

加利福尼亞空氣資源管理委員會(CARB)

海事通知 2015-1 號

2015 年 10 月

遠洋船舶船東或船舶經營人停靠加州港口指南

關於船舶經營人通過遵守研究免責的規定使用含硫量不高於 0.1%但仍不符合《加州遠洋船舶燃油規定》餾分油等級規定的燃油的指南

目前已發現有多個船舶經營人為了符合《加州遠洋船舶燃油規定》（“OGV 燃油規定”）¹的要求，按照“海事通知 2014-1 號”²介紹的具體程式，使用含硫量不超過 0.1%但仍不符合“OGV 燃油規定”的餾分油等級的燃油。低硫非餾分油，也稱為超低硫燃油（“ULSFO”），可使用這種燃油實現“研究免責”的要求。但 ARB 工作人員發現，若不採取預防措施，極有可能出現含硫量超標的情況。船舶經營者提供的船上燃油供應票據顯示，此類燃油在購買時的含硫量雖一般低於但也相當接近 0.1%的規定標準。不過，ARB 工作人員經檢測船上提取的燃油樣本發現，含硫量有時會出現超標情況。測量結果的差異可能是船上燃油艙和管道殘餘遺留的高硫燃油污染或其他因素造成。本海事通知旨在提醒船舶經營人注意，使用這些燃油有含硫量超標的危險，並建議船舶經營人採取以下措施，降低違規的風險。

¹ 《加州法典》（CCR）第 13 卷 2299.2 及第 17 卷 93118.2 關於加州水域和基線 24 海裡內遠洋船舶燃油含硫量規定及其他操作要求。

² 海事通告 2014-1 號建議使用 ULSFO 等非餾分油以符合聯邦北美排放管制區規定的含硫量標準的船舶，通過遵守臨時實驗或研究免責或“研究免責”的規定，達到加州 OGV 燃油規定的要求。（《加州法典》第 13 卷 2299.2 及第 17 卷 93118.2 第三節第六項）

船舶經營人可採取以下措施，降低違規的風險

以下步驟供船舶經營人參考，可與造船廠、燃油供應商和其他相關各方諮詢，以降低含硫量不符合“OGV 燃油規定”的風險。但由於不同遠洋船舶的油箱、輸送、管道和淨化系統可能大相逕庭，本指南不保證所有船舶均能合規。

- 如今市場上常見的超低硫燃油的含硫量非常接近 0.1% 的規定標準，這意味著即使高硫燃油 (HFO) 含量極少，一旦混入，便可超標。因此，燃油應交由信譽良好的實驗室進行檢測，以核實產品品質。
- 船舶經營人應尋找含硫量盡可能遠低於 0.1% 規定標準的超低硫燃油供油源。
- 在裝加超低硫燃油前，船舶經營人應徹底清洗油箱、沉澱柜和常用柜，清除任何高硫燃油殘油或沉澱，否則極容易產生污染。
- 船舶和駁船經營人在裝加超低硫燃油前，可沖洗管道內殘餘的高硫燃油。
- 將超低硫燃油從油箱輸送至沉澱柜時，由於標準船舶通常只配置一個殘油系統，超低硫燃油和高硫燃油將共用同一輸油管進行輸送。船舶輪機員可考慮在規定的時長內將超低硫燃油先輸入高硫燃油沉澱柜，保證燃油被輸送至超低硫燃油沉澱柜前，所有被高硫燃油污染的燃油已被清除。
- 一旦完成向沉澱柜輸送沒污染超低硫燃油，船舶輪機員應使用離心機/淨化機將沉澱的殘油輸送至超低硫燃油常用柜。在切換到輸送超低硫燃油到常用柜前，系統內殘留的高硫燃油必須徹底沖入高硫燃油常用柜。
- 燃油輸入常用柜後，船舶系統內仍會殘留一定量的高硫燃油。進

入加州管轄水域前，船舶可以使用超低硫燃油以降低違規風險。船舶駕駛員應考慮一切可能因油箱、油泵、過濾器或加熱器造成雜質混入以及兩種燃油各自的實際含硫百分比，從而計算出任何船舶使用超低硫燃油的合適時長。

- 如果船舶只配置一台高硫燃油沉澱柜和/或一台高硫燃油常用柜，船舶經營人可考慮不使用硫含量接近 0.1% 的非餾分燃油。

即使採取了上述所有措施，一旦被污染，導致燃油的硫含量超出 0.1%，仍違反“OGV 燃油規定”。

獲取更多資訊

關於“加州 OGV 燃油規定”請點擊：

<http://www.arb.ca.gov/ports/marinevess/ogv.htm>

加州遠洋船舶規定連絡人

姓名	職稱	電話	電郵
Paul Milkey	職員/大氣污染專家	(916) 326-2957	Paul.milkey@arb.ca.gov