

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)128/07-08(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.: 2537 2839

來函檔號 Your Ref.

傳真 Fax.: 2523 0030

香港中環  
昃臣道八號  
立法會大樓  
立法會秘書處  
(經辦人：司徒少華女士)

傳真(2521 7518) 及  
電郵([cpnien@legco.gov.hk](mailto:cpnien@legco.gov.hk))  
(共 4 頁)

司徒女士：

二零零七年十月二十七日《商船（防止空氣污染）規例》  
小組委員會第二次會議

---

多謝秘書處二零零七年十月十六日的來函。現謹就《商船（防止空氣污染）規例》（“規例”）提供下列提供補充資料，作為二零零七年十月十六日的首次會議的跟進事項。

(i) 現時於指明船舶上使用的燃油的含硫量

據本地燃油供應商稱，在香港供應／使用的重油的含硫量為 3.8% m/m，而工業用柴油（免稅）的含硫量則為 0.5% m/m。配備了重油所需的燃油處理系統的船舶才可使用重油，而大部份安裝了低速柴油機的遠洋船舶，都配置了有關處理系統。

(ii) 香港鄰近地區燃油供應商提供的船用燃油含硫量

根據國際海事組織（IMO）進行的全球調查，二零零六年船用燃油平均含硫量為 2.59% m/m，在此調查中約有 0.03% 的燃油樣本的含硫量超逾 4.5% m/m。這項調查是在《防污公約》附件 VI 實施後進行，目的是監察供應給船舶使用的殘渣燃油的全球平均含硫量。

海運是一項國際性業務，IMO 的調查顯示符合《防污公約》附件 VI

標準的燃油在全球都有充足的供應，可讓船舶順利依循 IMO 現行的排放標準。另一方面，基於市場上仍然有含硫量超逾 4.5% m/m 的燃油供應，故此，實在有需要立法禁止船舶使用該等燃油。

目前，IMO 正覆檢附件 VI，以收緊排放標準，其中一項建議是逐步降低全球燃油含硫量的上限，在二零一二年降至 3% m/m，在二零一六年則降至 1.5% m/m。

(iii) 本地船隻常用柴油引擎所能符合的硫氧化物和氮氧化物的最高排放標準

由於目前香港並未設立船舶柴油機的登記制度，當局並無相關的數據顯示本地船隻常用柴油機能符合的最高排放標準的詳細資料。海事處亦曾就有關事宜向業界查詢，惟海上業界聯席亦指出他們沒有這方面的資料。

不過，《防污公約》附件 VI 內的氮氧化物排放標準，是目前國際採用及接納的標準。在二零零零年一月一日後在市面上供應的新柴油機通常都是為符合《防污公約》附件 VI 的標準而製造。技術上，單單減低氮氧化物的排放會嚴重影響柴油機的其他效能，引致功率下降，因而排放更多的二氧化碳。正當 IMO 仍在討論新排放標準時，市場上不太可能供應更高排放標準的船用柴油機。

另外，只要引擎的設計是供燃燒餾分油（包括輕質柴油）之用，餾分油的含硫量對柴油引擎的性能影響不大。

(iv) 消耗臭氧物質、氮氧化物、揮發性有機化合物和硫氧化物排放所造成的空氣污染，在該規例實施後預計會有的改善

規例的條文實施後，各種污染物的排放預計會有以下改善：

污染物排放	現時情況	該規例實施後的情況
氮氧化物	沒有規管	符合規定的新柴油機比現有柴油機可減少約 30% 的氮氧化物排放。
硫氧化物	沒有規管	規例把船用燃油含硫量的上限定為 4.5% m/m，可令香港的排放標準能與世界上其他地區看齊。此外，規例亦賦權

		政府規管船隻（包括香港水域內的非香港船隻）所用燃油的含硫量。
消耗臭氧物質	沒有規管	禁止故意釋出消耗臭氧物質。  此舉切合環境保護署所訂的香港逐步取締消耗臭氧物質時間表，當中列明逐步禁止進口消耗臭氧物質供本地使用。
揮發性有機化合物	沒有規管	由於香港並非裝油港，油船釋出的揮發性有機化合物對香港的影響可謂少之又少。不過，該規定有助香港註冊船隻在其他港口裝載原油、石油產品和化學品等貨物時，減少釋出揮發性有機化合物。

(v) 與海上業界聯席舉行會議的討論結果

海事處於二零零七年十月二十二日與“海上業界聯席會議”（“聯席會議”）的 16 名代表會面。會上，海事處向聯席會議代表簡述了落實規例的最新進展，以及擬議中的現有柴油機登記制度的詳情。所有代表一致支持實施規例，並歡迎有關的登記制度。海事處與聯席會議就下列與登記制度有關的事宜達成共識：

- (a) 功率超過 130 千瓦的船用柴油機，倘於規例生效前已安裝在船上或貯存作後備用途，可獲豁免規例所載的相關排放規定，條件是該等柴油機必須在規例生效當日或之前已向海事處登記。
- (b) 在登記制度下，船東須填寫一份聲明書，提供已安裝在船上的柴油機和貯存的後備柴油機的詳細資料。填妥的聲明書須連同相關證明文件（例如柴油機證書、收據／發票、顯示機身標記的照片等），於規例生效當日或之前呈交海事處以作登記。
- (c) 每艘船可登記的後備柴油機數量，以船上安裝的每台柴油機均可配有一台後備柴油機為上限。而所登記的後備柴油機，亦須在類別／型號和功率上與船上已安裝者相同。

- (d) 規例生效後，海事處人員會執行監察措施，抽查船隻以核實就有關柴油機所作出的聲明的準確性。
- (e) 已登記的後備柴油機，可用於同一船東所擁有的另一船隻上，條件是該船或該柴油機未經重大改裝。

在規例生效前，海事處將繼續與聯席會議定期會面，以加強與本地海上業界的溝通，及討論細節安排以求順利實施規例。同時，聯席會議同意協助海事處，將所有相關的資訊轉達業界。

### 補充資料

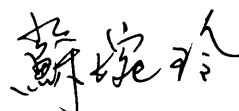
規例旨在讓香港履行國際公約責任，令本港的船舶排放標準與國際海事組織的標準看齊。規例所採用的標準，反映國際海事組織在二零零五年及二零零六年實施的最新標準。

況且，海運是一項國際性業務，我們如要對使用香港港口的船舶，實施比在全球通行的標準更嚴格的船舶排放標準，我們就必須極為謹慎，顧及此舉對本地作為港口及航運中心，以至對整體經濟帶來的重大影響。國際商船為了避開嚴格規定和降低營運成本，便有可能會改用鄰近的港口。

香港特區作為 IMO 的準會員，有責任對懸掛其船旗的船舶和在其司法管轄水域內營運的船舶，實施 IMO 的標準。《防污公約》附件 VI 同時容許主管機關可豁免只在轄下水域營運的船舶遵從附件內的部分規定。另一方面，行政長官已在《施政報告》承諾，當局會研究要求港內所有船舶均使用優質燃油的可行性。

如有查詢，請聯絡海事處助理處長秦炳輝先生（電話：2852 4408）或運輸及房屋局助理秘書長方兆偉先生（電話：2121 2340）。

運輸及房屋局局長

（蘇婉玲  代行）

副本送：海事處處長（經辦人：秦炳輝先生）

二零零七年十月二十四日