抵港的航機，最多可節省約 210 公里的飛行航程和約 14 分鐘的飛行時間。2014 年內，大約有 73 000 班航機使用了較短的新航道，從中受惠。

縮減航機之間の間距

民航處與鄰近的航空交通管制中心共同合作，自 2011 年 7 月起，縮減了從香港飛越台北飛行情報區往韓國的航道上航機之間の間距。航機之間の間距縮減之後，航道的容量得以增加，使更多飛機能夠在運作條件理想及燃油效率更高的高度飛行，從而達到節省燃油和減少二氧化碳排放的效果。2014 年內，共有超過 21 000 班航機使用這些航道。

第四章 — 其他與民航相關運作的環保措施

申請徵收客運和貨運燃料附加費的標準表格

因運價和航班事宜的申請而與航班事務組的書信往來和呈交文件，耗費大量紙張和處理時間。因此，本處不時檢討申請的程序和申請表的格式，以提升工作效率和減少耗用紙張。本處採用標準化的表格以供航空公司申請徵收客運和貨運燃料附加費，航空公司可按照表格預設的格式提供所需的資料及詳情，免卻大量的電郵和書信往來。此舉可提供一站式平台，讓本處只憑同一申請表格，便可向航空公司提供指引、收集所需資料和批核申請。此外，採用標準化的表格以簡化就航班事宜提交申請文件的程序，同樣可以減少耗用紙張。

香港特別行政政府
民航處
Civil Aviation Department
The Government of the Hong Kong
Special Administrative Region

Please return the completed declaration form to Air Services and Safety Management Division by e-file (with application system) or direct mail only.

Declaration of Compliance with the Civil Aviation (Insurance) Order (Cap. 448F)

To: Director-General of Civil Aviation (DOCA), Civil Aviation Department, Hong Kong

(A) **Declaration**

(1) I hereby declare that there is in force a policy of insurance, as indicated in Part B below, that insures the operator in accordance with requirements in the Civil Aviation (Insurance) Order (Cap. 448F) and that this policy insures the operator in relation to the use of aircraft in Hong Kong (including the use of all leased aircraft and code-share operations) in respect of liabilities incurred for third party and, when carried onboard the aircraft, liabilities for passenger, baggage, cargo and mail, to a combined single limit coverage, for any one event, of not less than the applicable amount as required in the Civil Aviation (Insurance) Order (Cap. 448F).

(2) I undertake that I shall, within a reasonable time and in any event within 24 hours after being requested to do so by DOCA or any authorized person, cause to be produced to the DOCA or the authorized person the documentary proof of the policy of insurance.

(3) I understand that it is an offence under the law in Hong Kong if any declaration or information provided above is false, or the operator or commander fails or refuses to produce documentary proof of the policy of insurance within a reasonable time after being requested to do so by the DOCA or any authorized person, or any information furnished or a document produced that is known to be false or misleading, or any information recklessly furnished or a document produced that is false or misleading.

(B) **Policy of Insurance**

Name of Insurance Company _____
Effective Date from (dd/mm/yyyy) to (dd/mm/yyyy)
The operator mentioned in Part C below is insured with a combined single limit coverage of not less than the following amount:

Aircraft maximum ramp or taxi weight, whichever is greater (if not applicable, maximum take-off weight or maximum weight, whichever is greater), as stipulated in its manufacturer's flight manual or operations manual	Applicable amount (equivalent to)
Not exceeding 5 700 kg	US\$ 12 000 000
Exceeding 5 700 kg but not exceeding 10 000 kg	US\$ 25 000 000
Exceeding 10 000 kg but not exceeding 28 000 kg	US\$ 60 000 000
Exceeding 28 000 kg but not exceeding 100 000 kg	US\$ 200 000 000
Exceeding 100 000 kg but not exceeding 170 000 kg	US\$ 500 000 000
Exceeding 170 000 kg	US\$ 1 000 000 000

(C) **Operator**

Name of Operator _____
Name and Post of Authorized Person _____
Tel _____ Fax _____ Email _____
Date _____ Signature _____

Form DOCA 41 (03/2014)

圖 4-1：申報已符合保險規定的標準表格

香港特別行政政府
民航處
Civil Aviation Department
The Government of the Hong Kong
Special Administrative Region

Please return the completed Safety Assessment Form and the required documents to Air Services and Safety Management Division of Hong Kong Civil Aviation Department through e-file (with application system) or direct mail only.

Safety Assessment Form for New Hong Kong Aircraft Operator

Applicable to: (1) For NEW non-Hong Kong public transport aircraft operators, and (2) For existing non public transport aircraft operators, and (3) For existing non public transport aircraft operators to add time Hong Kong.

A. **Types of Applicant**

Name of Aircraft Operator _____
Authorized Person: Name _____ Post _____
Tel no. _____ Fax no. _____
(Email) _____

B. **Aircraft Authorized to Air Operator's Certificate of the Aircraft Operator in Part A**

Types of aircraft to be operated: (1) For New Hong Kong public transport aircraft operators, (2) For existing non public transport aircraft operators, (3) For existing non public transport aircraft operators to add time Hong Kong.

1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____
5. _____ 6. _____ 7. _____ 8. _____

Documents required to be provided: (Please indicate "X" for "Supporting Document" applicable to the following)

(1) Air Operator's Certificate (AOC);
(2) Operations Specifications pursuant to AOC indicating (a) type(s) of aircraft authorized, (b) type(s) of operations authorized, (c) additional aircraft to be operated in addition to those listed in Part A, and (d) CAT II/III authorization of low visibility operations (if any); and
(3) Complete Airworthiness Certificate (AOC) form (which is downloadable from <http://www.caa.gov.hk/aircraft/oc.htm>).

C. **Local Aircraft (from another State of Register or another Aircraft Operator)**

Type(s) of local aircraft to be operated in and from Hong Kong: (1) 141, A24-101, B717-200P

1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____
5. _____ 6. _____ 7. _____ 8. _____

Documents required to be provided: (Please indicate "X" for "Local Aircraft" applicable to the following)

In case of **EX-LEASE**

(1) Aircraft lease agreement;
(2) Approval of the Civil Aviation Authority of the lesser and the applicant, with identification of the operator that exercise operational control on the aircraft;
(3) Authorisation of the lesser's A.O.C. and the relevant sections of the associated Operations Specifications as required in Part B(C) above;
(4) Airline Agreement of the lesser's A.O.C. and the relevant sections of the associated Operations Specifications as required in Part B(C) above; and
(5) AOC form to be completed by the lesser (available at <http://www.caa.gov.hk/aircraft/oc.htm>).

D. **Local Aircraft (from another State of Register or another Aircraft Operator)**

Documents required to be provided (as per):

In case of **EX-LEASE**

(1) Aircraft lease agreement;
(2) Approval of the Civil Aviation Authority of the lesser and the applicant, with identification of the operator that exercise operational control on the aircraft;
(3) Authorisation of the lesser's A.O.C. and the relevant sections of the associated Operations Specifications as required in Part B(C) above; and
(4) AOC form to be completed by the lesser (available at <http://www.caa.gov.hk/aircraft/oc.htm>).

(2) The applicant must be a certified/licensed operator in Hong Kong;
(3) The applicant must be a certified/licensed operator in Hong Kong, and
(4) The relevant documents will be submitted under Part B of this form.

D. **Declaration**

(1) I declare that the proposed flight operations within the Hong Kong FRZ by all aircraft operated by the aircraft operator authorized in Part A above, and the use of all local aircraft, the aircraft operator that exercise the operational control on the aircraft, are in compliance with the requirements for the safety of aircraft operations, equipment and flight operations as stipulated in the Air Services and Safety Management Order (Cap. 448C), CAP 448C, CAP 448F of the Hong Kong Administration Information Publication System (AIP) issued by the Civil Aviation Department (CAD) and the applicable associated Subordinate Circulars issued by the Director-General of Civil Aviation, Hong Kong (DOCA).
(2) I undertake to produce the relevant authorisation/operation approval, issue certificate and documentary proof of compliance to the DOCA upon request.
(3) I understand that it is an offence under the law in Hong Kong if any declaration or information provided in this form is false.

E. **Signature**

Signature _____ Date (DD/MM/YYYY) _____

Form DOCA 41 (03/2014)

圖 4-2：安全評估表格

使用空中航行服務規管文件的電子版本

空中航行服務各式規管文件的電子版本已上載至航空交通管理標準組的網站。該網站屬民航處的內聯網網站，同事可隨時利用桌面電腦登入。網站所載的文件會適時更新至最新版本，使保留紙張副本的需要減至最低。

以電子方式呈交／批核文件

採用電子飛行資料包

由 2013 年年底起，在符合安全規定的情況下，大部分以往以紙張形式攜帶上機或呈交予民航處的記錄文件、手冊和牌照，均可用電子方式帶備或呈交。

上述措施大大減少了在手提飛行資料包中的紙本參考資料，包括各式操作手冊、地圖和航圖。採用電子飛行資料包，可把電腦資訊傳輸的先進技術應用到飛機運作上，飛行人員可以更有效率地執行不同的管理工作，而使用的紙張卻更少。

申請參加航空教育徑的導賞團

公眾人士如欲申請以小組形式參加航空教育徑的導賞團，可從本處網站下載申請表格，填妥後以電子方式交回。此舉有助本處節省紙張。

電子飛行進程單系統

長久以來，本處都使用飛行進度紙條，以便執行香港國際機場內管制塔的航空交通管制工作。為提升運作效率和支持環保，本處已由 2012 年 12 月起，以電子飛行進程單系統取代飛行進度紙條。該系統會在顯示屏上顯示飛行數據，讓本處人員以電子方式處理數據，有助節省用紙。按估計，本處在 2014 年便已減少使用超過 980 000 條紙條(約相等於 81 700 張 A4 大小的紙張)。



圖 4-3：傳統的飛行進度紙條

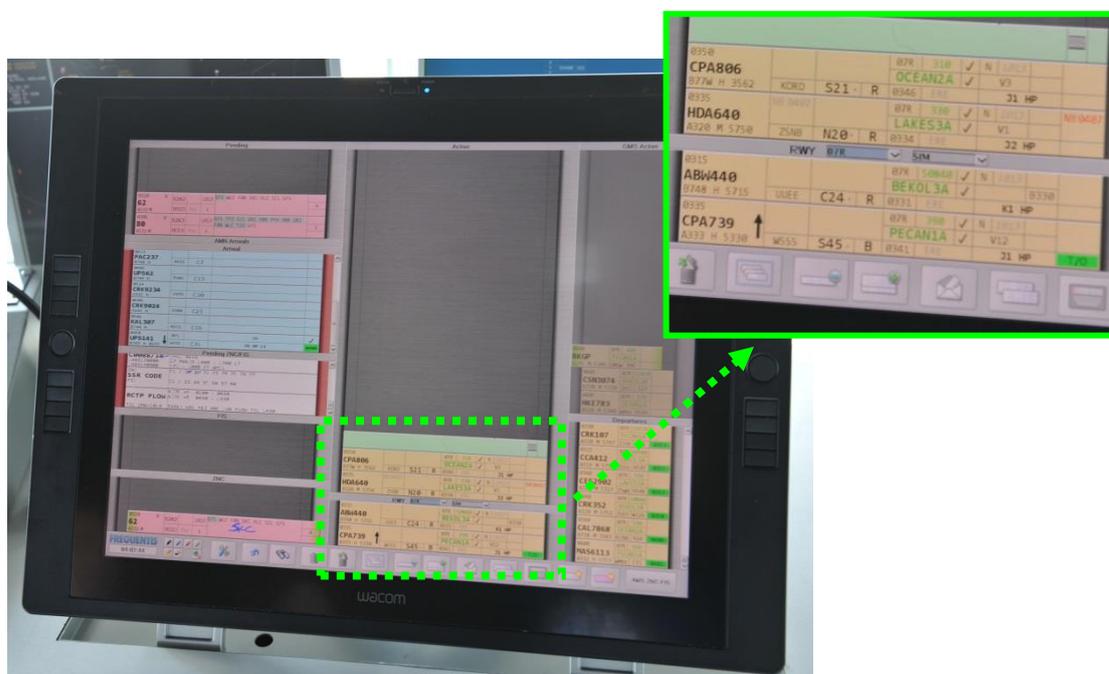


圖 4-4：電子飛行進程單系統的顯示屏

網上發布分部參考文件

民航處航空交通管理部推出了供內部使用的分部網站，名為「航空交通管理部資訊發布網站」。該網站在剛啟用時用作在互聯網上向同事發布輪值表。自2014年12月起，網站的用途擴展至儲存和發布培訓教材，從而取代按傳統方式派發紙張講義。

為進一步在環保上取得效益，民航處展開計劃，讓人員可通過該網站取得以往透過唯讀光碟發布的分部參考文件。新措施將會於2015年首季以試驗形式推出。若試行成功，該網站將會成為發布分部參考文件的正式平台，取代每次更新相關文件後向同事派發唯讀光碟的做法，預期可以節省大量光碟。本處將會積極探討可否擴大該網站所涵蓋的範圍，利用該網站發布更多分部文件。

第五章 一 內務環保管理

民航處在日常辦公室運作上實行了多項環保措施，鼓勵節省能源、節約用紙、收集廢物和回收再造、妥善處理對環境有害的廢物、採購環保產品，以及提高員工的環保意識。

節約能源

內務環保管理採用的日常節能措施

為減少日常辦公室運作所耗用的能源，民航處採取了下列措施：

- 遵從政府的建議，在夏季把空調的溫度調至攝氏 25.5 度，並視乎需要，開動電風扇改善空氣流通的情況，令員工更舒適。
- 在不使用空調、空內燈光裝置、室外燈光裝置、裝飾照明、升降機、自動扶手電梯、數碼資料顯示系統、電視幕牆等設施時，務必關掉電源。
- 根據四季不同的晝夜時間長短，定期調校戶外燈光裝置的開關時間，以善用燈光。
- 民航處的升降機、自動扶手電梯、空調和照明設施於每個工作天上午 7 時 30 分至下午 6 時 30 分運作。非繁忙時間和正常辦公時間過後，減少升降機的運作。
- 鼓勵員工使用樓梯步行而減少用升降機。
- 在大部分共用的打印機和影印機設置節能計時器，避免打印機和影印機在非辦公時間因處於備用模式而耗用電力。
- 保安人員在辦公時間過後巡邏時，檢查不需使用的電燈是否已經關掉。
- 在會議室張貼告示，提醒使用者關掉所有電器才離開。

- 在適當位置貼上隔熱膜，以阻隔太陽光和熱能。



圖 5-1：連接至影印機的節能計時器(左)和節能計時器裝置(右)



圖 5-2：提醒員工關掉電器才離開的告示



圖 5-3：玻璃窗貼上隔熱膜，使辦公地方免受太陽光照射的例子。

民航處建築物的用電量

本處政府建築物在 2013-14 及 2014-15 財政年度的用電量分別如下：

	用電量(度電)	在相若運作環境下的用電量(度電)
2013-14 財政年度 (基線)	26 590 970	不適用
2014-15 財政年度	27 090 851 (+1.9%)	27 103 123 (+1.9%)

正如上表所示，本處政府建築物在 2014-15 財政年度的用電量，因多項室內活動增加而較 2013-14 財政年度上升了 1.9%。舉例說，我們在 2014-15 財政年度舉辦了大約 360 次參觀活動，參觀人數約有 15 000 人；與 2013-14 財政年度相比，參觀活動的增幅為 52%，而參觀人數的增幅則為 161%。此外，民航處總部演講廳舉行各式會議的次數也較前頻密，例如在舉行民航局局長第 51 次會議時，便有超過 270 名海外代表出席，演講廳的使用率在 2014-15 財政年度增加了 8%。基於這些原因，用電量因而輕微上升。

民航處總部中庭裝設百頁簾

陽光可為辦公室提供天然照明，但有時陽光過於猛烈，則會產生刺目和耀眼的感覺，並且會令熱力上升，以及使地板和家具褪色。直射陽光的熱力持續累積，會對空調系統帶來沉重負荷。因此，民航處總部的中庭於 2014 年 11 月裝設了電動百頁簾，以阻隔直射的陽光。估計電動百頁簾每年可在空調方面，讓受影響範圍節能多達 30%。



圖 5-4：
民航處總部
中庭裝設的
電動百頁簾

調高設備室的溫度

經檢討民航處設備室的空調需求後，我們由 2014 年 10 月起，把設備室的室溫由攝氏 23 度調高至攝氏 25 度。相信到了 2015 年年底，便可見到節能成果。

刪減民航處總部的照明燈光

民航處總部已刪減非必要的照明燈光。我們拆除了辦公室走廊雙熒光管燈槽的其中一支熒光管(共拆除了 289 支)，刪減大堂、中庭和公共走廊約 75% 的照明燈光。露天地方的緊急照明燈光則維持不變。



圖 5-5：民航處中庭的照明情況

節約用紙

本處在 2014 年共耗用了 6 196 令紙張，比 2013 年大約減少了 22.8%。用紙大幅減少，是因為部門實施和提倡下述日常節約用紙措施，發揮成效所致。

內務管理的節約用紙措施

在節省用紙方面，我們奉行「四用原則」：

減少使用

- 鼓勵員工同時使用紙張的正反面列印和影印，以及利用一份文件副本供相關員工傳閱，而不是向每名員工發出一份副本。
- 利用電子渠道溝通(例如以電郵聯絡，利用數碼資料顯示系統及民航處的電子布告板發出和傳閱告示／通告)。

廢物利用

- 重複使用信封及暫用檔案文件夾。設置舊信封收集箱以鼓勵重用。
- 利用已使用紙張空白的一面影印，列印和起稿。

替代使用

- 以再造紙取代原生紙。

循環再用

- 回收廢紙，循環再造。

收集廢物和回收再造

收集廢紙、膠樽及鋁罐的環保回收箱

我們收集廢紙、使用過的膠樽及鋁罐以供回收再造。我們在公用地方擺放環保回收箱，方便員工和訪客參與回收行動。收集到的物料會定期轉交指定的營運商循環再造。下表顯示 2014 年收集所得的可循環再造物料。

可循環再造物料	收集到的物料重量 (公斤)
廢紙	2 828
塑膠	12
金屬	12



圖 5-6：民航處總部擺放的環保回收箱

廚餘分解系統

在香港，廚餘屬主要固體廢物之一。減少廚餘對減輕堆填區的負擔甚為重要。為此，民航處總部裝設了一套廚餘分解系統，自總部於 2012 年年底啟用後一直使用。

在分解過程中，廚餘會被酶分解成液體。部分分解出來的液體會用作天然肥料，以供培植民航處總部的植物，餘下部分則會當作污水排放處置。2014 年，我們收集到大約 2.9 公噸廚餘，其中大部分來自職員餐廳。



圖 5-7：民航處總部廚餘分解系統

收集雨水以供灌溉之用

我們收集雨水及空調系統的冷凝水，以供民航處總部的灌溉系統使用。

民航處總部的建築物	設施大樓	辦公大樓	航空交通管制大樓
每年灌溉的用水量(公升)	5 297 907	1 670 897	2 810 338
每年收集到供灌溉用的循環再用水(公升)	503 300	640 695	838 395
節省的百分比	9.5%	38.3%	29.8%

節約用水措施

淡水是寶貴的天然資源。我們利用以下方法鼓勵員工積極減少用水：

- 在舉行內部會議時不會提供瓶裝水。
- 在茶水房張貼告示，提醒同事節約用水。



圖 5-8：提醒同事珍惜食水的告示

減少和收集飯堂的廢物

民航處總部設有職員餐廳，其日常運作會產生一定數量的廢物。當中的廚餘會收集送至廚餘分解系統處理，而其他固體廢物則會利用下列方法以求盡量減少：

- 鼓勵顧客視乎自己的食量提出減少白飯的分量，藉此減少廚餘。
- 可重用的筷子不再以紙袋裝載。



圖 5-9：民航處職員餐廳提醒顧客提出減少白飯的分量，減少浪費。

自行攜帶水杯

我們鼓勵同事開會時自備水杯，避免使用紙杯，減少製造廢物。

減少訂閱報紙

經檢討訂閱報紙的數量後，我們於 2014 年削減了約 11% 的訂購量。自 2014 年 5 月起，更以電子方式代替紙張方式傳閱剪報，估計每年可以節省大約 46 000 張紙。

採購環保產品

民航處遵從政府致力使用環保產品的政策指引，盡量避免購買單次使用後即棄置的產品。我們盡可能購買耐用，具能源效益及可回收再造的產品。以下是我們致力使用環保產品的例子：

- 購買附有能源標籤的產品，例如運作所需的儀器、熒光管，影印機及打印機等。
- 選擇環保產品，例如可替換筆芯的原子筆，自動鉛筆及可回收再造的激光打印機碳粉盒。
- 定期檢討在運作上是否需要各項每月供應的物品(特別是那些註明有效日期的物品)。
- 避免使用會損害環境的產品，例如塗改液和含水銀的電池。



圖 5-10：附有能源標籤的環保產品例子

在採購物品方面，我們向供應商建議以下的環保措施，供其就報價邀請擬備報價文件時，和日後履行合約時採用：

- 建議所有文件都以再造紙雙面打印，以及避免使用每平方米重量超過 80 克的紙張。
- 盡量避免使用塑膠薄膜層、光滑封面或雙封面。

- 建議使用單行間距，以及避免邊界和段落之間的空位過多。
- 盡量減少使用包裝物料。
- 假如使用瓦通紙箱裝貨，最好使用以 100%回收纖維製造的瓦通紙箱，但其堅韌程度必須足以用來貯存、堆疊和運送貨物。

培訓與溝通

提供予民航處職員的環保參考資料

本處人員可輕易從本處電子布告板的環保專欄，獲得與環保相關的指引和各式環保參考資料，例如闡釋如何在辦公室節約能源和減少產生廢物的通告及小冊子。該等資料會定期發給員工傳閱。

環境管理委員會及環保經理

本處設有環境管理委員會，由部門環保經理擔任主席，負責建議各項環保目標及政策目標，促使本處採用符合環保原則的管理措施。該委員會定期舉行會議，成員來自本處各分部，負責研究各種環保措施和如何提升同事的環保意識，並且監察環保措施的落實情況和作出匯報。本處每個分部均設有環保經理，負責統籌和監察所屬分部的環保管理事宜。

培訓

為使新入職人員清楚理解和遵守本處的環保政策和措施，我們由 2014 年起在入職啟導課程中加入了環保管理的環節。

環保管理獲得表揚

室內空氣質素

我們十分支持《清新空氣約章》的理念。正如上文各章所述，我們已在日常運作中採取多項措施以減少廢氣排放。

民航處建築物每年均會接受室內空氣質素評估，以監察空氣質素情況。2014年，民航處總部及航空交通管制大樓／管制塔的航空交通管制中心和航空交通管制塔台，獲發「卓越級」的室內空氣質素檢定證書，而航空交通管制大樓／管制塔的其餘地方及備用航空交通管制大樓則獲發「良好級」的檢定證書。



圖 5-11：民航處總部及航空交通管制大樓／管制塔
的航空交通管制中心和航空交通管制塔台
於 2014 年獲發「卓越級」的室內空氣質素檢定證書

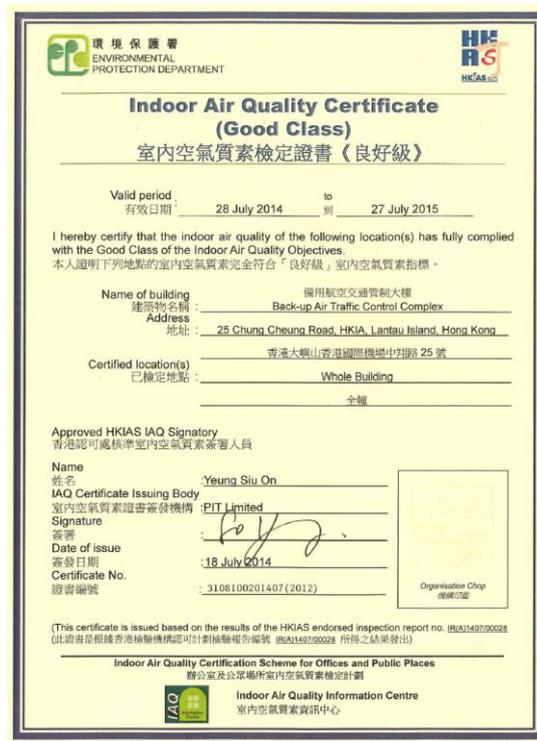
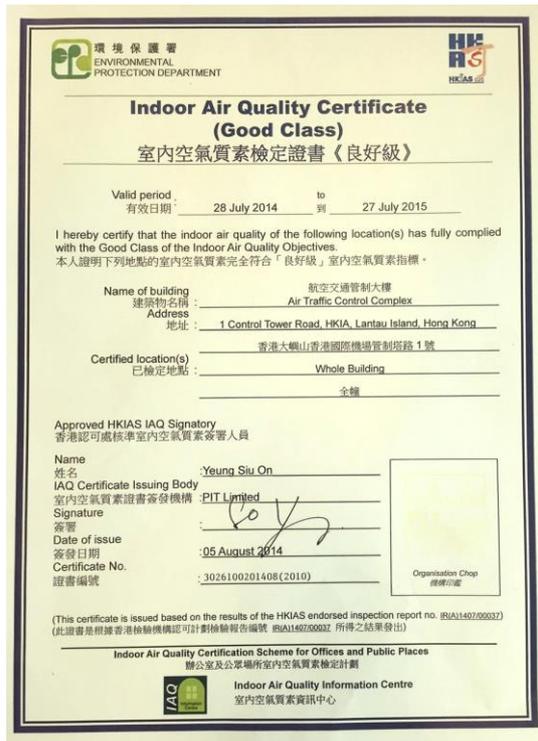


圖 5-12：航空交通管制大樓／管制塔及備用航空交通管制大樓於 2014 年獲發「良好級」的室內空氣質素檢定證書

「環保節能機構」嘉許計劃 2014

我們參加了由中華電力有限公司舉辦的「環保節能機構」嘉許計劃 2014。民航處總部在銀行／辦公室組別獲頒發金獎。我們會再接再厲，發掘更多環保措施，繼續求進。



圖 5-13：民航處在中電舉辦的「環保節能機構」嘉許計劃 2014 中，獲頒發銀行／辦公室組別的金獎

意見和建議

讀者可登人民航處網頁，瀏覽以往各年的環保報告 (http://www.cad.gov.hk/chinese/er_report.html)。歡迎各位提出意見及回應，以便本處改善各項措施。各位可利用以下途徑，向本處提出意見和建議：

一般查詢

地址	: 香港大嶼山 香港國際機場 東輝路 1 號 民航處總部 民航處
電話	: 2910 6355
傳真	: 2910 6351
電郵	: enquiry@cad.gov.hk
網頁	: www.cad.gov.hk