



2009 年，本處繼續致力推行環保措施，加強環保管理制度，為保護環境盡一分力。本處於 2008 年 4 月推出第二代電子業務系統，除了提供一站式電子服務，方便用戶向本處、衛生署和入境事務處遞交關務文件和處理該等文件外，還選定新的服務範疇，以期進一步擴展系統的應用。本處將盡力開拓可使用電子服務的其他領域，務求廣泛使用電子通訊，藉以保護環境。本處研發的電子業務系統為用戶提供服務全面、簡單易用的網上平台，便利航運業人士經由一個系統享用跨部門的服務，因而榮獲 2009 年香港資訊及通訊科技獎最佳公共服務應用（電子轉化）銅獎，本處同人對此均感自豪。

本處亦爭取每個與國際海事機關合作的機會，以推動全球的環境保護工作。本處在中央人民政府的支持下，於 2009 年 5 月 11 至 15 日期間在香港主辦外交大會，審議《2009 年國際安全與無害環境拆船公約》。該公約旨在確保結束營運的船舶，不會在拆船過程中對人類健康和環境構成不必要的風險。公約於外交大會結束前順利通過，定名為《2009 年香港國際安全與無害環境拆船公約》。國際海事組織為對香港表達謝意，也把公約稱為《香港公約》。

為表示本處支持《清新空氣約章》並承諾改善空氣質素，本處繼續採取措施，致力減少政府船隻排放廢氣，並密切監察船舶排放廢氣的情況。

我很高興見到本處推行的環保措施卓具成效，而且備受員工及業界認同。我謹藉此機會對員工在 2009 年所作的努力，表示謝意。本處今後定會繼續與社會各界人士合作，支持推行清新空氣計劃，全力改善本港環境。

海事處處長譚百樂

[返回頁首](#)



## **(B) 職責和組織架構**

這份工作報告主要概述 2009 年內我們在改善環境方面的主要工作範疇，以及如何減低本處內部日常活動對環境造成的直接影響。

這份工作報告的主要對象為香港市民、本處的業務伙伴、其他政府部門、

本處員工，以及本地和國際海事組織。

## 本處概覽

海事處以海事處處長為首，負責香港一切航運事務，以及所有等級、類型船舶的安全標準。本處的使命宣言為“同心協力，促進卓越海事服務”。

本處的專業和技術人員資歷深厚、經驗豐富，提供廣泛的服務。該等服務大致可分為五個範疇，各以一位助理處長為首：

- 政府船隊
- 航運政策
- 策劃及海事服務
- 港口管理
- 船舶事務

本處總部的行政部，為各科提供行政支援服務、人力資源管理服務和財務會計支援服務。

本處總部設於中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓，其他主要辦公地點包括昂船洲政府船塢、上環港澳碼頭、尖沙咀中國客運碼頭和八個分布在不同地點的公眾貨物裝卸區。

## 環保管理架構

為了鼓勵建立環境管理制度和加強內部的環保管理工作，本處分別委任部門主任秘書和行政主任（委員會及總務）為環保經理和環保主任。

至於各科的所有環保事宜，則由各科的助理處長按工作性質制訂該科的環保宗旨、目標和措施。各科獲委任為環保代表的高級專業人員負責統籌各有關事宜，例如統籌和準備各科的相關資料，以編製部門的周年環保報告。

## [返回頁首](#)



## **(C) 環保宗旨**

本處爲了促進卓越的海事服務，力求各項服務和運作符合環保原則，使香港的港口更加清潔。

[返回頁首](#)

---

## **(D) 工作重點**

本處的環保工作着重下列範疇：

- (i) 加緊對危險貨物在香港水域運輸往來的管理和監控；
- (ii) 改善收集船隻垃圾和清理海上漂浮垃圾服務；
- (iii) 確保本港妥善推行世界級的海上油污計劃，以應付溢油事故；
- (iv) 加緊檢控海上棄置廢物和造成海洋污染的違例者；
- (v) 就有關發展項目推薦符合環保而能緩減波浪的海堤設計；
- (vi) 實施防止海洋污染的國際公約，並對船舶執行相關環保法例的規定；
- (vii) 採用有效的管理系統，使本處轄下客運碼頭、公眾貨物裝卸區和政府船塢的運作得以節約能源；
- (viii) 政府船塢的設施和工序均採用符合環保而講求效能的設計；
- (ix) 本處轄下工作地方均奉行政府的環保管理政策，務求善用天然資源和能源；
- (x) 建議爲每個大型發展項目進行適當的海上交通影響評估，俾能妥善解決該項目每個階段所展開工程可能對海洋造成的影響。此舉不但確保香港水域海上交通安全，而且還會對環境帶來長遠裨益；以及
- (xi) 落實各項與本處運作有關的計劃和措施，以期履行在《清新空氣約章》中許下的承諾。

[返回頁首](#)

---

## (E) 2009 年環保工作成效

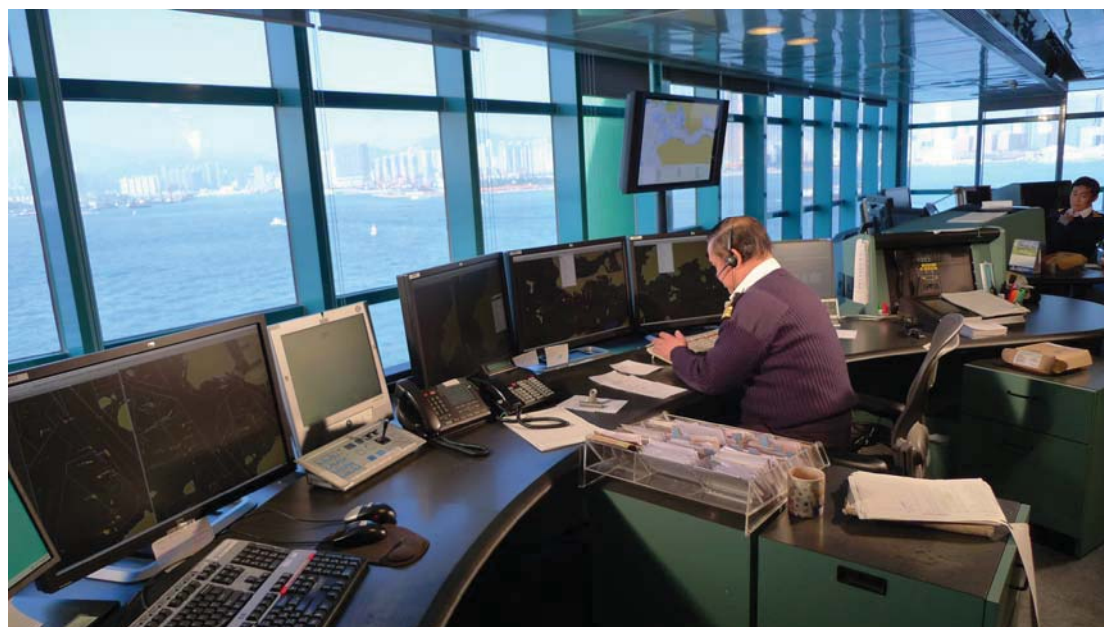
2009 年本處在環保方面的措施和取得的工作成效列述如下：

### (a) 港口管理積極進取

#### 船隻航行監察服務

香港船隻航行監察服務的目標之一，是保護海洋環境免受海事意外產生的油污或化學品所污染。船隻航行監察中心（航監中心）提供船隻航行監察服務，通過先進的船隻交通監察系統，全日 24 小時監察香港水域內的船隻動態。航監中心通過電子海圖顯示與信息系統所顯示的交通信息圖像，實時監察交通情況，因此能全面評估水域範圍內船隻的整體航行情況，以便向駕駛員發出適當的航行信息或建議，從而協助他們在船上作出決定，及時採取實質行動，避免出現船隻碰撞或擱淺的情況。葵涌貨櫃碼頭港池設有海上交通控制站，密切監察繁忙的船隻交通，進一步提高海上交通管理的效率。

長遠來說，航監中心會全面掌握船隻交通監察系統的最新發展，包括電子導航的演進，並會為電子導航的應用作好準備，確保航監中心繼續提供世界一流的船隻航行監察服務。



設於港澳碼頭內的航監中心

## 海港巡邏

海事處人員在 25 艘巡邏船上執行巡邏工作，確保在香港水域航行的船隻遵守規管海上棄置廢物等行為的海事法例。巡邏人員不時檢控棄置廢物的違例者。2009 年，本處向干犯海上棄置廢物罪行者發出共 70 張定額罰款通知書。

海事處人員經常檢查油船和油躉，確保該等船隻在指定錨地錨泊或運作。在檢查的過程中，本處人員會勸諭經營人嚴格遵守工作守則，確保船隻不會在香港水域內非法輸油或卸油。根據《船舶及港口管制條例》（第 313 章）及《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）的規定，船東、船長或任何人如從船隻卸油，即屬違法。

此外，本處人員也會在日常巡邏時密切監察是否有爛船或船隻殘骸，以防止任何有毒物質釋出。舉例來說，爛船或船隻殘骸滲出的潤滑油／燃油殘漬有可能損害環境。2009 年，本處共清理了 78 艘爛船和船隻殘骸。

## 管制排放黑煙

2009 年，本處人員在香港水域一帶展開連串行動，監察船隻排放黑煙的情況，並按力高文圖表的黑煙濃度量度黑煙排放量。本處根據船隻排放黑煙的濃度，分別向船東／船長發出共 33 封勸諭信和 6 封警告信，要求他們採取補救行動，以改善船隻排放黑煙的情況。

本處雖然在徵詢法律意見後並無針對排放黑煙的船隻提出檢控，但已向船艇營運者廣發教育單張，宣傳妥善維修輪機以減少黑煙排放的重要性。

自船隻排放過量黑煙檢舉員計劃於 2007 年 11 月推出以來，本處一直培訓自願參加計劃的市民，以便他們向本處舉報目睹船隻排放過量黑煙的個案。年內，本處共接獲六宗排放黑煙的舉報，並已展開調查和採取跟進行動。

## 管制危險品

《危險品（船運）規例》（第 295 章，附屬法例 C）和《商船（安全）（危險貨物及海洋污染物）規例》（第 413 章，附屬法例 H）規管海上運載危險品。危險貨物小組在香港水域抽查運送危險品的船隻。2009 年，該組共檢查了 353 艘船隻。

香港迪士尼樂園的煙花每兩星期循海路運送至樂園。為確保運送煙花的船隻及船員安全，以及保護海洋環境，本處人員定期為運送第 1 類危險品（煙花）往香港迪士尼樂園的船隻進行檢查。

## (b) 海上垃圾清理服務卓具效率

漂浮垃圾是海港內最顯而易見的污染例子，往往隨水流和風向飄散，難以清理。海事處聘用承辦商來提供高效率和具成效的海上垃圾清理服務，銳意保持海港清潔。

過去幾年，大部分漂浮垃圾源自陸上，被連場暴雨帶至香港水域。不過，2009 年天氣較為乾旱，加上珠江流域出現旱情，因此所收集的漂浮垃圾數量有所減少。年內清理和收集的海上垃圾總量達 16 195 公噸，與上一年比較，減幅為 5.7%。

### 外判海上垃圾清理服務

本處為了不斷提高海上清潔服務的整體效率和成效，自 2005 年 7 月以來對海上垃圾和油污清理服務實施經改革的外判安排。在經改革的外判安排下，本處把多份海上清潔和垃圾清理服務合約整合為三份較長期的合約（為期五年但可視乎情況延長一年），並採用以服務表現為本的合約規格，監察承辦商的服務質素。此外，本處也重訂了工作模式。承辦商動用約 70 艘船隻在日間保持香港水域清潔。經改革的外判安排實施以來，承辦商的整體表現（以清潔程度和回應時間來衡量）已有所改善。

除定期清潔行動之外，我們還致力於以下範疇的工作：

- ◇ 加緊檢控違例人士；
- ◇ 加強公眾教育；
- ◇ 廣為宣傳；以及
- ◇ 在選定水域展開清潔大行動。

為了改善香港水域的清潔情況，本處還與公私營機構合作，定期舉辦宣傳活動。為對抗人類豬型流感，海事處指示工作人員須使用高壓熱水噴槍加緊進行轄下海上垃圾收集站日常的清潔工作，並派遣專責小組加強清理沿岸水域的漂浮垃圾，為期 12 個月。

本處為使服務精益求精，現正與承辦商研究開發合適的垃圾清理技術，以清除困在交通繁忙的水域或不容易到達的淺水海域內的漂浮垃圾。

### (c) 時刻準備應付溢油事故

香港水域鄰近交通繁忙的航道，容易受溢油影響。溢油可嚴重損害我們的海洋環境和經濟。船舶溢出的油污容易漂到岸上，對環境造成難以彌補的損害。針對這情況，我們訂立了有效的《海上溢油應急計劃》，以協調公私營界別的人力物力來應付香港水域的油污事故。本處轄下污染控制小組的人員 24 小時候命，目標是在收到海港範圍內溢油事故報告兩小時內抵達現場採取行動。2009 年，這項服務承諾 100% 達到。

負責處理海上溢油事故的本處人員，均曾接受相關訓練，更會定期進行演練，確保在處理溢油方面的表現能夠達到國際海事組織所訂的應急標準和能力水平。海事處除了定期為處內人員提供油污清理訓練，還會每年舉行一次大型油污清理演習，以練習如何按照《海上溢油應急計劃》實地協調各政府部門和油公司的工作。本處也與廣東、深圳、澳門和珠海的溢油事故處理機關共同建立了跨境聯絡合作機制，並定期進行測試，確保機制有效。



2009 年油污清理演習



#### (d) 國際公約與本地法例

海事處是香港特區在國際海事組織的代表。國際海事組織是聯合國的專門機構，負責國際航運的安全和保安，以及防止船舶污染環境。

香港特區致力實施《73/78 防污公約》（《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》）。《73/78 防污公約》是防止或盡量減低船舶操作對環境造成污染的主要國際公約，設有六個附則，防止(i)油類；(ii)有毒液體物質；(iii)包裝有害物質；(iv)生活污水；(v)垃圾；以及(vi)排放到大氣的物質造成環境污染。所有附則均適用於世界各地的香港註冊船舶和所有在香港水域的船舶。

《國際控制船舶有害防污底系統公約》已由 2008 年 9 月 17 日起全球生效。該公約禁止船舶使用含有害有機錫的防污漆，並設立機制防止防污底系統日後使用其他有害物質。目前，香港對使用含有機錫的油漆已有嚴格管制，而當局正擬備本地法例，以便把該條新公約的適用範圍延伸至香港特區。本處現時亦參與國際海事組織有關管理壓載水和拆船的發展工作，以盡量減低對環境造成的影響。

國際海事組織在 2009 年 5 月於香港舉行的外交大會上，通過了《2009 年香港國際安全與無害環境拆船公約》這條新公約。這是國際海事組織首次在亞洲召開外交大會，大會在香港會議展覽中心舉行，與會者包括全球 63 個國家和多個跨政府和非政府組織的代表。在中央人民政府的全力支持下，海事處是負責籌辦這項活動的香港特區政府機關。新公約旨在確保結束營運的船舶，不會在拆船過程中對人類健康和環境構成不必要的風險。公約就船舶的設計、建造、營運，以及把結束營運的船舶送往拆船廠前的準備工作，施加若干強制性的規定，以推行安全和環保的拆船措施。此外，公約也規管拆船設施的營運，以保障工人的安全和健康，盡量減少對環境的任何不良影響。



## 2009年5月11至15日舉行的 國際海事組織《國際安全與無害環境拆船公約》外交大會

### 港口國監督

港口國監督組根據本處在《東京備忘錄》所作的承諾，每年檢查約15%進入香港水域的外來遠洋船。

港口國監督為船舶進行檢查，確保船舶遵守保障船員、乘客及船舶安全和防污的有關公約條文，藉此防止未達標準的船舶出海。

2009年，本處人員檢查了692艘進入香港水域的外來船舶，發現共34項在防污方面的欠妥之處，另有6艘船因嚴重違反《防污公約》而遭扣留。

### (e) 客運碼頭、公眾貨物裝卸區及燈塔環保措施

#### 客運碼頭

港澳碼頭和中國客運碼頭在環保工作方面，致力節約能源。兩個客運碼頭均推行有系統的節約能源計劃，減省不必要的照明，並按需要安排自動扶梯和自動行人道的運作時間，以減低耗電量。在2009年採取的環保措施包括為兩個客運碼頭更換空調系統損壞和低效的組件，以及為照明系統換上節能燈泡和光管。為配合政府部門的節能政策，兩

個客運碼頭的室溫已設定為攝氏 25.5 度。

此外，港澳碼頭的行人天橋玻璃幕牆已貼上多層反光隔熱膜，以減少對空調的需求，從而減少耗電。

### 公眾貨物裝卸區（裝卸區）

爲了減低耗電量，裝卸區操作期間和操作時間過後的泛光燈強度已按實際需要調弱。此外，本處在所有裝卸區內設置 Lotus Notes，鼓勵員工以電子方式通訊。

### 燈塔

位於鯉魚門南的燈立標和大利橋上的導航燈，已於 2009 年由使用供電改爲太陽能發電。爲延續這項環保措施，未來數年將有更多輔航設備（例如位於鯉魚門北的燈立標、分流燈塔、爛角咀燈塔等）改以太陽能發電。

自 2006 年 11 月起，鶴咀燈塔試行結合風力和太陽能發電。該套發電系統表現穩定，成效顯著，現已取代燈塔原有的供電系統。

## (f) 政府船塢講求環保

政府船隊科負責政府船隻的整體管理，主要工作包括管理屬下船隊、爲海事處各科別和其他政府部門提供海上運輸服務、購置新船，以及維修保養政府船隻。昂船洲政府船塢主要是政府船隊科船隊的運作基地，也是所有政府船隻的維修保養基地。2009 至 10 年度，管理政府船隊方面的預計開支約爲 3.97 億元。截至 2009 年年底，政府船隊有 795 艘不同類別、類型和大小的政府船隻。

政府船隊科一向支持環保。過去多年，政府船隊科因應政府船塢的運作制訂並推行了不少環保措施，該等措施不僅適用於船塢本身和辦公室，也擴展至員工、新船和維修作業。



政府船塢露天地方的綠化區

### 環保工作環境

爲了保存政府船塢港池的生態環境，政府船塢在 2009 年推行了下列環保措施：

- (i) 翻新工場、有蓋修理棚和船員專用空間，以提供安全的工作環境，以及讓承辦商存放危險品氣樽和油漆的指定地方；
- (ii) 進一步綠化政府船塢，加設太陽能照明裝置，以改善空氣質素並減低熱島效應；
- (iii) 把行政大樓（A 座）老化的空調系統更換爲既節能又環保的製冷機組；
- (iv) 在露天修船場提供四個新的活動天篷，以控制爲船身進行清理、噴砂清潔和表面塗層工序所造成的水污染；
- (v) 擴大露天修船場的污水處理系統，建造新的溝渠和沉澱池以收集船身清理工序所產生的污水；
- (vi) 棄置輪機與設備的有用零部件均會回收，以供循環再用；
- (vii) 於岸上興建新的舷外機測試小櫃，以免測試輪機所產生的油類污染物污染政府船塢港池；

- (viii) 在露天地方豎設有蓋工作棚，以妥善堆放內含易燃燃料的汽油舷外機，以及符合職業安全及健康規定；
- (ix) 通過採用無線閉路電視系統、電腦化錄影裝置等環保設備來改善政府船塢的保安監察系統，從而減少使用信號電纜、減少敷設地下線路管道，以及減少用紙；
- (x) 為船員大樓（E 及 F 座）的天台換上更耐用、更隔熱的地磚，以減少空調系統的維修和電力費用；
- (xi) 為洗手間和茶水間的水龍頭配上省水裝置，以令耗水量減少 15 至 20%；以及
- (xii) 提升政府船塢食堂內視像系統的功能，以播放與安全及環境有關的節目，藉此提高員工的相關意識。



政府船塢內全新的活動天篷



擴大政府船塢露天修船場的污水處理系統



政府船塢內的節能燈和閉路電視

## 環保船隊

### (i) 環保新船

早於 2000 年，部分新的政府船隻已配備環保柴油機（130 千瓦以上）。自 2001 年起，本處確保所有新購船隻均符合各項適用於環保和防止油污染的規例，包括安裝環保輪機、採用具能源效益的設備和免維護蓄電池，以及使用環保油漆和製冷劑。

### (ii) 現有船隻

本處自 2002 年起，勸諭操作政府船隊船隻的本處船員在執行日常職務的航程中，應以低於最高航速的安全速度行駛，以減少燃油消耗量和廢氣排放量。本處記錄顯示，在各員工不斷努力下，燃油消耗量多年來一直逐步減少。

## (g) 與顧客的電子通訊

第二代電子業務系統於2008年4月28日推出，全面以電子方式處理關務文件和提供公共服務。電子業務系統不僅減省業界擬備申請書和親自辦理申請所需的資源與運作成本，而且有助節約用紙和支持環保。爲了進一步擴大電子申請服務的應用範疇，本處在2009年選定把申請香港牌照和申請豁免貨船安全證明書等兩項服務電子化。本處也會繼續選出可予電子化的業務範疇，以納入電子業務系統。2009年12月，電子業務系統榮獲2009香港資訊及通訊科技獎最佳公共服務應用（電子轉化）銅獎。評審團稱許系統提供全面的電子公共服務，介面設計簡單易用，是促成香港航運業界成功的重要助力。

## (h) 內部環保計劃

我們致力在辦公室日常運作中貫徹政府的環保管理政策，務求善用天然資源和能源。在耗用材料方面，我們奉行並倡導“節約使用、物盡其用、循環再用、擇善而用”的原則。

### 電子通告和通函

在 2009 年，本處繼續善用寬廣區域網絡，通過部門入門網站、內聯網

和互聯網站向員工發放資訊，盡量減少以紙張傳閱文件。藉着先進的電郵系統，電郵現已成為部門日常運作的主要通訊方式。

### 環保資訊科技

爲了推行環保電腦策略，本處在 2009 年借助雲端運算基礎設施的強大功能，建設了環保的資訊科技工作間。通過使用羣集式刀鋒伺服器 and 虛擬化技術，大量實體伺服器和應用程式可經電子轉化，以存於雲端運算的虛擬環境並在該環境下運作。這樣可減少各系統的實體硬件數量，從而縮減存放伺服器的辦公室空間，並減低耗電量和熱耗散。

### 節約用紙與用電

節約用紙與用電仍是內部環保工作小組密切監察的兩大環保措施。與上一年相比，本處在 2009 年的 A4 紙張耗用量大幅減少 2 028 令（20.3%），成績斐然。然而，由於客運量增加致使港澳碼頭和中國客運碼頭內的活動更趨頻繁，加上觀塘公眾貨物裝卸區和油麻地海事分處爲加強保安而增加照明，本處耗電量與 2008 年相比增加了 4.3%。2002 年至 2009 年間的耗紙量與耗電量數據，詳列於[附件I](#)及[附件II](#)。

### 使用再造紙

我們繼續呼籲員工多用再造紙而非原生紙。本處在 2009 年使用的 A4 紙張中，差不多 90%是再造紙，2008 年的數字則爲 80%。

### 處理用完的打印機碳粉盒／噴墨盒

所有用完的電腦打印機碳粉盒和噴墨盒經收集後會通過公開拍賣，循環再用。在 2009 年，本處共收集了 1 325 個空碳粉盒和噴墨盒供循環再用。

### 電子聖誕賀卡

本處自 2001 年起已改發電子聖誕賀卡，以減少用紙。

### 廢物源頭分類計劃

自 2008 年年初，本處在海港政府大樓的總部已加入大廈管理處推行的廢物源頭分類計劃，以便在源頭分類收集廢紙、膠瓶與鋁罐。

[返回頁首](#)



## (F) 履行《清新空氣約章》的成效

《清新空氣約章》由商界倡議，旨在鼓勵社會各界聯手改善空氣質素。香港特區政府在 2006 年簽署約章，承諾採取適當措施以控制、監察和報告一切廢氣源頭（包括車輛及船隻）的廢氣排放量，以及減少所有政府活動的能源耗用量。海事處負責為其他政府部門提供政府船隊服務，已採取不同措施來達到約章就船隻廢氣排放量所訂的目標。下文概述本處於 2009 年內在這方面的工作。

### (a) 管理承諾和環保目標

政府船隊及船塢環境管理制度委員會於 2007 年 7 月成立，負責制訂、管理和推行環保措施，以減少排放廢氣，特別是源自政府船隻的廢氣。

為減少排放廢氣，委員會初步訂立了以下指標和目標，並會按年檢討：

- 在 2009-10 至 2013-14 年度，致力令各辦公室的總耗電量減少 5%或以上（以 2007-08 年度的耗電量為基線）；
- 保持各辦公室和工作環境的室內空氣質素良好；
- 訂購新船或更換現有船隻時，採購更符合環保原則的船隻；
- 船隻／車輛一律採用市場上供應的超低含硫量燃油。政府自 2001 年起訂下政策，規定所有政府船隻均須採用超低含硫量柴油，以減少輪機廢氣內的二氧化硫排放物；
- 現有船隻使用的舊款輪機須以環保型號取代；以及
- 參照當前的最佳做法，確保政府船塢與政府船隊的運作及設施均符合國際廢氣排放標準和本港所有相關法例規定。

### (b) 2009 年所得成果

政府船塢與政府船隊在運作上均遵從並符合所有關乎廢氣排放的本地和國際適用條例／規例。

2009 年所得成果如下：

- 政府船塢的綠化區有所擴大，種植了新的樹木以吸收二氧化碳；
- 我們接收的 13 艘新船（不包括輪機功率少於 130 千瓦的小船）全部配備低氮氧化物排放量輪機、免維護蓄電池和環保製冷劑；
- 我們已訂下採購政策，逐步淘汰政府船隻上不符合《防污公約》附則 VI 規定的柴油主機和發電機（功率逾 130 千瓦者），並換上符合該等規定的型號。迄今，政府船隻中約有 41% 符合該等規定，2008 年的數字則為 37%；
- 本處轄下 36 艘政府船隻共耗用約 1 946 110 公升超低含硫量柴油和約 86 900 公升無鉛超低含硫量汽油。在 2009 年，氮氧化物、可吸入懸浮粒子和二氧化硫的排放量分別約為 100 782 公斤、4 031 公斤和 172 公斤；
- 海事處各工作地方的總耗電量為 238 億瓦小時，較 2008 年增加約 4.3%，原因是港澳碼頭和中國客運碼頭的客運量增加，以及觀塘公眾貨物裝卸區和油麻地海事分處加強了保安。二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子的間接排放量分別為 45 460 公斤、27 609 公斤和 1 428 公斤；
- 政府船塢行政大樓（A 座）的室內空氣質素繼續達到室內空氣質素檢定計劃下的“良好級”；
- 使用功能已提升的測功器和新的煙氣分析系統對大修後的主機（功率逾 130 千瓦者）進行最高載重測試，以確保廢氣排放量不超出可接受上限；
- 工場內 135 盞已老化的高棚燈和有蓋工作棚／公共地方內 286 盞照明燈已由節能熒光燈取代；以及
- 已推行措施監管船身表面處理及塗層工序使用的溶劑、脫漆劑和去油劑所散發的揮發性有機化合物。

[返回頁首](#)

---

## **(G) 2010 年環保目標**

為使我們的服務和工作環境符合環保原則，並保護全球的天然資源，我們訂定以下目標：

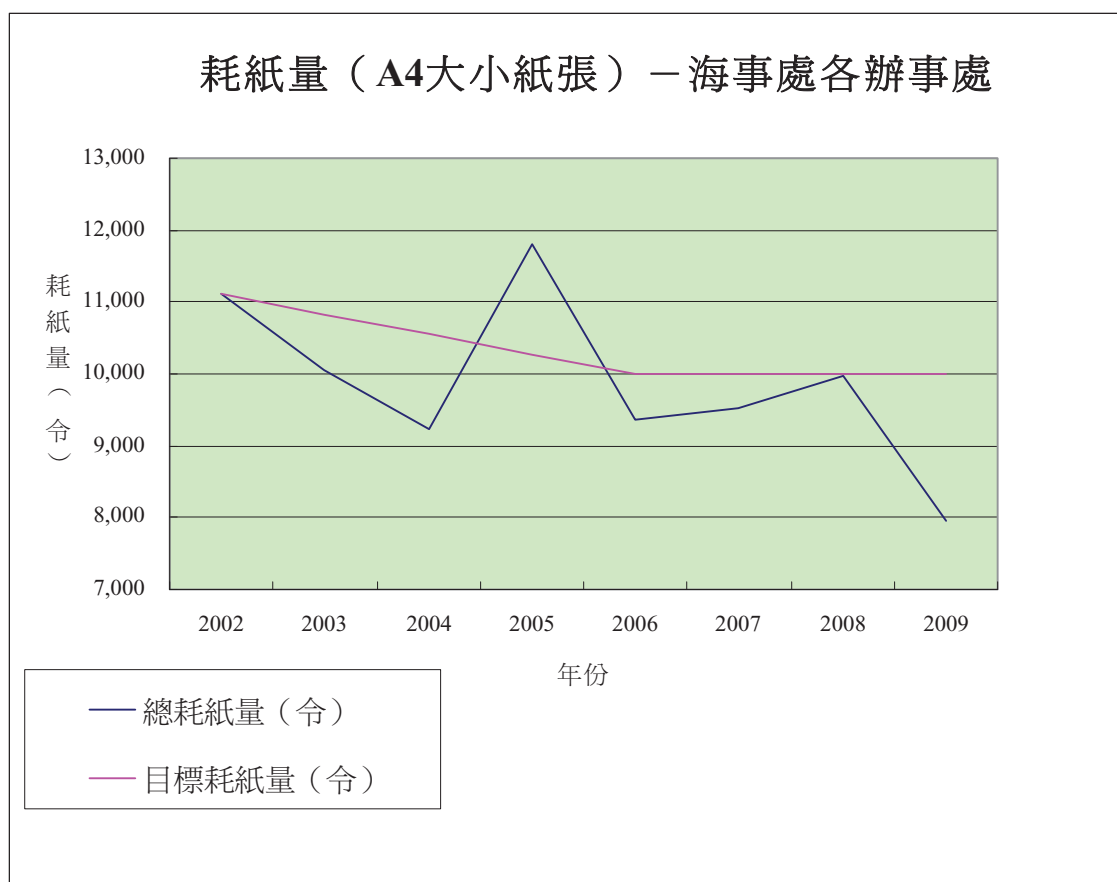
- 繼續盡力防止和打擊不同形式的海洋污染，例如海上垃圾、溢油、黑煙排放等；
- 繼續鼓勵和呼籲員工大力支持採取更多環保措施，並多參加部門或社區發起的環保活動；
- 繼續把更多輔航設備轉為以太陽能發電；
- 繼續選出可予電子化的業務範疇以納入電子業務系統；
- 繼續探討環保新方法，並積極推動廣泛採用電子措施，務求盡量節約用紙和用電；以及
- 與機電工程署和環境保護署緊密合作，推行更多節能計劃，以減少耗電量和應用可再生／新能源。

此外，為落實在《清新空氣約章》下所作出的承諾，我們會：

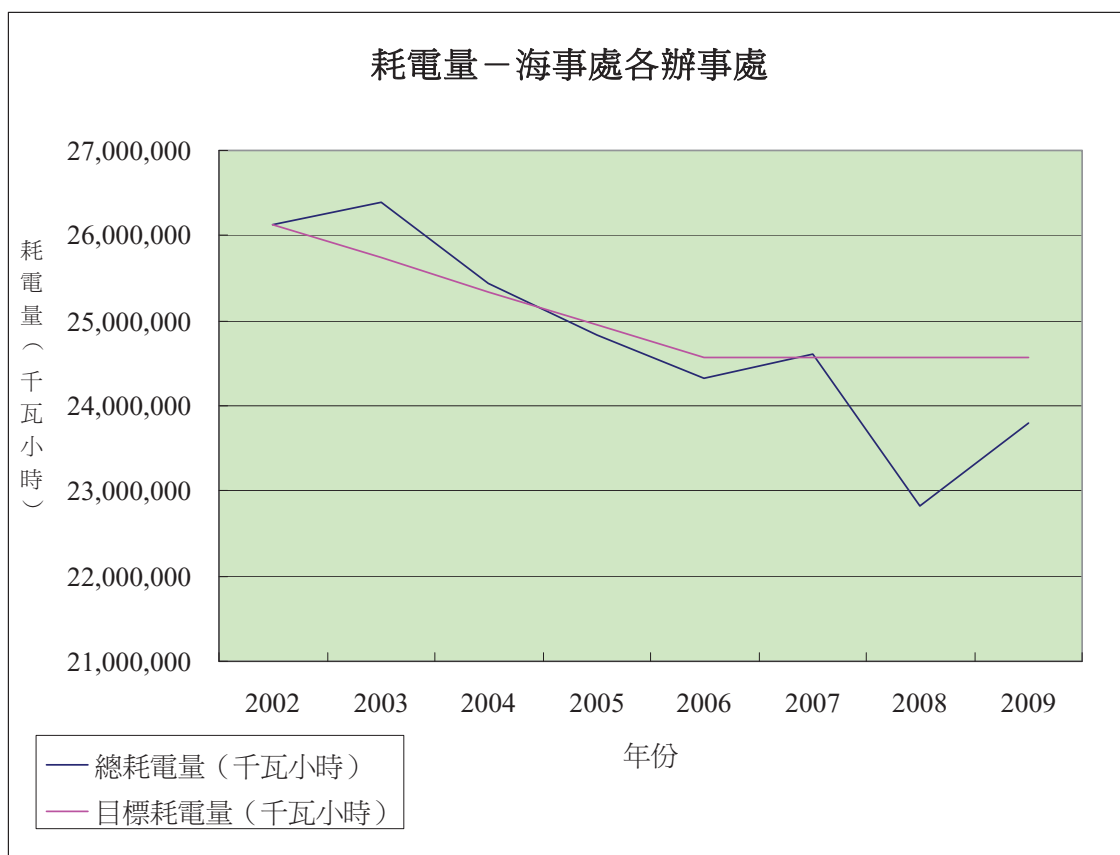
- 進一步分期改善政府船塢的綠化環境；
- 繼續推行節能措施，令政府船塢的耗電量減少 0.5%或以上；
- 繼續把政府船隻上不符合《防污公約》附則 VI 規定的柴油主機和輔機（功率逾 130 千瓦者）更換為符合規定的型號；
- 繼續對在 2001 年後安裝於政府船隻上並交付使用的柴油主機和輔機（功率逾 130 千瓦者）進行大修後測試；
- 與環境保護署合作，物色合適的選擇性催化轉換器供政府船隻試用；
- 繼續尋求撥款，為政府船塢的警衛樓和行政大樓安裝光伏發電系統，以及為船隊行動組大樓安裝太陽能熱水系統；
- 鼓勵用戶部門在新造的政府船隻盡可能利用太陽能；
- 試行實時遙距監測船隻輪機轉速（每分鐘轉數），以確保船隻在操作上能節省更多燃料；
- 繼續檢討船隻的操作模式，促請所有用戶部門在切實可行的範圍內以最節能的模式操作船隻，以減少燃料耗用量；
- 在政府船塢食堂安裝簡單的廚餘轉化系統，通過化學／酶工序把廚餘轉化為環保肥料供政府船塢的綠化區使用；以及
- 研究政府船隻可否採用生物燃料。

[返回頁首](#)





年份	總耗紙量 (令)	目標耗紙量 (令)	目標	+/- % (與 2002 年比較)
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%



年份	總耗電量 (千瓦小時)	目標耗電量 (千瓦小時)	目標	+/- % (與 2002 年比較)
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%