

臨時本地船隻諮詢委員會

實施《73/78 防污公約》附則 I 經修訂的第 13G 條和 新訂的第 13H 條的建議措施

目 的

1. 本文件旨在徵詢委員對香港行使《防污公約》附則 I 經修訂的第 13G 條和新訂的第 13H 條所訂酌情決定權的建議措施的意見：

- 船旗國主管機關批准其註冊單殼油船延長使用期；以及
- 沿海國家拒絕讓獲延長使用期的外地註冊單殼油船進入轄下港口 / 裝卸站。

背 景

2. 有見及單殼油船“威望號”“PRESTIGE”於 2002 年 11 月在西班牙西岸對開沉沒，國際海事組織（IMO）於 2003 年 12 月 4 日通過 MEPC.111(50)號決議：

- 修正第 13G 條，以進一步加快淘汰單殼油船；以及
- 加入新訂第 13H 條，以禁止單殼油船載運重級油。

新要求定於 2005 年 4 月 5 日起在全球生效。

3. 2004 年 2 月，海事處發出香港商船資訊編號 5/2004，知會業界相關事宜。該商船資訊可於海事處網站 www.mardep.gov.hk/en/msnote/msin.html 下載。現把關於《防污公約》附則 I 修正案的 MEPC.111(50)號決議附於本文(只提供英文版本)，以供參閱。

船旗國和港口國行使酌情決定權的影響

4. IMO 通過《防污公約》附則 I 經修訂的第 13G 條和新訂的第 13H 條，旨在盡快以業界認為可接受的程度，進一步加快淘汰單殼油船和禁止這類油船載運重級油。因為締約政府或須採用不同的淘汰時間表，該修正案正是一種協商解決方法，一方面容許船旗國主管機關在若干條件下讓其單殼油船獲延長使用期 / 豁免，以便在截止日期之後繼續營運；另一方面則保障沿海國家的權利，使這些國家可拒絕讓那些獲延長使用期 / 豁免的油船進入轄下港口和裝卸站。

5. 香港作為主要國際港口，船舶註冊擁有龐大的船隊，就該修正案擬定措施時，務須謹慎小心。若香港擬行使酌情決定權准許單殼油船在該修正案所指明的截止日期之後營運，則海事處須研究加快淘汰計劃對油船業的影響，以及其他方面的因素。

6. 為擬定措施而須考慮的因素如下：

(A) 香港船舶註冊

現時在香港註冊的遠洋單殼油船有 33 艘（除了一艘屬 5 000 載重噸以下，其餘全部 32 艘均屬第 2 類或第 3 類油船）。

(i) 經修訂的第 13G 條的規定

- (a) 在這些單殼油船之中，合共有 18 艘建於 1990 年以前。到 2005 年 4 月 5 日，這些油船的船齡可能已經超過 15 年，若要繼續營運，便須按該修正案的規定，圓滿完成狀況評估計劃（CAS）。第一次 CAS 須於 2005 年 4 月 5 日之後的第一次特別檢驗或中期檢驗一起進行。CAS 的籌備時間為一年至一年半左右。就我們所知，這些油船的經營人尚未展開 CAS 程序。有兩艘分別建於 1985 年和 1989 年的巨型油船的經營人表示會因應新要求而把油船改裝為礦砂運輸船。

(b) 1990年或之後建造的其餘14艘油船會於2010年淘汰，惟須在船齡達15年之後圓滿完成CAS。船東仍有時間籌備這些單殼油船的CAS。這些油船的最新一批（共六艘）建於1993年和1994年（可能於1994年或1995年交船），到2010年截止日期，船齡便剛好達15年左右。預計這些相對較新的油船的船東，可能根據第13G(7)條申請准許，以繼續營運至2015年為止。香港或須採取更為靈活的方法，根據第13G(7)條給予豁免，准許這些油船營運至2015年為止。不過，沿海國家於2010年之後有權拒絕讓這些延長使用期的油船入港。

(ii) 新訂第13H條的規定

(a) 這條文適用於本處船舶註冊內全部33艘單殼油船。除了第13G條適用的規定之外，32艘5000載重噸以上的油船還須遵行第13H條，以便於2005年4月5日之後載運重級油。這些油船可於截止日期之後繼續營運，載運重級油，惟須根據若干條件（第13H(6)(a)、第13H(6)(b)條所指）獲准延長使用期。不過，沿海國家也有權拒絕讓這些延長使用期的油船入港。

(b) 至於船舶註冊內餘下一艘5000載重噸以下的油船，其截止日期為2008年。

(c) 不過，單殼油船若改而在准許經營本地或沿岸載運重級油服務的締約政府管轄範圍之內營運，便可根據第13H(7)條獲得豁免，在截止日期之後繼續營運。我們收到船公司對獲得豁免以繼續經營沿岸服務的查詢。預計一些油船可能於2005年4月5日截止日期以前申請經營沿岸服務的豁免。

(B) 香港港口

為着評估對本港能源供應業的影響，我們要求四大油公司和兩家電力公司就 2005 年 4 月 5 日之後燃油供應的載運會否遵循 IMO 淘汰單殼油船計劃一事，提供資料。兩家電力公司表示沒有聘用外來油船從海外供應燃油；油公司則答覆需要時間查看業務合約，並會於 2004 年 8 月以前再回覆。預計這些有名而負責任的公司會依照《防污公約》新修正案所載的淘汰單殼油船時間表行事。

(C) 本地和內地沿岸油船

- (i) 在香港註冊 / 領牌的 139 艘本地單殼油船之中，屬 600 載重噸以上的共 37 艘，全部均在 5 000 載重噸以下，因此不受第 13G 條所規限。這些油船只在香港水域內營運，載運船用重油和柴油（大多數為燃油），船齡由一年至 38 年不等，其中共 16 艘於 2008 年便會超過 25 年。有些本地油船雖然頗舊，但是得到經營人妥善保養，而且每年由海事處本地船舶安全組檢驗（每隔兩年進乾塢一次）。記錄顯示，這些本地油船使用多年而沒有發生嚴重溢油事故，繼續營運應沒多大問題，但顧及新要求，香港欲對這些油船施加船齡限制或其他額外要求，尤以載運重級油的油船為然。
- (ii) 內地沿岸單殼油船進入香港水域營運已經多年。2003 年，中國海事局與海事處就沿岸貨船，包括油船（貨物閃點在 60°C 以上）的安全標準磋商並達成協議。由於有新發展，海事處會與海事局一同再次檢視有關標準。預計兩地的相關機關最遲會於明年年初就如何處理此事達成協議或諒解。

建議措施

7. 考慮到上文的分析，香港原則上不應根據第 13G 條、第 13H 條（包括就部分雙殼油船訂明要求的第 13G(5)條、第 13H(5)條）批准行走國際航區和沿岸航區的香港註冊遠洋單殼油船延長使用期。就上文第 6(A)(i)(b)段所述相對較新的單殼油船而言，則可採取較靈活的處理方法，根據第 13G(7)條讓這些船延長其使用期至 2015 年為止。

8. 另建議按照類同做法，不准獲延長使用期的外地註冊單殼油船進入香港水域。

9. 現建議在下列情況下批准豁免或延長使用期： -

(a) 經營遠洋和沿岸服務（內地和香港的營運除外）的單殼油船

(i) 倘該香港註冊油船符合訂明的延長使用期 / 豁免條件，以及僅在准許這類經營活動的國家管轄範圍之內營運。

由於船舶登記冊內所有大型油船均擬作遠洋全球性營運，現建議若東道國如非撤回豁免許可而豁免即告無效的情況下才批准豁免，而船東有責任把豁免條件的任何更改通知我們。

(ii) 倘該香港註冊或外地註冊油船先前與香港的本地公司簽訂 2005 年 4 月 5 日之後還未完成的合約，以在一段合理的短時間內（例如直至合約完成為止）繼續營運來給香港供油。

(b) 本地單殼油船

(i) 若船舶能保持在令人滿意的狀況，現有本地單殼油船可繼續在香港水域內經營載運重級油業務，直至 2008 年 4 月 5 日為止。

(ii) 船齡於 2008 年 4 月 5 日或之後超過 25 年的現有油船僅在非用以載運重級油的情況下方可繼續營運。我們可考慮以兩年為基礎延長這些載運重級油的油船的使用期，惟這些油船須符合更嚴格的檢查要求。這些船須於每次年檢時進乾塢並量度船殼板厚度以作詳盡記錄，然後才獲准延長使用期兩年。（油船目前每四年量度厚度一次。）

(iii) 2005年4月5日或之後，所有新領牌油船（屬600載重噸以上而5 000載重噸以下擬載運重級油的油船）均應以完全符合《防污公約》附則1（第13H(4)(b)條所指）的相關要求來建造，以貫徹《防污公約》修正案的精神。由於需要更多時間來取代多艘600載重噸至5 000載重噸的油船，新的第13H條規定才因此多給三年來淘汰這些油船。

(c) 航經中港兩地的沿岸單殼油船

- (i) 海事處會與中國海事局商討，然後才落實對這類油船所實施的措施。
- (ii) 這類油船可獲豁免或延長使用期，但處理方法不應太有別於本地油船的處理方法。

諮 詢

10. 現建議採取措施，對香港註冊的遠洋和本地單殼油船，以及在香港水域內的外地註冊單殼油船實施國際要求，請委員對此發表意見。

11. 委員會會於9月的會議進一步討論此議題。

海事處航運政策科

2004年8月2日