

中华人民共和国海事局公告

第 20 号

中华人民共和国海事局关于发布《2020 年全球船用燃油限硫令实施方案》的公告

国际海事组织海上环境保护委员会第 70 届会议决定自 2020 年 1 月 1 日起在全球范围内实施船用燃油硫含量不超过 0.50% m/m 的规定，并出台了相关的《国际防止船舶造成污染公约》修正案、导则和通函等。为有效实施国际海事组织全球船用燃油硫含量限制的规定，现将《2020 年全球船用燃油限硫令实施方案》予以公告，请各相关单位、船舶和人员遵照执行。

中华人民共和国海事局

2019 年 10 月 23 日

2020 年全球船用燃油限硫令实施方案

为有效实施国际海事组织 2020 年 1 月 1 日起全球船用燃油限硫规定（以下简称全球限硫令），根据《中华人民共和国大气污染防治法》《防治船舶污染海洋环境管理条例》等有关法律法规和我国缔结的《国际防止船舶造成污染公约》以及《船舶大气污染物排放控制区实施方案》（交海发〔2018〕168 号）的要求，制定本实施方案。

一、总体要求

贯彻落实党中央、国务院关于加快推进生态文明建设、打好污染防治攻坚战和打赢蓝天保卫战的部署，履行我国缔结的国际公约义务，充分考虑我国航运发展实际，坚持环保标准不降低、国际国内协同推进，保障全球限硫令在我国有效实施，减少船舶大气污染物排放，促进绿色航运发展，服务国家重大战略。

二、具体要求

（一）船舶使用、装载燃油和替代措施要求。

1.自 2020 年 1 月 1 日起，国际航行船舶进入中华人民共和国管辖水域应当使用硫含量不超过 0.50% m/m 的燃油（以下简称合规燃油）。本方案中的“燃油”，系指为了船舶推进或操作而交付船上的用于燃烧的油类，包括馏分型燃油和残渣型燃油。

2.自 2020 年 1 月 1 日起，国际航行船舶进入我国内河船

船舶大气污染物排放控制区的，应当使用硫含量不超过 0.10% m/m 的燃油；自 2022 年 1 月 1 日起，国际航行船舶进入我国船舶大气污染物排放控制区海南水域的，应当使用硫含量不超过 0.10% m/m 的燃油。

3.自 2020 年 3 月 1 日起，国际航行船舶进入中华人民共和国管辖水域，不得装载硫含量超过 0.50% m/m 的自用燃油（以下简称不合规燃油）。

4.国际航行船舶采用的替代措施满足《国际防止船舶造成污染公约》附则 VI 第 4 条所述等效要求的，可以免除本款第 1、2、3 项的要求。上述“替代措施”系指船舶使用任何装置、设备或者替代燃料，使船舶取得与规定相同或者更好的大气污染减排效果的措施。自 2020 年 1 月 1 日起，船舶不得在我国船舶大气污染物排放控制区内排放开式废气清洗系统洗涤水。

（二）船舶使用和装载燃油信息报送要求。

5.2020 年 1 月 1 日起，中国籍国际航行船舶无法获取合规燃油导致船舶使用或者装载不合规燃油的，下一港为国外港口的，应当立即向船籍港海事管理机构报告，并向下一港主管机关提交《合规燃油不可获得报告》（附件）；下一港为我国港口的，应当向该港口的海事管理机构提交《合规燃油不可获得报告》。《合规燃油不可获得报告》副本应当在船保留 36 个月以备检查。

6.2020 年 1 月 1 日起，外国籍国际航行船舶无法获取合规燃油导致船舶使用或装载不合规燃油，下一港为我国港口

的，应当在到达我国管辖水域前向该港口的海事管理机构提交《合规燃油不可获得报告》。

7.2020年1月1日起，中国籍国际航行船舶发现加装燃油的品质不符合《国际防止船舶造成污染公约》附则 VI 第14条或第18条要求的，应当立即向船籍港海事管理机构报告不合规燃油信息，包括燃油加装港口、燃油供给单位和燃油检测报告等相关信息。

8.中华人民共和国海事局定期向国际海事组织报送经确认的船舶《合规燃油不可获得报告》和中国籍国际航行船舶加装的不合规燃油信息。

（三）船舶装载不合规燃油处置要求。

9.2020年3月1日起，国际航行船舶在我国管辖水域违规装载不合规燃油的，应按照国家海事组织《关于解决不合规燃油紧急措施的港口国监督指南》（MEPC.1/Circ.881），可采取卸载不合规燃油的措施，或者经所在港的海事管理机构同意，将不合规燃油留存船上并提供不在我国管辖水域使用不合规燃油承诺书。

10.国际航行船舶卸载不合规燃油的，应当按照《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》《中华人民共和国防治船舶污染内河水域环境管理规定》中有关船舶油料供受作业的规定，向作业地海事管理机构报告，并落实安全与防污染措施。

（四）供油单位备案。

11.2019年11月30日前，船舶保税燃油供给单位（以

下简称供油单位)应当将在我国港口供应合规燃油的供应能力和联系方式等信息报送至中华人民共和国海事局,由中华人民共和国海事局统一报国际海事组织;供油单位的供应能力和其他信息有变化的,应当及时更新信息。

12.供油单位应当按照《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》和《海事政务服务指南》中的船舶油料供受作业单位备案要求,向海事管理机构提交备案材料;拟在内河从事船舶保税燃油供给单位应向海事管理机构报告。

(五) 监督管理。

13.各级海事管理机构应当按照我局制定的现场监督管理指南对国际航行船舶和供油单位的供油船开展现场检查;对于违反规定的船舶,海事管理机构应当按照《中华人民共和国大气污染防治法》等有关法律法规和本方案的要求予以处理;对于供油单位所供应的燃油超标的,可通报有关主管部门并定期向社会公开监管信息。

14.各级海事管理机构可采取船用燃油取样化验的方式开展监督检查,并按照国际海事组织《提前实施 MARPOL 附则 VI 中燃油样品验证程序的通知》(MEPC.1/Circ.882)及随后生效的《国际防止船舶造成污染公约》附则 VI 修订案的规定判定船用燃油硫含量是否超标。

15.各级海事管理机构对船舶提交的《合规燃油不可获得报告》的完整性和真实性可视情进行审查,经审查认为符合的,海事管理机构不应对船舶予以处罚,并按照本方案要求

予以处理；经审查认为不符的，海事管理机构应当按照本方案要求予以处理。

三、保障措施

（一）提高认识，认真落实。各航运单位要充分认识当前国内外船舶大气污染防治的严峻形势，提前做好全球限硫令实施前的准备工作，认真执行本方案的各项要求，落实企业主体责任，保障新规的实施效果。各供油单位要积极获取燃油资源，保障我国港口低硫船用燃油供应能力。

（二）加强监管，注重服务。中华人民共和国海事局将在全球限硫令实施前建立全国统一的船舶燃油报告信息系统。各级海事管理机构要加强对到港国际航行船舶以及供油单位的监督检查，在实施本方案时要充分考虑安全问题，避免对船舶造成不当延误；要落实《交通运输部等十三个部门关于加强船用低硫燃油供应保障和联合监管的指导意见》，建立部门间信息通报机制，监督船舶使用合规燃油。

（三）加强宣传，强化引导。各单位要充分利用传统媒体与新媒体的方式，宣传实施全球限硫令的目的意义和具体要求，加大经验交流推广和违法案例警示力度，为工作开展营造有利的舆论环境。

附件：合规燃油不可获得报告（样本）

附件

合规燃油不可获得报告

(样本)

注意:

1. 该文件为《2019年 MARPOL 附则 VI 0.50% m/m 硫含量限值的统一实施导则》附录 1 的中译本, 若遇争议, 以英文版为准。
2. 根据 MARPOL 附则 VI 第 18.2.4 条的规定, 《合规燃油不可获得报告》(以下简称“本报告”) 应发送给船旗国主管机关和目的港当局。船方/经营人一旦确定无法获得合规燃油, 须尽可能在离开无法获得合规燃油的港口/码头之前发送本报告。本报告的副本应在船保留 36 个月以备检查之需。
3. 如果船舶无法获得符合 MARPOL 附则 VI 中第 14.1 或 14.4 规定的燃油, 则应提交本报告用以证明。
4. 在填写本报告之前, 船方/经营人应当注意以下事项:
 - 4.1 本报告不代表免除。根据 MARPOL 附则 VI 第 18.2 条规定, 目的港相关方有责任通过其主管当局审查提供的资料, 并采取适当行动。
 - 4.2 如果出现不充分和/或重复申请, 缔约方可要求提供更多证明燃油不可获得的文件和证据。船方/经营人在港期间也可能受到更详细地检查或审查。
 - 4.3 船方/经营人在计划加装燃油时, 应考虑码头、港口的物流条件及相关政策, 包括但不限于为了获得合规燃油在港口或码头内更换泊位或者锚位。
 - 4.4 船方/经营人应尽可能合理地准备, 包括但不限于规定内不同粘度和不同硫含量的燃油所需的不同类型润滑油, 以及加热和其他处理设备, 以便船舶能够使用合规燃油。

1 船舶明细

- 1.1 船名: _____
- 1.2 IMO 编号: _____
- 1.3 船旗国: _____
- 1.4 (如有其他相关登记号码, 请在此填写): _____

2 航次计划

2.1 提供船舶进入“X国”水域（船舶排放控制区，如适用）时的航次计划（请附上计划副本，如有）：

2.2 航次详情

1. 上一港

2. 到达“X国”的第一港

3. 离开上一港日期（年/月/日）

4. 到达“X国”的第一港日期（年/月/日）

5. 船舶首次接到通知将经过“X国”水域（船舶排放控制区，如适用）日期（年/月/日）

6. 接到上述通知时的船位信息

7. 船舶经营人预计船舶进入“X国”水域（船舶排放控制区，如适用）日期（年/月/日）

8. 船舶经营人预计船舶进入“X国”水域（船舶排放控制区，如适用）时间（世界时/时/分）

9. 船舶经营人预计船舶离开“X国”水域（船舶排放控制区，如适用）日期（年/月/日）

10. 船舶经营人预计船舶离开“X国”水域（船舶排放控制区，如适用）时间（世界时/时/分）

11. 船舶主机在X国水域内（船舶排放控制区，如适用）预计运行天数

12. 进入“X国”水域（排放控制区，如适用）及在该水域作业时所用

用的燃油的硫含量：

3. 试图购买合规燃油的证明

3.1 提供在进入“X国”水域（船舶排放控制区，如适用）前为获得合规燃油采取的措施描述，包括寻找合规燃油替代来源的所有尝试，以及未能获得合规燃油的原因说明：

3.2 供应商的名称、邮箱、地址、电话和联络时间（年/月/日）

请附上与供应商联络的文件副本（例：邮件往来记录）

4. 仅适用于燃油供应中断

4.1 船舶计划加装合格燃油的港口名称

4.2 原定供应商名称，邮箱和电话号码（临时无法提供合规燃油）：

5. 操作限制（如适用）

5.1 如因考虑到可用的合规燃油可能会引起船舶操纵或安全问题而加装不合规燃油，由此引起的相应顾虑应完整记录。

5.2 描述所有妨碍在使用合规燃油的操作限制：

5.3 列举已采取，或将要采取的以解决操作限制的详细步骤：

6. 获取合规燃油的计划

6.1 “X国”的第一个停靠港是否有合规燃油供应，如有请提供获取计划：

6.2 如在“X国”的第一个停靠港没有合规燃油，请列出该港可用燃油的最低硫含量或下一港可用燃油的最低硫含量：

7. 之前的《合规燃油不可获得报告》

7.1 如船舶/经营人在过去12个月之内曾向“X国”提交燃油不可获得报告，请列明先前提交的报告，并提供使用不合规燃油的时间及到港详情，如下所示：

报告：

日期（年/月/日）： _____

港口： _____

燃油类型： _____

备注 _____

8 船长/公司信息

船长姓名： _____

“X国”代理名称： _____

船舶经营人名称： _____

船东名称： _____

官员姓名和职位： _____

邮箱： _____

地址（街道，城市，国家，邮编）： _____

电话号码： _____

船长签名： _____

打印名： _____

日期（年/月/日）： _____