



2014年12月5日星期五

防損公告 1010 號 – 12/14 – 北美排放管制區獲得合規燃油事宜 – 美國

美國環保署《關於北美排放管制區無法獲得合規燃油的過渡性指引》希望，進入排放管制區（ECA）的船舶“盡最大努力獲得合規燃油”。該項盡最大努力履行的義務始於船舶接到即將進入排放管制區的通知時（例如，當船舶收到航次命令時）。

似乎船東和經營人集中關注的是對哪些行為**未作**要求；《防止船舶污染國際公約》和環保署的過渡性指引，未對遲延、繞航和蒸餾油的使用做出要求。但這種關注過於狹隘。

船東和經營人應同樣注意採取並證明其已盡最大努力符合排放管制區規定，以便當美國政府調查不符合排放管制區規定時，船東和經營人有充足的證據證明其已盡最大努力履行義務。已併入美國聯邦法規 40 C.F.R. § 1043.100 的《防止船舶污染國際公約》附則六第 18.2 條規定和環保署的過渡性指引特別要求船舶提交記錄並舉證證明其已盡最大努力採購合規燃油。業內的一般做法是，船東和經營人委託燃油經紀人，經紀人隨後通過電子郵件、電話、即時通訊或短信向燃油供應商詢貨。但是，燃油經紀人並無保留所有詢貨記錄的習慣。或許，作為謹慎的船東或經營人對燃油提出詢問時，燃油經紀人會提供簡單的郵件，寫明“低硫燃油（LSFO）現無貨”。此類郵件是否足以證明船東和經營人已盡最大努力採購合規燃油嗎？

很可能不行。首先，船東和經營人必須證明他們已在收到進入排放管制區的航次指令後儘快委託燃油經紀人尋找合規燃油。委託經紀人的時間點應由船東或經營人通過編寫並保存郵件或通話日誌來證明。其次，船東和經營人，無論是否委託燃油經紀人，都必須證明收到合規燃油（或船舶離開排放管制區）前，他們已在計畫航線的每一個港口向各潛在燃油供應商詢問過合規燃油。須**提供全面證據證明**上述詢貨。如果委託了燃油經紀人，那麼船東和經營人應當要求該燃油經紀人作好全面詢貨記錄並轉發給船東和經營人。上述全面記錄應當至少包括，在計畫航線的每一個港口曾聯繫過的各潛在燃油供應商的名稱，聯繫的時間，以及瞭解到合規燃油無貨的背景（例如“燃油供應商 XYZ 於【某月某日】向燃油經紀人 ABC 電話表示，大約【某月某日】期間在 DEF 港口無低硫燃油現貨”或者“基於此前【某月某日】向燃油供應商 XYZ 就多艘船舶和多個航次的詢貨，燃油經紀人 ABC 早已知曉大約【某月某日】期間在 DEF

港口無低硫燃油現貨”。) 第三，(這點似乎完全被船東、經營人和燃油經紀人忽視) 當合規燃油無貨時，船東和經營人，及其燃油經紀人應當證明其為減少排放而尋找了“次級清潔燃油”(即含硫量最低的燃油)。

我們瞭解到，儘管美國政府有針對不合規行為的措施，但在北美排放管制區並非隨時都可以取得合規燃油。鑒於上述事實，作好全面記錄證明已盡最大努力採購合規燃油應當是船東和經營人的首要問題。2015 年 1 月 1 日，排放管制區內海運燃油的含硫量將再次下調至 0.1%，上述證明很可能變得更加重要。

我們強烈建議船東和經營人(協會成員)堅持要求其燃油經紀人保存有關已盡最大努力尋找合規燃油的全面記錄證據。如船東或經營人沒有委託燃油經紀人而是自行尋找合規燃油，那麼也應當自行留存全面記錄。

根據環保署總部最近一份報告，2015 年第一季度將按提高的新標準執行，該署相信大部分負責任的船東將會支持這一舉措。考慮到有船東違反規定燃燒高硫燃油或本年度低硫燃油的成本降低會取得顯著的競爭優勢，該報告增加對不符合低硫標準的民事處罰的建議。預計 2015 年第一季度，美國海岸警衛隊(USCG)會加強檢查力度，同時會對違反該標準的相關方採取迅速而公開的強制執行措施。作為遵守規定的一個更長遠範圍、更低成本替代方案，船東方面似乎也越來越關注以洗滌器替代低硫燃油的使用。

資訊來源

Robert O'Connor

Montgomery McCracken Walker & Rhoads