

本地船隻諮詢委員會
本地船隻檢驗工作小組委員會
本地船隻實施《商船(防止空氣污染)規例》

引言

本文旨在向各委員介紹將於今年 7 月 1 日生效的《商船(防止空氣污染)規例》(第 413 章, 附屬法例 P), 以便業界能儘早對新要求作出準備工作, 以符合法例要求。

背景

2. 國際海事組織在 2008 年 10 月 10 日藉決議 MEPC.176(58)通過《防污公約》附則 VI 修正案, 以回應世界各地對進一步減少船舶排放空氣污染物的訴求。此決議適用於所有船隻, 政府亦因此審視現行規例, 並制定《商船(防止空氣污染)規例》(第 413 章, 附屬法例 P) 取代現行規例, 以收緊空氣污染物排放的管制。法例的修改已曾於 2009 年 4 月, 諮詢了「本地船隻諮詢委員會」委員(見本地船隻諮詢委員會會議文件第 6/2009 號), 並獲支持。

本地船隻須符合的要求

3. 為配合《防污公約》附則 VI 的最新規定, 新規例將收緊船舶所產生空氣污染物的排放標準。根據規例, 本地船隻須遵從的主要規定如下:

(a) 禁止蓄意釋放消耗臭氧物質

該規例禁止船隻蓄意釋放消耗臭氧物質, 並禁止在 2005 年 5 月 19 日或之後在本地船隻上安設含有消耗臭氧物質(如哈龍和氯氟烴)的裝置。不過, 含氫化氯氟烴的裝置獲准安設至 2020 年 1 月 1 日前。如從船舶移走任何含消耗臭氧物質的設備, 須把該等設備運送至獲某港口有關主管當局認可的接收設施。

新規定還要求 400 總噸或以上的本地船隻如有安裝含消耗臭氧物質的系統及設備, 須備存一份該等系統及設備的清單。本地船隻

的可重新充注系統如含消耗臭氧物質，須以《消耗臭氧物質記錄簿》保存一份操作記錄，例如排放。

(b) 釋放氮氧化物

氮氧化物管制規定適用於輸出功率超過 130 千瓦及並非僅供緊急用途的柴油機。不同管制級別(級別)因應船舶建造日期而適用。在任何特定級別內，實際限值取決於發動機的額定轉速：

級別	船舶建造日期	加權周期總釋放限值 (克/千瓦小時)		
		n=發動機額定轉速(轉/分鐘)		
		n < 130	n=130 至 1999	n ≥ 2000
I	在 2008 年 6 月 1 日 或之後但在 2016 年 7 月 1 日前	17.0	$45 \cdot n^{(-0.2)}$	9.8
II	在 2016 年 7 月 1 日 或之後	14.4	$44 \cdot n^{(-0.23)}$	7.7

柴油機如曾由另一並非完全相同的柴油機取代或屬於新增的柴油機，上述級別因應安裝日期而適用。如對安裝於在 2011 年 1 月 1 日或之後建造的船舶上的現有發動機進行實質性改裝¹，或進行改裝令該發動機的最大持續額定功率增加超逾 10%，II 級釋放限值適用於該經改裝的發動機。對於在 2011 年 1 月 1 日前建造的船舶，此類經改裝發動機須符合 I 級釋放限值。如以完全相同的發動機取代，則須符合被替代發動機適用級別的標準。

新發動機須領有由發動機製造商提供的柴油機國際防止空氣污染證書和技術檔案，並須存放在船上，以證明發動機符合上文所載的氮氧化物釋放限值。

(c) 燃油的含硫量

在 2016 年 7 月 1 日或之後，但在 2020 年 1 月 1 日之前，在本地船隻上使用的燃油的含硫量，不得超逾 3.5%(以單位質量計算)。

¹實質性改裝系指可能造成發動機超出適用排放限值的任何發動機改裝。

在 2020 年 1 月 1 日或之後，在船舶上使用的燃油的含硫量，不得超逾 0.5%（以單位質量計算）。

(d) 船上進行焚化程序

除非船上焚化爐屬國際海事組織認可類型，而其操作、操作手冊和操作訓練符合規例的規定，否則不得在香港水域內進行船上焚化程序。非國際海事組織認可類型的焚化爐嚴禁在香港操作。此外，禁止在船上焚化的物質種類增加至包括並非在本地船隻上產生的污泥淤渣和油類淤渣，以及廢氣清洗系統的殘餘物。

(e) 燃油質量

400 總噸或以上的本地船隻須於船上備存燃油交付單，存放期由燃油交付到船上起計至少六個月。400 總噸以下的本地船隻無須在船上備存燃油交付單。

未來路向

4. 請委員注意新規例和要求將於 2016 年 7 月 1 日生效。本地船隻的船長、船東／經營人亦務須在規例生效後遵守和遵從其規定。

海事處
航運政策科
2016 年 4 月