

加利福尼亚空气资源管理委员会(CARB)

海事通知 2015-1 号

2015 年 10 月

远洋船舶船东或船舶经营人停靠加州港口指南

关于船舶经营人通过遵守研究免责的规定使用含硫量不高于 0.1%但仍不符合《加州远洋船舶燃油规定》馏分油等级规定的燃油的指南

目前已发现有多个船舶经营人为了符合《加州远洋船舶燃油规定》（“OGV 燃油规定”）¹的要求，按照“海事通知 2014-1 号”²介绍的具体程序，使用含硫量不超过 0.1%但仍不符合“OGV 燃油规定”的馏分油等级的燃油。低硫非馏分油，也称为超低硫燃油（“ULSFO”），可使用这种燃油实现“研究免责”的要求。但 ARB 工作人员发现，若不采取预防措施，极有可能出现含硫量超目标情况。船舶经营者提供的船上燃油供应票据显示，此类燃油在购买时的含硫量虽一般低于但也相当接近 0.1%的规定标准。不过，ARB 工作人员经检测船上提取的燃油样本发现，含硫量有时会出现超标情况。测量结果的差异可能是船上燃油舱和管道残余遗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经营人注意，使用这些燃油有含硫量超目标危险，并建议船舶经营人采取以下措施，降低违规的风险。

¹ 《加州法典》（CCR）第 13 卷 2299.2 及第 17 卷 93118.2 关于加州水域和基线 24 海里内远洋船舶燃油含硫量规定及其他操作要求。

² 海事通告 2014-1 号建议使用 ULSFO 等非馏分油以符合联邦北美排放管制区规定的含硫量标准的船舶，通过遵守临时实验或研究免责或“研究免责”的规定，达到加州 OGV 燃油规定的要求。（《加州法典》第 13 卷 2299.2 及第 17 卷 93118.2 第三节第六项）

船舶经营人可采取以下措施，降低违规的风险

以下步骤供船舶经营人参考，可与造船厂、燃油供货商和其他相关各方咨询，以降低含硫量不符合“OGV 燃油规定”的风险。但由于不同远洋船舶的油箱、输送、管道和净化系统可能大相径庭，本指南不保证所有船舶均能合规。

- 如今市场上常见的超低硫燃油的含硫量非常接近 0.1% 的规定标准，这意味着即使高硫燃油（HFO）含量极少，一旦混入，便可超标。因此，燃油应交由信誉良好的实验室进行检测，以核实产品质量。
- 船舶经营人应寻找含硫量尽可能远低于 0.1% 规定标准的超低硫燃油供油源。
- 在装加超低硫燃油前，船舶经营人应彻底清洗油箱、沉淀柜和常用柜，清除任何高硫燃油残油或沉淀，否则极易产生污染。
- 船舶和驳船经营人在装加超低硫燃油前，可冲洗管道内残余的高硫燃油。
- 将超低硫燃油从油箱输送至沉淀柜时，由于标准船舶通常只配置一个残油系统，超低硫燃油和高硫燃油将共用同一输油管进行输送。船舶轮机员可考虑在规定的时长内将超低硫燃油先输入高硫燃油沉淀柜，保证燃油被输送至超低硫燃油沉淀柜前，所有被高硫燃油污染的燃油已被清除。
- 一旦完成向沉淀柜输送没污染超低硫燃油，船舶轮机员应使用离心机/净化机将沉淀的残油输送至超低硫燃油常用柜。在切换到输送超低硫燃油到常用柜前，系统内残留的高硫燃油必须彻底冲入高硫燃油常用柜。
- 燃油输入常用柜后，船舶系统内仍会残留一定量的高硫燃油。进

入加州管辖水域前，船舶可以使用超低硫燃油以降低违规风险。船舶驾驶员应考虑一切可能因油箱、油泵、过滤器或加热器造成杂质混入以及两种燃油各自的实际含硫百分比，从而计算出任何船舶使用超低硫燃油的合适时长。

- 如果船舶只配置一台高硫燃油沉淀柜和/或一台高硫燃油常用柜，船舶经营人可考虑不使用硫含量接近 0.1%的非馏分燃油。

即使采取了上述所有措施，一旦被污染，导致燃油的硫含量超出 0.1%，仍违反“OGV 燃油规定”。

获取更多信息

关于“加州 OGV 燃油规定”请点击：

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

加州远洋船舶规定联系人

姓名	职称	电话	电邮
Paul Milkey	职员/大气污染专家	(916) 326-2957	Paul.milkey@arb.ca.gov