



防损公告

2009年12月23日，星期三

670号公告-12/09 ——欧盟低硫燃料 (low-sulphur fuel)规定更新 第二部分——欧洲

继 669 号公告之后，本协会请各会员阅读由国际燃料行业协会 (International Bunker Industry Association)提供的问答单，该单上有欧盟关于在港口内燃料消耗问题的解答。

“问：1999/32/EC 号《指令》中的哪些条款与船靠泊时船使用含硫 0.1%的燃料的规定有关？”

“答：相关的条款有：

第 2 条

定义：为本《指令》的适用的目的

3i. 靠泊的船舶是指靠泊、锚泊在欧盟港口内的，正在装货、卸货或作为临时招待所的船舶，包括它们未进行装卸作业时间在内。

第 4b 条

靠泊在欧盟港口的船舶所用船用燃料的最大含硫量

1. 从 2010 年 1 月 1 日起，成员国应当采取一切必须的措施确保如下船舶不使用按重量计算含硫量超过 0.1%的燃料：

(b) 停泊在欧盟港口的船舶，给予船员足够的时间以便其在船到港之后，离港之前，尽快完成所有必要的燃料转换操作；

成员国应要求船舶在其日志上记录燃料转换操作的时间。”



2. 1 款的规定不适用于以下船舶

(a) 依据已公布的时间表，在港口靠泊不足两个小时的船舶；

(c) 2012 年 1 月 1 日之前，附件中所列船舶以及专门在希腊共和国领土内作业的船舶；

(d) 在港口靠泊中关掉所有机器而使用岸电的船舶。

3. 从 2010 年 1 月 1 日起，欧盟成员国应确保在其各自境内市场上不销售按质量计算含硫量超过 0.1% 的船用汽柴油。

问：使用含硫量不超过 0.1% 的燃料的要求什么时候开始实施？该要求能否推迟？

答：该要求将于 2010 年 1 月 1 日起对靠泊欧盟港口的船舶实施。由于该《指令》不允许推迟适用，同时，除了已经在《指令》中规定的情况，也不允许有任何其它豁免，因此该要求不能推迟适用。

问：如由于尚未对船舶或船用锅炉进行必要的修改而导致船舶替换燃料不安全，该船舶可否豁免执行该规定？

答：不能。船舶在靠泊中使用含硫量为 0.1% 的燃料的义务是 2005 年颁布的 2005/33/EC 号《指令》(对 1999/32/EC 号《指令》的修改)的要求。凭所声称的紧急情况就以准备时间不足为由要求免于实施该项要求是不可行的。

问：使用含硫量不超过 0.1% 的燃料的要求在哪些港口适用？

答：该要求适用于全部欧盟的港口，包括内陆港口，但法国海外部门的港口以及亚速尔岛(Azores)，马德拉群岛(Madeira)和加那利群岛的港口除外。

问: 正在进入欧盟港口或在港口内操作的船舶有没有使用含硫量不超过 0.1% 的燃料的义务?

答: 没有这种义务。该要求仅适用于靠泊的船舶, 即, 适用于在港口内安全系泊或锚泊的船舶。

问: 如果船上现载有含硫量超 0.1% 的燃料, 该船舶可不可以 在 2009 年 12 月 31 日后继续使用该种燃料, 直至其需要补给燃料时为止?

答: 不可以。从 2010 年 1 月 1 日起只能使用含硫量不超过 0.1% 的燃料。不允许使用不符合规定的燃料, 即使该燃料是在指令生效日之前添加上船的。

问: 船应在什么时候转换燃料?

答: 该要求适用于靠泊的船舶, 即从船舶在港口安全系泊或锚泊时算起。但是《指令》规定了足够的时间以便船员在船舶抵达泊位时尽快完成必要的燃料转换作业。在船舶靠泊时应对船上的所有发动机和锅炉进行燃料转换。

问: 如果上述船舶只准备在泊位上停留不到 2 个小时, 又怎样?

答: 只宽免按照已公布的时间表作业的船舶和在港口靠泊少于 2 个小时的船舶。其它船舶, 不管其预计靠泊的总时间有多长, 都应当遵守燃料义务规定, 并在靠泊中就开始转换燃料, 即其必须在船舶安全系泊或在缸内锚泊后尽快转换燃料。



问: 如果一艘船是锚泊在港口外, 该船是否仍应使用含硫量为 0.1%的燃料?

答: 不需要。该要求仅适用于靠泊的船舶, 即在欧盟港口内已安全系泊或锚泊的船舶。

问: 什么应视为“港口”? 什么时候才可以认定一艘船是在港口外?

答: 1999/32/EC 号《指令》并未包含港口区域的明确定义。联合国海洋法公约 (UNCLOS) 第 11 条将港口定义为: 为了划定领海的目的, 构成海港体系组成部分的最外部的永久海港工程视为海岸的一部分。近岸设施和人工岛屿不应被视为永久性海港工程。然而, 由于港口区域是由各成员国的主管当局划定的而非由《指令》划定的, 故各成员应进一步询问各国有关主管当局。

问: 在液化天然气承运船(LNG-Carriers)烧用锅炉燃气与重油的混合物时, 它能否依从这个标准?

答: 《指令》现在的内容明确规定不能使用含硫量超过 0.1%的燃料。但是, 作为使用该种低硫燃料的另一种选择, 成员国可允许船舶使用经批准的排放减量技术。协会认为, 如果使用液化天然气和重燃油的混合物所产生的二氧化碳等同于或低于仅燃烧低含硫燃料时所产生的二氧化碳, 那么液化天然气和重油确实可以等同于 0.1%低含硫燃料。因此, 协会欲向各成员国提议同意使用该等同物(LNG 与 HFO 混合物)。成员国应尽快召开指定的委员会来决定该事项。

问: 如果船舶已经安排在其能安全转换燃料前对其锅炉进行修改, 但是至今仍未完成锅炉的修改, 那么在该船舶靠泊中是否允许其改善锅炉的同时继续使

用含硫量超过 0.1%的燃料?

答: 不允许, 该《指令》中没有规定该种豁免。但是, 协会将以各成员国为对象发表一份《建议书》求他们在实施《指令》的时候要求违反《指令》的船舶提供关于进行必要修改时所采取的步骤的详细证据, 包括经验证的组织或船级社的批准函。各成员国在决定对违规船舶的处罚力度时可以考虑一下经批准的改造计划存在的事实。

问: 使用含硫量不超过 0.1%的燃料的要求何时结束?

答: 该要求在船舶靠泊或锚泊时直至船舶离港前均适用, 直至船舶可以开始转换燃料准备离港时才结束。

问: 船舶离开泊位或锚地但仍在港口地区内航行时使用含硫量不超过 0.1%的燃料的要求是否仍应适用于该船?

答: 不适用。当船舶在港内进行各种操纵运作时时或进入或离开港口途中并不适用该要求。

信息来源: 国际燃料行业协会

<http://www.ibia.net>