

香港鯨豚相關報導 (2009 年及以後)

News Clippings on Hong Kong Cetaceans (2009 – Present)

亞視節目播吃鯨魚肉捱轟 2009.04.04 (資料來源：明報)

25 呎藍鯨雕塑 進駐國金 2009.05.23 (資料來源：明報)

風電或擾江豚 公開諮詢公眾 2009.06.04 (資料來源：星島日報)

在滅絕與生存間徘徊 中華白海豚何處棲身？ 2009.05.21 (資料來源：大公報)

Mud pits proposed near white dolphins 2009.08.14 (Source: SCMP)

港燈建風場承諾不干擾江豚 2010.02.06 (資料來源：蘋果日報)

南丫島擬拓遊艇會住宅 環團憂影響江豚綠海龜 2010.03.24 (資料來源：明報)

港澳船高速穿插白海豚區航班急增六成 海豚易被撞 2010.07.27 (資料來源：明報)

亞視節目播吃鯨魚肉捱轟

2009.04.04 (資料來源：明報)

早前座頭鯨「訪港」掀起一陣鯨魚熱潮，但亞視預告明晚播出的旅遊節目《豪遊天下》會有吃鯨魚肉的片段，預告片播出後即惹來市民炮轟亞視鼓吹吃鯨魚，並發起杯葛行動。世界自然基金會更要求亞視停播該節目，但節目主持人黃麗梅強調，在日本吃鯨魚肉屬合法，並無鼓吹之意。

廣管局接 8 投訴

亞視發言人表示不評論事件，亦無回應會否抽起片段。廣管局發言人指出，至今收到 8 宗相關投訴，指當中吃鯨魚肉的片段令人不安，並有鼓勵觀眾吃鯨魚肉的意思，當局會跟進，但因節目尚未播出，廣管局無權要求亞視停播。

在節目中吃鯨魚肉的《豪遊天下》主持人黃麗梅說，該片段是於日本九州福岡縣一個食材市場拍攝的，選擇在現場吃鯨魚肉是九州旅遊局的推介，她指出，曾在節目中以「很多油、好吃」形容鯨魚肉，但不認為有鼓吹吃鯨魚之意，「其實很小片，我不覺得有鼓吹別人吃或推薦人吃，(旅遊局)叫我試咪試，而且在日本吃鯨魚肉是合法的」。她說，以往在節目內吃什麼都會考慮觀眾反應，如她曾於鏡頭前吃娃娃魚，後來感到是國寶，可能會引起反感而抽起片段，「但我無意識到吃鯨魚會引起公眾反感」，她表示不介意抽起片段，但要由亞視決定。

香港鯨豚研究計劃總監洪家耀說：「你可以在節目說這是日本人的文化，但不用自己吃，在鏡頭前吃得津津有味之餘，還說很好味，完全是鼓吹吃鯨魚。」他認為亞視一旦播出片段將成「千夫所指」，要求亞視停播。洪又說，自上星期四後已再沒有看見座頭鯨出沒，相信牠很大機會已離開。

世界自然基金會香港分會高級環境保護主任朱炳盛指出，根據瀕臨野生動植物國際貿易公約，除日本和挪威，全球已禁止捕鯨及鯨魚貿易，但每年仍有逾千條鯨魚被殺，他認為電視節目不應鼓吹吃鯨魚肉。不少網民在多個討論區反對亞視播出該片段，並呼籲網民透過登入贊助節目的李錦記網頁和廣管局網頁表達不滿。

25 呎藍鯨雕塑 進駐國金

2009.05.23 (資料來源：明報)

大家仲有無掛住早前失驚無神訪港嘅座頭鯨呀？如果佢令大家對鯨魚產生咗興趣就要留意喇，因為國家地理頻道將會推出紀錄片《大藍鯨》，嘢日開始喺中環 IFC 商場搞展覽，主角係一條成 25 呎長嘅 1:1 藍鯨雕塑。咪以為 25 呎好長呀，呢條只不過係 9 個月大 BB 黎咋，成年藍鯨有成 80 呎長嘍！

專家：藍鯨快絕種

香港海豚保育學會會長洪家耀嘢日應邀講解藍鯨生態，佢話上世紀嘅藍鯨畀人捕殺得七七八八，少咗九成，依家得番唔夠 2 萬條，再唔保護佢哋，就成個海洋生態都玩完。他又話，藍鯨係鬚鯨嘅一種，13 種鬚鯨中就有 10 種瀕臨絕種。呢種世界最大型嘅哺乳類動物仲大過恐龍，但係就無處容身，唔係就因為海水污染搵唔到嘢食，就係畀輪船撞死。

珍貴紀錄片 月底重播

《大藍鯨》好難得咁追蹤到藍鯨嘅遷徙路線，仲記錄咗好多前所未見嘅藍鯨生活，例如母鯨同幼鯨相處嘅片段。套片嘢晚 9 點就已經出街，5 月 31 號晚 8 點鐘會重播，想睇就留意喇。

風電或擾江豚 公開諮詢公眾

2009.06.04 (資料來源：星島日報)

中電與英國風場發展商 Wind Prospect 就在清水灣以東十公里海面興建海上風力發電項目，昨日正式遞交環評報告，並展開為期三十日的公眾諮詢。有鯨豚專家指出，工地為江豚出沒

地點，擔心工程會對江豚造成影響。

中電敲定在清水灣以東約十公里海面興建最多六十七台、每台高一百三十五米的巨型風力發電機，為八萬戶家庭供電，環評報告指，挖掘電纜工程所產生的懸浮沉澱物將為將軍澳一小數珊瑚帶來負面影響，但報告認為海牀棲息地可在短期內復修。

報告指江豚會偶然使用這海域，在安裝吸力式沉箱地基時，執行圍繞工地二百五十米海面範圍的避免滋擾海豚區。香港海豚保育學會會長洪家耀指，該段海域不是江豚重要棲息地，但一年四季都有江豚出沒，質疑報告未詳細列明興建的海底電纜對江豚的影響，擔心工程產生噪音，對江豚造成影響。環保團體綠色和平對項目表示歡迎，認為政府應促成更多本地及廣東的風力發電項目，同時促請政府制定溫體減排目標。

在滅絕與生存間徘徊 中華白海豚何處棲身？

2009.05.21 (資料來源：大公報)

全球共有多少條中華白海豚還是一個謎，但可以確切作出統計的，是分布在珠三角出海口的一千二百條，而香港海域佔了其中六分之一的二百條。從九八年開始，香港有了實質的白海豚保護，但十一年過去，白海豚生存境況每況愈下。十多年前的新機場興建沒有令牠們在香港絕跡，但即將到來的十大基建、港珠澳大橋工程，毫無疑問，正將牠們推向新的生存危機。十年來，香港的中華白海豚一直在滅絕與生存間徘徊。

物種淪落並非定得行星撞地球般瞬間發生，但的確是在一天天變化。最新公布的《中華白海豚 (*Sousa chinensis*) 管理方案、保育措施及立法管制十年進度評估暨管理策略建議》，對去年大批國際專家在本港舉行有關珠江河口一帶中華白海豚保育狀況的工作坊進行總結。世界自然基金會香港分會高級環境保護主任梁士倫博士指出，白海豚的生存問題很難令人樂觀。

「珠江河口的海豚面對的人為威脅已成為『世界之最』，擬建的港珠澳大橋和日後其他的項目更將進一步威脅海豚的存活。填海工程不但直接奪去中華白海豚的居所，魚類——海豚的糧食，亦會失去棲息地……未來會怎樣？白海豚令人擔憂。」

從一九九八至二〇〇九，長達十一年的跟蹤研究，香港海豚保育學會會長洪家耀是不折不扣的白海豚專家。說起這兩百多條出沒於香港的「香港原居民」，他有一副樂觀又寵愛的神情。但隨著十大基建陸續上馬，港珠澳大橋、機場第三跑道……當一切對白海豚的打擾與摧殘變

得具體且觸手可及，他的樂觀不得不重新謹慎起來。

十年前曾帶來一場災難

洪家耀說，他並不希望借助一個嚇人的數字來喚起人們對白海豚的關心。爲了將正確的訊息傳遞給市民，十一年來他們花了不少精力，雖然增加了公眾的關注度，但很多時候，對一些即將發生的事情仍舊感到無能爲力。

一切的打擾都成爲具體，不需要看見全部，冰山一角的瞥見已足以勾勒出全部的蒼涼。「在爲政府陸續將要開展的工程進行環境評估把關時，我唯一能做的就是落實到保護海豚的措施，將工程的影響盡量降至最低。」對於政府陸續將要上馬的十大基建工程，洪家耀顯得憂心忡忡，填海工程早在十多年前曾爲香港海域的中華白海豚帶來一場災難，如今是否會成爲這些海洋精靈的又一噩夢，洪家耀說不得而知。

問題並不僅僅在於短暫的工程影響，洪家耀說：「泥沙、打樁、工程噪音，往返內地與香港的高速船航道，任何對香港海域中華白海豚的威脅都不是單一的。」港珠澳大橋不僅僅是從海面穿過而已，四百多個橋墩，施工過程中海水的重金屬及有機化合物污染，甚至是掀起海底泥砂。說到這些，洪家耀陷入苦思：要做到什麼程度才是勝利盡頭？

港海域列入「瀕危狀態」

鯨豚保護組織（WDOS）是目前世界上最活躍的類似團體，一直致力於所有鯨類、海豚和鯨魚的保護。該組織的國際項目協調官倪荷晶（Nicola Hodgins）對本報記者說，在香港海域的中華白海豚受到人類的捕魚、棲息地減少、污染及船隻撞擊等衝擊與威脅，現已被列入「瀕危狀態」，如在此基礎上再興建港珠澳大橋，對香港海域的中華白海豚破壞性將無法估計。鯨豚保護組織爲此曾呼籲重新考慮港珠澳大橋的建議，並開闢更多保護區予中華白海豚。

顯然，要求停建港珠澳大橋是不切實際，洪家耀現在別無選擇，能做的將是讓政府盡量採納他們提出的建議。例如，請他們「將打樁噪音降低，避免在眾多小海豚出世的四五月敏感季節施工，盡量縮小填海面積的同時，將大小磨刀洲興建爲海岸公園，補償中華白海豚因施工失去的生活環境。」

談到興建機場第三條跑道的工程，拒絕爲工程做海洋環境評估的洪家耀言談間帶出深深的憂慮：「希望政府能夠重新評估是否有必要興建！即使未進行評估已經知道答案，它對白海豚生存環境的影響是我絕對無法接受的。」

專家倡設白海豚保護區

的確，十一年的工作似乎即將要付之東流，但所謂的發展和保育，到底可以如何取得平衡？是否可以考慮學習內地的做法，設立香港自己的「白海豚保護區」，用更具針對性措施，做盡可能保護？

十年前，廣東省政府批准成立了珠江口中華白海豚省級自然保護區，劃定珠江口伶仃洋裡從內伶仃島至牛頭島之間的四百六十平方公里水域為保護區，成為國務院新批准的二十九個國家級自然保護區之一。

珠江口中華白海豚保護區專家陳希向記者表示，與其他地方的保護區不同，珠江口中華白海豚保護區地處粵、港、澳經濟圈中部，保護工作不僅僅是面臨漁業資源枯竭和水質惡化等問題，航運以及各種海洋工程，譬如港珠澳大橋的興建也是威脅中華白海豚的主要因素之一，對海洋工程進行監管和巡航執法是該保護區工作的重點。但保護區建成十年以來，的確為白海豚的保護發揮了重要作用。

台灣目前約有六十條白海豚，同樣面臨保育問題。台灣「福爾摩莎鯨保育研究小組」的研究員楊世主坦言，台灣的中華白海豚現已屬於「嚴重瀕危」，其棲息地正好在台灣人口密度最高的西岸，延海岸不超過三公里遠，幾乎跟人類的生活已重疊。「很多的污染、人為破壞、工程尤其是工業破壞，台灣政府現在又計劃在臨近白海豚的主要棲息地的地區，再修建一個八輕煉油工業區，加上早已運行多年的台塑基地，一旦出現一次大型的油污傾倒事件，現在台灣海域僅存的六十隻白海豚極有可能就此全部消失。」

Mud pits proposed near white dolphins

2009.08.14 (Source: South China Morning Post)

The government is having trouble finding ways to handle the huge amount of mud - equivalent to the size of 200 Olympic-sized swimming pools and partly contaminated - resulting from the construction of the Hong Kong-Zhuhai-Macau bridge.

Measures under consideration include dumping less contaminated mud in mainland waters and using the rest to reclaim land for the new link road and border facility connecting to the bridge.



Hong Kong Dolphin Conservation Society 香港海豚保育學會

The government also proposes forming new mud pits near Brothers Islands - home to about 30 to 40 Chinese white dolphins in summer and autumn - prompting calls for less reclamation to minimise dredging work.

A total of 172 hectares of land will be reclaimed for building the bridge's local section and ancillary facilities, comprising the 130-hectare border-crossing facility, 23 hectares for a road linking the facility and the bridge, and 19 hectares for a road linking Tuen Mun and Chek Lap Kok.

In an environmental impact assessment report released for public consultation today, the government's consultant said the dredging works involved in building sea walls and a tunnel section of the link road would generate more than 500,000 cubic metres of marine sediment.

Sediment assessment found heavy metal content, including silver and nickel, in some of the mud that exceeded government standards.

WWF senior conservation officer Alan Leung Sze-lun said the government had consulted his group on ways to manage the mud from the bridge project.

'Instead of disposing of the mud in questionable ways, we think the government should scale down the reclamation,' Mr Leung said.

WWF proposed building the link road connecting the bridge and border-crossing facility in the form of a low viaduct to avoid reclamation.

Cheng Luk-ki of Green Power warned that a number of dolphins were found dead during the reclamation for the new airport more than 10 years ago.

To mitigate the impact, the government's consultant proposed setting up a marine park at Brothers Islands and said construction work should be stopped whenever dolphins were spotted within 250 metres of the construction site.

Dolphin Conservation Society chairman Samuel Hung Ka-yiu urged the government to

monitor work in Zhuhai and the Pearl River Estuary, where 1,500 dolphins had been recorded. The marine park proposed at the Brothers should also be several times larger than the reclaimed border-crossing facility.

A Transport and Housing Bureau spokesman said the project's uncontaminated and less-contaminated mud would be disposed of in mainland waters. It was looking for a suitable disposal site, and approval from the State Oceanic Administration would be sought.

港燈建風場承諾不干擾江豚 造價約 30 億「影響電費不大」

2010.02.06 (資料來源：蘋果日報)

【本報訊】香港電燈公司的離岸風力發電場計劃完成環境影響評估報告，下周一起展開為期 30 日的公眾諮詢，距離上馬邁進一步。離岸風場設於南丫島西南水域，擬安裝 28 至 35 台風力發電機組，每年生產 1.7 億度電，佔港燈全年總發電量 1%至 2%，最快 2015 年初落成。港燈承諾不會於 12 月至翌年 5 月江豚出沒的高峯季節進行地基工程，將影響減至最小。

港燈敲定於南丫島西南面，離岸約四公里的水域興建佔地 600 公頃的離岸風場。風場共安裝 28 至 35 台，合共約 100 兆瓦的風力發電機，預計每年可生產 1.7 億度電，足夠五萬個四人家家庭全年使用，但發電量僅佔港燈總發電量 1%至 2%。港燈工程建設科總經理劉福海表示，風場造價介乎 25 億至 30 億元，分 5 至 10 年攤分入賬，「對電費影響唔大」。

興建風場的水域正是江豚繁殖之地，每年 12 月至 5 月大批灰黑色的江豚會在該水域產子。有見及此，港燈承諾不會在江豚出沒的高峯季節進行地基工程，又會在工程進行時設立江豚及海龜禁區，「我哋會請專家監場，見到有江豚游埋嚟會立即停工，直至佢哋游開為止。」施工前後三年，港燈又會進行海洋哺乳類動物監察活動，以確保江豚的繁殖沒有受到工程影響。

每年省 6.2 萬噸煤

至於風場建成後會否將江豚趕走，香港海豚保育學會會長洪家耀表示，每台風力發電機組之間有一定距離，估計影響不大；海龜則活躍於距離風場較遠的深灣，「影響算係好微。」若環評報告順利獲得通過，港燈預計風場最早可於 2015 年初落成，屆時每年可節省 6.2 萬公噸燃煤，減少排放 15 萬公噸二氧化碳及 520 公噸二氧化硫。市民可於網址

<http://www.epd.gov.hk/eia> 下載風場的環評報告，3月9日前向環保署提交意見。

南丫島擬拓遊艇會住宅 環團憂影響江豚綠海龜

2010.03.24 (資料來源：明報)

繼南丫島西南面擬建海上風力發電場，有發展商早前向政府提出於南丫島東澳發展遊艇會、酒店及住宅，成為國際帆船比賽基地，已獲旅遊事務署及民政事務局支持，但政府認為發展密度高，有環團則擔心項目會影響活躍於南丫島南部水域的江豚生態。

南丫島東澳綜合發展項目由博寮港有限公司 (The Baroque on Lamma Limited) 提出，擬於南丫島東澳 (圖) 興建遊艇會、酒店及住宅，提供舉辦國際帆船比賽的設施及促進水上活動和旅遊業發展。

「政府指發展密度高」

政府消息人士指出，項目涉「鄉村式發展」及「農地」用地，現為數條原居民村，博寮港已收購大部分土地，並需向城規會申請改劃為綜合發展區，但涉政府土地，申請人遂向發展機遇辦事處提出發展概念，包括與政府換地。

消息人士指出，土地及建設諮詢委員會上週五討論項目時，質疑資料不足證明有必要觸及大片政府土地，亦擔心會影響附近生態及環境。消息人士又稱，「項目涉及不少住宅發展，密度相當高，未到政府可接受程度，規劃署有關注」，項目最終須由城規會審批才獲得落實。

最終須城規會審批

根據《南丫島分區計劃大綱圖》，項目東南面屬海港保護區，附近則為自然保育區，東澳的郊野及農地屬盧文氏蛙生境，南面的深灣更是綠海龜產卵地。香港鯨豚研究計劃研究主任洪家耀表示，南丫島南部屬江豚活躍水域，他擔心一旦項目獲批，海堤建造工程及帆船比賽等會影響江豚活動，亦會影響附近一帶的海洋生態。

根據公司註冊處資料，博寮港由兩名香港人作董事，二人的其他公司早前已申請在索罟灣作食肆及商店發展的建旺發展有限公司。

港澳船高速穿插白海豚區 航班急增六成 海豚易被撞

2010.07.27 (資料來源：明報)

大嶼山西北一帶是 200 多條聚居本港的中華白海豚僅有生態區，但近年港澳航班急增六成，加上機場「海天客運碼頭」年初啓用後，往來中港澳船隻以平均每 10 分鐘駛出一航次的密度，高速穿插白海豚棲息的海域，出現海豚在航道跳躍的「驚喜」場面，然而旅客歡樂背後，帶來海豚隨時被撞死的危險。保育人士警告，大嶼山以北的海豚生態已受威脅。

海豚繁殖期 港珠澳橋停施工

由於港珠澳大橋施工點正位於珠江口中華白海豚國家級自然保護區，內地當局已決定，在 4 月至 8 月白海豚繁殖高峰期不得施工，以免對海豚生態造成破壞，但工程竣工時間會被拖延至最快 2019 年才能通車。

香港海豚保育學會會長洪家耀說，現時珠江口一帶約聚居了 2500 多條中華白海豚，其中香港西面水域，包括大嶼山北、南及西面，后海灣一帶則約有 200 條中華白海豚聚居，令人關注是，他們已留意到機場海天客運碼頭一帶的大嶼山以北水域，白海豚數量已明顯減少。

本報日前亦接獲讀者提供的照片，指出在機場碼頭驚見海豚跳出海面，而海豚 400 米範圍內正有一艘小輪以高速航行，不過該船隻並未理海豚的安危，甚至出現船隻在海豚身邊「飛越」的場面，令人擔心珍貴獨特的海洋生物，在香港水域的生存權利是否得到保護。

根據海事處資料顯示，單是來往港澳的航次，已由 2003 年的 6.9 萬次，增至去年的 10.8 萬次，增幅高達六成（見表），這些航道均穿梭中華白海豚棲息的「敏感地」，但海事處並無限制船速。年初啓用的赤鱗角機場「海天客運碼頭」，每日平均行駛的客輪更多達 85 班，往來機場及廣州、東莞、中山、深圳及澳門等 8 個港口。

新世界第一渡輪、信德中旅船務、金珠船務開辦的港澳渡輪服務，在中國客運碼頭和上環港澳碼頭開出班次，更以每 15 分鐘至半小時一班。洪家耀不諱言，曾親眼目睹同一時間有多達 7、8 隻船，在白海豚生態區高速航行。

專家促稍改航道

他質疑，「海事處為何不能將航道稍作更改，避免穿插海豚敏感生態區？更改航線不靠近大嶼山，或令船隻行駛時間增長數分鐘，已可大大減低對白海豚的干擾。」海事處發言人說，訂立航道時主要考慮水深、水面寬度等環境因素，以及對船隻航行安全的影響，而海洋生物遇上船隻亦懂自行避開。



Hong Kong Dolphin Conservation Society 香港海豚保育學會

高速船噪音 或擾海豚溝通頻率

除了港珠澳大橋，往來港澳及內地的高速船穿梭大嶼山一帶海域，亦為該處的中華白海豚帶來噪音滋擾，影響牠們棲息。香港海豚保育學會今年更與漁護署合作，研究海豚溝通的頻率會否被船隻引擎啟動時的聲音擾亂甚至蓋過，逼牠們要轉換溝通頻率。

香港海豚保育學會會長洪家耀說，外國有研究顯示，部分殺人鯨聚居的海域，因受航道頻繁噪音影響，令牠們的溝通頻率被干擾，被迫要轉換另一頻率溝通，本港海豚會否同樣受影響，令人擔心。他警告，由於海豚依靠聽覺進行回聲定位及與同伴溝通，故嘈吵的環境會影響牠們覓食及與其他海豚交流。

以白海豚為例，小海豚要依靠在母親身邊覓食，兩者之間是靠聲音相認，若溝通頻率錯了，可能會令小海豚與母親失散，最終死亡。洪說，除今年新加入的水底噪音對中華白海豚生態影響的研究，他們亦會繼續與漁護署合作，監察本港海域的中華白海豚生態、分佈和數量。

Copyright by Hong Kong Dolphin Conservation Society