

2017 年 6 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標準納入本地法例

《商船(防止及控制污染)條例》(第 413 章)

《商船(限制船東責任)條例》(第 434 章)

目的

本文件就把國際海事組織的《國際防止船舶造成污染公約》(《防污公約》)及《海事索賠責任限制公約》內的最新規定納入本地法例的建議，徵詢委員意見。

《防污公約》

散裝有毒液體的運輸

2. 為保護海洋環境及減少船舶造成的污染，國際海事組織於 1973 年通過《防污公約》。該公約於 1983 年生效，其六份附件分別規管不同污染物的處理及排放安排¹。是次立法工作集中處理附件 II，即規管船舶運輸散裝有毒液體物質的部分。《防污公約》附件 II 訂明船舶運載散裝有毒液體物質的具體要求，當中包括設計及建造要求、船

¹ 《防污公約》附則規管各類物質如下：

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

船發證、貨運作業紀錄，以及排放控制。附件 II 並訂明港口國的驗船要求，以及有關用作接收因清空或清洗貨艙時殘餘的物質的設施的要求。

3. 《防污公約》附件 II 適用於所有香港船舶，有關要求已透過《商船(防止及控制污染)條例》(第 413 章)及其附屬法例於香港實施²。因應對有毒液體物質對海洋環境的影響的新認知，國際海事組織於 2004 年大幅修訂該附件，為運輸有毒液體物質提供更清晰的指引及步驟。有關修訂於 2007 年生效，海事處透過《香港商船資訊》要求香港註冊運載散裝有毒液體物質的船舶遵從有關規定。截至 2017 年 6 月 6 日，全部 116 艘適用船隻均符合要求。我們現建議把最新的要求納入本地法例。

擬議修訂

4. 我們建議把國際海事組織於 2004 年後通過的要求納入本地法例，主要修訂包括因應對有毒液體物質的新認知而進行重新分類，以及修訂相關的處理及排放要求。修訂重點如下：

- (a) **修訂有毒液體物質的分類**：國際海事組織的首份《防污公約》附件 II 載列四類有毒液體物質 (A 類、B 類、C 類及 D 類，當中 A 類屬最危險，對人體健康及海洋環境構成最大威脅³)。每個類別在裝載、運輸及排放方面各有限制。隨着在科學上對這些有毒液體物質有更多的了解，國際海事組織把有毒液體物質重新編入 X 類、Y 類、Z 類及其他物質類別。X 類的貨品屬危險性最高，而其他物質類別則包括煤漿、泥漿、糖漿及水等對海洋生態及人體健康無害的物

² 為《防污公約》附件 II、《國際散化規則》及《散化規則》訂立的附屬法例有以下三條：

- i. 《商船(控制散裝有毒液體物質污染)規例》(第 413B 章)；
- ii. 《商船(散化規則)規例》(第 413D 章)；以及
- iii. 《商船(國際散化規則)規例》(第 413E 章)。

³ 有毒液體物質按下列因素編入不同污染類別：

- i. 生物積聚；
- ii. 生物退化；
- iii. 急性毒性；
- iv. 慢性毒性；
- v. 長期健康影響；以及
- vi. 對海洋野生生物及海底生態環境的影響。

質。由於一些貨物如植物油（Y類）、豬油（Y類）及尿素溶液（Z類）在世界各地的使用量有所增加，而運送有關貨物亦趨普遍，因此被納入管制。

- (b) **收緊船上有毒液體物質殘餘量的許可上限：**隨着船舶卸載系統有所改進，我們能更嚴格限制卸載貨物後可排放入海的殘餘物數量。就X類、Y類及Z類貨物而言，在2007年1月1日或之後建造的船舶，在卸載貨物後仍殘留在船艙及其管道的殘餘物數量（並將排放入海）的許可上限減少至75公升（以往的上限為100至900公升不等，視乎貨物所屬類別及船齡而定）。
- (c) **排放限制：**有毒液體物質如在洗艙或排放壓載水的過程中排放入海，會對海洋生態及人體健康造成影響。因此，X類、Y類及Z類的貨品只可稀釋後才可根據規定的數量排放。在2007年1月1日或之後建造，並獲准運載X類、Y類及Z類貨品的船舶，須配備一個或多個水下排放口。此規定不適用於在2007年1月1日或之前建造並獲准運載Z類貨品的船舶。其他物質類別並沒有排放限制。

《海事索賠責任限制公約》

規管船東對海上事故的財務責任

5. 國際海事組織於1976年通過《海事索賠責任限制公約》，為船東對海上事故的財務責任設上限，有關財務責任主要包括人身索償（例如人命傷亡）及財產損壞索償（例如對其他船舶、財產或港口工程造成損壞）。財務責任的計算單位為特別提款權，是國際貨幣基金組織於1969年設立的國際帶息儲備資產。特別提款權以一籃子國際貨幣為依據，包括美元、日圓、歐羅、英鎊和人民幣⁴。

⁴ 國際貨幣基金組織每日公布特別提款權的匯率。以2017年6月14日為例，1特別提款權約相等於\$1.38美元。

6. 國際海事組織在《1996年議定書》通過一套責任限額，以反映1976至1996年間的通脹。有關限額透過《商船(限制船東責任)條例》(第434章)的附表2實施，並適用於所有香港船舶。鑑於幣值自1996年至今已隨通脹更改，國際海事組織遂於2012年宣布把責任限額提高51%。新限額於2015年生效，我們建議更新附表2，把新限額納入本地法例。

擬議新責任限額

7. 根據《海事索賠責任限制公約》，財務責任上限取決於船舶大小。我們會把最新的責任限額納入本地法例。擬議的限額按船舶大小表列如下：

喪生或人身傷害索償的 責任限額 (單位為特別提款權)		財產損壞索償的 責任限額 (單位為特別提款權)	
現行	建議	現行	建議
<i>不超過2 000噸的船舶</i>			
200萬	302萬	100萬	151萬
<i>從2 001噸至30 000噸的每一噸</i>			
800	1 208	400	604
<i>從30 001噸至70 000噸的每一噸</i>			
600	906	300	453
<i>超過70 000噸的每一噸</i>			
400	604	200	302

8. 由於船舶的保險費主要取決於船舶質素、過往紀錄和所涉風險，有關建議應對船舶的保險費和營運開支沒有太大影響。

諮詢

9. 我們曾就相關的立法建議諮詢海事處的船舶諮詢委員會、港口行動事務委員會和本地船隻諮詢委員會，各委員會的成員均支持建議。

徵詢意見

10. 請委員支持上述建議。視乎委員的意見，我們擬於 2018 年中前把立法建議提交立法會。

運輸及房屋局

海事處

2017 年 6 月