

海事处 2013 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) [2013 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) [2013 年所得成果](#)
 - (G) [2014 年环保目标](#)
 - (H) [数据和建议](#)
- 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）是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均符合预防海洋污染的所有适用国际标准。

2013 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。工作成果包括进一步利用于 2008 年 4 月推出的第二代电子业务系统，扩大电子申请服务的应用范围。年内，本处把多个范畴的服务电子化，如推出电子缴费入门网站、提供网上预订政府系泊浮泡的服务，以及把高速客船多次出入口许可的申请电子化。此外，2013 年 1 月推出的新版电子互动计算机评估系统支持各类证书以电子考试的新模式，有助节约用纸。本处将尽力开拓可使用电子服务的其他领域，务求广泛使用电子通讯，协助保护环境。

年内，本处在节约用电方面也取得成绩，耗电量较上一年减少 1.9%，为 2002 年以来最低，显示本处为节约用电而采取的多项措施收到成效。

为体现本处改善空气质素的承诺，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 2013 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。

海事处处长黄伟纶

[返回页首](#)

(B) 职责和组织架构

这份工作报告主要概述 2013 年内本处在改善环境方面的主要工作范畴，以及我们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、其他政府部门、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六个范畴，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
- 改革执行小组

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，其他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六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动态；
- (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) 就海上弃置废物和造成海洋污染的罪行采取检控行动；
- (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，以充分反映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；
- (xi) 落实各项与本处运作有关的计划和措施，以期履行改善空气质素的承诺；以及
- (xii) 继续参与室内空气质素检定计划，以加强本处人员注重室内空气质素的意识。

[返回页首](#)

.....

(E) 2013 年环保工作成效

2013 年本处在环保方面的措施和工作成效如下：

(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系统所显示的交通信息图像，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，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。

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海事法例（包括禁止在海上弃置废物）。巡逻人员不时检控弃置废物的违例者。随着市民环保意识提高和教育工作加强，本处 2013 年只曾发出一张定额罚款通知书予干犯海上弃置废物罪行的人士。

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。2013 年，本处共清理了 64 艘烂船和船只残骸。

管制排放黑烟

2013 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，分别向船东和船长发出一封劝谕信和一封警告信，要求他们采取补救行动，以改善船只排放黑烟的情况。

为有效实施对船只排放黑烟的管制，本处在运输及房屋局(运房局)支持下，就立法制定黑烟排放量客观测量标准的建议，于 2013 年 2 月咨询本地船只咨询委员会和港口行动事务委员会。根据有关建议，船只排放的黑烟如与力高文图表上的“2 号阴暗色”同等深色或较之更深色，任何一次持续三分钟或以上，即属违法。两个委员会均支持上述建议。运房局于 2013 年 5 月咨询立法会经济发展事务委员会，该事务委员会支持上述修订法例建议。修订条例草案于 2014 年 3 月提交立法会首读及开始二读辩论。

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。

本处亦继续就环境保护署(环保署)委托进行的船舶排放列表研究提供船只统计数据(数据取自本处后端信息科技系统)。

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。2013 年，该小组共检查了 482 艘船只，其中四艘船只的有关人士因违反相关危险品法规而被检控 / 罚款。

香港迪斯尼乐园的烟花(第 1 类危险品)每两星期循海路运送至乐园一次。为确保运送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

漂浮垃圾大部分源自陆上，这些垃圾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。

本处通过以服务表现为本的合约，聘用承办商清理漂浮垃圾及收集远洋船和本地船只的垃圾，以确保清洁服务的效率和成效。年内收集的海上垃圾总量达 **15 248** 公吨。除每日的海上垃圾清理行动外，本处亦举行宣传活动和采取执法行动，以期从源头减少 / 消除海上垃圾。**2013** 年，本处的污染控制小组约 **93** 次登上本地船只和到海鱼养殖区、鱼类批发市场宣扬“保持香港水域清洁”的信息；向干犯海上弃置废物罪行的人士发出十张定额罚款通知书；以及曾检控一名在海上倾倒垃圾的本地船只船长。

为使香港水域的清洁情况保持在良好的水平，本处会继续与其他政府部门和私营机构合办宣传活动，以提高市民保持海港清洁的意识，并会继续通过参与清洁前滨及海岸的行动来支持其他政府部门的清洁工作。

(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。船舶溢出的油污会漂到岸上，对环境造成损害。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。**2013** 年，污染控制小组处理共 **143** 宗报称发现油污的个案，并就其中 **36** 宗证明属实的个案采取清理行动。有关的服务承诺 **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。

2013年，本处在南丫岛西面的下尾湾举行一年一度的溢油应变演习（代号“油演2013”），测试各有关政府部门和油公司处理溢油事故的应变能力和应急措施，并核实参与人员和单位的主要职责及处理油污的知识、技术和能力。



2013年溢油应变演习

(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，或对海洋的其他合法使用造成干扰。

《2000年有毒有害物质污染事故防备、反应与合作议定书》由2012年12月6日起适用于香港。当局已根据该议定书的规定制订“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。

鉴于清理海上有毒有害物质与海上油污所用的技术和方法类同，海上有毒有害物质泄漏事故清理服务合约已与海上油污清理服务合约合并。

2013年10月，本处与环保署合办代号“HNS 演习 2013”的周年海上有毒有害物质泄漏应变演习。演习旨在确定政府部门在“海上有毒有害物质泄漏应急计划”下处理海上有毒有害物质泄漏事故的应变能力，并测试其处理该类事故的反应。演习模拟一艘货柜船在南丫岛以西水域泄漏化学品甲苯二异氰酸酯的情况。参与是次演习的单位包括海事处、环保署、消防处、政府化验所、香港警务处及海事处辖下承办商。



2013年有毒有害物质泄漏应变演习

(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（IMO）的代表。IMO 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)船舶释放的空气污染物造成环境污染。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。本处不断检讨与《防污公约》有关的本地法例，确保该等法例紧贴最新的国际规定。

为实施公约的最新要求，防止船舶在香港特区水域造成空气污染，运房局在 2013 年 6 月咨询立法会经济发展事务委员会，建议于 2014 年完成《商船（防止空气污染）规例》（第 413 章，附属法例 M）的相关法例修订工作。建议获委员会支持。

《国际控制船舶有害防污底系统公约》已于 2008 年 9 月 17 日全球生效。该公约禁止船舶使用含有害有机锡的防污漆，并设立机制防止防污底系统日后使用其他有害物质。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，以便把该条新公约的适用范围延伸至香港特区。本处亦曾参与 IMO 以下新公约的发展工作：

- 《控制和管理船舶压载水和沉积物国际公约》一旨在防止有害水生生物经船舶压载水传播而有可能造成极具破坏性的后果；以及
- 《香港国际安全与无害环境拆船公约》一旨在确保船舶在结束营运时，不会在拆船过程中对人类健康和环境构成不必要的风险。

港口国监督

港口国监督组根据香港在《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。

2013 年，本处人员检查了 740 艘进入香港水域的外来远洋船，发现共 44 项在防污方面的缺陷，另有 26 艘船因严重违反《防污公约》而被扣留。

(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均已并持续推行多项节能措施，包括把小型荧光灯更换为发光二极管天花射灯；在中国客运码头若干自动扶梯的入口处安装不锈钢玻璃门，以减少冷气流失；以及更换两个客运码头空调系统的损坏组件。

本处亦已为中国客运码头内的自动扶梯和自动行人道安装活动传感器，以节约能源。

为尽量减低日光辐射的影响，中国客运码头的玻璃幕墙已贴上可反射大部分日光及减低辐射效应的黄色反光薄膜。此举有助减少空调消耗的能源。

为节约用纸，中国客运码头和港澳码头的计算机网络系统已在 2012 年采用网络储存设备装置，用户可利用在云端运算的环境分阅文件。

两个客运码头的室温设定为摄氏 25.5 度。本处会密切监察有关温度，确保符合政府的环保政策。为更有效保持室温，港澳码头码头层的玻璃正门和中国客运码头通往户外的自动扶梯入口处的两道玻璃门，已安装自动关闭装置，使各门在无须使用时保持关闭。

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。

灯 塔

横栏灯塔的雾号已于 2013 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（例如蓝塘尾的雾号）改以太阳能发电。

(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他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。2013 至 14 年度，管理政府船队方面的预计开支约为 4.32 亿元。在 2013 年，政府船队有 819 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。

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2013年推行了下列环保措施：

- (i) 把 E 座的照明灯更换为发光二极管节能灯；



照明灯更换为发光二极管节能灯

- (ii) 在 B、E、F 和 K 座人流较少区域，为照明灯安装非接触式感应开关，以减少耗电量；



为照明灯安装非接触式感应开关

- (iii) 在政府船坞内栽种更多植物，进一步绿化环境，改善空气质量并减低热岛效应。



政府船坞 A 座的绿化屋顶



政府船塢旅游巴士候车处旁边增设花盆

- (iv) 装设供电池充电的太阳能电池板。
- (v) 回收有待弃置的轮机与设备的有用零部件；以及
- (vi) 由持牌废物收集商收集和处理的政府船塢产生的化学废物（包括轮机冷却剂和荧光灯），以作妥善处置。



妥善收集化学废物

环保船队

(i) 装配环保轮机的新船

政府新建船舶组新购船只所装配的船用柴油机，均符合 IMO 第 II 级氮氧化物排放标准，即较第 I 级标准的排放量低 20%。此外，该组致力进一步减少氮氧化物排放量，包括研究引进选择性催化还原等先进废气排放控制技术的可行性，以配合 IMO 将于 2016 年实施的第 III 级排放标准。IMO 第 III 级排放标准更为严格，较第 I 级标准的氮氧化物排放量低约 80%，适用于排放控制区内的船只。

由 2012 年开始，该组只接受三星级（或以上）的舷外机。获发三星级标签的舷外机符合加州空气资源局于 2008 年制定的废气排放标准，排放量较现有一星级的舷外机少 65%。

此外，为免船只停靠或进行维修期间，轮机须在低负荷的情况下运作，政府船队科的新船将会采用新设计。即使发电机停止运作，船上照明和通风系统也可改由岸上电源及 / 或太阳能电池供电，无须依靠发电机运作供电以致产生有害气体或物质。

(ii) 现有船只

本处自 2002 年起劝谕操作政府船队科船只的本处船员在执行日常职务的航程中，应依照造船商的建议，驾船以符合经济效益的安全速度行驶，使燃油消耗量和废气排放量得以大幅减少。

为减少排放二氧化硫和二氧化碳并支持废物回收业，本处自 2012 年 4 月起参加环保署的先导计划，在五艘政府船只采用 B5 生化柴油。

(h) 与顾客的电子通讯

第二代电子业务系统已于 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围，本处正推行一些新的电子服务，包括推出电子缴费入门网站、提供网上预订政府系泊浮泡的服务，以及把高速客船多次出入口许可的申请电子化。

本处会继续把可以电子化的业务范畴纳入电子业务系统。

此外，本处已于2013年1月推出新的计算机考试系统，支持各类操作香港领牌船只的证书的多媒体电子考试新模式，减少考试所耗纸张。考生亦可在本处网站登入模拟考试系统，以熟习新的考试方式。

另一方面，全新的跨境渡轮服务互联网站已于2013年11月启用，让市民查阅和搜寻来往香港与澳门及香港与内地的跨境客轮抵港和离港的实时时间表。网站亦会向市民公布有关中国客运码头和港澳码头运作的最新消息。

(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。在使用物料方面，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

2013年，本处继续善用宽广局域网络，通过部门入门网站、内部网络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。截至2013年12月，本处藉着羣集式刀锋服务器和虚拟化技术，把支持29个后端系统和信息科技基础设施的54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。本处亦正研究云端运算的运作复原设施，确保主要信息科技系统的业务运作得以持续。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2013年推行多项节能措施，耗电量较上一年减少1.9%。为了进一步减少打印会议文件所耗纸张，海事处自2011年起采用平板计算机，实施无纸会议方案。不过，由于须处理的工作有所增

加，A4 纸张耗用量与 2012 年相比增加了 12.2%，主要原因之一是因应 2012 年 10 月南丫岛对开撞船事故的调查工作及其后对部门工作程序的检讨而须拟备大量文件，导致用纸量上升。2002 年至 2013 年间的耗纸量与耗电量数据，详列于 [附件 I](#) 及 [附件 II](#)。

使用再造纸

我们继续呼吁员工多用再造纸而非原生纸。本处在 2013 年使用的 A4 纸张中，94% 是再造纸。

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公开拍卖供循环再用。在 2013 年，本处共收集了 1 391 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质素。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。海事处负责为其他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 2013 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，减少各办公室的总耗电量 5%或以上（以 2007-08 年度的耗电量为基线），有关目标已经达到，并会不时检讨；
- 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) 2013 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及减少废物的本地和国际适用条例 / 规例。

2013 年所得成果如下：

- 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；
- 海事处辖下 33 艘政府船只共耗用约 1 763 731 公升超低含硫量柴油和约 66 636 公升无铅超低含硫量汽油。在 2013 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 90 852 公斤、43 634 公斤和 156 公斤；
- 海事处各工作地方的总耗电量为 21.3 亿瓦小时，较 2011 年减少约 1.9%，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 8 946 公斤、13 632 公斤和 639 公斤；
- 政府船坞行政大楼（A 座）的室内空气质素继续达到室内空气

质素检定计划下的“良好级”；

- 使用功能已提升的测力计和新的烟气分析系统，对大修后的轮机（功率逾 130 千瓦者）进行最高载重测试，以确保排出的废气在可接受的限度内；
- 把照明灯更换为发光二极管节能灯的计划已扩展至 E 座；
- B、E、F 及 K 座的照明灯已安装非接触式感应开关，以减少耗电量；以及
- 安装光伏板作电池充电之用。

[返回页首](#)

.....

(G) 2014 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小区发起的环保活动；
- 继续把更多辅航设备转为以太阳能发电；
- 继续把可以电子化的业务范畴纳入电子业务系统；
- 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；
- 继续与机电工程署和环保署紧密合作，推行更多节能计划以减少耗电量，并应用可再生 / 新能源；

- 在政府船坞物色更多人流较少的区域，以期在该等区域的照明灯安装非接触式感应开关；以及
- 在政府船坞更多合适地方使用节能照明灯，以减少耗电量。

此外，为落实本处在《清新空气约章》内的承诺，我们会：

- 研究为候命船只安装更多岸上供电系统的可行性，以减少船上发电机的废气排放；
- 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，以确保排出的废气在可接受的限度内；
- 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；
- 继续与环保署研究政府船只采用生物燃料的可行性；
- 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应用混合推进系统（如适用）。

[返回页首](#)



.....

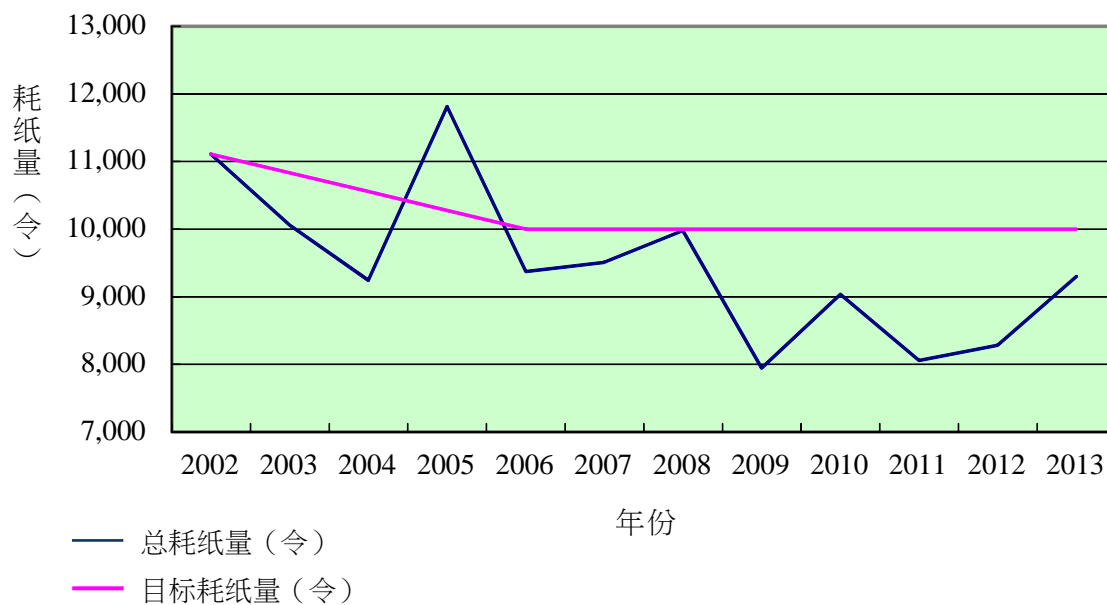
(H) 数据和建议

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，邮件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）或图文传真（传真号码：2541 7194）与我们联系。

[返回页首](#)

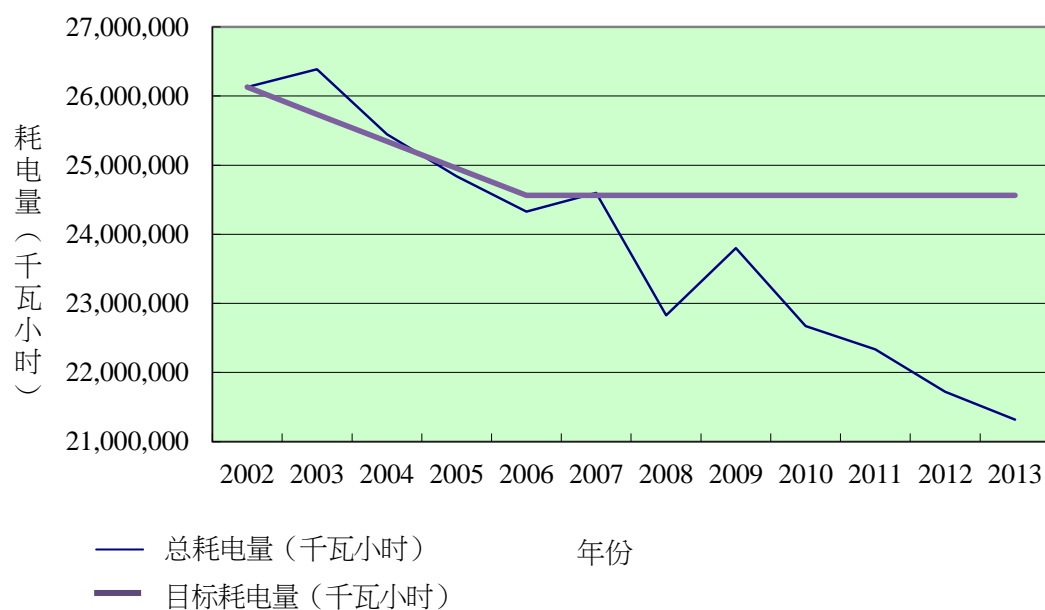
附件 I

耗纸量 (A4 大小纸张) - 海事处各办事处



年份	总耗纸量 (令)	目标耗纸量 (令)	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%
2011	8,056	9,999	-10.0%	-27.5%
2012	8,285	9,999	-10.0%	-25.4%
2013	9,296	9,999	-10.0%	-16.3%

耗电量 - 海事处各办事处



年份	总耗电量 (千瓦时)	目标耗电量 (千瓦时)	目标 +/- %	+/- % (与2002年比较)
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%
2011	22,336,616	24,561,972	-6.0%	-14.5%
2012	21,723,773	24,561,972	-6.0%	-16.9%
2013	21,316,588	24,561,972	-6.0%	-18.4%