

Circular From GARD

Date: 30 August 2016

中国船舶排放控制区 - 船用燃油硫含量要求

中国进一步加强三个国内船舶大气污染物排放控制区的要求。自**2016年10月1日**起，船舶在珠三角排放控制区深圳港靠岸停泊，应使用硫含量不超过**0.5%**的燃油。

2015年9月，中国交通部印发了《船舶与港口污染防治专项行动实施方案（2015-2020年）》的5年计划，旨在使中国某些主要港口硫氧化物、氮氧化物的排放下降**65%**。之后发布的相关规定中设立珠三角、长三角、环渤海水域国内“船舶排放控制区”，规定在排放控制区内燃油硫含量不超过**0.5%**，该规定是实现防治污染目标的重要举措。

中国新规的重要内容

- 1) 该规定适用于在排放控制区内航行、停泊、作业的船舶，军用船舶、体育运动船艇和渔业船舶除外。
- 2) 排放控制区内的11个“核心港口区域”：
 - 珠三角排放控制区：深圳、广州、珠海港
 - 长三角排放控制区：上海、宁波-舟山、苏州、南通港
 - 环渤海水域排放控制区：天津、秦皇岛、唐山、黄骅港
- 3) 自**2017年1月1日**起，船舶在排放控制区内的11个核心港口区域靠岸停泊期间，应使用硫含量不超过**0.5%**的燃油。在靠港后的一小时及离港前的一小时内，应转换合规燃油。自**2018年1月1日**起，该要求将扩大到排放控制区内的所有港口。
- 4) 但，2017年1月1日前，允许11个核心港口区域自愿执行规定。因此，自**2016年4月1日**起，长三角核心港口区域，实施船舶靠岸停泊期间使用硫含量不超过**0.5%**燃油的规定，该规定自**2016年10月1日**起，在珠三角排放控制区的深圳港实施。据协会通代华泰保险经纪的消息，根据规定，珠三角其他核心港口区域将于2017年1月1日执行该要求。
- 5) 自**2019年1月1日**起，船舶在排放控制区作业，应使用硫含量不超过**0.5%**的燃油。燃油转换操作应在进入排放控制区前完成，或驶离排放控制区后开始。

- 6) 协会获悉，中国当局将接受能够有效降低硫排放的替代措施，例如，连接岸电、尾气后处理装置，使用清洁能源(液化天然气)。
- 7) 尽管设立了三个国内排放控制区，但中国新规和《防止船舶污染国际公约》(MARPOL)附则六对排放控制区的要求没有直接关联。
- 8) 目前的规定仅适用于硫氧化物排放，现阶段对于氮氧化物的排放没有规定。
- 9) 到2019年底，中国政府将确定日后是否执行更严格的燃油质量要求，进一步降低硫含量到0.1%。

更多详细信息，请参考协会通代2015年12月11日第PNI1510号通函，及2016年1月29日第PNI1601号通函，2016年8月23日第PNI 1607号通函。

实施指南

中国海事局发布《船舶排放控制监督管理指南》，详述如何检查排放控制措施的遵守情况。检查方法与《防止船舶污染国际公约》(MARPOL)附则六的规定一致，包括：

- 使用低硫燃油的船舶，检查船上燃料油供应簿、燃油转换程序、轮机日志记录和燃油质量/样本；和
- 船舶使用替代措施，例如，连接岸电、液化天然气或尾气后处理装置，检查国际防止空气污染证书/记录，以及轮机日志记录。

根据《中华人民共和国大气污染防治法》第106条的规定，使用不合规燃油可处以警告、责令纠正、滞留船舶，和/或罚款。

更多详细信息，请参考协会通代2016年2月22日第PNI1602号通函，及2016年4月11日第PNI1605号通函。

建议

建议会员和客户知悉上述内容，并对挂靠中国港口的船舶做好相应的指导。为避免船舶遭到任何延迟或处罚，应确保：

- 审查燃料计划和燃油转换程序，确保符合中国新规。
- 及时记录抵达和离开中国港口的时间，以及燃油转换操作开始和结束的时间，船上保留记录，供随时检查。
- 所购燃油品质备有证明文件，也就是船上取得并保留船上燃料油供应簿，以及低硫燃油交付代表样本；和
 - 由于当地城市和相关当局持续评估新规的执行情况及拟采取的控制措施，因此，船舶抵港前，应与当地代理或港口当局确认适用的港口要求。

2015年7月1日，香港实施类似规定，请协会参考[2015年3月23日通函](#)。自2010年1月1日起，欧盟要求船舶靠岸停泊期间使用硫含量不超过0.10%的船用燃油。2013年9月5日协会警示通函“[欧盟港口使用不合规燃油罚款](#)”强调了在欧盟执行该规定后，往来与欧盟港口船舶面临的挑战并提供建议，这些建议对往来于中国排放控制区的船舶有所帮助。

本文取代协会[2015年12月14日](#)和[2016年1月27日](#)发布的通函。

信息来源：Gard P&I Club