



防損公告

2009年12月23日，星期三

670 號公告-12/09 ——歐盟低硫燃料 (low-sulphur fuel)規定更新 第二部 分——歐洲

繼 669 號公告之後，本協會請各會員閱讀由國際燃料行業協會 (International Bunker Industry Association)提供的問答單，該單上有歐盟關於在港口內燃料消耗問題的解答。

“問: 1999/32/EC 號《指令》中的哪些條款與船靠泊時船使用含硫 0.1%的燃料的規定有關?”

“答: 相關的條款有:

第 2 條

定義: 為本《指令》的適用的目的

3i. 靠泊的船舶是指靠泊、錨泊在歐盟港口內的，正在裝貨、卸貨或作為臨時招待所的船舶，包括它們未進行裝卸作業時間在內。

第 4b 條

靠泊在歐盟港口的船舶所用船用燃料的最大含硫量

1. 從 2010 年 1 月 1 日起，成員國應當採取一切必須的措施確保如下船舶不使用按重量計算含硫量超過 0.1%的燃料:

(b) 停泊在歐盟港口的船舶，給予船員足夠的時間以便其在船到港之後，離港之前，儘快完成所有必要的燃料轉換操作；

成員國應要求船舶在其日誌上記錄燃料轉換操作的時間。”



2. 1 款的規定不適用於以下船舶

(a) 依據已公佈的時間表，在港口靠泊不足兩個小時的船舶；

(c) 2012 年 1 月 1 日之前，附件中所列船舶以及專門在希臘共和國領土內作業的船舶；

(d) 在港口靠泊中關掉所有機器而使用岸電的船舶。

3. 從 2010 年 1 月 1 日起，歐盟成員國應確保在其各自境內市場上不銷售按品質計算含硫量超過 0.1% 的船用汽柴油。

問: 使用含硫量不超過 0.1% 的燃料的要求什麼時候開始實施? 該要求能否推遲?

答: 該要求將於 2010 年 1 月 1 日起對靠泊歐盟港口的船舶實施。由於該《指令》不允許推遲適用，同時，除了已經在《指令》中規定的情況，也不允許有任何其他豁免，因此該要求不能推遲適用。

問: 如由於尚未對船舶或船用鍋灶進行必要的修改而導致船舶替換燃料不安全，該船舶可否豁免執行該規定?

答: 不能。船舶在靠泊中使用含硫量為 0.1% 的燃料的義務是 2005 年頒佈的 2005/33/EC 號《指令》(對 1999/32/EC 號《指令》的修改)的要求。憑所聲稱的緊急情況就以準備時間不足為由要求免于實施該項要求是不可行的。

問: 使用含硫量不超過 0.1% 的燃料的要求在哪些港口適用?

答: 該要求適用於全部歐盟的港口，包括內陸港口，但法國海外部門的港口以及亞速爾島(Azores)，馬德拉群島(Madeira)和加那利群島的港口除外。

問: 正在進入歐盟港口或在港口內操作的船舶有沒有使用含硫量不超過 0.1% 的燃料的義務?

答: 沒有這種義務。該要求僅適用於靠泊的船舶，即，適用於在港口內安全系泊或錨泊的船舶。

問: 如果船上現載有含硫量超 0.1% 的燃料，該船舶可不可以在 2009 年 12 月 31 日後繼續使用該種燃料，直至其需要補給燃料時為止?

答: 不可以。從 2010 年 1 月 1 日起只能使用含硫量不超過 0.1% 的燃料。不允許使用不符合規定的燃料，即使該燃料是在指令生效日之前添加上船的。

問: 船應在什麼時候轉換燃料?

答: 該要求適用於靠泊的船舶，即從船舶在港口安全系泊或錨泊時算起。但是《指令》規定了足夠的時間以便船員在船舶抵達泊位時儘快完成必要的燃料轉換作業。在船舶靠泊時應對船上的所有發動機和鍋爐進行燃料轉換。

問: 如果上述船舶只準備在泊位上停留不到 2 個小時，又怎樣?

答: 只寬免按照已公佈的時間表作業的船舶和在港口靠泊少於 2 個小時的船舶。其他船舶，不管其預計靠泊的總時間有多長，都應當遵守燃料義務規定，並在靠泊中就開始轉換燃料，即其必須在船舶安全系泊或在缸內錨泊後儘快轉換燃料。



問: 如果一艘船是錨泊在港口外，該船是否仍應使用含硫量為 0.1%的燃料?

答: 不需要。該要求僅適用於靠泊的船舶，即在歐盟港口內已安全系泊或錨泊的船舶。

問: 什麼應視為“港口”? 什麼時候才可以認定一艘船是在港口外?

答: 1999/32/EC 號《指令》並未包含港口區域的明確定義。聯合國海洋法公約 (UNCLOS) 第 11 條將港口定義為: 為了劃定領海的目的，構成海港體系組成部分的最外部的永久海港工程視為海岸的一部分。近岸設施和人工島嶼不應被視為永久性海港工程。然而，由於港口區域是由各成員國的主管當局劃定的而非由《指令》劃定的，故各成員應進一步詢問各國有關主管當局。

問: 在液化天然氣承運船(LNG-Carriers)燒用鍋爐燃氣與重油的混合物時，它能否依從這個標準?

答: 《指令》現在的內容明確規定不能使用含硫量超過 0.1%的燃料。但是，作為使用該種低硫燃料的另一種選擇，成員國可允許船舶使用經批准的排放減量技術。協會認為，如果使用液化天然氣和重燃油的混合物所產生的二氧化碳等同於或低於僅燃燒低含硫燃料時所產生的二氧化碳，那麼液化天然氣和重油確實可以等同於 0.1%低含硫燃料。因此，協會欲向各成員國提議同意使用該等同物(LNG 與 HFO 混合物)。成員國應儘快召開指定的委員會來決定該事項。

問: 如果船舶已經安排在其能安全轉換燃料前對其鍋爐進行修改，但是至今仍未完成鍋爐的修改，那麼在該船舶靠泊中是否允許其改善鍋爐的同時繼續使

用含硫量超過 0.1%的燃料?

答: 不允許，該《指令》中沒有規定該種豁免。但是，協會將以各成員國為對象發表一份《建議書》求他們在實施《指令》的時候要求違反《指令》的船舶提供關於進行必要修改時所採取的步驟的詳細證據，包括經驗證的組織或船級社的批准函。各成員國在決定對違規船舶的處罰力度時可以考慮一下經批准的改造計畫存在的事實。

問: 使用含硫量不超過 0.1%的燃料的要求何時結束?

答: 該要求在船舶靠泊或錨泊時直至船舶離港前均適用，直至船舶可以開始轉換燃料準備離港時才結束。

問: 船舶離開泊位或錨地但仍在港口地區內航行時使用含硫量不超過 0.1%的燃料的要求是否仍應適用於該船?

答: 不適用。當船舶在港內進行各種操縱運作時或進入或離開港口途中並不適用該要求。

資訊來源: 國際燃料行業協會
<http://www.ibia.net>