

政府總部
運輸及房屋局

運輸科

香港中環交易廣場
第二座三十八樓



CB(1)69/07-08(01)
Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
38th Floor, Two Exchanges Square,
Connaught Place, Central
Hong Kong

本局檔號 Our Ref. L/M (2) to THB(T) MA 210/2 Pt.2

電話 Tel. : (852)2537 2839

來函檔號 Your Ref.

傳真 Fax : (852)2523 0030

香港中環昃臣道八號
立法會大樓
立法會秘書處秘書長
(經辦人：黃麗容小姐)

傳真 (2521 7518) 及
電郵 (lywong@legco.gov.hk)
(共 4 + 13 頁)

黃小姐：

更換環保引擎

多謝秘書處 2007 年 9 月 28 日，有關題述事宜及《商船(防止空氣污染)規例》(下稱《規例》)的來函。

函中提及香港漁業聯盟(下稱「申訴團體」)要求海事處就《規例》實施後對現有船用柴油機的規管方式及對新建造船隻的有關要求作詳細諮詢。事實上，海事處在 2005 年已向業界介紹《國際防止船舶造成污染公約》附件 VI(下稱《附件 VI》)的要求，並開始就著以本地法律實施該國際標準的事宜，透過臨時本地船隻諮詢委員會及不同的溝通途徑向業界進行諮詢。經過兩年多的詳細諮詢和草擬，《規例》已於 2007 年 7 月 6 日刊登憲報。《規例》已訂明「相關柴油機」的定義、相關標準和對這些柴油機的要求，並在 2007 年 7 月 11 日提交立法會審議。

總括來說，根據《規例》，與規例相關的柴油機是指輸出功率在 130 千瓦(相當於約 174 匹馬力)或以上，於 2000 年 1 月 1 日後建造或經重大改裝的柴油機。這些「相關柴油機」必須符合《規例》訂明的氮氧化物排放標準。這項標準並不適用於在《規例》生效日期前建造的本地船隻上所配置的柴油機，或在該日或之後沒有進行過重大改裝的柴油機。此項規定亦不適用於輸出功率在 130 千瓦或以下的柴油機。

就安裝在本地船隻上的現有相關柴油機的分界日期而言，在諮詢文件中，原建議所有於 2005 年 5 月 19 日（《附件 VI》的生效日期）後配置在船上的柴油機，均會包括在《規例》下。但在諮詢過程中，業界反映由於業界有使用後備柴油機的慣例，而且業界已在諮詢進行前及分界日期後，為部分船舶訂購甚至配置柴油機，故採用這個分界日期會造成運作上的困難。海事處接納了業界的意見，於《規例》中改以《規例》的生效日期作為對行駛非國際行程的船隻的分界日期。因此，在《規例》生效日期前建造的本地船隻，或已配置於在本地船隻上而在該日期或之後未經重大改裝的相關柴油機，均無須符合有關排放要求。

就函中提到的後備柴油機的問題，海事處已於 2007 年以行政措施向業界推出現有船用柴油機的自願登記制度。船東可為船上已安裝的每一台柴油機登記一台後備柴油機，其編號及其他資料須於《規例》生效前呈交海事處作登記。已登記的後備柴油機將被視為現有的柴油機，並可在《規例》生效後在船隻上使用。至今已登記了四十多台後備船用柴油機。當局將透過不同渠道，進一步推廣這個登記制度。

在兩年多的諮詢過程中，諮詢的事項已包括了申訴團體在函中要求進行諮詢的各個項目。申訴團體本身亦是臨時本地船隻諮詢委員會的成員，並一直積極參與該委員會的討論。隨函夾附已列明詳細技術指標的諮詢文件附件甲至丙以供參考。

由於《規例》涉及較多技術要求和細節安排，故海事處一直以各種不同形式的交流活動，與業界溝通及解釋《規例》的詳細要求和實施的細節安排。為了更有效與海事處溝通，使《規例》能順利推行，本地海上業界亦自發地組織了「海上業界聯席會議」。該組織包括漁民團體、貨船商會、電船拖輪商會和機器同業公會等等，申訴團體亦是該組織的成員。今年 5 月 8 日，「海上業界聯席會議」與海事處進行會晤，向海事處表達業界的意見。於今年 7 月 22 日，「海上業界聯席會議」又與海事處合作舉辦研討會，以研討會為平台，促進彼此就實施《規例》的各項技術細節進行溝通，並加強業界對防止空氣污染的意識。

為加快收集業界對實施《規例》的意見，海事處和「海上業界聯席會議」一直以互動方式保持緊密合作，由「海上業界聯席會議」先與業界取得共識，再與海事處磋商。為此，「海上業界聯席會議」已於本年9月20日召開會議，業界代表和漁民團體代表均有出席會議。在是次會議中，業界對現有船用柴油機的登記制度大致達成共識。下一次會議定於本月下旬召開，屆時，海事處亦會派員參加，進一步解釋《規例》及登記制度的詳情。

我們知道申訴團體希望政府考慮仿倣於2007年推出，在指定時限內，以一筆過資助鼓勵車主提早更換歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛為新商業車輛，以符合《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第311J章)法定排放要求的資助計劃，為漁船更換柴油機提供資助。然而，該資助計劃與本規例在性質和目標方面上均存在根本差異。

根據第311J章，新登記的車輛，包括作商業用途的車輛，不論其是否作更換現有車輛之用，均需要符合其法定的排放要求。不過，更換法例生效前已登記的車輛並非第311J章的法定要求。在這些方面，第311J章與本規例相近。就符合相關法定要求方面，兩者均沒有提供任何資助。

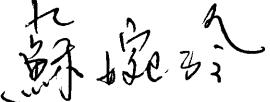
雖然於資助計劃下更換的車輛需符合第311J章的排放要求，但資助計劃乃一獨立於第311J章的安排，其目的是鼓勵車主盡早更換歐盟前期及歐盟I期的柴油商業車輛，及購買符合第311J章法定排放標準的新商業車輛。

至於本《規例》的目的，則是履行香港的國際公約的責任，使香港的船舶排放標準與國際海事組織的標準看齊，我們對船東的要求和期望只是遵守規例所定的法律要求，故此，不存在提供資助鼓勵船東守法的問題。

為協助業界符合規例定下的要求，政府做了不少工作，自2005年起，政府一直誠懇地與業界溝通，聽取其對草擬及執行《規例》所提出的意見。為減少對業界的影響，《規例》並沒有強制要求現有本地船隻更換柴油機。考慮到業界的運作慣例，當局亦推出了後備船用柴油機的自願登記制度。我們將繼續與不同團體保持溝通，並協助業界遵守法定的要求。

如有任何查詢，請聯絡本局助理秘書長方兆偉先生(電話：2121 2340)或海事處助理處長李啟良先生(電話：2852 4404)。

運輸及房屋局局長

(蘇婉玲  代行)

副本送

海事處處長 (經辦人：李啟良先生) - 3101 0026

二零零七年十月十五日

海事處佈告 2005 年第 71 號
(雜項信息)

對本地領牌船隻實施《防污公約》附則 VI

防止船舶造成空氣污染的《防污公約》附則 VI 於 2005 年 5 月 19 日全球生效。附則 VI 將適用於所有遠洋或在本地水域運作的船舶。香港現正為實施附則 VI 而制訂所需法例。原則上，所有現行和日後（倘第 53 屆環保會通過國際海事組織第 2598 號通函）附則 VI 的規定將適用於本地領牌船隻和香港註冊船舶以及所有在香港水域內的外來船舶。

2. 本佈告旨在闡明對本地領牌船隻實施《防污公約》附則 VI 的若干細節事宜，以便船東、船舶經營人和代理人可清楚知道船隻運作上須符合的要求。

主要要求

3. 《防污公約》附則 VI 的主要要求如下：

- (a) 禁止故意排放消耗臭氧物質，其中包括哈龍和氟氯烴 (CFCs)。此外，所有船上均禁止使用含有消耗臭氧物質的新裝置。不過，含有氫化氯氟烴 (HCFCs) 的新裝置可在 2020 年 1 月 1 日前允許使用。
- (b) 在全球，船上使用的燃油含硫量的上限為 4.5% m/m，此外亦限制船舶廢氣中排放的硫氧化物 (SO_x) 含量。

- (c) 在指定的“SO_x 排放控制區”，可以對 SO_x 的排放施加更嚴格的限制。在這些區內，除非船上裝有廢氣濾清系統（或使用其他技術方法）限制 SO_x 的排放，否則船上使用的燃油含硫量不得超過 1.5% m/m。
- (d) 供應到船上或在船上使用的燃油的質量必須符合附則 VI 要求的標準。
- (e) 柴油機所排放的氮氧化物 (NO_x)，不得超出附則 VI 要求的標準。

附則第 13 條訂明安裝於船上的柴油機所排放廢氣的 NO_x 含量須控制在下列限值：

	引擎額定轉速 n 〔每分鐘曲軸轉速(rpm)〕	允許的 NO _x 最大排放量 (g/kWh)
(i)	n<130	17
(ii)	130≤n<2000	$45n^{-0.2}$
(iii)	n≥2000	9.8

- (f) 主管機關可以規管液化船在裝載過程中所排放的揮發性有機化合物。
- (g) 對船上焚燒物質加以規管。

4. 根據附則 VI 第 13(1)(a)條，NO_x 排放規定適用於安裝於船上而輸出功率超過 130kW 的柴油機。此類柴油機包括在 2000 年 1 月 1 日或以後經重大改裝的柴油機。

5. 附則 VI 第 18 條訂明允許在船上使用的燃油質量必須符合下列要求：

- (a) 在船上用作燃燒的燃油必須符合附則 VI 所要求的質量標準；

- (b) 400 總噸或以上的所有船舶須用加油記錄單記錄船上使用的燃油的細節。加油記錄單的內容必須包括附則 VI 附錄 VI 所載列的資料；而加油記錄單亦必須附有燃油供應商代表所簽署和證明的聲明，證明所供應的燃油已符合附則 VI 的要求。加油記錄單須存放於船上以供隨時檢查，並須由燃油付運上船後起計，保存三年；以及
- (c) 加油記錄單須附有所供應燃油的代表樣品；該樣品須由供應商代表及船長或負責加油操作的人員密封並簽署，並須保存於船上 12 個月或直至燃油消耗掉，以較遲者為準。

適用於本地領牌船隻

6. 《防污公約》附則 VI 的要求正被納入香港法例第 413 章，使成為本地法例。該法例規定，400 總噸或以上的香港本地領牌船隻在完成檢驗後，會獲發《香港防止空氣污染證書》；而少於 400 總噸的船隻於《驗船證書》或《檢查證書》的初次檢驗和周年檢驗時，須接受檢驗，以確保船隻符合附則 VI 的技術要求。

7. 雖然《防污公約》附則 VI 的要求仍須視乎本地法例的制定而定，但本地領牌船隻的船東和代理人務須確保其船在切實可行範圍內符合附則 VI 的條文。船東和代理人須特別注意，所有安裝於船上而輸出功率超過 130 千瓦的引擎均須符合本佈告第 3(e)段所指明的要求。

8. 為滿足在香港水域以外至內河航限操作的本地領牌船隻的需要，400 總噸或以上本地領牌船隻的船東和代理人如認為有需要，可向海事處申領《合格證明書》，以證明其船符合《防污公約》附則 VI 所定的要求，但須視乎檢驗結果是否令人滿意。此外，船東或代理人也可向海事處所認可的船級社申領《合格證明書》。

9. 請船東、船舶經營人、船長、代理人和造船廠留意和遵從上文所述事項，以符合《防污公約》附則 VI 的要求。
10. 如有任何查詢，請聯絡本地船舶安全組（地址：香港中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓 23 樓；電話：2852 4431；傳真：2542 4679）。

署理海事處處長譚百樂

香港特別行政區政府海事處

2005 年 5 月 19 日

檔號：SD/S 800/3/1

會議文件第 7/2006 號

臨時本地船隻諮詢委員會

根據《防污公約》附則 VI 對本地船隻實施氮氧化物（NOx）規定的 補充文件

1. 臨時本地船隻諮詢委員會在 2006 年 8 月 3 日召開的會議上，討論會議文件第 4/2006 號所載有關實施《防污公約》附則 VI（附則）的建議。本文件旨在進一步解釋該建議，尤其是對本地船隻實施 NOx 規定一事。

背景

2. 附則第 13(1)(b)(ii) 條訂明，NOx 排放規定不適用於只行走船籍國統治或管轄水域的船隻所安裝的柴油機，但該等柴油機須受主管當局所制定的其他 NOx 控制措施規管。
3. 附則第 13(1)(c) 條准許主管當局豁免在附則生效日期（即 2005 年 5 月 19 日）之前建造或進行重大改裝的船隻所安裝的柴油機受 NOx 規定規限，但該等船隻只可行走船籍國水域內的航線。
4. 鑑於業界關注實施上的實際困難，而且根據上文第 3 段所述，於 2005 年 5 月 19 日之前 安裝在本地船隻而輸出功率超過 130 千瓦的柴油機，將不受附則第 13 條的規定規限，但本處會定期監察 NOx 的排放情況，如有需要進一步改善本港的空氣質素，便會檢討有關規定。

對本地船隻實施 NOx 排放規定

5. 在 2005 年 5 月 19 日之後，按附則第 13(2)(a) 條所訂，2005 年 5 月 19 日之後建造／領牌的本地船隻或於該日之後進行重大改裝的船隻所安裝的柴油機，如輸出功率超過 130 千瓦，便須受 NOx 排放控制措施規管。船東和船舶經營人須確保有關柴油機符合相關規定。

6. 附則第 13 條訂明控制船上柴油機排放 NOx 的相關規定，NOx 的排放限值如下：

	引擎額定轉速 (每分鐘轉速) (n)	允許的 NOx 最大排放量 (g/kWh)
(a)	n<130	17
(b)	130= n<2000	$45n^{-0.2}$
(c)	n= 2000	9.8

符合 NOx 排放規定

- 7(a) 安裝在 400 總噸或以上本地船隻而輸出功率超過 130 千瓦的柴油機，須領有《柴油機國際防止空氣污染證書》及技術檔案，檔案載有《NOx 技術規則》第 2.4 段所訂的資料記錄，以證明其完全符合第 13 條和《NOx 技術規則》的規定。
- 7(b) 安裝在 400 總噸以下本地船隻而輸出功率超過 130 千瓦的柴油機，須領有《柴油機國際防止空氣污染證書》或柴油機製造商或特許驗船師或認可機構所發出的證明書（格式類似《柴油機國際防止空氣污染證書》），以證明其符合第 13 條和《NOx 技術規則》的規定，或符合獲處長接納的相類標準。
8. 本地條例生效時，第 5 段所述的柴油機須接受檢查，以確定其符合附則所訂的 NOx 規定。預料屆時所有此等柴油機均須領有柴油機製造商、特許驗船師或認可機構（視乎何者適用而定）所發出的證明書，以證明其符合相關的 NOx 規定。

定期檢查柴油機

9. 《NOx 技術規則》訂有不同的船上核實程序，船東可採用以下任何一種方法進行定期檢查：
- (a) 《NOx 技術規則》程序 6.2 所載的柴油機參數檢查方法
— 船上檢查，包括根據柴油機證明書和技術檔案核實柴油機參數、重要構件、設定和操作數值；或

- (b) 簡化測量法 – 按柴油機證明書和技術檔案所載資料或依照處長認可或接納的相類程序在行駛和非行駛狀態下進行實際運行測試，一如在台架上測試柴油機母機，但採用《NOx 技術規則》程序 6.3 所載的簡化方式；或
 - (c) 直接測量和監測法 – 按《NOx 技術規則》第 2.3.4、2.3.5、2.3.7、2.3.8、2.3.11、2.4.4 和 5.5 段進行。
10. 凡輸出功率超過 130 千瓦的柴油機，均會於本地船隻接受安全發證檢驗期間接受定期檢查，以確保其符合相關的 NOx 排放準則。

發出證明書

11. 如其它附則上適用的要求亦已符合，在圓滿完成 NOx 排放檢查後，
- (a) 400 總噸或以上自航船隻：這類船隻將會視乎何者適用而獲發或給予簽註《香港防止空氣污染證書》；
 - (b) 400 總噸以下自航船隻：發出給這類本地船隻的驗船證明書或檢查證明書(連同檢驗紀錄)將會註明其船隻已經符合《防污公約》附則 VI 的規定。
 - (c) 非自航船隻的安排
 - (i) 非自航船隻有其獨特性，不論其噸位多少，均無須領有《香港防止空氣污染證書》。
 - (ii) 輸出功率超過 130 千瓦的柴油機須接受檢查，以證明其符合上文第 5 至 10 段所載附則訂明的 NOx 排放準則。船隻圓滿完成檢查後，其驗船證明書或檢查證明書(連同檢驗紀錄)將會註明其符合附則的規定。

2005 年 5 月 19 日以後新領牌本地船隻

12. 本處記錄顯示，自 2005 年 5 月 19 日以來約有 33 艘新領牌本地船隻。為確保新規定得以遵從，本處曾發出海事處佈告 2005 年第 71 號，公布《防污公約》附則 VI 的規定，並於 2005 年發出工作守則擬稿，為本地船隻經營人提供所需指引，使其知所遵循。

所需行動

13. 請委員就有關對本地船隻實施 NOx 規定的建議發表意見，並予以通過。

海事處航運政策科

2006 年 9 月 7 日

附件丙

摘錄

會議文件 9/2006 號

**《第 I、II 及 III 類別船隻安全標準 工作守則》
至 2006 年 11 月 14 日修訂內容如下**

項目	章節	內容	備註
1	內容	重新編排守則章節及附件	重新編排達致較佳表述
2	第 I 章 第 1.6 節至 1.13 節及 第三節	(a) 重新編輯第 1.6 至 1.13 節及更新有關章節及指標號數 (b) 加入下列新釋義：“初次檢驗的最後檢驗”，“定期檢驗的最後檢驗”，“初次檢驗”及“定期檢驗”	(a) 將技術要求與運作要求段落分開 (b) 加入分辨各類檢驗之釋義
3	第 IIIA 章 第 12.3.1 節 第 19 及第 20 節	(a) 加入 '(e) 水櫃所採用的塗料或油漆不應危及健康與衛生' (b) 防止油類污染裝置 (c) 表述香港散裝運輸有毒液體物質防污染證明書的要求	(a) 因應「臨時本地船隻諮詢委員會」會議(06 年 8 月 3 日)意見，就供水船之水櫃加入額外條件。 (b) 檢驗規例附表 7 關於就防止油類污染的要求 (c) 適用於 NLS 船隻之技術要求
4	第 IIIB 章第 9.4.1 節	加入'(e) 水櫃所採用的塗料或油漆不應危及健康與衛生'	因應「臨時本地船隻諮詢委員會」會議(06 年 8 月 3 日)意見，就供水船之水櫃加入額外條件。
5	第 X 章	重新編排第 XII 章為第 X 章	重組較前之技術要求章節及操作章節至最後章節
6	第 XII 章	重新編排第 X 章為第 XII 章	同上
7	附件 I-10	本地領牌船隻推行有關《73/78 防污公約附則 VI》的要求	就本地領牌船隻推行有關《73/78 防污公約附則 VI》(防止空氣污染)，就詳細列出技術安排作進一步修改，特別是 NOx 和燃油樣本事項。

在本地領牌船推行有關
《73/78 防污公約附則 VI》的要求

《73/78 防污公約附則 VI》船舶防止空氣污染規定，有關柴油機之要求及須持有《柴油機國際防止空氣污染證書》，已於 2005 年 5 月 19 日在國際實施，以上公約附則在生效後，下列有關的要求將適用於全部的本地領牌船隻。

2. 《73/78 防污公約附則 VI》內容廣泛，包括有下列範圍 :-

(a) 根據附則 VI 第 12 條禁止使用或排放可消耗臭氧物質：-故意排放可消耗臭氧物質包括哈龍(halons)，氯氟烴 (CFCs) 將被禁止。同時，所有船隻禁止裝設含有可消耗臭氧物質的新裝置。然而，含有氫化氯氟烴 (HCFCs) 的新裝置可容許至 2020 年 1 月 1 日。

(b) 根據附則 VI 第 13 條船舶柴油機氮氧化物(Nox)排放：(參考第 5 段氮氧化物(Nox)排放界限)。

(c) 根據附則 VI 第 14 條船隻排放之硫氧化物(SOx)：限制在船上所使用的燃油的含硫量最大為 4.5% m/m 及對硫氧化物排放的控制將會強制實行。

在指定的『SOx 排放控制區』會實行更嚴格的硫氧化物排放控制。在這些地區內，除非船上設有廢汽清潔系統(或使用其他技術方法)限制 SOx 排放，否則船上使用的燃油的含硫量不得超過 1.5% m/m。

(d) 根據附則 VI 第 15 條：從油輪於載貨時油艙排放的揮發性有機化合物(VOCs) 將須受主管機關所控制。當主管機關通知國際海事組織 (IMO) 相關控制要求時，將有由生效日期起計的 3 年寬限期。

(e) 於船上焚燒廢物須根據附則 VI 第 16 條。

(f) 燃油質量須根據附則 VI 第 18 條，容許在船上使用的燃油質量的規定為：

- (i) 在上船用作燃燒的燃油須附合附則 VI 對燃油質量的標準；
- (ii) 所有總噸位 400 或以上的船舶要用加油記錄單，記錄所使用的燃油詳盡資料。加油記錄單須包括附則 VI 附錄 VI 的資料；並須包含已由供應商代表簽署及證明的聲明去確認提供的燃油符合附則 VI 規定。加油記錄單須保留在船上 3 年以備隨時查閱。

- (iii) 代表性燃油樣本連同加油記錄單，須由供應商代表和操作加

油程序的船長或高級船員簽署及加封，並保留在船上 12 個月或至該批燃油已耗盡，應選取較遲的日期。

對本地船隻實施防污公約附則 VI 的規定

3. 對本地船隻而言，已決定的事項為-

- (a) 有關第 2(d) 段的規定，由於在本港所牽涉的 VOCs 很少，現階段並不需要強制執行船隻在裝載時 VOCs 排放的控制。
- (b) 有關 2(e) 段規定，船上不得裝置焚化爐；及
- (c) 有關 2(f) 段規定，例如採取燃油樣本之器具，保留加油記錄單及燃油樣本：

(i) 總噸位少於 400 的船舶

- 如船舶祇在本港水域運作並祇採用船用柴油（含硫量不大於 0.5% m/m），及僅由本地註冊燃料供應商提供^(註)，在船上保留燃油送貨單作證明文件供隨時查閱已滿足附則 VI 第 18 條的規定。
- 上述以外的船舶，就燃油送貨單及燃油樣本的操控措施，將和第 3(c)(ii) 段所指定的相同。

(ii) 總噸位 400 或以上的船舶

- 如船舶祇採用由註冊燃料供應商提供的燃油^(註)，祇須保留燃油送貨單於船上供隨時查閱。
- 如船舶的燃油並非由本地或香港以外註冊之燃料供應商提供，除燃油送貨單外，另須保留燃油樣本於船上。

註：船舶操作員可自行保留燃油樣本於船上一段合理時間，當發生糾紛時，以保障其利益。

- (d) 就第 3(c)(ii) 段所述，燃油送貨單須保留三年及燃油樣本須保留一年或直至燃油隨後耗盡；並可供隨時查閱。

4. 《73/78 防污公約附則 VI》對船舶的防止空氣染污，適用於內河航限或香港水域（非國際航線）營運的本地領牌船隻管制措施為:-

(a) 總噸位 400 或以上的自航船舶

須依照附則 VI 之第 5 條進行船舶檢驗及檢查，滿意符合要求者將適當地獲簽發香港防止空氣染污(HKAPP)證書或加簽。

(b) 總噸位少於 400 的自航船舶及任何噸位的非自航船舶

不須持有香港防止空氣染污(HKAPP)證書。然而，於初次/年度/期間安全檢驗時，以簡單有效的目測方法以確定附則 VI 要求的有關設備，並沒有作任何非法改裝或非法設備裝置，才獲簽發驗船證明書或檢查證明書(附檢驗記錄)。

對本地船隻實施 NOx 排放的規定

- 5 有關附則 VI 第 13 條，對裝設在船隻上柴油機氮氧化物(NOx)排放控制的規定須控制在下列限值：

	柴油機額定每分鐘轉速 (n)	最高容許 NOx 排放量 (g/kWh)
a	$n < 130$	17
b	$130 \leq n < 2000$	$45n^{-0.2}$
c	$n \geq 2000$	9.8

6. 在 2005 年 5 月 19 日之後建造／領牌的本地船隻或於該日之後已進行按附則第 13(2)(a) 條例所定義的重大改裝的船隻所安裝的柴油機，如輸出功率超過 130 千瓦，便須受 NOx 排放控制措施規管。船東和船舶經營人須確保有關柴油機符合相關規定。
7. 柴油機氮氧化物(NOx)排放的規定並不適用於應急發電機，救生艇柴油機及任何祇供應急用途之柴油機。
8. (a) 安裝在 400 總噸或以上本地船隻而輸出功率超過 130 千瓦的柴油機，須領有《柴油機國際防止空氣污染證書》及技術檔案，檔案載有《NOx 技術規則》第 2.4 段所訂的資料記錄，以證明其完全符合第 13 條和《NOx 技術規則》的規定。
- (b) 安裝在 400 總噸以下本地船隻而輸出功率超過 130 千瓦的柴油機，須領有《柴油機國際防止空氣污染證書》或柴油機製造商或特許驗船師或認可機構所發出的證明書（格式類似《柴油機國際防止空氣污染證書》），以證明其符合第 13 條和《NOx 技術規則》的規定，或符合獲處長接納的相類標準。
9. 本地條例（香港法例第 413 章附屬法例）生效時，第 6 段所述的柴油機須接受檢查，以確定其符合附則所訂的 NOx 規定。預期屆時所有此等柴油機均須領有由柴油機製造商、特許驗船師或認可機構（視乎何者適用而定）所發出的證明書，以證明其符合相關的 NOx 規定。

柴油機之定期檢驗

10. 《NO_x 技術規則》訂有不同的船上核實程序，船東可採用以下任何一種方法進行定期檢查：

- (a) 按《NO_x 技術規則》程序 6.2 所載的柴油機參數檢查方法 – 船上檢查，包括根據柴油機證明書和技術檔案核實柴油機參數、重要構件、設定和操作數值；或
- (b) 簡化測量法 – 如柴油機母機在試驗台架上的測試般進行實際試驗及運行測試，但採用《NO_x 技術規則》程序 6.3 所載的簡化方式或依照處長認可及接納的相類程序按進行，去核實柴油機證明書和技術檔案所載資料；或
- (c) 直接測量和監測法 – 按《NO_x 技術規則》第 2.3.4、2.3.5、2.3.7、2.3.8、2.3.11、2.4.4 和 5.5 段進行。

11. 凡輸出功率超過 130 千瓦的柴油機，均會於本地船隻接受安全發證檢驗期間接受定期檢查，以確保其符合相關的 NO_x 排放準則。

推行時間表

12. 上述第 2 段附則 VI 相關要求及第 4 段的應用措施的推行時間表如下^(見備註):-

- (a) 所有在 2005 年 5 月 19 日或以後建造/領牌的船隻，須要遵守。
- (b) 在 2005 年 5 月 19 日以前建造/領牌船隻須在 2005 年 5 月 19 日後第一次入塢時須要遵守，但無船舶可遲於 2008 年 5 月 19 日符合要求。.
- (c) 裝設有以上第6段所述柴油機的船隻，在2005年5月19日或以後須符合要求。

備註：(1) 經有關政策局及律政署商議，上述規定會在相關立法中確立。

(2) 預期在2007年，當本地法規於附則VI的本地法例要求生效時，所有本地船隻須接受強制檢查以確保符合附則VI要求。在生效日期前，促請本地船隻擁有人自願性遵守附則VI的要求，為發出適用的《合格證明書》(附檢查記錄)或檢查記錄。