

Circular From GARD

Date: 8 April 2020

各区域硫排放限制概览

近期全球的关注力集中在燃油含硫量上限由 3.50% 降至 0.50%，但不要忘记在 MARPOL 公约指定的排放控制区以及各地政府指定的区域有更低的硫含量要求。以下是这些地区的综合情况。

当船舶在适用特别硫排放限制的港口因使用不合规燃油而被罚款时，会员和客户会不时向 Gard 寻求建议。在某些情况下，船舶可能不知情地使用了含硫量超标的燃油，如：因燃料交货单 BDN 不准确。然而，大多数违规行为都是由于船舶运营人和船员不熟悉当地空气污染规定造成的。

世界各地的一些地区、国家及港口已逐步开始落实当地更严格的硫排放限制 – 而且更多地区也会在未来发布相关规定。因此，船舶经营人应确保船员熟悉其贸易地区的硫排放限制，为此还应向船员提供明确的程序和指导。

以下是一些关键问题的概述，可以帮助船舶经营人和船长在一些适用特殊硫排放法规的地方保持合规。然而，由于各地新条例或现行法规的修订可在极短时间内实施，而监管执法策略亦因地区/港口的不同而有所不同，船长应经常在船舶拟停靠港口前，向当地通代征询意见。

MARPOL 公约指定排放控制区

全球 0.50% 硫含量的生效不会改变在 [MARPOL 公约附则 VI 第 14 条](#) 定义的四个排放控制区的适用规定。0.10% 硫含量限制继续适用于北美、美国加勒比海、北海和波罗的海的 ECAs，其确切坐标可在 [IMO 网站](#) 上查看。

欧盟

根据 [欧盟限硫令](#)，停泊在欧盟港口的船舶必须使用含硫量不超过 0.10% 的船用燃料，并在抵达泊位后尽可能快速地，而在离港后尽可能晚地完成任何必要的燃料转换操作。

尽管各港口对船员完成转换燃油操作时间上的要求可能因船舶的类型及系统而有所不同，但大多数

港口要求在一小时内完成转换操作。船舶抵达泊位时，船上应装有合规燃油，而由于在靠泊后采购和运输合规燃油而导致燃油转换超时是不允许的。根据发布的船期表而靠泊不超过两小时的船舶，及停泊期间关闭所有发动机并使用岸电的船舶，均明确免除这一要求。

“停泊的船舶”指在欧盟港口内安全系泊或锚泊的船舶。由于每个港口的界定范围都是独立划定的，为了遵守硫排放规定，船长应始终与当地通代确认，外锚地是否被认为在港口范围内。

土耳其

土耳其不是欧盟成员国，但其[硫排放规定](#)与欧盟一致。因此，所有船舶在停泊土耳其港口或在土耳其内河航道上作业时，必须使用含硫量不超过 0.10% 的船用燃油。但这项规定不适用于通过土耳其海峡（即博斯普鲁斯海峡、达达尼尔海峡和马尔马拉海）的船只，除非它们的过境过程，例如在锚地或港口等待通行超过两小时。

中国

2015 年 9 月，中国制定了自己的 ECAs，并宣布逐步实施船舶大气污染物排放要求。在撰写本文时，船舶在中国内陆的 ECAs、长江和西江作业时，必须使用含硫量不超过 0.10% 的燃料。自 2022 年 1 月 1 日起，在海南沿海 ECA 作业的船舶也必须遵守此规定。

协会通代华泰 2018 年 12 月 13 日的 [PNI 1816 号通告](#) 中包含了中国内地 ECA 的准确坐标和地图。值得注意的是，中国已经宣布了其部分海岸的直线基线。这意味着，中国的基线(其 12 海里领海界限必须以此为基准测量)可能位于距其海岸线数海里的地方。

挪威峡湾地区

自 2019 年 3 月 1 日起，北海 ECA 的 0.10% 硫含量上限规定扩展到包括整个挪威峡湾地区，包括内罗伊峡湾、奥兰德斯峡湾、盖兰奇峡湾、桑尼维尔斯峡湾和挪威西部的塔峡湾。峡湾海域的确切坐标在挪威 [《船舶和近海设施环境安全条例》](#) 中有规定。

总吨 10,000 及以上的船只在峡湾地区航行时，也必须遵守在这些地区适用于船舶和作业的环境指引。该指引应通过技术和操作措施以及船员培训，确保船舶的操作尽可能环保。至少应包括减少微颗粒物排放和可见烟雾的操作和技术措施，以及减少排放和排放速度的措施。挪威海事局制定的[环境指引方针](#)提供了更多的细节。

冰岛

在 2020 年 1 月 1 日，冰岛领海和内水(包括峡湾和海湾)使用的船用燃油含硫量限制由 3.50%降至 0.10%，与 MARPOL 公约指定的 ECAs 现行规定相一致。冰岛的领海从海岸线延伸 12 海里。更多信息请访问[冰岛政府网站](#)。

悉尼，澳大利亚

在悉尼白湾邮轮码头附近的居民提出关注后，澳大利亚海事安全局(AMSA)实施了一项限制，将停泊在悉尼港的邮轮的硫排放量限制在 0.10%。“邮轮”是指没有载货甲板的邮轮，专门为载运超过 100 名过夜住宿旅客而设计。邮轮停泊后一小时至离港前一小时，须遵守硫排放上限。更多详情见 AMSA [第 6/2018 号海事通告](#)。

美国加利福尼亚

虽然加州水域属于 MARPOL 公约附则 VI 所指定的北美 ECA 区域，但该州仍在实施自己的低硫燃料法规，即《加州空气资源委员会(CARB)远洋船舶(OGV)燃料法规》。因此，在加州海岸线 24 海里范围内作业的船舶必须遵守两套单独的硫排放规定。

虽然这两项规定都规定了 0.10%的含硫量限制，但《加州空气资源委员会(CARB)远洋船舶(OGV)燃料法规》要求燃料也符合馏分油等级(船用燃气油或船用柴油)的规定，并且不允许通过废气洗涤器达到减排要求。其他信息可通过[《加州空气资源委员会\(CARB\)远洋船舶\(OGV\)燃料法规》](#)网站获得，在加州水域适用的两套法规的详细比较可在空气资源委员会(CARB)的[海事公告 2020-1](#)中找到。

据我们所知，加州是唯一一个不接受将剩余燃料与废气洗涤器结合使用作为将船舶硫排放量降低到允许限度以下的可接受方案的地方。但是，船上使用开环洗涤器的船员也必须[注意当地对洗涤过程中洗涤水排放的限制](#)。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The Gard P&I Club

Source of Information: The Gard P&I Club