

氢基燃料船最早不可能在2028年之前完成注册



根据船级社DNV的一份白皮书，最早在2028年之前，不太可能对船舶使用氢和氨燃料制定新的强制性规定。

报告指

出，在制定2025年

《氢燃料船临时指南》方面取得了进

展，并将于明年正式批准和发布。但预计在IGF下的法规获得批准之前还需要两年时间。

全球航运运营商正在加快步伐。虽然还没有商船使用氨，但首批氨双燃料发动机的订单已经签署，从今年开始交付。Fortescue Green Pioneer于去年5月完成了氨燃料试验。

渡轮运营商Torghatten计划在2025年接收两艘由压缩氢驱动的120米渡轮，Norled运营的Hydra渡轮已使用液氢。

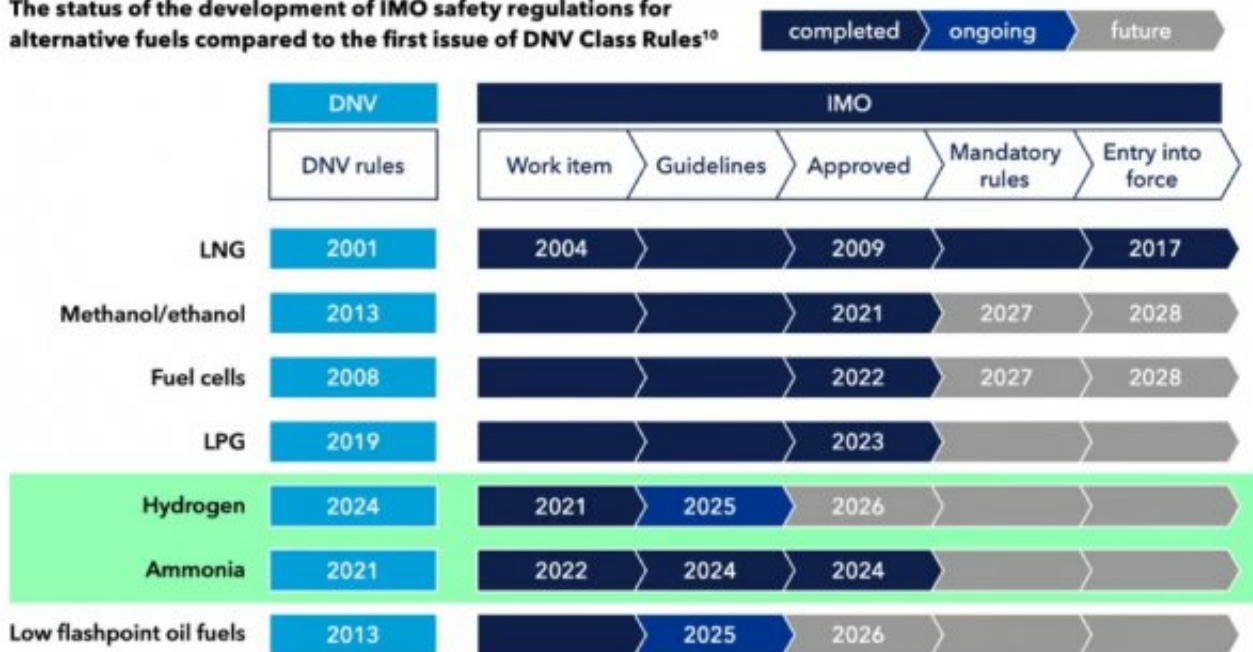
该文件强调了四个项目——北欧未来燃料路线图、绿色航运计划、MarHySafe联合开发项目和DNV/EMSA对氢气安全的研究——作为有助于加快监管进程的举措。

报告指出：“氨和氢燃料项目的数量以及将这些项目的经验转化为规则和进一步发展的能力将直接影响监管发展的速度、燃料技术和船舶设计的成熟度以及安全运营的准备程度。”

“扫描所有危险并找到合适的控制措施来减轻所有风险将需要付出相当大的努力，这说明了許多氨和氢项目具有重要的学习价值。”

FIGURE 5-1

The status of the development of IMO safety regulations for alternative fuels compared to the first issue of DNV Class Rules¹⁰



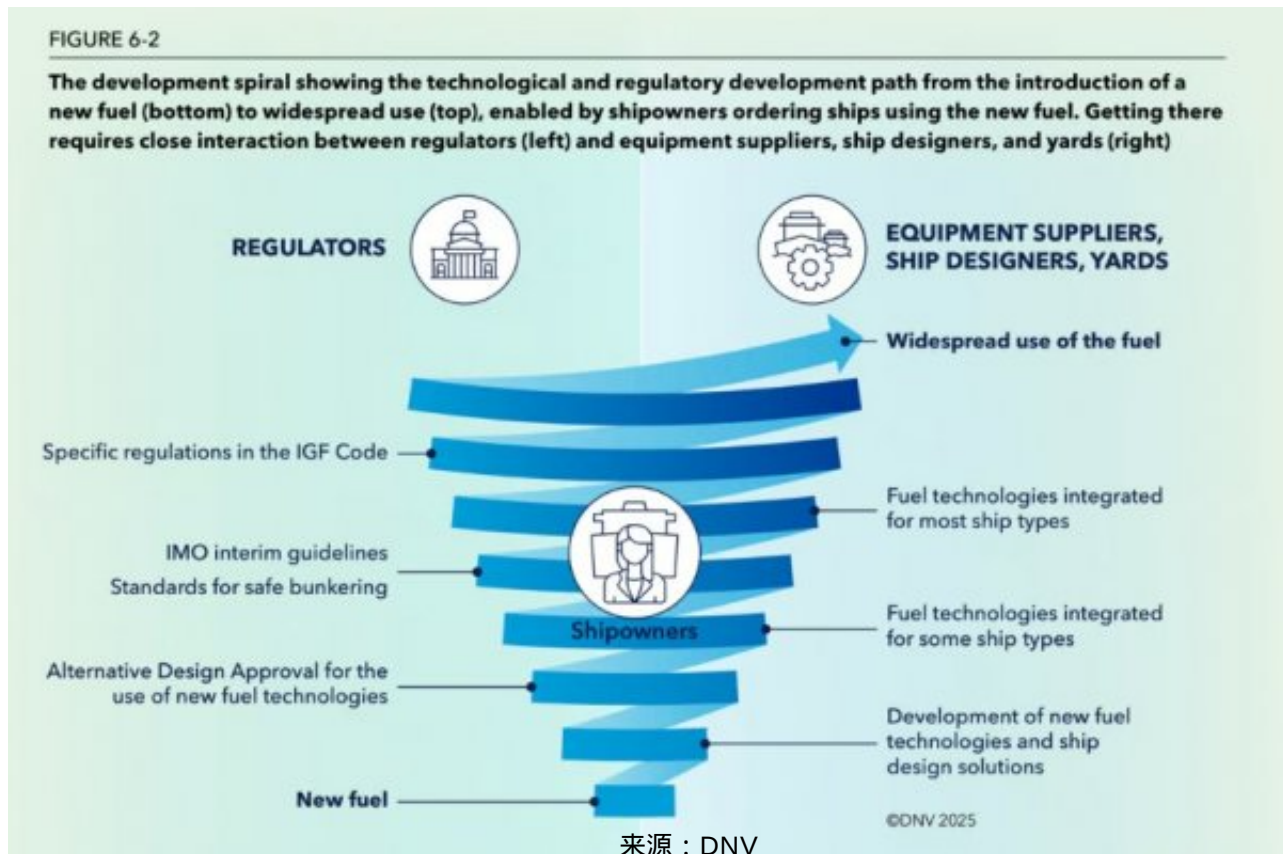
©DNV 2025

来源：DNV

但它警告说，安全不仅仅是规则。它将看到船舶设计和培训的变化，以处理易泄漏的氢气和有毒的氨。

它强调了液化天然气的采用，证明海运业可以利用20年的安全运输来适应——只是我们现在还没有20年的时间来实现航运脱碳，必须加快新的设计、燃料技术和安全法规。

用于内燃机或燃料电池的氢气和氨气预计将在2050年的燃料转型中发挥重要作用，尽管在技术准备、燃料可用性和成本方面存在挑战。虽然这两种燃料都不含碳，但氨燃烧会产生一氧化二氮，而氮氧化物则来自氨和氢。



安全引入和广泛采用氨和氢作为燃料需要海事利益相关者采取合作和开放的态度，将这些燃料的具体规定纳入《国际治理论坛规则》，完善燃料技术和船舶设计，并使海员能够安全操作。

报告总结道：“尽管存在障碍，但并非不可克服。”

（素材来自：DNV 全球绿色燃料网、全球氢能网、新能源网综合）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/222401.html>