

立法會

Legislative Council

立法會CB(3)744/2024號文件

檔 號：CB3/BC/5/24

《2024年船舶法例(燃料使用及雜項修訂)條例草案》 委員會報告

目的

本文件匯報《2024年船舶法例(燃料使用及雜項修訂)條例草案》委員會(“法案委員會”)的商議工作。

背景

2. 運輸及物流局在2023年年底公布《海運及港口發展策略行動綱領》，其中一項重要的策略是將香港打造成為綠色港口，以增強港口的競爭力。為此，利便船隻使用綠色燃料和發展綠色船用燃料加注是非常重要的舉措。政府當局指出，航運業減碳是國際趨勢，也是工作目標。國際海事組織(IMO)為此已制定目標，在2050年前後實現國際航運溫室氣體淨零排放。政府當局表示，香港作為IMO的附屬會員，有責任跟隨這個減排目標。而航運業為了達標，已開始逐漸採用低碳，甚至零碳的更環保的燃料，例如液化天然氣、氫、氨及甲醇等(統稱“新燃料”)，以取代船隻日常普遍使用的石油燃料。

3. 政府當局表示，隨着綠色船用燃料的使用日益普及，香港作為國際航運中心，必須加快發展新燃料加注，以維持香港在航運上的競爭力。由於新燃料的物理和化學特質、儲運和燃燒方式、操作風險等與目前的船用石油燃料不同，所以規管方式也與傳統石油燃料有別。就此，政府當局表示一方面

會透過修改部分現行的海事法例¹，除了傳統石油燃料之外，也容許船舶在香港水域內使用新燃料，並會確保操作安全，減少對船員、船隻及環境的影響。另一方面，政府當局會透過海事處處長刊憲公布《工作守則》等行政措施，實施對使用新燃料的技術性要求，以確保規管架構與時並進，與國際上推陳出新的規管標準看齊。

4. 政府當局表示，在擬訂立法修訂建議時，當局遵循的原則是讓現行法例可以容許使用新燃料，以及在法例中納入與新燃料相關的額外安全和環境考慮。政府當局表示，立法修訂建議將利便船隻使用新燃料，並有助推動香港發展成為綠色船用燃料加注中心。

《2024年船舶法例(燃料使用及雜項修訂)條例草案》

5. 《條例草案》於2024年7月5日在憲報刊登，並於2024年7月10日的立法會會議上首讀。《條例草案》旨在：

- (a) 修訂若干船舶法例，以利便船隻使用某些類型的燃料，並對該等使用作出規管；
- (b) 修訂《商船(本地船隻)條例》(第548章)，以賦權運輸及物流局局長(“局長”)訂立規例，使某些適用於香港的國際協議得以實施；
- (c) 修改關乎在本地船隻上配備救生裝置的某些規定；及
- (d) 作出相關及雜項修訂。

¹ 政府當局表示需修訂《商船(本地船隻)條例》(第548章)及以下4條附屬法例以利便在香港的船隻使用新燃料：

- (a) 《2012年危險品(船運)規例》(第295F章)；
- (b) 《船舶及港口管制規例》(第313A章)；
- (c) 《商船(本地船隻)(一般)規例》(第548F章)；及
- (d) 《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》(第548G章)。

6. 《條例草案》如獲通過，將自局長以憲報公告指定的日期起實施。

法案委員會

7. 在2024年7月12日的內務委員會會議上，議員同意成立法案委員會，審議《條例草案》。法案委員會的委員名單載於**附錄1**。

8. 法案委員會由易志明議員擔任主席，曾與政府當局舉行1次會議。法案委員會亦曾邀請公眾人士就《條例草案》提交意見書。曾向法案委員會提交意見書的團體的名單載於**附錄2**。政府當局已就團體提交的意見書作出綜合回應(立法會CB(3)667/2024(01)號文件)。

法案委員會的商議工作

新燃料加注作業安全

9. 雖然議員普遍支持《條例草案》，以利便船隻使用新燃料及推動在香港新燃料的加注作業發展，但有議員關注使用液化天然氣和甲醇作為燃料的新能源船舶，在加注過程中可能會遇到的安全風險，包括燃料的易燃性、泄漏風險及可能發生的污染問題。議員建議政府當局在制訂相關附屬法例時，因應不同類型的新燃料所涉及特定的加注方式及安全風險，制訂不同的新能源加注安全標準及管理細則，包括操作方案、安全指南和應急措施，並且應參考內地與其他地方的相關做法。

10. 此外，議員亦關注海事處會否在試行階段，例如在加注船舶的選擇、改裝及加注設施的配備方面，全程參與有關技術和安全方面指導，以及海事處會否就加注船舶證書辦理和加注運營商的備案等提供支援服務。

11. 有關新能源加注作業安全的要求，政府當局表示，會透過海事處處長刊憲公布《工作守則》等行政措施，實施對使用新燃料的技術性要求。政府當局指出，《工作守則》不僅會考慮到船隻的建造、設計及設備，亦會考慮安全操作的程序。在檢視程序時，海事處會參考國際標準和國際船級社協會的標準，

以及周邊港口(包括上海和新加坡)的有關標準。政府當局強調，當局在制訂標準和細節時，會把所有相關的安全因素考慮在內。而在簽發加注船舶證書時，海事處會按已告知業界的標準進行審核和驗船工作。另外，雖然現時從事新燃料加注服務的公司並不太多，但海事處已積極參與新燃料加注服務的安全管理，以確保符合安全標準。

12. 政府當局進一步表示，由於相關的國際標準仍處於發展階段，所以當局在制訂附屬法例時在安全標準方面只定下若干要求，具體細節會在《工作守則》中列明。此外，為應對未來可能出現不同種類的新能源而需要在現行法例上加以補充，《條例草案》建議在現行第548章第89條下賦權局長可就本地船隻就燃料的運送、貯存、供給、使用、輸送及處理，訂立規例。

13. 政府當局補充，由於與包括規管新燃料相關的國際標準及做法日新月異，為緊貼有關標準及做法，《條例草案》建議在第548章第89A條下，賦權局長通過直接提述適用於香港的國際協議條文，例如IMO制訂的相關安全標準及要求，就關乎航行安全、海上人命安全、保障船隻上的生命或財產，或防止船隻造成的空氣污染或水污染等事宜訂立規例。

14. 議員詢問政府當局在制訂相關《工作守則》方面的進展。政府當局表示，《工作守則》的制訂與法例修訂工作正同步進行。由於目前在香港有機會最先出現的綠色船舶燃料是液化天然氣和甲醇，所以海事處正在制訂針對這兩種新燃料的《工作守則》。政府當局相信可在修訂法例生效之前完成諮詢業界的工作，並在修訂法例生效之後公佈《工作守則》。

建議取消就並靠另一船隻停放的燃料供給船隻的噸位限制

15. 議員察悉，現行《船舶及港口管制規例》(第313A章)第45(2)條禁止超過2 000淨登記噸位的燃油船隻為供給燃油而並靠另一船隻停放。現行《商船(本地船隻)(一般)規例》(第548F章)第27(1)條亦禁止任何被建造或改裝以供散裝運載石油產品之用且淨噸位超過2 000噸的本地船隻並靠任何其他船隻而停放。政府當局指出，由於貨船越趨龐大，所以為此等貨船供給燃料的船隻亦越發龐大。此外，由於部分新燃料的能量密度較傳統船用石油燃料低，所以當局預期未來的燃料供給船隻將較現時運行的更加龐大。因此，《條例草案》建議

修訂第313A章及第548F章的上述條文，使任何噸位的燃料供給船隻均可為供給燃料的目的，並靠另一船隻而停放。

16. 有議員關注上述建議會否構成安全隱憂，並要求政府當局提交資料，說明政府當局在上述規例中，訂定有關船隻不可超過淨登記噸位2 000噸的上限的年份、背景及理據；以及現時就取消有關噸位限制的法例修訂建議的安全考慮及所參考的國際標準。

17. 政府當局就議員的關注提交了補充資料文件²，除了就上述有關取消噸位限制建議的立法歷史作出補充外，政府當局表示，就安全而言，燃料供給船隻的大小與安全事故的發生並無直接關係，取消噸位限制的建議亦不會損害香港的海上安全。

18. 政府當局指出，無論燃料的種類為何，供給和接收燃料的船隻均須符合國際公約和規管包括安全、防止海洋污染和培訓等範疇的本地海事法例。事實上，IMO及其他主要燃料加注中心(例如新加坡和鹿特丹)均沒有規定限制燃料供給船隻的大小。

19. 政府當局以液化天然氣加注為例，指出IMO規定液化天然氣供給船隻無論體積大小，都必須遵守《國際散裝運輸液化氣體船舶建造與設備規則》(《IGC規則》)。根據政府當局所述，《IGC規則》制訂了燃料供給船隻的設計和建造標準，如船舶佈置、貨物載體、建造材料、消防安全、人員保護、操作要求等，但當中並沒有限制船隻的大小。

20. 政府當局重申，由於為較大型貨船提供燃料的燃料供給船隻越趨龐大，而新燃料的能量密度亦較低，所以當局建議取消第313A章和第548F章中有關燃料供給船隻的噸位限制。

違反關乎裝設使用低閃點燃料的引擎或設備的船隻的規定

21. 議員察悉，根據《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》(第548G章)擬議新訂第81A(3)條，載於擬議新訂第81A(1)及(2)條關乎裝設使用低閃點燃料引擎或設備的船隻的規定如遭違反，有關船東、船東的代理人和船長每人均屬犯罪，一經

² 立法會[CB\(3\)660/2024\(01\)](#)號文件

定罪，可處第2級罰款(\$5,000)。議員關注上述3類人士的法律責任，以及擬議罰款水平是否過輕。

22. 政府當局表示，擬議新訂第81A(3)條下關於上述3類人士的法律責任的表述，與現行第548G章內關於其他罪行的條文中的表述相同，即3者均需要負上有關的法律責任。然而，根據擬議新訂第81A(4)條，有關人士如證明自己對違反第81A(1)或(2)條一事，有合理辯解，即可以此作為免責辯護。

23. 至於擬議罰款水平，政府當局解釋，現行第548G章對相類似罪行亦是施加同一罰款水平。政府當局補充，第548G章旨在設定船舶檢驗和驗船的標準，第2級罰款水平主要是針對違反船舶檢驗和發牌要求的行為而設定。另一方面，如有關違規行為造成嚴重後果，亦可援引其他海事法例施以較重的刑罰。舉例而言，根據現行第548章第32條，任何人藉任何非法行為，或在無合理辯解的情況下以任何方式危及任何本地船隻所載或在任何本地船隻之內或之上或在海中的任何人的安全，或致使該等人的安全遭危及，即屬犯罪，最高可處罰款\$200,000及監禁4年。

與《氣體安全條例》(第51章)及相關條例的修訂銜接

24. 議員察悉，環境及生態局在2024年6月公佈《香港氫能發展策略》，並表示擬於2025年修訂第51章及其他相關條例，提供法律框架以規管氫氣作為燃料。議員關注《條例草案》與上述法例的修訂會否銜接，以避免與日後經修訂的第51章及其他相關法例有任何衝突。

25. 政府當局表示，為了發展香港成為綠色船舶燃料加注中心，當局現正進行顧問研究，並已設立跨部門工作小組，成員包括環境及生態局和機電工程署，顧問研究亦會檢視其他法例是否存在不足和漏洞，以實現將香港打造成為綠色燃料加注中心的目標。政府當局表示會向環境及生態局轉達議員就《條例草案》和第51章及相關條例的修訂銜接的關注。

培訓新能源船舶作業人員及監察船舶排放

26. 議員關注在《條例草案》獲通過後，政府當局會否加強培訓從事維修或處理新能源船舶的作業人員。政府當局表示，有兩個類別的新能源船舶的作業人員需要接受培訓。第一類是

運載新能源供加注用的船隻，有關船員須接受裝運氣體燃料或低閃點燃料的專業培訓，才能在這類船隻船上工作。第二類是使用新能源的船隻，例如普通貨船或貨櫃船。如果這些船隻採用低閃點燃料，船員必須接受另一套專業培訓。海事處會根據國際標準制訂有關培訓的要求，並會與本地及粵港澳大灣區培訓機構進行部署，利便作業人員參加相關培訓。

27. 議員促請政府當局在《條例草案》實施後仍需持續監察各個碼頭的空氣質素，防止船舶排放對碼頭工人的健康造成影響。政府當局表示會持續監察船舶排放，並指出香港早於2015年已聯同廣東省相關部門，率先在珠江口要求船舶進入港口後轉用超低硫含量燃料。政府當局表示，《條例草案》的實施並不會改變這方面的要求。

草擬方面的事宜

28. 關於《條例草案》第20條，法案委員會的法律顧問關注到，該條文的中、英文文本並不一致。中文文本建議第313A章附表15內對有關規例的提述(在方括號內)予以廢除，並代以“、7及72條]”(即經修訂後的提述為 “[第3、7及72條]”)。英文文本則建議該等提述予以廢除，並代以“& 72]”(即經修訂後的提述為 “[regs. 3 & 72]”)。法律顧問要求政府當局澄清哪一個文本才是正確的版本，並考慮修訂該條文，使中、英文文本變得一致。

29. 政府當局回覆指，就《條例草案》第20條中、英文文本不一致的問題，英文文本為正確的版本(即經修訂後的條文提述為 “[regs. 3 & 72]”)。因此，就中文文本而言，經修訂後的條文提述應為 “[第3及72條]”。政府當局表示會提出一項修正案，以糾正上述不一致之處。

就《條例草案》提出的擬議修正案

30. 對於上文第29段所述由政府當局提出的擬議修正案，議員並無異議。法案委員會不會就《條例草案》提出任何修正案。

《條例草案》恢復二讀辯論

31. 法案委員會已完成《條例草案》的審議工作。政府當局表示擬於2024年10月23日的立法會會議上恢復《條例草案》的二讀辯論。法案委員會對此並無異議。

諮詢內務委員會

32. 法案委員會已於2024年10月4日向內務委員會匯報其商議工作。

立法會秘書處

議會事務部

2024年10月17日

附錄1

《2024年船舶法例(燃料使用及雜項修訂)條例草案》委員會

委員名單

主席 易志明議員, GBS, JP

委員 何俊賢議員, BBS, JP
林振昇議員
陳家珮議員, MH, JP
陳紹雄議員, JP
陸瀚民議員
嚴剛議員, JP

(合共：7位委員)

秘書 麥麗嫻女士

法律顧問 胡卓彥先生

《2024年船舶法例(燃料使用及雜項修訂)條例草案》委員會
Bills Committee on Shipping Legislation (Use of Fuels and
Miscellaneous Amendments) Bill 2024

曾向法案委員會提交意見書的團體名單
List of organizations which have
provided submissions to the Bills Committee

名稱	Name
1. 商界環保協會有限公司	Business Environment Council Limited
2. 中國夢智庫	Chinese Dream Think Tank
3. 香港漁民青年會	Hong Kong Fishermen's Youth Association
4. 自由黨	Liberal Party