



2011年4月28日 星期五

公告 761 号- 04/11 - 加利福尼亚关于低硫燃料的法律规定 - 美国

发自新泽西办公室，该法律文书由 Keesal, Young & Logan 出具，介绍美国加利福尼亚州低硫燃料相关法律情势的背景及深度分析。

引用：

法院支持加利福尼亚州关于低硫燃料的规定

第九巡回上诉法院近期支持加利福尼亚州要求距离本州岛海岸 24 海哩以内的作业船舶使用低硫燃料。法院在太平洋商船航运协会 v. Goldstene 一案中指出，如果某种行为最终影响到本州岛公民的健康和安全，该州亦有可能对发生在其边境以外的行为进行规范。法院同时还总结道，尽管执行该项规定需要相关行业花费上亿美元，但为规定支付的经济成本并未达到因为加利福尼亚州不合理地干扰对外贸易而需要承担法律责任的地步。

该项决定对航运业可能具有更为广泛的影响。大部分州的近海区域性限制为自海岸线起三海哩，包括加利福尼亚州。而该项决定确认了各州针对正在本州岛区域性限制以外的作业船舶设置作业限制的权利。除非该项决定被推翻，各州可在认为船舶引起的污染正对本州岛资源或者公民造成影响时，利用它来尝试针对船舶设置其它类型的作业限制。

在 Goldstene 一案中，引起争端的是由加利福尼亚空气资源委员会（“CARB”）制定的、自 2009 年 7 月起就一直实行的燃料使用规定。这些规定要求，凡是距离加利福尼亚州海岸 24 海哩以内的、开往或者从本州岛驶离的远洋轮船，必须在它的所有主发动机、辅机、辅锅炉上使用含硫量 0.3% 至 1.5% 的船用汽油（MGO）或含硫量不高于 0.5% 的船用柴油。计划在 2012 年 1 月将含硫量限制下调至 0.1%。

太平洋商船航运协会提出不同意见，认为加利福尼亚州无权对超出该州三里领海地带之外的行为进行规范，且该规定不合理地将不一致的、需要经济支出的管理制度强加于航运业。

尽管承认船东为执行燃料使用规定每年需支出约三亿六千万美元，至 2014 年时将达到 15 亿美元，第九巡回上诉法院仍支持 CARB 的规定。它指出：“我们确信[该规定将加利福尼亚]当局逼迫至其极限……”它最终认定加利福尼亚州在保护本州岛公民的健康和安全免受它所称的“距离本州岛海岸线 24 海哩以内的远洋轮船使用的低级燃料对本州岛及其居民造成的毁灭性影响”一事上具有重大利益，裁定认可加利福尼亚州为保护其公民而对其领海以外的船舶所使用的燃料进行管制一事上的利益。

法院还发现提高对燃料使用的要求不会对航运业造成负担。法院赞成要求距离加州海岸 24 海浬，而不是 3 海浬以内的船舶使用更为清洁的燃料，认为实行和其它州不一致的燃料使用规范不会对国内或对外贸易造成负面冲击或影响。法院指出，若联邦政府在全国范围内执行 MARPOL 附则 VI，它明确准许各州保留制定本州岛燃料使用规定的权利。根据 MARPOL 附则 VI，从 2012 年 7 月起，美国和加拿大自海岸起 200 海浬以内的海域将成为排放控制区（ECA）。所有位于 ECA 以内的船舶需要达到 ECA 现行的燃料含硫量 1% 的标准。至 2015 年，ECA 的限制将会下调到 0.1%。

法院进一步观察到，CARB 的燃料管理规定中含有一条为前述规定的终止做准备的日落条款，终止的前提是 CARB 认定联邦政府已经采取并正在实施可以起到同等效果的减排措施。法院认为，“可合理预见”该日落条款将于 2015 年生效——即遵守 MARPOL 附则 VI 中关于 ECA 硫排放限制规定的船舶将达到 CARB 的要求。

请注意 CARB 现在正就已经提交的燃料管理规定修正案寻求建议。CARB 已建议将执行含硫量 0.1% 限制标准的最迟时间从 2012 年延展至 2014 年。此外，CARB 还建议扩大加州南部地区执行该规定的范围。对停泊在洛杉矶和长滩各港口的船舶而言，该项建议使被管制的地域范围自加州海岸旁的海峡群岛起延展了 24 海浬，扩大了一倍左右。

根据 CARB 员工的解释，进行该项变动出自两方面的原因。首先，美国海军已提到供海军进行军事测试和训练的莫古角海上靶场交通量急剧增加，已经对海军作战形成了干扰。海上靶场位于现在要求使用低硫燃料的 24 海浬区域以外，但仍在毗连区以内。

此外，CARB 认为，为避开执行该项规范，往来船舶正将它们航线从已确定的圣巴巴拉海峡大洋航线更换为穿越莫古角海上靶场用于军事测试的区域。由于船舶并未将其使用的燃料更替为预期的低硫燃料，该项规范在其首次实行中并未达到 CARB 的减排预期。

此外，CARB 正在考虑对规定进行微调，包括针对不完全遵守规定的行为收取的违规费。近来，如果船只在抵达加利福尼亚州之前告知该机构它将不会遵守规定，那么它可以选择缴纳 45,500 美元的违规费。该项收费将随着船只的每次抵达而增加，而且不论它是完全还是部分地不能遵守规定。船只必须在离开加利福尼亚的港口之前缴纳完毕该项收费。CARB 正在考虑，如船只抵达加利福尼亚的港口时购买并使用了符合标准的燃料，则降低违规费。

任何希望对 CARB 提交的修正案提出建议的人应当尽快联系 CARB，以确保您的建议能得到充分考虑。CARB 期待能就修正案另行开展研讨会。

引用完毕

信息来源： Keesal, Young & Logan, Frances Keeler
<http://www.kyl.com/practice-areas/maritime>