

# 海事处 2010 年环保报告

## 目 录

- (A) [处长的话](#)
  - (B) [职责和组织架构](#)
  - (C) [环保宗旨](#)
  - (D) [工作重点](#)
  - (E) [2010 年环保工作成效](#)
    - (a) [港口管理积极进取](#)
    - (b) [海上垃圾清理服务卓具效率](#)
    - (c) [时刻准备应付溢油事故](#)
    - (d) [海上有毒有害物质泄漏事故清理服务](#)
    - (e) [国际公约与本地法例](#)
    - (f) [客运码头、公众货物装卸区及灯塔环保措施](#)
    - (g) [政府船坞讲求环保](#)
    - (h) [与顾客的电子通讯](#)
    - (i) [内部环保计划](#)
  - (F) [履行《清新空气约章》的成效](#)
    - (a) [管理承诺和环保目标](#)
    - (b) [2010 年所得成果](#)
  - (G) [2011 年环保目标](#)
  - (H) [资料和建议](#)
- 附件 I [耗纸量 \(A4 大小纸张\)](#)
- 附件 II [耗电量](#)



## (A) 处长的话

海事处负责香港水域范围内的海事和航行安全事宜。本处承诺全力支持预防海洋污染，因为保护海洋环境不独有其本身的重要性，而且还

有助香港巩固世界级港口的地位。

香港特别行政区（香港特区）为国际海事组织的联系会员，有责任确保香港水域内的所有船舶在预防海洋污染方面，均符合所有适用的国际标准。

2010年，本处继续致力推行环保措施，加强环保管理制度，为保护环境尽一分力。重点措施包括进一步利用于2008年4月推出的第二代电子业务系统，扩大以电子方式递交申请的范围。年内，本处把申请香港执照和申请免除若干安全规定等两项服务电子化，并选定日后把与运输危险品有关的运载许可证及移走许可证申请服务电子化。本处将尽力开拓可使用电子服务的其它领域，务求广泛使用电子通讯，藉以保护环境。

年内，本处在节能方面也成绩显著，耗电量较上一年减少4.7%，为2002年以来最低。这反映出本处为减少用电而采取的多项措施已具成效。

为表示本处支持《清新空气约章》并承诺改善空气质素，本处继续采取措施，致力减少政府船只排放废气，并密切监察船舶排放废气的情况。

我很高兴见到本处推行的环保措施卓具成效，而且备受员工及业界认同。我谨藉此机会对员工在2010年所作的努力，表示谢意。本处今后定会继续与社会各界人士合作，支持推行清新空气计划，全力改善本港环境。

海事处处长谭百乐

[返回页首](#)



## **(B) 职责和组织架构**

这份工作报告主要概述 2010 年内我们在改善环境方面的主要工作范畴，以及如何减低本处内部日常活动对环境造成的直接影响。

这份工作报告的主要对象为香港市民、本处的业务伙伴、其它政府部门、本处员工，以及本地和国际海事组织。

### 本处概览

海事处以海事处处长为首，负责香港一切航运事务，以及所有等级、类型船舶的安全标准。本处的使命宣言为“同心协力，促进卓越海事服务”。

本处的专业和技术人员资历深厚、经验丰富，提供广泛的服务。该等服务大致可分为五个范畴，各以一位助理处长为首：

- 政府船队
- 航运政策
- 策划及海事服务
- 港口管理
- 船舶事务

本处总部的行政部，为各科提供行政支持服务、人力资源管理服务和财务会计支持服务。

本处总部设于中环统一码头道 38 号海港政府大楼，其它主要办公地点包括昂船洲政府船坞、上环港澳码头、尖沙咀中国客运码头和八个分布在不同地点的公众货物装卸区。

### 环保管理架构

为了鼓励建立环境管理制度和加强内部的环保管理工作，本处分别委任部门主任秘书和行政主任（委员会及总务）为环保经理和环保主任。

至于各科的所有环保事宜，则由各科的助理处长按工作性质制订该科的环保宗旨、目标和措施。各科获委任为环保代表的高级专业人员负责统筹各有关事宜，例如统筹和准备各科的相关资料，以编制部门的周年环保报告。

[返回页首](#)



**(C) 环保宗旨**

本处为了促进卓越的海事服务，力求各项服务和运作符合环保原则，使香港的港口更加清洁。

[返回页首](#)



**(D) 工作重点**

本处的环保工作着重下列范畴：

- (i) 确保有效监控危险品在香港水域的运输往来；
- (ii) 改善收集船只垃圾和清理海上漂浮垃圾服务；
- (iii) 确保本港妥善推行世界级的海上油污计划，以应付溢油事故；
- (iv) 加紧检控海上弃置废物和造成海洋污染的违例者；
- (v) 就有关发展项目推荐符合环保而能缓减波浪的海堤设计；
- (vi) 实施防止海洋污染的国际公约，并对船舶执行相关环保法例的规定；
- (vii) 采用有效的管理系统，使本处辖下客运码头、公众货物装卸区和政府船坞的运作得以节约能源；
- (viii) 政府船坞的设施和工序均采用符合环保而讲求效能的设计；
- (ix) 本处辖下工作地方均奉行政府的环保管理政策，务求善用天然资源和能源；

- (x) 建议为每个大型发展项目进行适当的海上交通影响评估，俾能妥善解决有关项目每个阶段的工程可能对海洋造成的影响。此举不但确保香港水域海上交通安全，而且还会对环境带来长远裨益；以及
- (xi) 落实各项与本处运作有关的计划和措施，以期履行在《清新空气约章》中许下的承诺。

[返回页首](#)



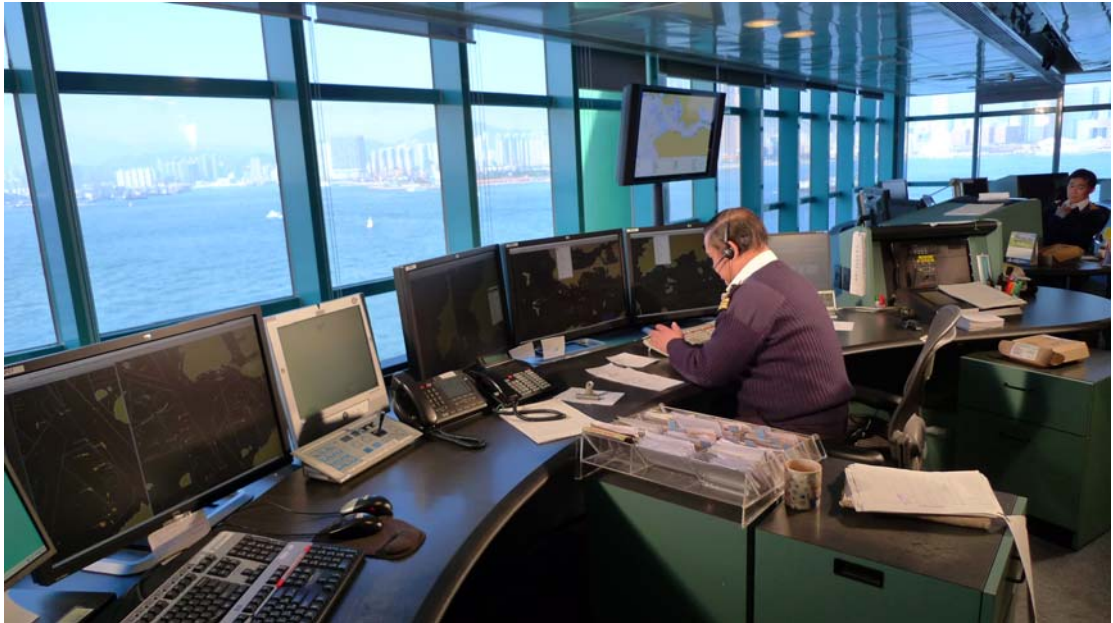
## **(E) 2010 年环保工作成效**

2010 年本处在环保方面的措施和取得的工作成效列述如下：

### **(a) 港口管理积极进取**

#### 船只航行监察服务

香港船只航行监察服务的目标之一，是保护海洋环境免受海事意外产生的油污或化学品所污染。船只航行监察中心（航监中心）提供船只航行监察服务，通过先进的船只交通监察系统，全日 24 小时监察香港水域内的船只动态。航监中心通过电子海图显示与信息系统的交通信息图像，实时监察交通情况，因此能全面评估水域范围内船只的整体航行情况，以便向驾驶员发出适当的航行信息或建议，从而协助他们在船上作出决定，及时采取实质行动，避免出现船只碰撞或搁浅的情况。葵涌货柜码头港池设有海上交通控制站，密切监察繁忙的船只交通，进一步提高海上交通管理的效率。



设于港澳码头内的航监中心

### 海港巡逻

海事处人员在 25 艘巡逻船上执行巡逻工作，确保在香港水域航行的船只遵守规管海上弃置废物等行为的海事法例。巡逻人员不时检控弃置废物的违例者。2010 年，本处向干犯海上弃置废物罪行者发出共 42 张定额罚款通知书。

海事处人员经常检查油船和油趸，确保该等船只在指定锚地锚泊或运作。在检查的过程中，本处人员会劝谕经营人严格遵守工作守则，确保船只不会在香港水域内非法输油或卸油。根据《船舶及港口管制条例》（第 313 章）及《商船（本地船只）条例》（第 548 章）的规定，船东、船长或任何人如从船只卸油，即属违法。

此外，本处人员也会在日常巡逻时密切监察是否有烂船或船只残骸，以防止任何有毒物质释出。举例来说，烂船或船只残骸渗出的润滑油 / 燃油残渍有可能损害环境。2010 年，本处共清理了 105 艘烂船和船只残骸。

### 管制排放黑烟

2010 年，本处人员在香港水域一带展开连串行动，监察船只排放黑烟的情况，并按力高文图表的黑烟浓度量度黑烟排放量。本处

根据船只排放黑烟的浓度，分别向船东 / 船长发出共 54 封劝谕信和三封警告信，要求他们采取补救行动，以改善船只排放黑烟的情况。本处亦曾因一艘船只排放造成滋扰的黑烟而提出检控，有关船长经法庭定罪后，被判罚款 2,500 元。

此外，本处向船艇营运者广发教育单张，宣传妥善维修轮机以减少黑烟排放的重要性。

### 管制危险品

《危险品（船运）规例》（第 295 章，附属法例 C）和《商船（安全）（危险货物及海洋污染物）规例》（第 413 章，附属法例 H）规管海上运载危险品。危险货物小组在香港水域抽查运送危险品的船只。2010 年，该小组共检查了 350 艘船只。

香港迪斯尼乐园的烟花每两星期循海路运送至乐园。为确保运送第 1 类危险品（烟花）往香港迪斯尼乐园的船只及船员安全，以及保护海洋环境，本处人员定期为该等船只进行检查。

## **(b) 海上垃圾清理服务卓具效率**

漂浮垃圾是海港内最显而易见的污染例子，往往随水流和风向漂散，难以清理。海事处聘用承办商来提供高效率 and 具成效的海上垃圾清理服务，锐意保持海港清洁。

过去几年，大部分漂浮垃圾源自陆上，被连场暴雨带至香港水域。不过，2010 年天气较为干旱，加上珠江流域出现旱情，因此所收集的漂浮垃圾数量有所减少。年内清理和收集的海上垃圾总量达 15 788 公吨，与上一年比较，减幅为 2.5%。

### 外判海上垃圾清理服务

本处为了不断提高海上清洁服务的整体效率和成效，自 2005 年 7 月以来对海上垃圾和油污清理服务实施经改革的外判安排。在经改革的外判安排下，本处把多份海上清洁和垃圾清理服务合约整合为三份较长期的合约（为期五年但可视乎情况延长一年），并采用以服务表现为本的合约规格，监察承办商的服务质素。此外，本处也重订了工作模式。承办商动用了约 70 艘船只在日间保

持香港水域清洁。经改革的外判安排实施以来，承办商的整体表现（以清洁程度和响应时间来衡量）已有所改善。

本处于 2009 年与效率促进组共同检讨现行的外判安排，找出可予改善的范畴，务求为市民提供更合乎经济效益和更优质的服务。本处于 2011 年为下一份外判合约进行招标工作时，会实施若干改善措施，包括：把现有两份海上垃圾收集和清理服务合约合而为一，以提高合约管理和资源调配的效率；以及引入指数调整机制，把服务收费与燃料价格挂钩，务求在燃料成本起伏不定的环境下，能以较稳定和廉宜的价格得到所需服务。

除定期清洁行动之外，我们还致力于以下范畴的工作：

- ◇ 加强针对海上弃置废物的巡逻工作；
- ◇ 加强公众教育；
- ◇ 广为宣传；以及
- ◇ 在选定水域展开清洁大行动。

为了改善香港水域的清洁情况，本处还与公私营机构合作，定期举办宣传活动。为对抗人类猪型流感，海事处指示工作人员须使用高压热水喷枪加紧进行辖下海上垃圾收集站日常的清洁工作，并派遣专责小组加强清理沿岸水域的漂浮垃圾，为期 12 个月。专责小组于 2010 年 7 月顺利完成有关工作，在沿岸前滨收集的垃圾总量约为 360 公吨。

本处为使服务精益求精，现正与承办商研究开发合适的垃圾清理技术，以清除困在交通繁忙的水域或不容易到达的浅水海域内的漂浮垃圾。

### **(c) 时刻准备应付溢油事故**

香港水域邻近交通繁忙的航道，容易受溢油影响。溢油可严重损害我们的海洋环境和经济。船舶溢出的油污容易漂到岸上，对环境造成难以弥补的损害。针对这情况，我们订立了有效的《海上溢油应急计划》，以协调公私营界别的人力物力来应付香港水域的油污事故。本处辖下污染控制小组的人员 24 小时候命，目标是在收到海港范围内溢油事故报告两小时内抵达现场采取行动。

2010年，这项服务承诺100%达到。

负责处理海上溢油事故的本处人员，均曾接受相关训练，更会定期进行演练，确保在处理溢油方面的表现能够达到国际海事组织所订的应急标准和能力水平。海事处除了定期为处内人员提供油污清理训练，还会每年举行一次大型油污清理演习，以练习如何按照《海上溢油应急计划》实地协调各政府部门和油公司的工作。2010年，本处邀请广东、深圳和澳门海事当局参与周年油污清理演习，藉以测试四地政府在区域合作机制下合作处理珠江口溢油事故的效果。



2010年油污清理演习

#### (d) 海上有毒有害物质泄漏事故清理服务

海上有毒有害物质被界定为除油类以外的任何物质，该等物质一旦进入海洋环境便可能危害人类健康、对生物资源和海洋生物造成损害、对宜人环境造成破坏，或对海洋的其它合法使用造成干扰。

当局现正根据《2000年有毒有害物质污染事故防备、反应与合作议定书》的规定，制订《海上有毒有害物质泄漏应急计划》，以处理香港水域内的有毒有害物质泄漏事故。在该应变计划下，海

事处的污染控制小组将负责在确知事发现场环境安全后，派员到场清理漂浮在海面的有毒有害物质残余物。有毒有害物质泄漏事故清理服务会外判予私营机构承办，属海上清洁服务外判合约的一部分。

### (e) 国际公约与本地法例

海事处是香港特区在国际海事组织的代表。国际海事组织是联合国的专门机构，负责国际航运的安全和保安，以及防止船舶污染环境。

香港特区致力实施《73/78 防污公约》（《经 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》）。《73/78 防污公约》是防止或尽量减低船舶操作对环境造成污染的主要国际公约，设有六个附则，防止 (i) 油类；(ii) 有毒液体物质；(iii) 包装有害物质；(iv) 生活污水；(v) 垃圾；以及 (vi) 排放到大气的物质造成环境污染。所有附则均适用于世界各地的香港注册船舶和所有在香港水域的船舶。

《国际控制船舶有害防污底系统公约》已由 2008 年 9 月 17 日起全球生效。该公约禁止船舶使用含有机锡的防污漆，并设立机制防止防污底系统日后使用其它有害物质。目前，香港对使用含有机锡的油漆已有严格管制，而当局正拟备本地法例，以便将该条新公约的适用范围延伸至香港特区。本处现时亦参与国际海事组织有关管理压载水和拆船的发展工作，以尽量减低对环境造成的影响。

#### 港口国监督

港口国监督组根据本处在《东京备忘录》所作的承诺，每年检查约 15% 进入香港水域的外来远洋船。

港口国监督为船舶进行检查，确保船舶遵守保障船员、乘客及船舶安全和防污的有关公约条文，藉此防止未达标准的船舶出海。

2010 年，本处人员检查了 731 艘进入香港水域的外来船舶，发现共 20 项在防污方面的缺陷，另有一艘船因严重违反《防污公

约》而被滞留。

## (f) 客运码头、公众货物装卸区及灯塔环保措施

### 客运码头

港澳码头和中国客运码头在环保工作方面致力节约能源。两个客运码头均推行有系统的节约能源计划，减省不必要的照明，并按需要安排自动扶梯和自动行人道的运作时间，以减低耗电量。在 2010 年采取的环保措施包括为两个客运码头更换空调系统损坏和低效的组件，以及为照明系统换上节能灯泡和光管。为配合政府部门的节能政策，两个客运码头的室温已设定为摄氏 25.5 度。

此外，港澳码头的行人天桥玻璃幕墙已贴上多层反光隔热膜，以减少对空调的需求，从而减少耗电。

### 公众货物装卸区（装卸区）

为了减低耗电量，装卸区操作期间和操作时间过后的泛光灯强度已按实际需要调弱。此外，本处在所有装卸区内设置 Lotus Notes，鼓励员工以电子方式通讯。

### 灯 塔

位于鲤鱼门北和分流的灯立标已于 2010 年由使用供电改为太阳能发电。为延续这项环保措施，未来数年将有更多辅航设备（例如烂角咀灯立标）改以太阳能发电。

自 2006 年 11 月起，鹤咀灯塔试行结合风力和太阳能发电。该套发电系统表现稳定，成效显著，现已取代灯塔原有的供电系统。

## (g) 政府船坞讲求环保

政府船队科负责政府船只的整体管理，主要工作包括管理属下船队、为海事处各科别和其它政府部门提供海上运输服务、购置新船，以及维修保养政府船只。昂船洲政府船坞主要是政府船队科辖下船队的运作基地，也是所有政府船只的维修保养基地。2010 至 11 年度，管理政府船队方面的预计开支约为 3.91 亿元。截至

2010 年年底，政府船队有 766 艘不同类别、类型和大小的政府船只。

政府船队科一向支持环保。过去多年，政府船队科因应政府船坞的运作制订并推行了不少环保措施，该等措施不仅应用于船坞本身和办公室，也适用于员工、新船和维修作业。



政府船坞露天地方的绿化区

### 环保工作环境

为了保存政府船坞港池的生态环境，政府船坞在2010年推行了下列环保措施：

- (i) 进一步绿化政府船坞，栽种更多植物，以改善空气质素并减低热岛效应；
- (ii) 把行政大楼（A 座）的照明灯更换为发光二极管节能灯；



政府船坞行政大楼的发光二极管照明灯

- (iii) 在公共地方安装由非接触式感应系统和光伏系统控制的照明灯；



行政大楼茶水间的非接触式感应开关

(iv) 弃置轮机与设备的有用零部件均会回收，以供循环再用；以及

(v) 为洗手间和茶水间的水龙头配上省水装置，以令耗水量减少 15 至 20%。

### 环保船队

#### (i) 环保新船

早于 2000 年，部分新的政府船只已配备环保柴油机（130 千瓦以上）。自 2001 年起，本处确保所有新购船只均符合各项适用于环保和防止油污染的规例，包括安装环保轮机、采用具能源效益的设备和免维护蓄电池，以及使用环保油漆和制冷剂。2010 年，本处接收了新造拖船“海事 32”，船上设有太阳能电器和照明灯。该船按候命模式运作时，太阳能电池板（光伏电池）产生的电能可为该等电器和照明灯供电。

#### (ii) 现有船只

本处自 2002 年起，劝谕操作政府船只的本处船员在执行日常职务的航程中，应以低于最高航速的安全速度行驶，以减少燃油消耗量和废气排放量。本处记录显示，在各员工不断努力下，燃油消耗量多年来一直逐步减少。

### (h) 与顾客的电子通讯

第二代电子业务系统于 2008 年 4 月 28 日推出，全面以电子方式处理关务文件和提供公共服务。电子业务系统不仅减省业界拟备申请书和亲自办理申请所需的资源与运作成本，而且有助节约用纸和支持环保。为了进一步扩大电子申请服务的应用范畴，本处在 2010 年把申请香港执照和申请免除若干安全规定等两项服务电子化。同年，该系统增添一项新功能，可自动制备吨位年费发票，并以电邮形式发出。年内，本处选定日后推出新的电子化服务，拟把与运载危险品有关的运载许可证及移走许可证申请服务电子化。本处也会继续选出可予电子化的业务范畴，以纳入电子业务系统。2010 年 11 月，本处举办了四场研讨会，鼓励航运界使用电

子业务系统的电子服务。来自多家船公司共**236**名代表出席了研讨会，为进一步改良电子业务系统提供宝贵的意见。

## (i) 内部环保计划

我们致力在办公室日常运作中贯彻政府的环保管理政策，务求善用天然资源和能源。在耗用材料方面，我们奉行并倡导“节约使用、物尽其用、循环再用、择善而用”的原则。

### 电子通告和通函

在**2010**年，本处继续善用宽广区域网络，通过部门入门网站、内联网和互联网站向员工发放信息，尽量减少以纸张传阅文件。藉着先进的电邮系统，电邮现已成为部门日常运作的主要通讯方式。

### 环保信息科技

为了推行环保计算机策略，本处在**2009**年借助云端运算基础设施的强大功能，建设了环保的信息科技工作间。通过使用羣集式刀锋服务器和虚拟化技术，本处截至**2010**年**12**月已把支持**12**个后端系统和信息科技基础设施的**50**多个实体服务器和应用程序转化，以存于云端运算的虚拟环境并在该环境下运作。自从建立云端运算平台后，实体服务器的数目大幅减少，存放服务器的办公室空间因而有所缩减，耗电量和热耗散也有所减少。

### 节约用纸与用电

节约用纸与用电仍是内部环保工作小组密切监察的两大环保措施。本处在**2010**年推行多项节能措施，耗电量较上一年减少**4.7%**，成绩斐然。不过，与**2009**年相比，**A4**纸张耗用量增加了**13.7%**（**1 091**令）。这是因为本处活动有所增加，而当中主要因素之一是**2010**年**1**月**22**日实施《燃油污染（法律责任及补偿）条例》后，海事处须为所有挂香港旗的货船（**2010**年约有**1 500**艘）办理燃油公约证书的申请，因此多用了纸张。**2002**年至**2010**年间的耗纸量与耗电量数据，详列于[附件 I](#)及[附件 II](#)。

### 使用再生纸

我们继续呼吁员工多用再生纸而非原生纸。本处在 2010 年使用的 A4 纸张中，差不多 93%是再生纸，2009 年的数字则为 90%。

### 处理用完的打印机碳粉盒 / 喷墨盒

所有用完的计算机打印机碳粉盒和喷墨盒经收集后会通过公开拍卖，循环再用。在 2010 年，本处共收集了 1 224 个空碳粉盒和喷墨盒供循环再用。

### 电子圣诞贺卡

本处自 2001 年起已改发电子圣诞贺卡，以减少用纸。

### 废物源头分类计划

自 2008 年年初，本处在海港政府大楼的总部已加入大厦管理处推行的废物源头分类计划，以便在源头分类收集废纸、胶瓶与铝罐。

## [返回页首](#)



## **(F) 履行《清新空气约章》的成效**

《清新空气约章》由商界倡议，旨在鼓励社会各界联手改善空气素质。香港特区政府在 2006 年签署约章，承诺采取适当措施以控制、监察和报告一切废气源头（包括车辆及船只）排放废气的情况，以及减少所有政府活动的能源耗用量。海事处负责为其它政府部门提供政府船队服务，已采取不同措施来达到约章就船只废气排放量所订的目标。下文概述本处于 2010 年内在这方面的工作。

### **(a) 管理承诺和环保目标**

政府船队及船坞环境管理制度委员会于 2007 年 7 月成立，负责制订、管理和推行环保措施，以减少排放废气，特别是源自政府船只的废气。

为减少排放废气，委员会订立了以下指针和目标，并会按年检讨：

- 在 2009-10 至 2013-14 年度，致力令各办公室的总耗电量减少 5%或以上（以 2007-08 年度的耗电量为基线）；
- 保持各办公室和工作环境的室内空气质素良好；
- 订购新船或更换现有船只时，采购更符合环保原则的船只；
- 船只 / 车辆一律采用市场上供应的超低含硫量燃油。政府自 2001 年起订下政策，规定所有政府船只均须采用超低含硫量柴油，以减少轮机废气内的二氧化硫排放物；
- 现有船只使用的旧款轮机须以环保型号取代；以及
- 参照当前的最佳做法，确保政府船坞与政府船队的运作及设施均符合国际废气排放标准和本港所有相关法例规定。

## **(b) 2010 年所得成果**

政府船坞与政府船队在运作上均遵从并符合所有关乎废气排放的本地和国际适用条例 / 规例。

2010 年所得成果如下：

- 政府船坞的绿化区有所扩大，种植了新的树木以吸收二氧化碳；
- 我们接收的六艘新船（不包括轮机功率少于 130 千瓦的小船）全部配备低氮氧化物排放量轮机、免维护蓄电池和环保制冷剂；
- 我们已订下采购政策，逐步淘汰政府船只上不符合《防污公约》附则 VI 规定的柴油主机和发电机（功率逾 130 千瓦者），并换上符合该等规定的型号。迄今，政府船只轮机中约有 52%符合该等规定，2009 年的数字则为 41%；
- 本处辖下 36 艘政府船只共耗用约 1 375 316 公升超低含硫量柴油和约 47 879 公升无铅超低含硫量汽油。在 2010 年，氮氧化物、可吸入悬浮粒子和二氧化硫的排放量分别约为 70 681 公斤、2 828 公斤和 121 公斤；
- 海事处各工作地方的总耗电量为 227 亿瓦小时，较 2009 年

减少约 4.7%，原因是推行了多项节能措施。二氧化硫、氮氧化物和可吸入悬浮粒子的间接排放量分别为 9 541 公斤、14 568 公斤和 594 公斤；

- 政府船坞行政大楼（A 座）的室内空气质量继续达到室内空气质量素检定计划下的“良好级”；
- 使用功能已提升的测力计和新的烟气分析系统，对大修后的主机（功率逾 130 千瓦者）进行最高载重测试，以确保排出的废气不超出可接受限度；以及
- 六个有盖艇棚内的泛光灯和设于 J 座工场天花位置的泛光灯都已更换为感应式电灯，耗电量减少约 50%。

[返回页首](#)



### **(G) 2011 年环保目标**

为使我们的服务和工作环境符合环保原则，并保护全球的天然资源，我们订定以下目标：

- 继续尽力防止和打击不同形式的海洋污染，例如海上垃圾、溢油、黑烟排放等；
- 继续鼓励并呼吁员工大力支持采取更多环保措施和多参加部门或社区发起的环保活动；
- 继续把更多辅航设备转为以太阳能发电；
- 继续选出可予电子化的业务范畴以纳入电子业务系统；
- 继续探讨环保新方法，并积极推动广泛采用电子措施，务求尽量节约用纸和用电；以及
- 继续与机电工程署 and 环境保护署紧密合作，推行更多节能计划，以减少耗电量和应用可再生 / 新能源。

此外，为落实在《清新空气约章》下所作出的承诺，我们会：

- 绿化行政大楼天台，并进一步分期改善政府船坞的绿化环境；
- 继续推行节能措施，令政府船坞的耗电量减少 0.5%或以上；

- 继续把政府船只上不符合《防污公约》附则 VI 规定的柴油主机和辅机（功率逾 130 千瓦者）更换为符合规定的型号；
- 继续对在 2001 年后安装于政府船只上并交付使用的柴油主机和辅机（功率逾 130 千瓦者）进行大修后测试，以确保排出的废气不超出可接受限度；
- 继续与环境保护署合作，物色合适的选择性催化转换器供政府船只试用；
- 继续寻求拨款，为政府船坞的警卫楼和行政大楼安装光伏发电系统，以及为船队行动组大楼安装太阳能热水系统；
- 继续鼓励用户部门在新造的政府船只尽可能利用太阳能；
- 继续试行实时遥距监测船只轮机转速（每分钟转数），以确保船只在操作上能节省更多燃料；
- 继续检讨船只的操作模式，促请所有用户部门在切实可行的范围内以最节能的模式操作船只，以减少燃料耗用量；
- 继续研究可否在政府船坞食堂安装简单的厨余转化系统，通过化学 / 酶工序把厨余转化为环保肥料供政府船坞的绿化区使用；
- 继续研究政府船只可否采用生物燃料；
- 鼓励政府新船建造项目的竞投者建议利用选择性催化还原技术控制废气排放（如适用），藉以去除轮机废气中的氮氧化物和减少废气中的一氧化碳；以及
- 鼓励政府新船建造项目的竞投者建议把混合推进系统（如适用）应用于若干船种。

[返回页首](#)

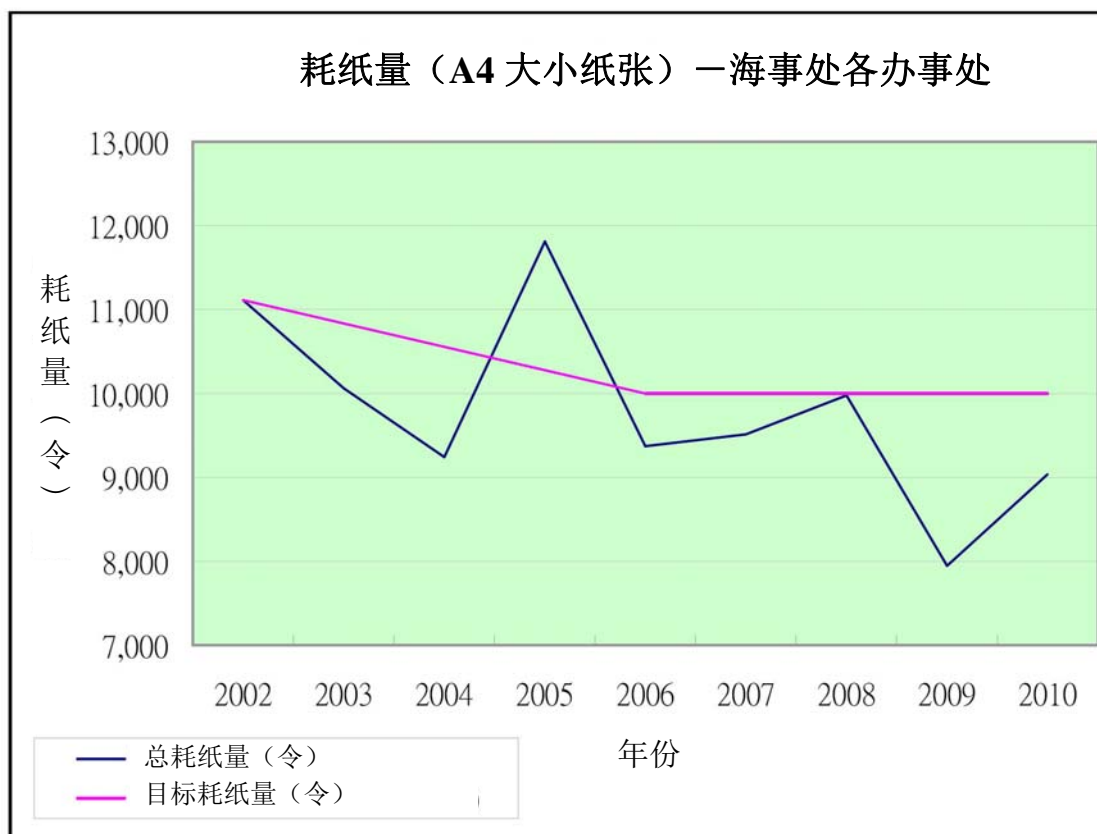


## **(H) 资料和建议**

我们乐于与相关人士分享知识和经验，藉以提高环保意识。如有查询或建议，请来函海事处部门主任秘书兼环保经理，邮寄地址为香港中环统一码头道 38 号海港政府大楼 22 楼海事处，亦可以电子邮件（电邮地址：[mdenquiry@mardep.gov.hk](mailto:mdenquiry@mardep.gov.hk)）或图文传真（传真号码：2541 7194）与我们联系。

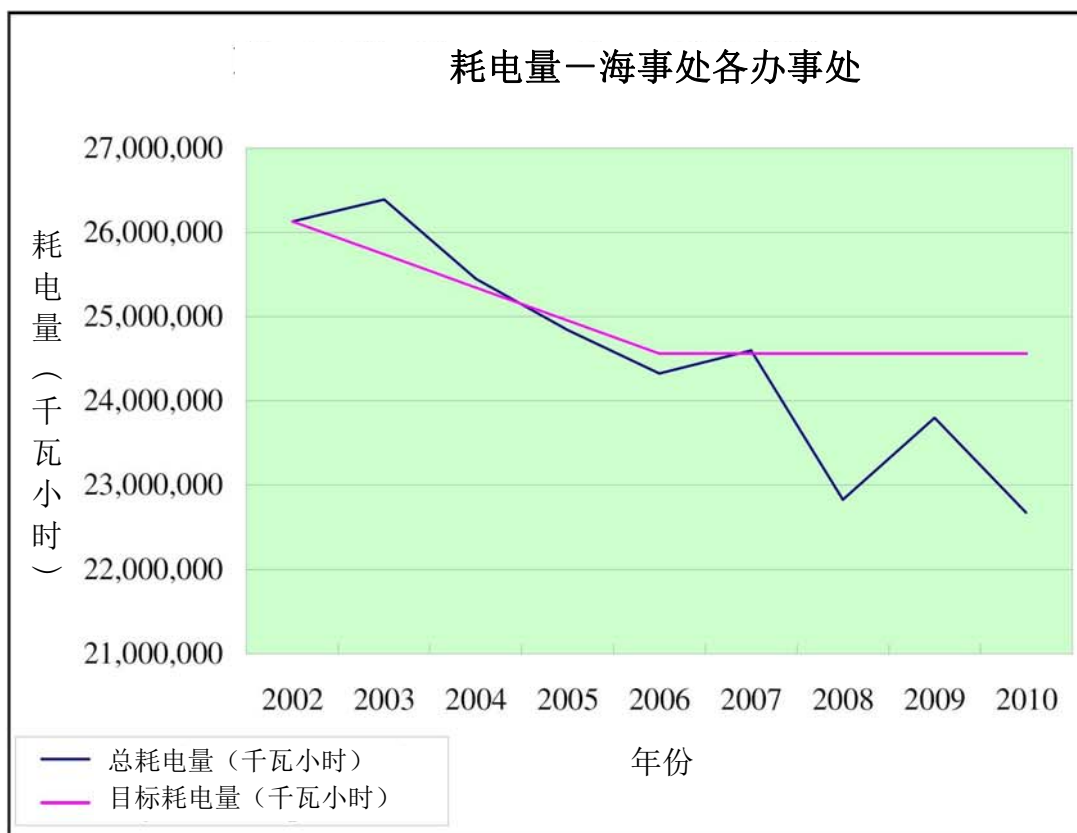
[返回页首](#)

附件 I



年份	总耗纸量 (令)	目标耗纸量 (令)	目标 目标	+/- % (与 2002 年比较)
2002	11,110	11,110	-	-
2003	10,062	10,832	-2.5%	-9.4%
2004	9,242	10,555	-5.0%	-16.8%
2005	11,809	10,277	-7.5%	6.3%
2006	9,371	9,999	-10.0%	-15.7%
2007	9,511	9,999	-10.0%	-14.4%
2008	9,975	9,999	-10.0%	-10.2%
2009	7,947	9,999	-10.0%	-28.5%
2010	9,038	9,999	-10.0%	-18.6%

附件 II



年份	总耗电量 (千瓦小时)	目标耗电量 (千瓦小时)	+/- % (与 2002 年比较)	
			目标	
2002	26,129,757	26,129,757	-	-
2003	26,389,731	25,737,811	-1.5%	1.0%
2004	25,445,750	25,345,864	-3.0%	-2.6%
2005	24,839,533	24,953,918	-4.5%	-4.9%
2006	24,326,296	24,561,972	-6.0%	-6.9%
2007	24,599,278	24,561,972	-6.0%	-5.9%
2008	22,829,650	24,561,972	-6.0%	-12.6%
2009	23,800,719	24,561,972	-6.0%	-8.9%
2010	22,671,480	24,561,972	-6.0%	-13.2%