

2018 年 11 月 26 日
討論文件

立法會經濟發展事務委員會

把國際海事組織的最新規定納入本地法例

《商船(安全)條例》(第 369 章)

《商船(防止及控制污染)條例》(第 413 章)

《商船(海員)條例》(第 478 章)

《運貨貨櫃(安全)條例》(第 506 章)

目的

本文件就六項立法建議徵詢委員意見。該等建議旨在把國際海事組織四條公約內有關海員培訓要求、安全使用運貨貨櫃、運載固體散裝貨物和防止及控制海洋污染的最新規定，納入本地法例。

(I) 海員培訓要求

背景

2. 國際海事組織在 1978 年通過《海員培訓、發證和值班標準國際公約》(《STCW 公約》)，制定海員培訓、發證和值班的國際標準，以加強海上人命與財產安全和保護海洋環境。該公約於 1984 年生效後，藉《商船(海員)條例》(第 478 章)(《條例》)及其附屬法例於香港實施。國際海事組織不時通過決議修訂《STCW 公約》，確保海員具備所需資格與技術，緊貼科技及操作實務最新發展而操作船舶。最

近一次把《STCW 公約》的《馬尼拉修正案》¹ 所載海員培訓和發證要求納入本地法例的工作，於 2016 年 11 月完成。

立法建議

3. 是項立法工作旨在把國際海事組織兩項決議的最新要求納入本地法例。兩項決議其一關乎在使用低閃點燃料² 的船舶上工作的海員所需培訓，已於 2017 年在全球生效；另一項則關乎在客船上工作的海員，已於 2018 年在全球生效。是次立法將在《條例》下制訂新規例，以及修訂《條例》下的《商船(海員)(客船—訓練)規例》(第 478AD 章)。即將納入本地法例的關鍵要求有以下重點：

- (a) **使用低閃點燃料船舶的培訓要求** — 鑑於使用低閃點燃料的船舶數量日增，國際海事組織已強制在該等船舶上工作的海員接受相關培訓³。相關要求於 2017 年 1 月 1 日起生效。海員必須參加締約國安排的課程以獲取相關知識，包括船上所用燃料的物理性質與特徵，以及該等燃料的安全加裝、配載和固定方法。在使用低閃點燃料的船舶上工作的海員，必須取得基本培訓證書；在船上直接負責備存和使用低閃點燃料的船長、輪機師及高級船員，除須取得基本培訓證書，還須取得由海事處處長(「處長」)簽發的進階培訓證書。
- (b) **客船的人群管理培訓** — 有見 2012 年意大利發生一宗嚴重郵輪意外⁴，以及客船的載客量日增，國際海事組織規定在 2018 年 6 月後為船長、高級船員和獲指定在緊急情況下協助乘客的合資格普通船員⁵ 舉辦的人群管理培訓課程，內容必須涵蓋船上緊急計劃和召集程序，確保該等船員具備所

¹ 為確保培訓標準跟上新技術和操作要求，國際海事組織在 2010 年大幅修訂《STCW 公約》。該次修訂通稱為《馬尼拉修正案》，旨在更新海員的培訓和發證要求，以加強航海安全，適用於在遠洋商船上工作的各級海員。《馬尼拉修正案》已由 2017 年 1 月 1 日起在國際實施。

² 低閃點燃料是指閃點低於攝氏 60 度的燃料，例如液化天然氣。

³ 國際海事組織為此在《STCW 公約》第 V 章內訂明《氣體或其他低閃點燃料動力船舶國際安全規則》(《氣體燃料規則》)所載培訓要求屬強制要求。

⁴ 2012 年 1 月，船上約有 4 200 人的意大利郵輪歌詩達協和號在意大利托斯卡尼附近撞上暗礁後翻船，導致 32 人死亡。

⁵ 合資格普通船員是指合資格持有根據《STCW 公約》發出的培訓合格證書的船員。

需知識與能力，可在緊急情況下管理人群並協助他們前往船上的指定集中站和登乘站。在本港，海事訓練學院為在客船上工作的海員提供人群管理培訓，相關培訓課程已包含國際海事組織規定的必要內容。

(II) 安全使用運貨貨櫃

背景

4. 為利便國際間運輸貨櫃，國際海事組織在 1972 年通過《國際集裝箱安全公約》（《集裝箱公約》），就測試和檢查貨櫃的要求訂立標準，並訂明貨櫃的保養、檢驗和管制程序以保運輸安全。《集裝箱公約》於 1977 年全球生效，並藉《運貨貨櫃(安全)條例》(第 506 章)(《貨櫃條例》)及其附屬法例在香港實施。

5. 《集裝箱公約》規定，用於國際運輸的貨櫃上均須掛載有效的安全合格牌照，該等牌照須由《集裝箱公約》締約方或其認可機構⁶發出。每個牌照均須載有指定資料，當中包括給予批准的國家、貨櫃製造日期、最大載重量和推拉測試荷載數值。

6. 在本港，處長已授權認可機構批准貨櫃及安全合格牌照。海事處負責監察符合規定情況，處長若認為有貨櫃未能符合《貨櫃條例》內任何規定，可書面宣布有關批准作廢。

立法建議

7. 是項立法工作旨在把國際海事組織兩項分別於 2012 及 2014 年全球生效的決議所載規定納入本地法例。用於國際運輸的貨櫃理應已符合該等規定。擬議納入本地法例的主要規定如下：

- (a) **堆放能力有限的貨櫃所須符合規格** — 為免貨櫃在運輸途中倒塌或破損，由 2012 年 1 月 1 日起，堆放或推拉能力有限的貨櫃，不論製造日期為何，其安全合格牌照上須有顯眼標示，以便易於識別和置放於堆放貨櫃的頂層。我們會把有關規格的最新規定納入《貨櫃條例》附表。

⁶ 認可機構是精於船舶構造、設備、運作和檢驗等技術範疇的國際機構。目前，海事處通過合約協議，委託認可機構提供若干服務，包括驗船和發出證書。

- (b) **安全合格牌照上採用劃一尺寸與單位** — 為確保採用一套劃一的詞彙、尺寸與單位以利便貨櫃的國際運輸，國際海事組織已規定貨櫃的安全合格牌照上標示的尺寸與單位，必須與國際單位制⁷所用的一致。有關改動包括以「質量」和「堆碼載荷」代替「重量」與「堆垛重量」等詞彙。我們會修訂《貨櫃條例》的釋義部分，以把有關規定納入本地法例。

(III) 運載固體散裝貨物

背景

8. 國際海事組織已通過《國際海上人命安全公約》(《SOLAS 公約》)，公約並於 1980 年生效。《SOLAS 公約》的附則⁸包含不同篇章，涵蓋海事安全的不同範疇，當中第 VI 章內訂有的《國際海運固體散裝貨物規則》(《固體散貨規則》)，載列運載固體散裝貨物的要求。香港藉《商船(安全)條例》(第 369 章)及其附屬法例，實施《SOLAS 公約》各項要求，其中包括《固體散貨規則》所載要求。國際海事組織會不時更新《固體散貨規則》所載要求，而最近一次把運載固體散裝貨物的要求納入本地法例的工作，於 2016 年 7 月完成。

⁷ 國際單位制是最廣為採用的計量制度，就常見物理數量的七個基本計量單位界定通用含意，例如長度的單位為米和質量的單位為公斤。

⁸ 《SOLAS 公約》的附則涵蓋海事安全的不同範疇如下：

- 第 I 章： 總則；
- 第 II-1 章： 構造—結構、分艙與穩性、機電設備；
- 第 II-2 章： 構造—防火、偵測火警和滅火；
- 第 III 章： 救生設備與裝置；
- 第 IV 章： 無線電通訊設備；
- 第 V 章： 航行安全；
- 第 VI 章： 貨物和油類燃料的裝運；
- 第 VII 章： 危險貨物的裝運；
- 第 VIII 章： 核能船舶；
- 第 IX 章： 船舶安全營運管理；
- 第 X 章： 高速船安全措施；
- 第 XI-1 章： 加強海上安全的特別措施；
- 第 XI-2 章： 加強海上保安的特別措施；
- 第 XII 章： 散貨船附加安全措施；
- 第 XIII 章： 驗證公約合規情況；以及
- 第 XIV 章： 極地水域操作船舶安全措施。

立法建議

9. 付運人須預先向船長提供適當的貨物資料，以便船長可採取所需預防措施，妥善堆裝和安全運載貨物。該等資料包括貨物的數量、移動可能性、含水量，以及固體散裝貨物以散貨船運載時會否有危險。國際海事組織規定由 2019 年 1 月 1 日起，付運人須申報多一項資料，即所付運的貨物會否危害海洋環境。我們須修訂《商船(安全)(〈國際海運固體散裝貨物規則〉)規例》，以實施國際海事組織就運載固體散裝貨物時所須提供資料的最新要求。

(IV) 防止船舶造成空氣污染

背景

10. 為保護海洋環境和減少船舶營運造成的污染，國際海事組織於 1973 年通過《國際防止船舶造成污染公約》(《防污公約》)。《防污公約》於 1983 年生效，其六份附則分別規管不同污染物的排放⁹。是項立法工作集中處理《防污公約》附則 VI。《防污公約》附則 VI 於 1997 年通過，以禁止排放消耗臭氧層物質和規管由船舶排放的硫氧化物及氮氧化物等空氣污染物，以及在指定水域設立排放控制區¹⁰。香港藉《商船(防止空氣污染)規例》(第 413P 章)實施《防污公約》附則 VI 所載要求，而最近一次把《防污公約》附則 VI 所載要求納入本地法例的工作，於 2016 年 3 月完成。

立法建議

11. 是項立法工作旨在修訂《商船(防止空氣污染)規例》，以實施國際海事組織兩項分別於 2017 及 2018 年在全球生效的決議所載最新要

⁹ 《防污公約》附則規管各類物質如下：

- 附則 I： 《防止油類污染規則》；
- 附則 II： 《散裝有毒液體物質污染控制規則》；
- 附則 III： 《防止海運包裝有害物質污染規則》；
- 附則 IV： 《防止船舶生活污水污染規則》；
- 附則 V： 《防止船舶垃圾污染規則》；以及
- 附則 VI： 《防止船舶造成空氣污染規則》。

¹⁰ 按照《防污公約 1997 年議定書》附則 VI 所界定，排放控制區是指設有更嚴格監控的海域，以盡量減少船舶排放於空氣中的物質。目前，經國際海事組織指定以控制船舶所排放硫氧化物及氮氧化物的排放控制區，分別位於波羅的海、北海、北美洲及美國加勒比海。

求。該等要求包括提高對排放控制區內氮氧化物排放標準的要求，以及設立船舶燃油消耗數據收集機制。該等要求適用於世界各地的所有香港註冊遠洋船舶，以及所有位處香港水域的遠洋船舶。該等要求的詳情有以下重點：

- (a) **排放控制區內氮氧化物排放的新記錄要求** 一氮氧化物排放量取決於柴油引擎的型號。在排放控制區內航行的船舶，由於須遵守更嚴格的氮氧化物排放上限，因此須安裝或加裝可符合所需標準的引擎。部分船舶在駛入排放控制區後，會轉用排放氮氧化物較少的柴油引擎。為方便港口當局監察和檢查，由 2017 年 9 月 1 日起，進出排放控制區的船舶，須在航海日誌妥善記錄引擎狀態的任何改變。現時，須航經排放控制區的香港註冊遠洋船舶，已符合該項要求。
- (b) **收集燃油消耗數據** 一為方便國際海事組織收集船舶燃油消耗數據，以便其日後客觀釐定燃油消耗上限，由 2019 年 1 月 1 日起，凡總噸位達 5 000 噸及以上的船舶，須每年收集燃油消耗數據，並向其船旗國或認可機構匯報。國際海事組織會整合船旗國及認可機構遞交的所有數據，以便就日後施加的燃油消耗上限訂立協議。船旗國會簽發船舶燃油消耗報告符合證明，而該符合證明須備存於船上。鑑於遠洋船舶已得悉相關詳細要求，我們預計該等船舶在符合規定方面不會出現問題。

(V) 防止船舶廢物造成污染

背景

12. 《防污公約》附則 V 旨在杜絕船舶排放廢物入海，或減少排放入海的廢物數量。根據《防污公約》附則 V，廢物包括船舶在正常操作過程中產生的、遭不斷或定期棄置的所有類別的食物廢棄物、起居廢棄物及操作所致廢棄物、全塑料、貨物殘餘物、焚化爐灰燼、食油、漁具及動物屍體。現時，本港藉《商船(防止廢物污染)規例》(第 413O 章)，實施《防污公約》附則 V 的要求。該規例最近一次修訂日期為 2015 年 4 月。

立法建議

13. 國際海事組織為協助各國政府、船舶及港口營運商實施《防污公約》附則 V 的相關要求，已制訂並通過《2012 年〈防污公約〉附

則 V 實施導則》(《2012 年導則》)。鑑於《2012 年導則》屬技術性質，所載要求亦會不時更新，我們遂於本地法例採用直接提述方式，令本地法例能與國際海事組織的要求同步更新。為確立一套強制準則以界定物質是否可歸類為對海洋環境有害，國際海事組織於 2016 年重新整理《2012 年導則》，使其成為《防污公約》附則 V 的附錄 I，以便付運人和海員作參考之用。為此，《商船(防止廢物污染)規例》亦須作技術修訂，以更新對《2012 年導則》的提述。

14. 此外，國際海事組織已就船上每次排放或焚化廢物所須記錄的資料，訂立更多要求¹¹。我們亦會把該等要求納入本地法例。

(VI) 防止船舶油類污染

背景

15. 《防污公約》附則 I 詳載排放要求，以防止船舶排放的油類或油性物料造成污染。現時，本港藉《商船(防止油類污染)規例》(第 413A 章)，實施《防污公約》附則 I 的要求。最近一次把《防污公約》附則 I 所載要求納入本地法例的工作，已於 2016 年 6 月完成。

立法建議

16. 是項立法工作旨在實施國際海事組織有關船上須設有油類淤渣液艙的決議，該項決議於 2017 年全球生效。《防污公約》附則 I 已訂明船上須設有油類淤渣倉的具體要求(例如其容量)，而該等要求屬技術性質。故此，我們已採用直接提述方式，令本地法例能與國際要求同步更新。儘管如此，由於國際海事組織已進一步訂明油類殘餘處置裝置的技術要求，我們亦須修訂《商船(防止油類污染)規例》，以在本地法例反映上述新增要求。

¹¹ 根據新要求，每次排放或焚化廢物所須記錄的資料包括但不限於排放或焚化廢物的日期與時間、所涉廢物類別及其估算數量等。

諮詢

17. 我們已於 2016 年 12 月至 2018 年 5 月，就有關海員培訓要求、安全使用運貨貨櫃和防止船舶造成空氣污染的建議，諮詢海事處轄下的香港船隊運作諮詢委員會和船舶諮詢委員會。委員均支持有關建議。

18. 我們已於 2018 年 5 月就安全使用運貨貨櫃的建議，諮詢海事處的港口行動事務委員會，並獲委員支持建議。

19. 我們已於 2018 年 11 月，就運載固體散裝貨物、防止船舶廢物污染和防止船舶油類污染的相關建議，諮詢海事處轄下的香港船隊運作諮詢委員會。委員亦支持有關建議。

徵詢意見

20. 請委員就上述建議提出意見。視乎法例草擬工作的進度，我們擬於 2019 年把相關立法建議分批提交立法會。

運輸及房屋局

海事處

2018 年 11 月