

《2014年船舶法例(排煙管制)(修訂)條例草案》委員會

因應二零一四年四月二十九日會議席上
所作討論而須採取的跟進行動

背景

在二零一四年四月二十九日上次會議席上，委員要求政府當局就下述事項提供資料—

- (a) 就量度、監管及管制船隻排放煙霧／黑煙的方法而言，其他主要港口(包括新加坡、釜山、杜拜、鹿特丹、漢堡、洛杉磯、安特衛普及長灘)除使用力高文圖表外，有否在其水域採用其他最新的技術／方法；若有，有關的詳情為何；
- (b) 若有任何主要港口採用力高文圖表以管制及監管船隻排放黑煙，請提供該等港口所屬的有關當局在執法時連同力高文圖表一併使用的方法及／或儀器的詳情；以及
- (c) 就擬監管的黑煙排放罪行相關的調查、執法及檢控程序提供詳情，包括將會採取的步驟、使用的輔助儀器和涉及的人手。

結果和回應

海外當局對船隻排放黑煙的管制

2. 為跟進上文第(1)(a)和(b)段所提出的要求，海事處向全球 22 個發展完善的主要海港港口當局查詢資料，包括：

亞太區及北美洲的 12 個港口

新加坡、東京(日本)、釜山(南韓)、高雄(台灣)、雅加達(印尼)、巴生港(馬來西亞)、科倫坡(斯里蘭卡)、林查班(泰國)、墨爾本(澳洲)、洛杉磯(美國)、長灘(美國)和蒙特利爾(加拿大)；

歐洲的 7 個港口

費利克斯托(英國)、鹿特丹(荷蘭)、安特衛普(比利時)、漢堡(德國)、勒阿弗爾(法國)、赫爾辛基(芬蘭)和阿爾赫西拉斯(西班牙)；

中東的兩個港口

吉達(沙特阿拉伯)和杜拜(阿聯酋)；以及

南非的一個港口

德班

海事處亦曾向歐洲委員會查詢，就屬下會員國在管制和評估船隻排放黑煙方面是否有制訂任何共通的標準和方法。

3. 海事處至今只收到英國、漢堡(德國)、鹿特丹(荷蘭)、墨爾本(澳洲)、新加坡的相關當局和歐洲委員會就如何管制船隻黑煙排放的回應。

4. **漢堡**的港口當局和**歐洲委員會**回應，他們的管制集中於船隻排放的二氧化硫及／或氮氧化物，而非所排放煙霧的隔光度或黑暗程度。墨爾本的港口當局表示，並無就流動污染源訂定任何煙霧排放上限，包括船隻。至於**鹿特丹**，根據港口當局所述，如督察人員看見船隻排放過量煙霧或收到有關過量排放煙霧的投訴，他們會上船視察並要求船方立即採取行動，例如關掉引擎，以糾正通常是人為錯誤或技術造成的問題。在極罕見的情況下，例如煙霧不能即時消滅或已造成大量滋擾，則會施加罰款。鹿特丹當局在過程中沒有使用力高文圖表或其他工具。**新加坡**的港口當局亦沒有使用力高文圖表，根據當地法例，只會在煙霧的“分量或密度是當局認為可能會造成滋擾或煩擾”，才會禁止排放。我們了解新加坡當局正檢討法例，以解決執法時難以證明船隻排放煙霧構成“滋擾”的困難。至於**英國**，則禁止船隻排放與力高文圖表上 2 號陰暗色同等深色或較之更深色的煙霧，而其海事當局向本港海事處表示，據他們所知，在過去十年未有這方面的檢控個案於法庭聆訊，而他們亦沒有相關的執法經驗可以分享。

5. 總括來說，根據至今所收到的回應，就有規例管制船隻所排放煙霧的黑暗程度的海外港口當局而言，力高文圖表是唯一已知被採用的工具。

海事處的調查、執法和檢控程序

6. 《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)和《船舶及港口管制條例》(第 313 章)訂明，海事處的海港巡邏組負責就船隻排放黑煙執法。該組轄下有大約 70 名海事督察和 25 艘巡邏船肩負巡邏和執法任務。

7. 在執法方面，海港巡邏組會全年在香港水域內對不同類型和大小的船隻隨機進行目測，並會就投訴採取行動和進行調查，以確定是否有足夠證據就違法排放黑煙一事採取檢控行動。《條例草案》在日後通過後，如該組發現船隻排放濃度與力高文圖表上 2 號陰暗色同等深色或較之更深色的黑煙，並持續達三分鐘或以上，即會採取執法行動。下文各段詳述海事處採取的調查、執法和檢控程序。

8. 在隨機目測期間，海事處的巡邏船會尾隨被調查的船隻。在巡邏船上的海事處人員會觀察船隻的任何排放物，把所排放煙霧的黑暗程度與力高文圖表上的不同陰暗灰／黑色作比較，並以手表計算排放的時間，以及以數碼相機拍攝船隻的照片。如船隻違反煙霧排放的規定，海事處人員會登上有關船隻，就可能導致排放的操作狀況蒐集資料並向船長錄取口供。海港巡邏組會擬備檢控檔案，載列已蒐集的所有證據，並把檔案送交海事處檢控小組審查。如檢控小組認為證據足以採取檢控行動，便會向船長、船東及／或其代理人發出訂明法庭聆訊日期的傳票／通知書。

9. 如收到公眾有關船隻排放黑煙的投訴，海事處巡邏船會前往現場，嘗試根據投訴人提供的資料找出有關船隻。如煙霧排放在海事處巡邏船到達時仍然持續，海事處人員會執行上文第 8 段所載的程序，包括記錄所排放煙霧的黑暗程度和時間長短，以及向船長錄取口供以作日後檢控行動之用等等。另一方面，如抵達時煙霧排放已停止，而海事處人員未能找出有關船隻，他們會安排與投訴人會面，就船隻的資料、排放的煙霧與力高文圖表比較下的黑暗程度、排放時間長短等資料錄取口供。投訴人就排放所拍攝的照片或片段將會作為輔助資料。海事處人員亦會向有關的船長(如投訴人可辨別船名)錄取口供。一如上文第 8 段所述，海港巡邏組會擬備檢控檔案，載列已蒐集的所有證據，並把檔案送交海事處檢控小組審查和採取檢控行動。

10. 在所有檢控個案中，證人的口供是最最重要的證據。煙霧排放的照片或片段只作為輔助資料，協助檢控方面更了解現場情況。如沒有足夠證據證明船方觸犯罪行，海事處會視乎所排放煙霧的黑暗程度和時間長短，考慮向船隻發出警告信或勸諭信。

運輸及房屋局

海事處

二零一四年五月