

立法會參考資料摘要

《空氣污染管制條例》(第 311 章)

《空氣污染管制(遠洋船隻)(停泊期間所用燃料)規例》

引言

環境局局長經諮詢環境諮詢委員會(“環諮會”)後，於二零一五年三月六日根據《空氣污染管制條例》(第 311 章)第 43 條的規定，訂立《空氣污染管制(遠洋船隻)(停泊期間所用燃油)規例》(“《規例》”) (載於附件)。《規例》旨在限制遠洋船隻¹在香港水域停泊期間使用船用燃料的含硫量，從而減少遠洋船隻排放的空氣污染物。

理據

2. 船舶是本港最大的空氣污染排放源，在二零一二年，船舶所排放的二氧化硫、可吸入懸浮粒子和氮氧化物，分別佔全港相關污染物排放量的 50%、37%和 32%。我們由二零一四年四月一日起實施《空氣污染管制(船用輕質柴油)規例》(第 311Y 章)，規定本地供應的船用輕

¹ 《規例》適用於持有《規例》第 3 條指明證明書的船隻(僅在內河航限內往來航行者除外)。該等船隻一般屬遠洋船隻。

質柴油的含硫量的上限為 0.05%，較之前供應的船用輕質柴油的含硫量減少 90%，這有助大幅減少本地和內河船隻的排放。我們現在需要減少遠洋船隻的排放。

3. 根據國際海事組織《國際防止船舶造成污染公約》附件 VI，遠洋船隻由二零一二年一月起不得使用含硫量超過 3.5%的船用燃料。國際海事組織計劃在二零二零年，把這個上限收緊至 0.5%，但須視乎二零一八年的檢討結果而定。

4. 根據國際海事組織於二零一二年公布的燃油含硫量監察計劃的資料，遠洋船隻一般使用重油運作，含硫量平均為 2.6%，較船用輕質柴油和汽車柴油的含硫量分別高 52 倍和 2 600 倍。在二零一二年，遠洋船隻訪港的船次約為 30 000，其排放的二氧化硫、可吸入懸浮粒子和氮氧化物分別佔所有船隻排放量約 78%、68%和 42%。這些空氣污染物所造成的影響，對葵涌貨櫃碼頭和遠洋船隻航道沿線的鄰近地方尤其明顯。

5. 遠洋船隻在停泊期間會關掉推動船隻的主引擎，但輔助引擎、鍋爐及發電機則會繼續使用重油運作，為船上設施供電。遠洋船隻在停泊期間排放的二氧化硫，佔其在香港水域內的總排放量約四成。因此，規定遠洋船隻在停泊期間轉用清潔燃料，有助改善空氣質素，對

港口附近地區的幫助尤其顯著。歐盟亦有對遠洋船隻在停泊期間實施類似規定，指定所用燃料的含硫量不得超過 0.1%。

6. 清潔燃料較重油昂貴。為鼓勵遠洋船隻在停泊期間轉用清潔燃料，我們在二零一二年九月推出了為期三年的寬減計劃，寬減在停泊期間使用低硫船用燃料(含硫量不超過 0.5%)的遠洋船隻一半港口設施及燈標費。由於寬減計劃屬自願性質，而所寬減的費用亦不能全數抵銷使用低硫船用燃料的較高成本，因此，遠洋船隻參與寬減計劃的比率只有約 13%。為締造更大環保效益，行政長官在《二零一三年施政報告》中公布，香港將會立法落實泊岸轉油的規定。

7. 如《規例》獲立法會通過，香港將會成為亞洲區內首個規定遠洋船隻須在泊岸期間轉用清潔燃料的港口。為確保《規例》順利實施，並在轉油規定在區內普及前維持香港港口的競爭力，財政司司長於二零一五至一六年度的《財政預算案演辭》宣布，將延長寬減計劃 30 個月至二零一八年三月，計劃適用於在這期間於香港水域停泊時使用下文第 9(a)段所述的合規格燃料的遠洋船隻。

8. 同時，我們正與廣東省和深圳有關當局探討，規定遠洋船隻在珠三角水域的港口停泊期間，使用低硫船用燃料的可行性。此舉既可透

過區內合作取得更大的環保成效，亦可使珠三角各個港口繼續在公平的環境下競爭。

《規例》

9. 《規例》禁止遠洋船隻在停泊期間使用不合規格燃料，主要條文如下：

(a) 在禁制期間(即遠洋船隻停泊期間，但不包括到達的首小時和開出前的最後一小時)，不得使用不屬合規格燃料操作主引擎(但為推動遠洋船隻時除外)、輔助引擎、鍋爐或發電機。合規格燃料指以下任何一種：

(i) 低硫船用燃料；

(ii) 液化天然氣；或

(iii) 空氣污染管制監督(“監督”)(即環境保護署署長)認可的其他燃料。有關燃料的認可，須基於使用該燃料所能減少的二氧化硫排放，至少等同於使用低硫船用燃料所減少的二氧化硫排放。

《規例》亦包括違反這禁止規定的免責辯護。

(b) 遠洋船隻的到達及開出時間，以及轉用燃料操作等詳情，須記錄在有關遠洋船隻的日誌內。

(c) 遠洋船隻的相關日誌及燃料裝艙單須備存於船上，為期三年，以供監督查閱。

10. 監督可藉以書面通知，要求遠洋船隻的擁有人或船長提交上文第9(c)段所述文件的文本或副本。

11. 監督如信納以下情況，可豁免遠洋船隻遵守第9(a)段所列的規定：

(a) 遠洋船隻使用的科技所能減少排放的二氧化硫，至少等同於使用低硫船用燃料所能減少排放的二氧化硫；或

(b) 遵守禁止規定會對有關遠洋船隻的安全構成風險。

12. 按照國際慣例，《規例》不適用於軍艦或其他作軍事服務的船隻。《規例》亦不適用於只是途經香港水域而不作停泊的遠洋船隻；或不載有任何合規格燃料，而純粹為了減低危及該船隻安全的風險、因避過惡劣天氣及 / 或將病人或傷者送上岸而進入香港水域的船隻；但該船隻的擁有人或船長須在進入香港水域前，將上述目的通知海事處處長。

13. 《規例》的相關罰則表錄如下：

罪行 ²	最高刑罰
在禁制期間使用不合規格燃料 (上文第 9(a)段)	罰款 20 萬元及監禁 6 個月
在沒有合理辯解的情況下，未有按規定將詳情記錄在日誌內 (上文第 9(b)段)	第 5 級罰款(即 5 萬元)及監禁 3 個月
在沒有合理辯解的情況下，未有在船上備存所需文件以供查閱 (上文第 9(c)段)	第 5 級罰款(即 5 萬元)及監禁 3 個月。
在沒有合理辯解的情況下，未有按照監督在通知訂明的時間內提交通知指明的文件的文本或副本 (上文第 10 段)	第 5 級罰款(即 5 萬元)及監禁 3 個月。

² 有關船隻的船長及擁有人須為違反《規例》的罪行負責。

立法程序時間表

14. 我們將於二零一五年三月十三日在憲報刊登《規例》，並於二零一五年三月十八日將《規例》提交立法會，進行先訂立後審議的程序。我們建議《規例》於二零一五年七月一日起生效。

影響

對環境的影響

15. 實施《規例》後，香港的二氧化硫和可吸入懸浮粒子總排放量將分別減少 12%和 6%，這不但有助改善空氣質素，亦可減低對市民的健康風險，尤其對沿海一帶而言，成效更為顯著。

對經濟的影響

16. 含硫量上限為 3.5%和 0.5%的燃料，在二零一四年的平均售價分別為每公噸約 550 美元和 835 美元。以一艘淨重 2 萬公噸的遠洋船隻為例，如在本港停泊 15 小時³並在期間轉用低硫燃料，燃料成本平均可能增加約 13,000 港元。不過，實際增加的費用會受多個因素影響，包括船隻的類型、噸位和設計、實際停泊時間、在港處理的貨櫃和貨

³ 在 2014 年參加港口設施及燈標費的遠洋船隻的平均停泊時間。

物數量、以及高硫與低硫燃料當時的成本差額等。但與運送每個貨櫃的整體成本⁴相比，這額外成本不會對航運界構成重大負擔。

對可持續發展的影響

17. 《規例》符合可持續發展原則，為目前及未來的世代着想，對環境問題防患未然，並提供保障港人健康的居住環境。改善空氣質素有利提升生活質素，吸引遊客訪港，招攬外來投資和人才。凡此種種，均有助鞏固香港作為國際城市和重要商業樞紐的地位。

對財政及公務員的影響

18. 實施和執行《規例》所帶來的額外工作，環境保護署會以現有資源應付。

其他影響

19. 《規例》對家庭沒有影響，亦符合《基本法》，包括有關人權的條文。

⁴ 例如，根據運輸及房屋局委託進行並於二零零八年四月公布的《香港港口貨運量預測 2005/2006 研究》，每個貨櫃由香港運往美國西岸的整體成本，在二零零六年為 3,800 至 4,100 美元。

諮詢

20. 我們已於二零一三年諮詢相關持份者，包括船公司代理、船隻營辦商、郵輪公司、船隻擁有人、船級社、碼頭營辦商、燃料供應商、環保團體，以及隸屬航運界的諮詢組織和法定機構，他們均不反對建議。有些持份者甚至要求早日實施《規例》，其他則要求預留更多時間以作準備。此外，有持份者關注強制轉油會帶來額外營運成本，可能影響香港港口的競爭力。我們充分考慮上述意見後，認為現時的建議合理和切實可行。

21. 環諮會於二零一三年七月討論上述建議後，表示支持。同月，我們向立法會環境事務委員會簡介這項建議，並得到事務委員會的支持。

宣傳安排

22. 我們會在《規例》刊憲時發出新聞稿和通知相關持份者。

23. 我們並計劃在二零一五年五月向航運界介紹《規例》的詳細規定。

查詢

24. 如對本參考資料摘要有任何查詢，請致電 3509 8618 與環境保護署助理處長(空氣質素政策)莫偉全先生聯絡。

環境保護署

二零一五年三月

《空氣污染管制(遠洋船隻)(停泊期間所用燃料)規例》

目錄

條次	頁次
1. 生效日期.....	1
2. 釋義.....	1
3. 適用範圍.....	3
4. 禁止使用不合規格燃料.....	4
5. 第 4 條所訂罪行的免責辯護.....	5
6. 豁免.....	6
7. 申請豁免.....	7
8. 日誌內的紀錄.....	8
9. 備存文件.....	8
10. 監督可要求提交文件的文本或副本.....	9
11. 認可燃料為合規格燃料.....	9
12. 船用燃料的含硫量的測定.....	9

《空氣污染管制(遠洋船隻)(停泊期間所用燃料)規例》

(由環境局局長根據《空氣污染管制條例》(第 311 章)第 43 條在諮詢環境諮詢委員會後訂立)

1. 生效日期
本規例自 2015 年 7 月 1 日起實施。
2. 釋義
 - (1) 在本規例中 —
 - 不合規格燃料** (non-compliant fuel)指不屬合規格燃料的任何燃料；
 - 代理人** (agent)就某船隻而言，指以該船隻的擁有人的代理人的身分在香港行事的人；
 - 合規格燃料** (compliant fuel)指 —
 - (a) 低硫船用燃料；
 - (b) 液化天然氣；或
 - (c) 監督根據第 11(1)條認可的任何其他燃料；
 - 低硫船用燃料** (low sulphur marine fuel)指含硫量不超過 0.5%(以重量計)的船用燃料；
 - 到達** (arrival)就某船隻而言，指該船隻開始穩固地繫泊或碇泊於某泊位的時刻；
 - 泊位** (berth)指某船隻不在航時所處的香港水域內的地方；
 - 指明機械** (specified machinery)就某船隻而言，指該船隻的以下機械 —
 - (a) 主引擎(用作推進該船隻時除外)；
 - (b) 輔助引擎；
 - (c) 鍋爐；及

(d) 發電機；

停泊期間 (berthing period)就某船隻而言，指在該船隻到達與該船隻開出之間的期間；

船用燃料 (marine fuel)指在或擬在船隻中使用的衍生自石油的液體燃料；

船長 (master)具有《船舶及港口管制條例》(第 313 章)第 2 條所給予的涵義；

船隻 (vessel)具有《船舶及港口管制條例》(第 313 章)第 2 條所給予的涵義；

開出 (departure)就某船隻而言，指解開該船隻與其泊位的繫縛的時刻；

禁制期間 (prohibition period)就某船隻而言，指該船隻的停泊期間，但不包括 —

- (a) 停泊期間的首小時；及
- (b) 停泊期間的最後一小時；

擁有人 (owner)就某船隻而言，指 —

- (a) 該船隻的空船承租人；
- (b) 該船隻的管理人；或
- (c) 以下人士 —
 - (i) 如該船隻由某國家擁有，並由某位在該國家註冊為該船隻的營運人的人營運 — 該人；或
 - (ii) 如不屬第(i)節所指的情況 — 任何註冊為該船隻的擁有人的人，如無人註冊為該船隻的擁有人，則指任何擁有該船隻的人；

獲豁免停靠 (exempted call)就某船隻而言，指該船隻停留在香港水域的期間，而該船隻擬在該期間內任何時間，倚據第 6(1)條所指的豁免；

轉用不合規格燃料的操作 (fuel switch operation to non-compliant fuel)指將船隻所使用的燃料由合規格燃料轉為不合規格燃料的操作；

轉用合規格燃料的操作 (fuel switch operation to compliant fuel)指將船隻所使用的燃料由不合規格燃料轉為合規格燃料的操作。

(2) 就本規例而言 —

- (a) 當接駁至有關船隻的所有指明機械的燃料管，均只注有合規格燃料，轉用合規格燃料的操作在該時間即告完成；及
- (b) 當接駁至有關船隻的任何指明機械的燃料管，開始注有不合規格燃料，轉用不合規格燃料的操作在該時間即告開始。

3. 適用範圍

(1) 除第(2)及(3)款另有規定外，本規例適用於 —

- (a) 持有獲認可的公約證明書的船隻；
- (b) 持有符合以下說明的證明書(獲認可的公約證明書除外的船隻 —
 - (i) 由內地政府當局發出的；及
 - (ii) 准許該船隻沿內地的海岸航行；及
- (c) 符合以下說明的船隻 —
 - (i) 總噸位為 500 噸或以上；及
 - (ii) 持有由香港以外的地方的政府當局發出的證明書(獲認可的公約證明書或(b)段提述的證明書除外)。

(2) 本規例不適用於 —

- (a) 僅在內河航限內往來航行的船隻；或
- (b) 軍艦或其他作軍事服務的船隻。

- (3) 凡某船隻停留在香港水域 —
- (a) 如在該船隻停留在該水域的期間內，該船隻沒有繫泊或碇泊於任何泊位；或
- (b) 如 —
- (i) 該船隻純粹為以下一個或多於一個目的而進入該水域 —
- (A) 減低危及該船隻安全的危險；
- (B) 避過惡劣天氣；
- (C) 將病人或傷者送上岸；
- (ii) 在該船隻進入該水域前，其擁有人或船長已將第(i)節提述的目的，通知海事處處長；及
- (iii) 該船隻進入該水域時，並無載有任何合規格燃料，

則在該船隻停留在該水域的期間內，本規例亦不適用於該船隻。

- (4) 在本條中 —

內地 (Mainland)指中國的任何部分，但不包括香港、澳門及台灣；

內河航限 (river trade limits)具有《船舶及港口管制條例》(第313章)第2條所給予的涵義；

獲認可的公約證明書 (accepted Convention certificate)指符合經不時修訂的《1974年國際海上人命安全公約》所訂明的格式的證明書。

4. 禁止使用不合規格燃料

- (1) 在禁制期間內，船隻不得使用不合規格燃料作燃燒用途，以操作任何指明機械。
- (2) 如第(1)款遭違反，有關船隻的擁有人及船長均屬犯罪。

- (3) 犯第(2)款所訂罪行的人，一經定罪，可處罰款\$200,000及監禁6個月。

5. 第4條所訂罪行的免責辯護

- (1) 凡任何人被控犯第4(2)條所訂罪行 —
- (a) 如該人證明以下事宜，即為免責辯護 —
- (i) 於違例時間，有關船隻上備有一份文件，而該文件載有進行轉用合規格燃料的操作的程序；
- (ii) 於違例時間，該船隻正在進行轉用合規格燃料的操作(有關操作)；
- (iii) 在該船隻到達後，該人已按照該程序，採取所有切實可行的措施，以盡快完成有關操作；及
- (iv) 在1小時內完成有關操作，並非合理切實可行；或
- (b) 如該人證明以下事宜，即為免責辯護 —
- (i) 由於有並非該人所能控制的預期以外的事故，以致有關船隻延擱至一個比預計開出時間較遲的時間(實際開出時間)才開出；
- (ii) 該事故在預計開出時間之前的1小時內發生；
- (iii) 違例時間是在以下期間之內：由預計開出時間之前1小時起，至實際開出時間之前1小時為止的期間；及
- (iv) 第(2)款提述的詳情，已在上述延擱出現後，在切實可行範圍內，盡快記錄在該船隻的日誌內。
- (2) 有關詳情是 —
- (a) 有關船隻預計開出的日期及時間；及
- (b) 第(1)(b)(i)款提述的事故的描述。

- (3) 此外，被控犯第 4(2)條所訂罪行的人如證明以下事宜，亦為免責辯護 —
- (a) 該人 —
- (i) 已作出一切應盡的努力，以防止違反第 4(1)條；但
- (ii) 在有關船隻於違例時間所使用的船用燃料的含硫量方面，被該等燃料的供應者誤導；
- (b) 該人 —
- (i) 由有關船隻駛至香港的航程開始之時起，直至違例時間為止，已作出一切應盡的努力，以求取得擬在該船隻到達香港後在該船隻中使用的低硫船用燃料；但
- (ii) 未能取得該等燃料；或
- (c) 有關船隻處於緊急情況，而該緊急情況不容許該船隻於違例時間遵守第 4(1)條。
- (4) 在本條中 —
- 違例時間** (time of the contravention)指違反第 4(1)條之時間。

6. 豁免

- (1) 如監督信納 —
- (a) 某船隻使用的科技在禁制期間內所能達到的減少排放二氧化硫的有效程度，不遜於在該期間內使用低硫船用燃料所能達到的減少排放二氧化硫的有效程度；或
- (b) 遵守第 4(1)條，會對某船隻的安全構成危險，則監督可豁免該船隻，使其免受第 4(1)條所規限。
- (2) 監督可在其認為合適的任何條件的規限下，批給豁免。
- (3) 如違反條件，有關豁免在該項違反持續的期間內無效。
- (4) 監督可根據第(1)(a)款 —

- (a) 批給為期 3 年的豁免；及
- (b) 將豁免續期，每次續期 3 年。
- (5) 監督可根據第(1)(b)款，批給就 1 次獲豁免停靠而有效的豁免。
- (6) 如監督有合理理由相信 —
- (a) 就某船隻而批給的豁免的條件，已遭違反；或
- (b) 為支持要求該項豁免的申請而提供予監督的任何資料或文件，在要項上屬虛假或有誤導性，
- 則監督可藉向該船隻的擁有人、船長或代理人發出書面通知，撤銷該項豁免。

7. 申請豁免

- (1) 船隻的擁有人、船長或代理人，可就該船隻向監督申請第 6(1)條所指的豁免。
- (2) 上述申請 —
- (a) 須以書面提出，並採用監督指明的表格；及
- (b) 須附有該表格所指明的文件。
- (3) 監督可要求申請人，提供監督認為決定有關申請所需要的進一步資料或文件。
- (4) 就第 6(1)(a)條所指的豁免而言 —
- (a) 凡有關船隻擬在某日期進入香港水域，作該項豁免所關乎的首次獲豁免停靠，則要求批給該項豁免的申請，須在該日期的最少 14 日前提出；及
- (b) 續期的申請，須在該項豁免的屆滿日期之前 3 個月至該日期之前 14 日的期間內提出。
- (5) 就第 6(1)(b)條所指的豁免而言，凡有關船隻擬在某日期進入香港水域，作該項豁免所關乎的獲豁免停靠，則要求批給該項豁免的申請，須在該日期的最少 14 日前提出。
- (6) 監督須將 —

- (a) 批給豁免，或將豁免續期；或
- (b) 拒絕批給豁免，或拒絕將豁免續期，以書面通知申請人。
- (7) 任何人在本條所指的申請中，提供在要項上屬虛假或有誤導性的資料或文件，即屬犯罪，一經定罪，可處第 5 級罰款及監禁 3 個月。

8. 日誌內的紀錄

- (1) 船隻的日誌須按照第(2)款，記錄該船隻的以下詳情 —
 - (a) 到達的日期及時間；
 - (b) 開出的日期及時間；
 - (c) 任何轉用合規格燃料的操作完成的日期及時間；
 - (d) 任何轉用不合規格燃料的操作開始的日期及時間。
- (2) 關乎某事情的詳情，須在該事情發生後，在切實可行範圍內，盡快予以記錄。
- (3) 如第(1)款在無合理辯解的情況下遭違反，有關船隻的擁有人及船長均屬犯罪。
- (4) 犯第(3)款所訂罪行的人，一經定罪，可處第 5 級罰款及監禁 3 個月。

9. 備存文件

- (1) 任何已交付予某船隻的船用燃料的燃料裝艙單，須備存於該船隻上，並在所有合理時間可供查閱，備存期為該等船用燃料交付予該船隻當日後的 3 年。
- (2) 如有第 5(2)條提述的任何詳情記錄在船隻的日誌內，該日誌須備存於該船隻上，並在所有合理時間可供查閱，備存期為記錄該等詳情當日後的 3 年。
- (3) 如有任何詳情根據第 8(1)條記錄在船隻的日誌內，該日誌須備存於該船隻上，並在所有合理時間可供查閱，備存期為記錄該等詳情當日後的 3 年。

- (4) 如第(1)、(2)或(3)款在無合理辯解的情況下遭違反，有關船隻的擁有人及船長均屬犯罪。
- (5) 犯第(4)款所訂罪行的人，一經定罪，可處第 5 級罰款及監禁 3 個月。

10. 監督可要求提交文件的文本或副本

- (1) 監督可藉書面通知，要求某船隻的擁有人或船長，在該通知所指明的時間內，向監督提交根據第 9(1)、(2)或(3)條須備存的任何文件的文本或副本。
- (2) 任何人無合理辯解而沒有遵從根據第(1)款向該人發出的通知，即屬犯罪。
- (3) 任何人提交載有在要項上屬虛假或有誤導性的資料的文本或副本，充作遵從根據第(1)款發出的通知，該人即屬犯罪。
- (4) 犯第(2)或(3)款所訂罪行的人，一經定罪，可處第 5 級罰款及監禁 3 個月。

11. 認可燃料為合規格燃料

- (1) 就第 2(1)條中合規格燃料的定義(c)段而言，如監督信納使用某燃料所能達到的減少排放二氧化硫的有效程度，不遜於使用低硫船用燃料所能達到的減少排放二氧化硫的有效程度，則監督可認可該燃料。
- (2) 監督須在憲報刊登關於上述認可的公告。

12. 船用燃料的含硫量的測定

為施行本規例，船用燃料的含硫量，須按照由歐洲標準委員會出版的 EN ISO 14596:2007：《石油產品 — 含硫量的測定 — 波長色散 X 射線熒光光譜法》文件所列的測試方法，予以測定。

環境局局長

2015年 月 日

註釋

本規例的主要目的，是禁止船隻在停泊時，使用某些燃料。本規例亦就備存關乎船隻的紀錄及文件的規定，訂定條文。

2. 第 1 條訂定本規例的生效日期。
3. 第 2 條載有定義，其中包括 —
 - (a) **合規格燃料** — 界定為含硫量不超過 0.5%(以重量計)的船用燃料、液化天然氣，或空氣污染管制監督(監督)認可的任何其他燃料；及
 - (b) **不合規格燃料** — 界定為並非合規格燃料的燃料。
4. 第 3 條列明本規例適用於及不適用於哪些船隻。扼要而言，本規例適用於持有該條所指明的證明書的船隻(僅在內河航限內往來航行者除外)。該等船隻一般屬遠洋船隻。本規例不適用於以下船隻 —
 - (a) 軍艦或其他作軍事服務的船隻；
 - (b) 不到達任何泊位的船隻；或
 - (c) 純粹為若干目的而進入香港水域的船隻。
5. 第 4 條禁止船隻在停泊的期間使用不合規格燃料以操作其機械，但首小時及最後一小時則不在此限。船隻因此得以進行轉用燃料操作，即是由使用不合規格燃料轉為使用合規格燃料(在首小時內進行)，或由使用合規格燃料轉為使用不合規格燃料(在最後一小時內進行)。如有違反該項禁止的規定，船隻的擁有人及船長均屬犯罪。
6. 第 5 條載有第 4 條所訂罪行的免責辯護。
7. 第 6 條賦權監督，豁免船隻使其不被禁止使用不合規格燃料，亦賦權監督撤銷豁免。第 7 條闡述如何申請豁免，並規定如在申請中提供屬虛假或有誤導性的資料或文件，即屬犯罪。
8. 第 8 條規定若干詳情須記錄在船隻的日誌內。該等詳情關乎船隻的到達及開出，以及轉用燃料操作。

9. 第 9 條規定若干文件須備存於船隻上。第 10 條賦權監督要求提交該等文件的文本或副本，並規定如提交屬虛假或有誤導性的文本或副本，即屬犯罪。
10. 第 11 條賦權監督認可某燃料為合規格燃料。
11. 第 12 條就測定船用燃料的含硫量的測試方法，訂定條文。