



2014年12月5日星期五

**防损公告 1010 号 – 12/14 – 北美排放管制区获得合规燃油事宜 – 美国**

美国环保署《关于北美排放管制区无法获得合规燃油的过渡性指引》希望，进入排放管制区（ECA）的船舶“尽最大努力获得合规燃油”。该项尽最大努力履行的义务始于船舶接到即将进入排放管制区的通知时（例如，当船舶收到航次命令时）。

似乎船东和经营人集中关注的是对哪些行为**未作**要求；《防止船舶污染国际公约》和环保署的过渡性指引，未对迟延、绕航和蒸馏油的使用做出要求。但这种关注过于狭隘。

船东和经营人应同样注意采取并证明其已尽最大努力符合排放管制区规定，以便当美国政府调查不符合排放管制区规定时，船东和经营人有充足的证据证明其已尽最大努力履行义务。已并入美国联邦法规 40 C.F.R. § 1043.100 的《防止船舶污染国际公约》附则六第 18.2 条规定和环保署的过渡性指引特别要求船舶提交记录并举证证明其已尽最大努力采购合规燃油。业内的一般做法是，船东和经营人委托燃油经纪人，经纪人随后通过电子邮件、电话、实时通讯或短信向燃油供货商询货。但是，燃油经纪人并无保留所有询货记录的习惯。或许，作为谨慎的船东或经营人对燃油提出询问时，燃油经纪人会提供简单的邮件，写明“低硫燃油（LSFO）现无货”。此类邮件是否足以证明船东和经营人已尽最大努力采购合规燃油吗？

很可能不行。首先，船东和经营人必须证明他们已在收到进入排放管制区的航次指令后尽快委托燃油经纪人寻找合规燃油。委托经纪人的时间点应由船东或经营人通过编写并保存邮件或通话日志来证明。其次，船东和经营人，无论是否委托燃油经纪人，都必须证明收到合规燃油（或船舶离开排放管制区）前，他们已在计划航线的每一个港口向各潜在燃油供货商询问过合规燃油。须**提供全面证据证明**上述询货。如果委托了燃油经纪人，那么船东和经营人应当要求该燃油经纪人作好全面询货记录并转发给船东和经营人。上述全面记录应当至少包括，在计划航线的每一个港口曾联系过的各潜在燃油供货商的名称，联系的时间，以及了解到合规燃油无货的背景（例如“燃油供货商 XYZ 于【某月某日】向燃油经纪人 ABC 电话表示，大约【某月某日】期间在 DEF 港口无低硫燃油现货”或者“基于此前【某月某日】向燃油供货商 XYZ 就多艘船舶和多个航次的询货，燃油经纪人 ABC 早已知晓大约【某月某日】期间在 DEF

港口无低硫燃油现货”。) 第三, (这点似乎完全被船东、经营人和燃油经纪人忽视) 当合规燃油无货时, 船东和经营人, 及其燃油经纪人应当证明其为减少排放而寻找了“次级清洁燃油”(即含硫量最低的燃油)。

我们了解到, 尽管美国政府有针对不合规行为的措施, 但在北美排放管制区并非随时都可以取得合规燃油。鉴于上述事实, 作好全面记录证明已尽最大努力采购合规燃油应当是船东和经营人的首要问题。2015 年 1 月 1 日, 排放管制区内海运燃油的含硫量将再次下调至 0.1%, 上述证明很可能变得更加重要。

我们强烈建议船东和经营人(协会成员)坚持要求其燃油经纪人保存有关已尽最大努力寻找合规燃油的全面记录证据。如船东或经营人没有委托燃油经纪人而是自行寻找合规燃油, 那么也应当自行留存全面记录。

根据环保署总部最近一份报告, 2015 年第一季度将按提高的新标准执行, 该署相信大部分负责责任的船东将会支持这一举措。考虑到有船东违反规定燃烧高硫燃油或本年度低硫燃油的成本降低会取得显著的竞争优势, 该报告增加对不符合低硫标准的民事处罚的建议。预计 2015 年第一季度, 美国海岸警卫队(USCG)会加强检查力度, 同时会对违反该标准的相关方采取迅速而公开的强制执行措施。作为遵守规定的一个更长远范围、更低成本替代方案, 船东方面似乎也越来越关注以洗涤器替代低硫燃油的使用。

## **信息来源**

Robert O'Connor

Montgomery McCracken Walker & Rhoads