

HONG KONG MARITIME 香港海事通訊 NEWS



香港特別行政區海事處

MARINE DEPARTMENT

HKSAR GOVERNMENT

淘汰單殼油船計劃開始實施



《防污公約》附則I經修正第13G條和新訂第13H條，於2005年4月5日在全球生效，淘汰單殼油船計劃已開始實施及禁止大部份單殼油船載運重級油。

《防污公約》的新規定容許船旗國在符合訂定的淘汰時間表及條件下，批准其註冊單殼油船延長使用期，但沿海國家有權拒絕獲延長使用期的單殼油船進入其轄下港口/裝卸站。

海事處原則上不準備延長行走國際航

區和沿岸航區的香港註冊單殼油船的使用期。但相對較新的單殼油船，並符合第13G條訂明的延長使用條件，則可延長其使用期至2015年或20年船齡的交船週年日為止，取其早者。

淘汰單殼油船細則的《香港商船資訊》11/2005號已通傳予船東、船舶經營人、船長、船舶代理人 and 船級社。該資訊也可於海事處網站 <http://www.mardep.gov.hk> 瀏覽下載。

如有查詢，可致函海事處，地址：香港統一碼頭道38號海港政府大樓，香港郵政總局信箱4155號。或電郵：hkmpd@mardep.gov.hk

電話：(852) 2852 3001

傳真：2544 9241

電傳：64553 MARHQ HX



◀ 由2005年4月起實施的國際條例，將淘汰全球的單殼油船，並禁止單殼油船載運重級油。

內 容 點 題

2

香港成員積極參與第八屆亞太海事安全組織首腦會議

4

海事保安「導師培訓」課程吸引19名亞洲學員

5

巡視船「海巡31」首次訪港

6

海上搜救演練順利進行

香港成員積極參與第八屆亞太海事安全組織首腦會議



第八屆亞太海事安全組織首腦會議於4月12至15日在南韓釜山舉行，共有五十一位亞太區代表出席。

代表香港出席會議的成員包括海事處副處長譚百樂、署理總經理/船隻航行監察畢理源，及總註冊主任/船舶及海員事務鄭養明。

會議分為八部份，由韓國海洋水產部副部長姜武賢致主題演講。會議議程包括海事保安、安全系統、環境保護、船員安全，及提高海上安全意識等。

譚百樂主持了第三節關於安全系統的會議，畢理源則以「保護港－香港經驗」為主題發表報告，討論兩個最近發生的過案，涉及香港特區政府給需要援助的船隻，提供了避難所。

鄭養明在第五節關於「船員安全」的會議上，講解了「工作時間與疲勞」兩者的關聯，指出兩者如何影響船員表現，及國際處理船員疲勞方法的慣例。他亦以香港高速船員作為事例。

第九屆的會議將於2006年4月在智利舉行。

中國代表出席第八屆亞太海事安全組織首腦會議。左起：總註冊主任/船舶及海員事務鄭養明、中國海事局船舶安全及防止污染部部長楊新宅、署理總經理/船隻航行監察畢理源、中國海事局副局長郭芊、海事處副處長譚百樂、中國海事局部門主管梁惹惹，以及海南海事局副局長張捷。



海事處與中國船級社南京分社舉辦技術研討會



海事處與中國船級社南京分社於5月18日在南京舉行了為期一天的優質船舶管理技術研討會，有來

自三十家內地船務公司逾六十名代表參加，香港代表團由船舶註冊及海員事務部總經理蘇平治率領出席研討會。



▲ 海事處與中國船級社南京分社代表合照。



◆ 電子海圖顯示與信息系統（ECDIS）

電子海圖顯示與信息系統（ECDIS）是一種航海信息系統，可顯示由電子海圖及其他如雷達、全球定位系統及紀程儀等航行儀器取得的信息。

該系統協助航海人士進行船隻航行、航線策劃、監察及紀錄。

船舶上的ECDIS須符合國際海事組織所定的表現標準，此外，ECDIS只能使用各國官方海道測量部門編製的電子海道圖。

自2002年7月起，ECDIS可於船舶上使用，但船上必須具備後備紙張海圖，或擁有符合《國際海上人命安全公約》（SOLAS）規定的備用ECDIS。

雖然ECDIS可加強航行安全和效率，但其使用仍有一定限制，因除了使用於西歐水域者外，適當的官方電子海道圖並不足夠。

最近，國際海事組織的航行安全小組委員會通過新建高速船裝設ECDIS的法定要求。國際海事組織將就對貨輪實施同樣要求作進一步討論。

第十二屆東京備忘錄 研討會在澳門舉行



由東京備忘錄秘書處統籌的第十二屆港口國監督檢查官員研討會已於本年五月二十五至二十七日在澳門舉行。此次會議是由澳門特別行政區政府港務局主辦。參與此研討會有來自20個東京備忘錄成員及觀察員國家或地區代表共42人，而香港代表團由海事處/船舶安全監督部總經理李啟良及幾位海事處港口國監督組人員組成。今次會議的內容主要包括國際海事組織近期於海事安全及防污染規例的發展、東京備忘錄之動態、操作要求的集中檢查行動、國際防污染公約附則VI要求的港口國監督檢查等。



海事保安「導師培訓」課程 吸引 19 名亞洲學員



海事處與國際海事組織於5月9日至5月14日在香港聯合舉辦第三次海事保安「導師培訓」班，以協助政府加強實施《國際船舶和港口設施保安規則》（《ISPS規則》）所定的海上保安措施。

該項課程的導師利用國際海事組織為船舶、船務公司及港口設施保安人員製訂的課程模式，提供地區及國家層面上的優質訓練，令學員在回到本身所屬國

家後，按照所學的模式訓練其本國的其他人員。

共有十九位學員參與，他們分別來自亞洲國家或地區，包括馬來西亞、汶萊、日本、印尼、菲律賓、香港及澳門。課程由七位來自澳洲、南韓、中國及香港的導師教授。

署理海事處處長譚百樂在歡迎會上致辭時說：「《ISPS規則》於去年7月實施後，標誌著海上保安在提高意識、加強應變及行動方面的發展階段已經完成。」

「自7月1日以來，我們經歷了預期的磨合問題，這涉及統一船舶和港口設施的保安準則，以及港口國的執行工作。香港海事處全力支持IMO舉辦的『導師培訓』課程，使學員可互相交流在《ISPS規則》及海上保安方面的經驗。」

首次及第二次的「導師培訓」課程已於2004年分別在埃及和南韓舉行。



◀ 參與國際海事組織第三屆「導師培訓」課程的學員，與導師們及海事處副處長譚百樂先生(前排中)大合照。

巡視船「海巡31」首次訪港

廣東海事局新建的國際級巡視船「海巡31」於4月20日首次抵香港，進行三天訪問。船上載有一架EC-135P2型直升機及一個供直升機升降的平台。

該艘3,000噸級的海上巡視船，長112.8米，闊13.8米，是目前中國交通部海事局噸位最大、裝備最先進的海洋巡視船舶，負責在南海海區執行巡邏工作，其主要任務為海上安全監督管理及海上搜救、海上污染監測，以及海上交通事故調查處理等。

經濟發展常任秘書長李淑儀為「海巡31」

主持歡迎儀式時表示，「海巡31」寫下中國海事新的一頁，標誌中國海事系統已經提升到世界水平，並將為鄰近水域海上交通安全作出更大的貢獻。

她又指出：「『海巡31』不但保障海上的人命財產安全，還有助保護香港的海洋環境。」

「『海巡31』訪港會加強雙方的聯系和溝通，為進一步合作打下良好基礎。」

「海巡31」聯同中國海事局官員訪問香港，由廣東海事局汪湘濤局長率領。訪問團參觀了香港船隻航行監察中心及海上救援協調中心，並與香港海事處官員交流經驗，以瞭解香港的港口與船隻管理及海上搜救協調的工作。



▲ 廣東海事局局長汪湘濤（左）與海事處處長崔崇堯向新聞界簡介廣東海事局的「海巡31」號。



▲ 「海巡31」船上載有一架直升機。

經濟發展常任秘書長李淑儀為「海巡31」首航香港主持歡迎儀式。



▲ 廣東海事局的「海巡31」首次抵港訪問。

海上搜救演練順利進行



海事處海上救援協調中心聯同四個政府部門，於4月27日在南丫島下尾灣以西水面，成功進行了一項海上搜救演練。

參與該項代號「零五演習」演練的政府部門，還包括政府飛行服務隊、水警、消防處和民眾安全服務隊。

「零五演習」演練的目的是要測試高速客輪遇緊急事故時與協調中心的警報及

通訊效率、客輪的緊急應變程序和安全措施，以及各有關部門的反應和通訊系統。

該項演練的模擬處境是兩艘高速客輪在南丫島下尾灣以西水面發生碰撞，雙方船上均有眾多乘客和船員受傷，需要立即治療和疏散。其中兩名乘客據報更墮海失蹤。

鑑於高速客輪服務日趨普遍，每日乘高速客輪往返香港的乘客數以千計，因此，

有需要確保迅速和有效地應付發生在這類船隻上的緊急事故。

歷時一個半小時的演練，一共動用了兩艘水警輪、兩艘消防船、兩艘海事巡邏船，以及一架直升機，參與的人員超過二百名。

▼ 「零五演習」搜救演練中，直升機出動「拯救」。



▲ 「零五演習」搜救演練中，乘客須「疏散」。

香港船舶註冊突破 2,800萬總噸紀錄



隨5,552噸的雜貨輪「Sweet Emma」於5月26日註冊，香港船舶註冊突破2,800萬總噸紀錄，船舶註冊數目達1,054艘。

該貨輪長91.87米，闊18.8米及深12.9米，由位於日本高知市的 Shin Kochijyuko Co., Ltd 建造。

該淨重2,352噸貨輪的龍骨於1993年10月安放。

該貨輪由Eagle Rays Ltd擁有，由韓國釜山 P & F Marine Co. Ltd 管理、香港 Wealth Ocean Services Ltd 代理。

政府就《國際防止船舶造成污染公約》附件VI的規例進行立法工作



《73/78國際防止船舶造成污染公約》附件VI防止船舶污染空氣規例已於5月19日在全球實施，香港特別行政區政府現正就在本地推行有關規例進行立法的工作。

至4月15日止，共有佔全球船舶總噸位63%共二十二個國家採用附件的規定。

作為過渡措施，海事處已與認可船級社作出安排，向香港註冊船舶發出合格證，證明符合附錄VI的規定。

附錄VI的主要規定包括：

- i) 限制船舶排放的硫化物；
- ii) 燃油的最高硫磺含量全球定為4.5% m/m；
- iii) 管制船上所用燃油的品質；
- iv) 限制柴油引擎排放的氮氧化物；
- v) 禁止故意排放消耗臭氧層物質；
- vi) 制定法例成立硫氧化物管制區域；
- vii) 限制油輪的揮發性有機化合物排放量；及
- viii) 管理船上的垃圾焚化。

期望附錄VI的規例可以在2006年中在本港實施。

先進消防船「卓越」號投入服務



消防處最新的「卓越」號多功能消防船，是專為滅火，潛水與海上搜救任務而建造。

「卓越」號由海事處委託建造，以取代服役達二十五年的「六號滅火輪」。

「卓越」號已於2005年4月投入消防處服務。該輪長42米、闊10米、吃水深度3米。配備兩台1,771千瓦柴油引擎，最高航速15.3海里。

該輪可載13名船員及100名乘客，圓艙形鋼船身，平甲板有前傾首柱、球鼻形首，方型尾。船尾百分之二十五空間用作直升機起吊平台，船頭為三層鋁上蓋建築。

「卓越」號具有先進的滅火、潛水和救援設備，包括三個強力消防泵、八台消防水炮、一個自保灑水系統、一個備有潛水員吊籠的月池，可在60米深海操作，以及一個減壓倉室，一個船首側推器和一艘高速子船可在受限制及淺水區域執行任務。



▲ 滅火輪「卓越」號射水顯示水炮的力量。



▲ 多功能的「卓越」號專為執行滅火、潛水、搜索和救援任務而建造。

香港特別行政區海事處
香港中環統一碼頭道38號 海港政府大樓
香港郵政信箱4155號
查詢電話：(852) 2542 3711
傳真：(852) 2541 7194, 2544 9241
網址：www.mardep.gov.hk
電郵：mdenquiry@mardep.gov.hk
香港海事通訊編輯委員會
電話：(852) 2852 4423 傳真：(852) 2543 8531
電郵：ipro@mardep.gov.hk
訂閱：(852) 2852 4544

