

2023 年 2 月 27 日會議
討論文件

立法會經濟發展事務委員會

為配合海上液化天然氣接收站運作的法例修訂建議

目的

本文件就數項擬議立法建議徵詢委員的意見。有關立法建議旨在規管和管制浮式儲存再氣化裝置船(“儲氣船”)的運作、航行和碇泊，以及海上液化天然氣接收站(“海上接收站”)的運作，以確保香港海域的航行安全。

背景

2. 為推動發電行業的低碳轉型和長遠達致“淨零發電”，政府已促使兩間電力公司逐步減少使用燃煤發電，並使用更清潔的燃料發電。因應本港將逐步增加使用天然氣發電，電力公司有需要多元化氣體燃料供應來源和提高能源安全保障。就此，電力公司正共同發展海上接收站。海上接收站能接收和儲存來自液化天然氣運輸船的液化天然氣，然後通過海底天然氣管道將再氣化的天然氣輸送到電力公司的各個天然氣接收站。這項能源基礎建設包括一艘裝有浮式儲存再氣化裝置的船隻、一個位於香港開放水域的雙泊位碼頭，以及兩條從儲氣船連接至電力公司位於龍鼓灘和南丫島的發電廠的海底天然氣管道。這個項目能讓電力公司更靈活地從全球液化天然氣市場直接獲得價格吸引的天然氣，從而緩和電費上調的壓力。

立法建議

(i) 在南丫島西南面設立領港員登船區

3. 液化天然氣運輸船屬於運載危險品的遠洋船隻¹，因而須受強制領港規限。根據液化天然氣運輸船前往海上接收站的建議航線，液化天然氣運輸船會從南丫島西南面進入香港水域，並航行至海上接收站。為利便海上接收站和液化天然氣運輸船的運作，我們建議修訂《領港條例》（第 84 章）附表 2，以在南丫島西南面近香港南部水域界限設立一個領港員登船區讓領港員登船。

(ii) 提供多用途碇泊處

4. 政府致力提供足夠的碇泊處便利船隻停泊，以確保港口有效率運作。現時，本港有八個危險品碇泊處和 13 個一般用途碇泊處，提供臨時泊位讓船隻進行各種與港口相關的工作，例如貨物裝卸、補給、關務和維修等。指明碇泊處和專用碇泊處分別載於第 84 章附表 3 和《船舶及港口管制規例》（第 313A 章）附表 7。考慮到液化天然氣運輸船的性質及其進入香港水域的建議航線，我們建議修訂上述附表，在南丫島西南面提供一個新的多用途碇泊處供液化天然氣運輸船的應急停泊之用。新的多用途碇泊處亦可在液化天然氣運輸船不使用時，供其他船隻作應急停泊之用。

¹ 根據《國際海運危險貨物規則》和《2012 年危險品(適用及豁免)規例》（第 295 章，附屬法例 E）附表 2，液化天然氣為第 2 類危險品。根據《領港條例》附表 1，駛往或駛離《2012 年危險品(船運)規例》（第 295 章，附屬法例 F）附表 1 第 1 部指明的貨運碼頭的總噸位為 1 000 噸或以上的船舶或運載第 2 類危險品的總噸位為 1 000 噸或以上的船舶須受強制領港規限。

(iii) 認可油品碼頭

5. 根據《2012年危險品(船運)規例》(第295F章)，液化天然氣運輸船為運載第2類危險品的第2類船隻。第295F章第14(1)條規定：“除非處長另行准許，否則載有第2、3或3A類危險品的第2類船隻不得在任何位於香港水域內的地方碇泊或停泊…認可油品碼頭除外”。為配合液化天然氣運輸船在海上接收站的定期停泊，我們建議修訂第295F章附表1，以指明海上接收站為“認可油品碼頭”。我們亦會藉著是次法例修訂，指明位於將軍澳的ASB生物柴油碼頭²為“認可油品碼頭”，以方便第2類及第3類船隻處理生物柴油。

(iv) 設立新主要航道

6. 設定主要航道的目的為提高海上交通繁忙水域或交通活動限制水域的航行安全。在香港水域內的主要航道航行的船舶均須遵守特定規則和規例，包括不應在航道範圍內碇泊。為確保海上接收站的運作安全和往返接收站船隻的安全，我們建議修訂第313A章附表3，在石鼓洲南面設立新主要航道。

(v) 儲氣船的牌照事宜

7. 在海上接收站投入運作後，除特別情況例如因颱風吹襲而需在香港水域以外的地方尋求庇護外，儲氣船會停留在香港水域。為確保儲氣船和其他船隻的安全，儲氣船應根據《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》(第548D章)，領取第二類船隻(即工作船隻)的證明書及

² 位於將軍澳的ASB生物柴油碼頭於2013年成立，用作處理生物柴油(生物柴油屬第295F章下的第3A類危險品)。自該碼頭成立以來，海事處一直向第2類及第3類船隻發出允許，讓他們停泊於ASB生物柴油碼頭。有見於第2類及第3類船隻經常和頻繁地使用ASB生物柴油碼頭，我們建議藉著是次法例修訂指明ASB生物柴油碼頭為第295F章附表1下的“認可油品碼頭”。

牌照，並須符合根據船隻類別所施加的驗船和防火設備等相關的海事法例要求。然而，現時第 548D 章附表 1 對第二類船隻的描述，未能就儲氣船的特別運作提供清晰描述。在現有描述中，唯一可用於為儲氣船發出證明書及牌照事宜的船隻類型為“特別用途船隻”。有關類型現時亦用作描述其他與液化天然氣作業無關的工作船隻。

8. 由於在技術層面上，儲氣船與其他“特別用途船隻”截然不同，我們建議在第 548D 章附表 1 對第二類船隻的描述中加入名為“氣體運輸船”的新船隻類型，從而令海事處得以對儲氣船發出特定的工作守則以規管其運作。

9. 我們亦建議修訂《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》(第 548G 章)，以處理因新增的“氣體運輸船”類型所帶來的相應修訂。

諮詢

10. 海事處已於 2022 年 12 月 9 日諮詢本地船隻諮詢委員會，並於 2022 年 12 月 30 日諮詢高速船諮詢委員會、港口行動事務委員會和領港事務諮詢委員會。該四個委員會通過了修例建議。

11. 海事處亦收到漁民代表的意見，反映設立新主要航道和多用途碇泊處會減少香港水域內捕魚區面積。海事處已向漁民代表解釋，設立新主要航道的目的為保障所有駛經該區域的船隻的安全，包括漁船。漁船仍可在新主要航道以外的水域（包括多用途碇泊處）進行捕漁活動。

立法程序時間表

12. 我們的目標是在 2023 年 3 月把法例修訂提交立法會進行先訂立後審議的程序，讓修例建議能在 2023 年 5 月初生效。

徵詢意見

13. 現請委員就本文件第 3 至 9 段所述的立法建議提供意見。

運輸及物流局
環境及生態局
海事處
2023 年 2 月