

海事處 2013 年環保報告

目 錄

- (A) [處長的話](#)
 - (B) [職責和組織架構](#)
 - (C) [環保宗旨](#)
 - (D) [工作重點](#)
 - (E) [2013 年環保工作成效](#)
 - (a) [港口管理積極進取](#)
 - (b) [海上垃圾清理服務卓具效率](#)
 - (c) [時刻準備應付溢油事故](#)
 - (d) [海上有毒有害物質洩漏事故清理服務](#)
 - (e) [國際公約與本地法例](#)
 - (f) [客運碼頭、公眾貨物裝卸區及燈塔環保措施](#)
 - (g) [政府船塢講求環保](#)
 - (h) [與顧客的電子通訊](#)
 - (i) [內部環保計劃](#)
 - (F) [履行《清新空氣約章》的成效](#)
 - (a) [管理承諾和環保目標](#)
 - (b) [2013 年所得成果](#)
 - (G) [2014 年環保目標](#)
 - (H) [\(H\) 資料和建議](#)
- 附件 I [耗紙量 \(A4 大小紙張\)](#)
- 附件 II [耗電量](#)

.....

(A) 處長的話

海事處負責香港水域範圍內的海事和航行安全事宜。本處承諾全力支持預防海洋污染，因為保護海洋環境不獨有其本身的重要性，而且還有助

香港鞏固世界級港口的地位。

香港特別行政區（香港特區）是國際海事組織的聯繫會員，有責任確保香港水域內的所有船舶均符合預防海洋污染的所有適用國際標準。

2013 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。工作成果包括進一步利用於 2008 年 4 月推出的第二代電子業務系統，擴大電子申請服務的應用範圍。年內，本處把多個範疇的服務電子化，如推出電子繳費入門網站、提供網上預訂政府繫泊浮泡的服務，以及把高速客船多次出入口許可的申請電子化。此外，2013 年 1 月推出的新版電子互動電腦評估系統支援各類證書以電子考試的新模式，有助節約用紙。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，協助保護環境。

年內，本處在節約用電方面也取得成績，耗電量較上一年減少 1.9%，為 2002 年以來最低，顯示本處為節約用電而採取的多項措施收到成效。

為體現本處改善空氣質素的承諾，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 2013 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，支援推行清新空氣計劃，全力改善本港環境。

海事處處長黃偉綸

[返回頁首](#)

(B) 職責和組織架構

這份工作報告主要概述 2013 年內本處在改善環境方面的主要工作範疇，以及我們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、本處的業務夥伴、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六個範疇，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
- 改革執行小組

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六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，以編制部門的周年環保報告。

[返回頁首](#)



(C) 環保宗旨

本處為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) 確保有效監控危險品在香港水域的動態；
- (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) 就海上棄置廢物和造成海洋污染的罪行採取檢控行動；
- (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) 建議為每個大型發展項目進行適當的海上交通影響評估，以充分反映有關項目每個階段的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；
- (xi) 落實各項與本處運作有關的計劃和措施，以期履行改善空氣質素的承諾；以及
- (xii) 繼續參與室內空氣質素檢定計劃，以加強本處人員注重室內空氣質素的意識。

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。2013年，本處共清理了64艘爛船和船隻殘骸。

管制排放黑煙

2013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，分別向船東和船長發出一封勸諭信和一封警告信，要求他們採取補救行動，以改善船隻排放黑煙的情況。

為有效實施對船隻排放黑煙的管制，本處在運輸及房屋局(運房局)支持下，就立法制定黑煙排放量客觀測量標準的建議，於2013年2月諮詢本地船隻諮詢委員會和港口行動事務委員會。根據有關建議，船隻排放的黑煙如與力高文圖表上的“2號陰暗色”同等深色或較之更深色，任何一次持續三分鐘或以上，即屬違法。兩個委員會均支持上述建議。運房局於2013年5月諮詢立法會經濟發展事務委員會，該事務委員會支持上述修訂法例建議。修訂條例草案於2014年3月提交立法會首讀及開始二讀辯論。

此外，本處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。

本處亦繼續就環境保護署(環保署)委託進行的船舶排放清單研究提供船隻統計資料(資料取自本處後端資訊科技系統)。

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。2013年，該小組共檢查了482艘船隻，其中四艘船隻的有關人士因違反相關危險品法規而被檢控／罰款。

香港迪士尼樂園的煙花(第1類危險品)每兩星期循海路運送至樂園一次。為確保運送煙花往香港迪士尼樂園的船隻及船員安全，以及保護海洋環境，本處人員定期為該等船隻進行檢查。

(b) 海上垃圾清理服務卓具效率

漂浮垃圾大部分源自陸上，這些垃圾往往隨水流和風向漂散，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。

本處通過以服務表現為本的合約，聘用承辦商清理漂浮垃圾及收集遠洋船和本地船隻的垃圾，以確保清潔服務的效率和成效。年內收集的海上垃圾總量達 **15 248** 公噸。除每日的海上垃圾清理行動外，本處亦舉行宣傳活動和採取執法行動，以期從源頭減少／消除海上垃圾。**2013** 年，本處的污染控制小組約 **93** 次登上本地船隻和到海魚養殖區、魚類批發市場宣揚“保持香港水域清潔”的信息；向干犯海上棄置廢物罪行的人士發出十張定額罰款通知書；以及曾檢控一名在海上傾倒垃圾的本地船隻船長。

為使香港水域的清潔情況保持在良好的水平，本處會繼續與其他政府部門和私營機構合辦宣傳活動，以提高市民保持海港清潔的意識，並會繼續通過參與清潔前濱及海岸的行動來支援其他政府部門的清潔工作。

(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。船舶溢出的油污會漂到岸上，對環境造成損害。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。**2013** 年，污染控制小組處理共 **143** 宗報稱發現油污的個案，並就其中 **36** 宗證明屬實的個案採取清理行動。有關的服務承諾 **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。

2013 年，本處在南丫島西面的下尾灣舉行一年一度的溢油應變演習（代號“油演 2013”），測試各有關政府部門和油公司處理溢油事故的應變能力和應急措施，並核實參與人員和單位的主要職責及處理油污的知識、技術和能力。



2013 年溢油應變演習

(d) 海上有毒有害物質泄漏事故清理服務

海上有毒有害物質被界定為除油類以外的任何物質，該等物質一旦進入海洋環境便可能危害人類健康、對生物資源和海洋生物造成損害、對宜人環境造成破壞，或對海洋的其他合法使用造成干擾。

《2000 年有毒有害物質污染事故防備、反應與合作議定書》由 2012 年 12 月 6 日起適用於香港。當局已根據該議定書的規定制訂“海上有毒有害物質泄漏應急計劃”，以處理香港水域內的有毒有害物質泄漏事故。在該應變計劃下，海事處的污染控制小組負責在確知事發現場環境安全後，派員到場清理漂浮在海面的有毒有害物質殘餘物。

鑑於清理海上有毒有害物質與海上油污所用的技術和方法類同，海上有毒有害物質泄漏事故清理服務合約已與海上油污清理服務合約合併。

2013年10月，本處與環保署合辦代號“HNS 演習 2013”的周年海上有毒有害物質泄漏應變演習。演習旨在確定政府部門在“海上有毒有害物質泄漏應急計劃”下處理海上有毒有害物質泄漏事故的應變能力，並測試其處理該類事故的反應。演習模擬一艘貨櫃船在南丫島以西水域泄漏化學品甲苯二異氰酸酯的情況。參與是次演習的單位包括海事處、環保署、消防處、政府化驗所、香港警務處及海事處轄下承辦商。



2013年有毒有害物質泄漏應變演習

(e) 國際公約與本地法例

海事處是香港特區在國際海事組織（IMO）的代表。IMO 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)船舶釋放的空氣污染物造成環境污染。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。本處不斷檢討與《防污公約》有關的本地法例，確保該等法例緊貼最新的國際規定。

為實施公約的最新要求，防止船舶在香港特區水域造成空氣污染，運房局在 2013 年 6 月諮詢立法會經濟發展事務委員會，建議於 2014 年完成《商船（防止空氣污染）規例》（第 413 章，附屬法例 M）的相關法例修訂工作。建議獲委員會支持。

《國際控制船舶有害防污底系統公約》已於 2008 年 9 月 17 日全球生效。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。本處亦曾參與 IMO 以下新公約的發展工作：

- 《控制和管理船舶壓載水和沉積物國際公約》—旨在防止有害水生生物經船舶壓載水傳播而有可能造成極具破壞性的後果；以及
- 《香港國際安全與無害環境拆船公約》—旨在確保船舶在結束營運時，不會在拆船過程中對人類健康和環境構成不必要的風險。

港口國監督

港口國監督組根據香港在《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。

2013 年，本處人員檢查了 740 艘進入香港水域的外來遠洋船，發現共 44 項在防污方面的缺陷，另有 26 艘船因嚴重違反《防污公約》而被扣留。

(f) 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均已並持續推行多項節能措施，包括把小型熒光燈更換為發光二極管天花射燈；在中國客運碼頭若干自動扶梯的入口處安裝不銹鋼玻璃門，以減少冷氣流失；以及更換兩個客運碼頭空調系統的損壞組件。

本處亦已為中國客運碼頭內的自動扶梯和自動行人道安裝活動感應器，以節約能源。

為盡量減低日光輻射的影響，中國客運碼頭的玻璃幕牆已貼上可反射大部分日光及減低輻射效應的黃色反光薄膜。此舉有助減少空調消耗的能源。

為節約用紙，中國客運碼頭和港澳碼頭的電腦網路系統已在 2012 年採用網路儲存設備裝置，用戶可利用在雲端運算的環境分閱文件。

兩個客運碼頭的室溫設定為攝氏 25.5 度。本處會密切監察有關溫度，確保符合政府的環保政策。為更有效保持室溫，港澳碼頭碼頭層的玻璃正門和中國客運碼頭通往戶外的自動扶梯入口處的兩道玻璃門，已安裝自動關閉裝置，使各門在無須使用時保持關閉。

公眾貨物裝卸區（裝卸區）

為了減低耗電量，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。

燈塔

橫欄燈塔的霧號已於 2013 年由使用供電改為太陽能發電。為延續這項環保措施，未來數年將有更多輔航設備（例如藍塘尾的霧號）改以太陽能發電。

(g) 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、為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轄下船隊的運作基地，也是所有政府船隻的維修保養基地。2013 至 14 年度，管理政府船隊方面的預計開支約為 4.32 億元。在 2013 年，政府船隊有 819 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，該等措施不僅應用於船塢本身和辦公室，也適用於員工、新船和維修作業。

環保工作環境

為了保存政府船塢港池的生態環境，政府船塢在2013年推行了下列環保措施：

- (i) 把 E 座的照明燈更換為發光二極管節能燈；



照明燈更換為發光二極管節能燈

- (ii) 在 B、E、F 和 K 座人流較少區域，為照明燈安裝非接觸式感應開關，以減少耗電量；



為照明燈安裝非接觸式感應開關

- (iii) 在政府船塢內栽種更多植物，進一步綠化環境，改善空氣質素和減低熱島效應。



政府船塢 A 座的綠化屋頂



政府船塢旅遊巴士候車處旁邊增設花盆

- (iv) 裝設供電池充電的太陽能電池板。
- (v) 回收有待棄置的輪機與設備的有用零部件；以及
- (vi) 由持牌廢物收集商收集和處理政府船塢產生的化學廢物（包括輪機冷卻劑和熒光燈），以作妥善處置。



妥善收集化學廢物

環保船隊

(i) 裝配環保輪機的新船

政府新建船舶組新購船隻所裝配的船用柴油機，均符合 IMO 第 II 級氮氧化物排放標準，即較第 I 級標準的排放量低 20%。此外，該組致力進一步減少氮氧化物排放量，包括研究引進選擇性催化還原等先進廢氣排放控制技術的可行性，以配合 IMO 將於 2016 年實施的第 III 級排放標準。IMO 第 III 級排放標準更為嚴格，較第 I 級標準的氮氧化物排放量低約 80%，適用於排放控制區內的船隻。

由 2012 年開始，該組只接受三星級（或以上）的舷外機。獲發三星級標籤的舷外機符合加州空氣資源局於 2008 年制定的廢氣排放標準，排放量較現有一星級的舷外機少 65%。

此外，為免船隻停靠或進行維修期間，輪機須在低負荷的情況下運作，政府船隊科的新船將會採用新設計。即使發電機停止運作，船上照明和通風系統也可改由岸上電源及／或太陽能電池供電，無須依靠發電機運作供電以致產生有害氣體或物質。

(ii) 現有船隻

本處自 2002 年起勸諭操作政府船隊科船隻的本處船員在執行日常職務的航程中，應按照造船商的建議，駕船以符合經濟效益的安全速度行駛，使燃油消耗量和廢氣排放量得以大幅減少。

為減少排放二氧化硫和二氧化碳並支持廢物回收業，本處自 2012 年 4 月起參加環保署的先導計劃，在五艘政府船隻採用 B5 生化柴油。

(h) 與顧客的電子通訊

第二代電子業務系統已於 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。為了進一步擴大電子申請服務的應用範圍，本處正推行一些新的電子服務，包括推出電子繳費入門網站、提供網上預訂政府繫泊浮泡的服務，以及把高速客船多次出入口許可的申請電子化。

本處會繼續把可以電子化的業務範疇納入電子業務系統。

此外，本處已於**2013年1月**推出新的電腦考試系統，支援各類操作香港領牌船隻的證書的多媒體電子考試新模式，減少考試所耗紙張。考生亦可在本處網站登入模擬考試系統，以熟習新的考試方式。

另一方面，全新的跨境渡輪服務互聯網站已於**2013年11月**啟用，讓市民查閱和搜尋來往香港與澳門及香港與內地的跨境客輪抵港和離港的實時時間表。網站亦會向市民公布有關中國客運碼頭和港澳碼頭運作的最新消息。

(i) 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。在使用物料方面，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

2013年，本處繼續善用寬廣區域網路，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

為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。截至**2013年12月**，本處藉着羣集式刀鋒伺服器 and 虛擬化技術，把支援**29**個後端系統和資訊科技基礎設施的**54**個實體伺服器和應用程式轉化，以存於雲端運算的虛擬環境並在該環境下運作。本處亦正研究雲端運算的運作復原設施，確保主要資訊科技系統的業務運作得以持續。自從建立雲端運算平台後，實體伺服器的數目大幅減少，存放伺服器的辦公室空間因而有所縮減，耗電量和熱耗散也有所減少。

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。本處在**2013年**推行多項節能措施，耗電量較上一年減少**1.9%**。為了進一步減少列印會議文件所耗紙張，海事處自**2011年**起採用平板電腦，實施無紙會議方案。不過，由於須處理的工作有

的廢氣。

為減少排放廢氣，委員會訂立了以下指標和目標，並會按年檢討：

- 在 2009-10 至 2013-14 年度，減少各辦公室的總耗電量 5%或以上（以 2007-08 年度的耗電量為基線），有關目標已經達到，並會不時檢討；
- 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) 2013 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及減少廢物的本地和國際適用條例／規例。

2013 年所得成果如下：

- 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；
- 海事處轄下 33 艘政府船隻共耗用約 1 763 731 公升超低含硫量柴油和約 66 636 公升無鉛超低含硫量汽油。在 2013 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 90 852 公斤、43 634 公斤和 156 公斤；
- 海事處各工作地方的總耗電量為 21.3 億瓦小時，較 2011 年減少約 1.9%，原因是推行了多項節能措施。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 8 946 公斤、13 632 公斤和 639 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力計和新的煙氣分析系統，對大修後的輪機（功率逾 130 千瓦者）進行最高載重測試，以確保排出的廢氣在可接受的限度內；
- 把照明燈更換為發光二極管節能燈的計劃已擴展至 E 座；
- B、E、F 及 K 座的照明燈已安裝非接觸式感應開關，以減少耗電量；以及
- 安裝光伏板作電池充電之用。

[返回頁首](#)

(G) 2014 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；
- 繼續鼓勵並呼籲員工大力支持採取更多環保措施和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；
- 繼續把可以電子化的業務範疇納入電子業務系統；
- 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；
- 繼續與機電工程署和環保署緊密合作，推行更多節能計劃以減少耗電量，並應用可再生／新能源；

- 在政府船塢物色更多人流較少的區域，以期在該等區域的照明燈安裝非接觸式感應開關；以及
- 在政府船塢更多合適地方使用節能照明燈，以減少耗電量。

此外，為落實本處在《清新空氣約章》內的承諾，我們會：

- 研究為候命船隻安裝更多岸上供電系統的可行性，以減少船上發電機的廢氣排放；
- 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，以確保排出的廢氣在可接受的限度內；
- 繼續鼓勵用戶部門在新造的政府船隻盡可能利用太陽能；
- 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；
- 繼續與環保署研究政府船隻採用生物燃料的可行性；
- 鼓勵政府新船建造項目的競投者建議利用選擇性催化還原技術控制廢氣排放（如適用），藉以去除輪機廢氣中的氮氧化物和減少廢氣中的一氧化碳；以及
- 鼓勵政府新船建造項目的競投者建議應用混合推進系統（如適用）。

[返回頁首](#)



.....

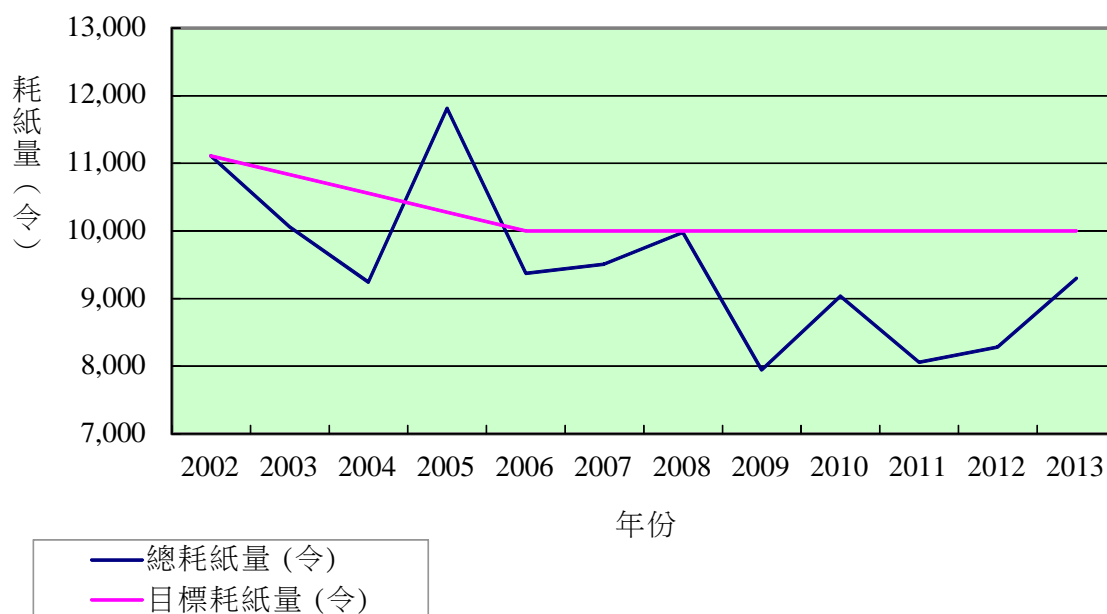
(H) 資料和建議

我們樂於與相關人士分享知識和經驗，藉以提高環保意識。如有查詢或建議，請來函海事處部門主任秘書兼環保經理，郵寄地址為香港中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓 22 樓海事處，亦可以電子郵件（電郵地址：mdenquiry@mardep.gov.hk）或圖文傳真（傳真號碼：2541 7194）與我們聯絡。

[返回頁首](#)

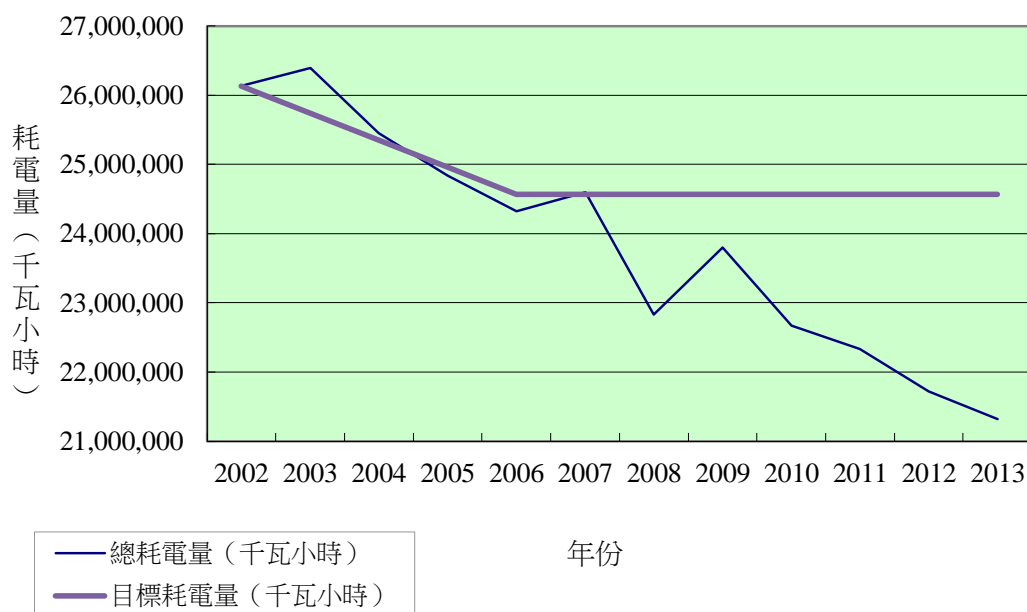
附件 I

耗紙量 (A4大小紙張) - 海事處各辦事處



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%
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%

耗電量 - 海事處各辦事處



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%
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%