

## **海事處佈告 2006 年第 94 號**

( 航行及航海技能安全守則 )

### **本地領牌船隻的輸油或加油作業**

本處人員最近登上本地領牌油躉查察時，發現兩艘油躉以不當方式輸送柴油，構成火警和污染危險，以及釋出大量柴油煙氣。事件中，工人棄用該船的正式注油管系統，改為打開收油躉船甲板上的人孔，用輸油躉船上兩條直徑約 100 毫米的輸油軟管經人孔直接插入兩個油艙內，而輸油軟管只靠幼繩繫固於收油躉船的構架上。由於輸油速度很快，令大量柴油煙氣從油艙人孔釋出。

2. 上述使用臨時繫固的輸油軟管經油艙人孔輸油的做法，顯然是為了避用輸油速度較慢的正式注油管系統。不過，過快的輸油速度、開敞的人孔加上欠妥的繫固油管方法，均會大大增加溢油風險。此外，任由柴油煙氣從開敞的人孔釋出，亦會令輸油期間發生火警的機會大增。

3. 本地領牌船隻的船東、代理人、本地船長、輪機員和負責人務須留意，根據《船舶及港口管制條例》（第 313 章）第 46 條，在香港水域排油是十分嚴重的罪行，一經定罪，最高可處罰款 200,000 元。為了盡量減少火警和污染危險，所有輸油或加油作業均須採取必要的預防措施，並須遵循隨文夾附的指引“本地領牌船隻輸油或加油作業安全守則”。

4. 如有任何查詢，請聯絡本地船舶安全組（地址：香港中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓 23 樓；電話號碼：2852 4431；傳真號碼：2542 4679）。

**署理海事處處長李惠權**

香港特別行政區政府海事處

2006 年 6 月 21 日

檔號：SD/S 800/3/1

## 本地領牌船隻輸油或加油作業安全守則

本地領牌船隻的船東、代理人、本地船長、輪機員和負責人在其船輸油或加油時，務須注意安全和保護環境，恪守以下安全守則：

在輸油或加油作業開始前和進行期間，負責人應確保：

### 1. 輸油或加油前的準備工作

- (a) 收油船的油艙有足夠容量接收預計的輸油量；
- (b) 收油艙的透氣管狀況良好，暢通無阻；
- (c) 注油管或軟管接頭的類型和大小相容；
- (d) 注油管路或軟管的類型、強度和物料適當，並有足夠的長度和承托；
- (e) 注油管系統（包括適當的艙閥）設置正確；
- (f) 無須使用的注油管接頭均封好；
- (g) 注油軟管正確地接駁至收油船的注油管接頭，並加上適當的密封墊封好；
- (h) 排水口緊閉；
- (i) 所有艙的人孔開口均已關閉；
- (j) 船隻已穩妥地靠岸繫泊；倘在兩船之間輸油，兩船須互相繫緊以免移動幅度過大；
- (k) 應付溢油的設備和物料（例如木糠）放置在適當位置，可供隨時使用；如船隻備有船上油類污染緊急應變計劃，須遵從計劃內訂明的規定；
- (l) 消防喉和滅火器放置在適當位置，可供隨時使用；
- (m) 船隻展示正確的訊號（日間展示“B”旗，夜間展示紅色環照燈）；
- (n) 甲板上或危險範圍內沒有潛在的燃點源，例如吸煙、熱點或其他可能產生火花的作業；
- (o) 所有參與作業的人員充分理解各自的職責和工作程序；以及
- (p) 所有參與作業的人員互相保持良好溝通。

## 2. 輸油或加油期間的注意事項

- (a) 剛開始輸油時須放慢速度，以便查察有沒有異常情況或滲漏；
- (b) 有人到場監察整個輸油過程；
- (c) 注油管系統的壓力不超過設計上限；
- (d) 定時監察收油艙的剩餘容量，以免燃油溢出；
- (e) 在收油艙內燃油滿溢前便要轉換收油艙；
- (f) 在轉換收油艙前通知供油躉或供油碼頭放慢輸油速度；以及
- (g) 如有任何異常情況，即時停止輸油。

## 3. 輸油或加油完畢的注意事項

- (a) 向供油躉或供油碼頭確定已輸油完畢；
- (b) 拆除注油管路或軟管前須先排清內裏燃油；以及
- (c) 關閉注油管系統的所有閥門並封好無蓋的注油管接頭。

如在輸油或加油過程中出現溢油或滲漏，應立即採取以下行動：

## 4. 溢油或滲漏應變計劃

- (a) 通知供油躉或供油碼頭即時停止輸油；
- (b) 以備用的設備或物料來處理漏出的燃油，以免燃油流入海中；
- (c) 利用甚高頻頻道 14 或撥電 2233 7801 通知海事處船隻航行監察中心；以及
- (d) 按照船上油類污染緊急應變計劃（如適用），採取適當行動。