

2019 年海事法规之前景展望

海运业在 2018 年期间见证了太多法规的生效，2019 年这一趋势也不会有所减缓，船员、人身安全与消防安全、环境、货物和证书等多方面都将施行新法规。



下文我们将按实施日期对这些法规进行梳理。我们鼓励会员和客户确保所雇船员和岸上工作人员熟悉这些法规。除了国际海事组织、国际劳工组织和其他国际机构实施的法规，我们还涵盖了一些重要的国内法规的变更。我们亦对 2018 年期间发生的这些重要法规变更进行了梳理（[点击这里了解](#)）。

2019 年 1 月 1 日

国际海事组织大会 [A.1116 \(30\) 号决议：脱险通道标志和设备位置标识](#)

为了确保安全标志与 ISO（国际标准化组织）标准保持一致，国际海事组织更新了用以标示脱险通道位置、救生系统以及投放救生设备的强制行动标识的标志和图形符号。安全标志与设备位置标识现已与 ISO 标准保持一致。所有于 2019 年 1 月 1 日或之后建造的以及于 2019 年 1 月 1 日或之后进行《国际海上人命安全公约》第 II-2 章和/或第 III 章（如适用）所载范围内修理、改装、改建和舾装的船舶应确保船上标志与国际海事组织第 A.1116 (30) 号决议附录中表 1、2 和 3 中的符号保持一致。该决议还规定，在绘制《国际海上人命安全公约》第 II-2 章第 15.2.4 条所要求的防火控制图时，此等标志应结合 [第 A.952\(23\)号决议共同使用](#)。

[海洋环境保护委员会 MEPC 286 \(71\) 号决议：燃油交付单中应包含的信息](#)

现行加油签收单将供货商的声明限制为载明其所供应的燃油符合《国际防止船舶造成污染公约》附则第 14.1 条规则（该条规则规定自 2020 年 1 月 1 日起对全球范围内船舶实施的燃油硫含量上限从 3.5%降至 0.5%）或第 14.4 条规则（载明了排放控制区航行船舶的燃油硫含量限值）的规定。现行燃油交付单并不适用于向装有废气洗涤器或享有豁免的船舶供应高硫燃料油的情况，因此该燃油交付单的文本内容被予以修订，以适用于这种供油情形。燃油交付单中加入了一个选择项，可以填写买方规定的含硫量限值。新版加油签收单中新增的这个选择项因而也要求燃油供应商取得买方告知将遵照《国际防止船舶造成污染公约》的规定使用燃油的通知（如果所供应燃油含硫量超出了 0.5%的限值）。[点击此处](#)获取国际燃料行业协会发布的指南。应将燃油交付单的新要求告知给船员，以避免在港口国控制当局和其他当局发生任何问题。

[海洋环境保护委员会 MEPC 286 \(71\) 号决议：指定波罗的海和北海排放控制区为 NOX（氮氧化物）Tier III 级排放控制区](#)

除硫氧化物外，波罗的海和北海排放控制区实施的排放控制还将扩充至涵盖氮氧化物。2021 年 1 月 1 日或之后建造的船舶上所安装的输出功率在 130 千瓦以上的发动机如果要在两个区域内运行，必须通过 Tier III 排放标准认证。这一规定同样适用于现有船舶于 2021 年 1 月 1 日或之后安装的与原发动机不同的替换发动机或额外发动机。自 2019 年 1 月 1 日起，全部四个排放控制区（波罗的海、北海、北美和美国加勒比海）实施的排放控制将同时涵盖硫氧化物和氮氧化物。[点击此处](#)获取《国际防止船舶造成污染公约》各附则项下特殊区域的最新清单。

[海上安全委员会 MSC.426 \(98\) 号决议：《国际海运固体散货规则》修正案](#)

修正案增加了新的货物细目，修订了部分现有货物细目。最值得注意的是，煤现将同时属于 A 组和 B 组货物，除非另行进行检验。托运人有以下两种方式可以选择用来证明一票货煤不属于 A 组货物：

- 如果货煤的粒度分布如下，则其无需满足 A 组货物要求：粒径小于 1 毫米的不超过 10% 且粒径小于 10 毫米的不超过 50%。
- 或者，装货地所在国的主管当局可以指定实验室标准，用来评定货煤是否具有 A 组货物特性。这些标准的制定依据很可能是《国际海运固体散货规则》附录 2 中 A 组货物试验方法的结果。

煤炭适运水分极限（TML）的测定需要应用经过修改的普氏/法氏（Proctor/Fagerberg）试验程序，它与现有的普氏/法氏试验方法（比如针对铁矿砂修改过的普氏/法氏试验方法）大有不同，改进后的试验程序对于如何处理样品中粒度超过 50 毫米的块煤有了新程序，而且与其他普氏/法氏试验方法相比，使用了不同的普氏锤和圆筒。如需了解更多与货煤相关的修正案，请参我们 [2018 年 11 月 27 日发布的 Gard Alert 文章](#)。

托运人现在应确保固体散货适运水分极限的测定必须在装货日期之前六个月内进行，且如果经合理推测，可以认为货物的组份或特性发生了变化，则应再次进行适运水分极限测定。此外，托运人还应确保，货物含水量取样检验之日和起始装货日期之间的间隔始终不得超过七天。如果货物在装载完毕之前曾经遭遇大雨或大雪，托运人亦应负责确保含水量低于适运水分极限。

托运人现在还必须申报其托运的固体散货是否属于对海洋环境有害物质。固体散货归类为对海洋环境有害物质的标准可见[海洋环境保护委员会 MEPC.277 \(70\) 号决议](#)。货物残余（包括对海洋环境有害物质和对海洋环境无害物质）的排放应记录在《垃圾记录簿》第二部分中。这一要求于 2018 年 3 月 1 日生效，[点击此处](#)获取我们关于这一主题的 Gard Alert 文章。我们鼓励船长使用[海洋环境保护委员会“MEPC.1/Circ.834/Rev.1”号通函附录 1](#)中提供的格式将港口接收设施不足的情况汇报给船旗国和（如可能）港口国当局。

[海洋环境保护委员会 MEPC.278 \(70\) 号决议](#)和[海洋环境保护委员会 MEPC.282 \(70\) 号决议](#)：国际海事组织数据收集系统和船舶能源效率管理计划（《能效管理计划》第二部分）

所有 5,000 总吨及以上的国际航行船舶均应根据《能效管理计划》第二部分（2018 年 12 月 31 日通过批准）中所述程序收集其所使用的各类燃油的消耗数据，以及其他附加的指定数据，包括用于运输工作的代用品，并在每个日历年结束后将汇总数据报送给船旗国，船旗国将在确定数据已按要求进行报送后，向船舶出具一份符合声明。《能效管理计划》第二部分应包含所使用的数据收集方法和向船舶的船旗国汇报数据的流程。与前述要求相关的关键日期如下：

- 2019 年 1 月 1 日：首个报告期开始
- 2019 年 12 月 31 日：首个报告期结束
- 2020 年 3 月 31 日或之前：提交与首个报告期相关的油耗数据报告
- 2020 年 3 月 31 日：向船舶出具符合声明

中国大陆、台湾和香港的境内排放控制要求

- **中国大陆：**自 2019 年 1 月 1 日起，船舶在进入中国领海之前应转用含硫量不超过 0.50% 的燃油。2020 年之前的其他关键日期为：
 - 自 2019 年 7 月 1 日起，具有岸电接收能力的船舶（液货船除外）必须使用岸电。
 - 自 2020 年 1 月 1 日起，进入内河排放控制区（长江和西江）的船舶在内河排放控制区内作业时必须使用含硫量不超过 0.10% 的燃油。

[点击此处](#)查看我们关于这一主题的 Gard Alert 文章。

- **台湾：**未安装废气洗涤器的船舶在进入台湾国际商港区域时必须使用含硫量不超过 0.50% 的燃油。[点击此处](#)阅读我们介绍台湾低硫限制的 Gard Alert 文章。
- **香港：**香港现行的停泊期间所用燃料规例（要求船舶在停泊时使用含硫量不超过 0.50% 的燃油）将被新规例取代，新规定将把这一要求标准扩展至涵盖在香港水域作业的船舶。未装有废气洗涤器的船舶，只要处于香港水域，无论在航或停泊，都将被要求使用含硫量

不超过 0.50% 的燃油。[点击此处](#) 查看新规例文本。[点击此处](#) 阅读我们提醒注意这些变更的 Gard Alert 文章。

[中国《船舶能耗数据收集管理办法》](#)

停靠中国港口的 400 总吨或以上或者主推进动力装置 750 千瓦以上的船舶应当在离港之前向中国海事局报告上一航次的能耗数据。以下情形中船舶还可以采用提交月度报告代替单航次报告：

- 船舶在固定水域范围内航行且单航次的航行时间不超过 4 小时；或
- 船舶在固定航线航行且单航次的航行时间不超过 12 小时。

鉴于所需要用到的网络平台目前只有中文版本，我们建议通过本地代理汇报数据。[点击此处](#) 获取波罗的海国际航运公会提醒注意此项新规的文章。

2019 年 1 月 8 日

[《2006 年海事劳工公约》2016 年修正案：关于规则 4.3 和规则 5.1 的修正](#)

- **规则 4.3：**对《2006 年海事劳工公约》导则 B4.3.1 关于职业事故、伤害和疾病的规定进行修正，将骚扰和欺凌纳入健康和安全的影响因素。船舶所有人、经营人和管理人在修改相关内部规程时，可参考国际商船协会与国际运输工人联合会共同出版的《减少船上骚扰和欺凌的导则》（可[点击此处](#)获取）。
- **规则 5.1：**对标准 A5.1.3 进行修正，对于船舶已通过换证检验，但新换发的完整有效期的海事劳工证书无法立即向船舶签发提供的情况，海事劳工证书的有效期可延展不超过五个月的期间。新证书有效期自原证书到期之日起不超过五年。

2019 年 4 月 9 日

[便利运输委员会 FAL.12 \(40\) 号决议：电子信息交换](#)

根据《1965 年便利国际海上运输公约》的 2016 年修正案，在强制要求采用电子信息交换之前，政府当局应自实施此等系统之日起给予不少于 12 个月的过渡期间。

2019 年 4 月 30 日

[欧盟（关于海运二氧化碳排放的监测、报告和验证）第 2015/757 号法规：提交二氧化碳排放报告](#)

公司必须为其负责的每艘船舶向欧盟委员会和相关船旗国的当局提交整个报告期内关于船舶的二氧化碳排放和其他相关信息的、经验证机构验证为符合要求的排放报告。截止 2019 年 6 月 30 日，所有船舶均必须持有符合证明。[点击此处](#) 查看我们对欧盟关于二氧化碳排放监测、报告和验证的法规撰写的 Gard Alert 文章。

2019 年 6 月 1 日

海洋环境保护委员会 MEPC.275 (69) 号决议：波罗的海特殊区域

自下列对应实施生效日期起，客船不得在波罗的海排放未经处理的污水。为排放经处理的污水，船上必须备有经认可符合海洋环境保护委员会 MEPC.227 (64) 号决议中所列要求的污水处理装置。或者，船舶应具有一个容量足够大的污水贮存柜。

- 对于 2019 年 6 月 1 日或之后订立建造合同或 2021 年 6 月 1 日之后交船的新造客船：2019 年 6 月 1 日
- 对于现有客船：2021 年 6 月 1 日
- 对于正航行于特殊区域之外港口与特殊区域内东经 28°10'度以东港口之间的现有客船：2023 年 6 月 1 日

2019 年 6 月 30 日

欧盟（关于海运二氧化碳排放的监测、报告和验证）第 2015/757 号法规：持有符合证明

驶抵或驶离欧盟港口的船舶，如在相应报告期内开展过航行，必须携带一份由经认证的验证机构签发的符合证明。符合证明应自报告期结束起具有 18 个月的有效期限并应包含以下信息：

- 船舶识别信息（船名、国际海事组织编号和船籍港或母港）；
- 船舶所有人的名称、地址和主要营业地
- 验证机构识别信息；
- 符合证明的签发日期、有效期和所对应报告期。

此外，委员会将公开下列信息：

- 船舶识别信息（船名、国际海事组织编号和船籍港或母港）；
- 船舶的技术效率（船舶能效设计指数（EEDI）或估算指标值（EIV），如适用）；
- 年间二氧化碳排出量；
- 全年航行总油耗量；
- 按航行距离计算的全年平均油耗量和二氧化碳排出量；
- 按航行距离和载货量计算的全年平均油耗量和二氧化碳排出量；
- 全年海上航行总时间；
- 采用的监测方法；
- 符合证明的签发日期和到期日；
- 评估排放报告的验证机构的识别信息。

2019 年 7 月 1 日

海上安全委员会 MSC.338 (91) 号决议：关于消防压缩空气呼吸装置的新要求

2014 年 7 月 1 日或之前建造的船舶上的压缩空气呼吸装置应具有声音或视觉或其他警报装置，以在气缸内压缩空气减至不少于 200 升之前发出使用者发出警报。这些装置应在 2019 年 7 月

1 日或之后进行的首次安全设备检验中通过检验。对于 2014 年 7 月 1 日或之后建造的船舶，交船之时应符合此等要求。关于修订后的《国际消防安全系统规则》要求，见[海上安全委员会 MSC.339 \(91\) 号决议](#)。应对船上规定进行修订，并对船员进行新设备使用培训。建议船舶向制造商取得适当的文件，证明自给式空气呼吸器装置符合前述要求。

[海上安全委员会“MSC.1/Circ.1594”号通函：《国际航空和海上搜救（IAMSAR）手册》修正案](#)

除对手册第三卷进行的其他重要更新外，加入了一部分关于海上搜救服务机构在武装冲突时期内提供搜救的内容。根据《国际海上人命安全公约》第 V 章第 21 条的规定，船舶应配备最新版本的《国际航空和海上搜救（IAMSAR）手册》（第三卷）。应将手册最新版本中的变更告知给船员。

[增强群呼设备（EGC）和航行警告电传机（NAVITEX）性能标准的修改](#)

海上安全委员会 MSC.430 (98) 号决议对增强群呼设备性能标准作出了修改，MSC.431 (98) 号决议则修改了航行警告电传机性能标准。《国际海上人命安全公约》第 IV 章第 7 条规定要求船上应装有该等设备，且该等设备必须符合《国际海上人命安全公约》第 IV 章第 14 条规定中的相关性能标准。2019 年 7 月 1 日或之后安装的设备型号应为根据《国际海上人命安全公约》第 IV 章第 14 条规定的性能标准通过核准的型号。

中国国内排放控制区：岸电的使用

具有岸电接收能力的船舶（液货船除外）在沿海排放控制区内具备岸电供应能力的港口停泊超过三小时和在河内排放控制区内具备此等能力的港口停泊超过两个小时时，必须使用岸电。建议船舶联系其当地代理人，获取关于其将要停靠的码头岸电供应能力的信息。船舶可使用清洁能源、废气净化系统等替代措施来满足排放控制要求。[点击此处](#)获取我们的通讯代理就这一主题发表的通函。

2019 年 9 月 1 日

[海洋环境保护委员会 MEPC.301 \(72\) 号决议：滚装货船和滚装客船的船舶能效设计指数（EEDI）要求值](#)

在了解到滚装货船和滚装客船在满足能效设计指数要求方面的问题后，国际海事组织决定将参考线（根据定义，[“参考线”为各种船型的能效设计指数的基准线，为船舶大小的函数，表示能效设计指数参考值](#)）提高 20% 并新增一个自重阈值。这一新参考线于 2019 年 9 月 1 日生效，并将适用于符合以下条件的船舶：

- 于 2020 年 1 月 1 日或之后订立建造合同的船舶；或
- 于 2020 年 1 月 1 日之前订立建造合同但于 20124 年 1 月 1 日或之后交船的船舶；或
- 如无建造合同，龙骨安放日期在 2020 年 7 月 1 日之后的船舶。

国际海事组织鼓励尽早落实这一新参考线。希望新造船可尽早适用新参考线的会员应联系相关船旗国。

2019 年 10 月 13 日

[海洋环境保护委员会 MEPC.296 \(72\) 号决议：船舶压载水管理法规执行时间表](#)

在压载水管理系统认可导则（G8 导则）的基础上，海洋环境保护委员会批准通过了《压载水管理系统认可规则》。新规则并未对 G8 导则的任何技术内容作出变更。《压载水管理系统认可规则》一生效，G8 导则即予以废除。《压载水管理系统认可规则》的内容见[海洋环境保护委员会 MEPC.300 \(72\) 号决议](#)。

[海洋环境保护委员会 MEPC.297 \(72\) 号决议：船舶压载水管理法规执行时间表](#)

国际海事组织在第 72 届海洋环境保护委员会会议上通过对《压载水管理公约》规则 B-3 的修正案，该修正案将于 2019 年 10 月 13 日生效。D-2 生物标准实施时间表不变，即 2017 年 9 月 8 日或之后建造的船舶交船时应装有压载水处理系统（BWTS），但对于在此日期之前建造的船舶，以 2019 年 9 月 8 日后的国际防油污证书（IOPP）换证日期作为开始实施 D-2 标准的时间。阅读我们 2017 年 7 月 10 日发布的 Gard Alert 文章[《压载水管理——您准备好迎接 2017 年 9 月 8 日了吗？》](#)了解关于这一复杂的船舶压载水系统改装计划的详情。

[海洋环境保护委员会 MEPC.299 \(72\) 号决议：在国际压载水管理证书上签注附加检验](#)

决议对《压载水管理公约》规则 E-1 作出了修改，明确了附加检验需要在压载水管理证书作出签注。决议还修改了规则 E-5，明确与年度检验相关的时间表要求同样适用于期间检验。

现在就为 2020 年做好准备

我们回顾了 2018 年期发生的主要法规变更，也总结了 2019 年期将生效的诸多法规。借此机会，我们也想提醒会员和客户距离[全球船舶燃油硫含量上限](#)（已从目前的 3.50%降至 0.50%）生效只剩下不到 12 个月了。现在就着手准备显得尤为重要。此外，我们赞同国际海事组织提出的制定船舶实施计划（SIP）的建议——尽管这非强制性要求。制定船舶实施计划将有助于船舶所有人、管理人和经营人计划和展示船舶采取了哪些措施，以备满足 **2020 年 1 月 1 日**生效的硫含量限制要求（0.50%）。船舶实施计划应包含以下等项目的计划：

- 风险评估和削减（新燃料的影响）；
- 燃油系统改造和油舱清洗（如需）；
- 燃油容量和隔离能力；
- 合规燃料的采购；
- 燃油转换计划（从常规残余燃油转用硫含量符合 0.50%限值的合规燃油）；和
- 文件记录和报告。

海洋环境保护委员会第 73 届海洋环境保护委员会会议通过了国际海事组织船舶实施计划制定指南，并以[“MEPC.1/Circ.878”号通函](#)发布了该指南。关于制定船舶实施计划，亦可参考国际航运公会（ICS）所编写的[指南](#)。2019 年 1 月 1 日起，巴黎备忘录组织和东京备忘录组织的港口国控制当局将开始向不满足 2020 年硫含量上限合规要求的船舶发出[警告函](#)，以提高各方意识，促进各方及时遵守要求。