

**《2014年船舶法例(排煙管制)(修訂)條例草案》委員會
政府當局就團體代表的書面意見書的回應**

立法會秘書處於二零一四年五月二十三日向政府當局轉交五個團體分別就《2014年船舶法例(排煙管制)(修訂)條例草案》(《條例草案》)提出的意見書，並要求政府當局作出回應。

有關團體於該五份意見書內均表示支持《條例草案》建議採用力高文圖表評估黑煙排放和作為採取檢控行動的客觀基準。至於意見書內就其他事項提出的建議和關注，政府當局的回應載於附表。

運輸及房屋局
海事處
二零一四年五月

團體	意見	當局回應
香港地球之友，健康空氣行動	立法強制遠洋輪船及本地船隻在香港水域行駛或停泊時使用超低硫柴油(即泊岸轉油)	<p>環境保護署(環保署)表示，為減少遠洋輪船(包括郵輪)泊岸時的排放，政府在 2012 年 9 月推出為期三年的寬減計劃，遠洋輪船如在香港水域停泊時轉用含硫量不逾 0.5% 的燃料，可獲寬減 50% 的港口設施及燈標費。環保署正草擬法例，立法規定遠洋輪船泊岸時使用清潔燃料(含硫量不逾 0.5%)，並預期可於 2015 年內生效。實施泊岸轉油可減少全港 12% 二氧化硫和 6% 可吸入懸浮粒子的排放，有助改善空氣質素。</p> <p>此外，為提升香港境內供應船用輕柴油的質素，環保署已於 2014 年 4 月 1 日實施新規例，把香港船用輕柴油的含硫量上限由 0.5% 收緊至 0.05%。在港添加輕柴油的船隻，均獲供應這種低硫柴油。這措施可減少全港 10% 二氧化硫和 4% 可吸入懸浮粒子的排放，有助改善空氣質素。</p>
香港地球之友，健康空氣行動	在啟德郵輪碼頭、海運碼頭及貨櫃碼頭安裝岸電設施，以便船隻在泊岸時轉用電力	<p>環保署表示，就啟德郵輪碼頭安裝岸上供電(岸電)設施，政府於 2013 年 11 月進行技術可行性研究，預期可於今年年中完成。待研究完成，政府會參考研究結果制訂下一步計劃。</p> <p>至於在海運碼頭及貨櫃碼頭安裝岸電設施的建議，環保署表示，政府已去信海運碼頭營運商，建議考慮提供岸電設施，他們正在考慮建議的可行性。據了解，貨櫃碼頭營運商考慮到現時貨櫃</p>

團體	意見	當局回應
		碼頭用地的限制，未有計劃安裝岸電設施。
香港地球之友，健康空氣行動	與廣東省政府協作，將珠三角海域及各港口列為低排放區 / 排放控制區	環保署表示，自 2013 年初，該署已向廣東省政府和深圳市政府介紹香港減少船舶排放的措施，並探討透過區域合作以減少船舶排放的可行性。由於在珠三角水域設立排放控制區必須得到中央人民政府准許，並依照國際海事組織的規定完成相關評估及研究才可落實，當中涉及的工作繁複和需時。因此，香港特區政府和粵、深兩地政府都認為在珠三角水域設立排放控制區屬於較長遠的合作目標。在未設立排放控制區前，我們正積極研究在珠三角港口強制遠洋船舶泊岸期間轉用較清潔燃料的可行性。
粵港船運商會有限公司	本會反對法案第二部對《船舶及港口管制條例》(第 313 章)第 50(3) 條的修定建議，把船舶的代理人會因船東觸犯超排黑煙過失而亦被認定同屬犯罪	由於船東有責任確保其船隻的輪機得到妥善保養以免排放過量黑煙，而遠洋輪船和內河船隻的船東並非在香港境內，故作為船東委任的代理人須確保其代理的船隻做好維修保養工作，以免違反法例。因此，現時《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)(《本地船隻條例》)訂明，如船隻違反有關法例規定，船東、其代理及有關船長均須負上法律責任。我們認為相同原則應適用於《船舶及港口管制條例》(第 313 章)(《船舶條例》)，因此建議修訂第 50(3)條，訂明船東、其代理及有關船長均須承擔船隻違規的法律責任。

團體	意見	當局回應
公民黨	<p>根據現行法例，規管本地船隻再犯的罰則較遠洋為高，與《條例草案》擬議則的釐訂方向有所不同。</p> <p>特區政府應劃一規管非本地船隻與本地船隻的罰則，並以較高者為指標，以加強管制船舶造成的污染問題。</p>	<p>現時香港法例內的不同條文均有採用《刑事訴訟程序條例》(第 221 章)附表 8 就 100,000 元或以下的罰款設定的 6 個級別。為了與《船舶條例》下有關煙霧排放的最高罰款盡量一致(即初犯為 10,000 元，再犯為 20,000 元)，於 2007 年制定的《本地船隻條例》把有關罪行的罰則訂為初犯可處第 3 級罰款(即 10,000 元)，而再犯則可處第 4 級罰款(即 25,000 元)。第 4 級罰款已是最貼近《船舶條例》下再犯相同罪行的最高罰款金額。</p> <p>在草擬《條例草案》時，我們已檢討《本地船隻條例》和《船舶條例》下有關煙霧排放的罰則。考慮的重點是有關罰則須反映罪行對市民造成的影響及具阻嚇力。船隻排放過量黑煙通常是輪機操作或維修不當的表徵。與本地船隻相比，遠洋輪船所裝置輪機的額定功率相對較大，因此，如輪機維修不當，排出的黑煙的份量按比例會較多。我們建議就遠洋輪船訂立更高水平的最高罰款，與遠洋輪船在排放黑煙時造成較嚴重的污染問題相稱。遠洋輪船和本地船隻的輪機額定功率有別，這點為更高罰款的建議提供充分的理據。然而，最終判罰最高罰款與否，則由法庭在考慮個別個案的情況後作出裁決。</p>

團體	意見	當局回應
健康空氣行動	當局應立即加強目測執法行動，並同步向來港船隻及本地船主等作更有效的宣傳，以便盡早向船東與船長等人士澄清，本港一直使用力高文圖表的準則，執行有關船舶排放煙霧的法例。	<p>自 2007 至 2013 年，海事處通過目測合共向 10 554 艘船隻進行監察，並向被發現排放煙霧的船隻分別發出了 23 封警告信及 221 封勸喻信。根據每年的監察結果，排放可見煙霧的船隻數目由 2007 年的 40.8% 降至 2013 年的 1.4%，顯示海事處管制船隻排放黑煙的工作取得成效。</p> <p>在宣傳方面，自 2006 年 1 月起，海事處一直有向船東/船長派發有關防止排放過量黑煙和相關罰則的宣傳單張，至今已派出三萬多張。此外，海事處與包括船長、船東和代理人的往來通信中，已指出海事處於執法時會使用力高文圖表作參考。</p> <p>在有關《條例草案》通過後，海事處會發出海事處佈告通知業界，以及向船長/船東派發有關實施新法例的宣傳單張。</p>
健康空氣行動	一俟法例完成修改，海事處應從速加強對執法人員的培訓，協助他們更有效地辨識違法船隻及搜證，並應考慮審計署的建議，重新推行檢舉員計劃。	海事處巡邏組的執法人員在執行現時有關船隻排放煙霧的法例時和目測時，一直都以用力高文圖表作參考，而執法人員亦已接受了使用力高文圖表的培訓，協助他們更有效地辨識違法船隻及搜證。至於重新推行檢舉員計劃，海事處會待修例完成後考慮重新推行。

團體	意見	當局回應
健康空氣行動	<p>建議當局參考《空氣污染管制（煙霧）規例》規定，在本地及非本地船隻再次因排放黑煙而定罪的最高罰則中，加入可判處監禁的規定。</p> <p>呼籲當局參照審計署第59號報告書的建議，盡快加強執法對付船隻噴出高污染黑煙的行為，以及應考慮進一步加強違例罰則，包括對再犯者最高刑罰訂為可處以監禁，以加強法例的阻嚇力，並與規管汽車及煙囪等排放黑煙的法例一致。</p>	<p>海上船隻和陸上設施在構造和運作上都有很大分別，船隻的運作空間較大且離開民居較遠，相對地影響較少。</p> <p>過去多年，海事處通過加強執法、為本地船隻驗船時進行煙霧排放測試，以及進行宣傳教育等措施，打擊船隻排放黑煙。現時船隻排放黑煙的情況已大有改善。根據海事處的監察結果，排放可見煙霧的船隻數目由2007年的40.8%降至2013年的1.4%。因此，目前沒有需要引入判處監禁的罰則。</p> <p>此外，環保署表示，過去十年內，《空氣污染管制（煙霧）規例》並無處以入獄罰則的紀錄。</p>
健康空氣行動	<p>在本地港口內規定船隻減速</p>	<p>減速航行有助船隻節省燃料及減低排放。由於香港港口交通非常繁忙，為管理海上交通，部分航道和指定區域已規定船隻航速上限。環保署表示，當局暫未有計劃進一步推展減速航行，但會繼續留意海外地區實施減速航行計劃的發展。日後如考慮進一步推展減速航行，當局會從航行安全、海上交通密度和成本效益等角度分析建議的可行性，並諮詢航運業界和相關部門。</p>