

2019 年海事法規之前景展望

海運業在 2018 年期間見證了太多法規的生效，2019 年這一趨勢也不會有所減緩，船員、人身安全與消防安全、環境、貨物和證書等多方面都將施行新法規。



下文我們將按實施日期對這些法規進行梳理。我們鼓勵會員和客戶確保所雇船員和岸上工作人員熟悉這些法規。除了國際海事組織、國際勞工組織和其他國際機構實施的法規，我們還涵蓋了一些重要的國內法規的變更。我們亦對 2018 年期間發生的這些重要法規變更進行了梳理（[點擊這裡瞭解](#)）。

2019 年 1 月 1 日

國際海事組織大會 [A.1116 \(30\) 號決議：脫險通道標誌和設備位置標識](#)

為了確保安全標誌與 ISO（國際標準化組織）標準保持一致，國際海事組織更新了用以標示脫險通道位置、救生系統以及投放救生設備的強制行動標識的標誌和圖形符號。安全標誌與設備位置標識現已與 ISO 標準保持一致。所有於 2019 年 1 月 1 日或之後建造的以及於 2019 年 1 月 1 日或之後進行《國際海上人命安全公約》第 II-2 章和/或第 III 章（如適用）所載範圍內修理、改裝、改建和舾裝的船舶應確保船上標誌與國際海事組織第 A.1116 (30) 號決議附錄中表 1、2 和 3 中的符號保持一致。該決議還規定，在繪製《國際海上人命安全公約》第 II-2 章第 15.2.4 條所要求的防火控制圖時，此等標誌應結合[第 A.952\(23\)號決議](#)共同使用。

[海洋環境保護委員會 MEPC 286 \(71\) 號決議：燃油交付單中應包含的信息](#)

現行加油簽收單將供貨商的聲明限制為載明其所供應的燃油符合《國際防止船舶造成污染公約》附則第 14.1 條規則（該條規則規定自 2020 年 1 月 1 日起對全球範圍內船舶實施的燃油硫含量上限從 3.5% 降至 0.5%）或第 14.4 條規則（載明瞭排放控制區航行船舶的燃油硫含量限值）的規定。現行燃油交付單並不適用於向裝有廢氣洗滌器或享有豁免的船舶供應高硫燃料油的情況，因此該燃油交付單的文本內容被予以修訂，以適用於這種供油情形。燃油交付單中加入了一個選擇項，可以填寫買方規定的含硫量限值。新版加油簽收單中新增的這個選擇項因而也要求燃油供應商取得買方告知將遵照《國際防止船舶造成污染公約》的規定使用燃油的通知（如果所供應燃油含硫量超出了 0.5% 的限值）。[點擊此處](#)獲取國際燃料行業協會發佈的指南。應將燃油交付單的新要求告知給船員，以避免在港口國控制當局和其他當局發生任何問題。

[海洋環境保護委員會 MEPC 286 \(71\) 號決議：指定波羅的海和北海排放控制區為 NOX（氮氧化物）Tier III 級排放控制區](#)

除硫氧化物外，波羅的海和北海排放控制區實施的排放控制還將擴充至涵蓋氮氧化物。2021 年 1 月 1 日或之後建造的船舶上所安裝的輸出功率在 130 千瓦以上的發動機如果要在此等兩個區域內運行，必須通過 Tier III 排放標準認證。這一規定同樣適用於現有船舶於 2021 年 1 月 1 日或之後安裝的與原發動機不同的替換發動機或額外發動機。自 2019 年 1 月 1 日起，全部四個排放控制區（波羅的海、北海、北美和美國加勒比海）實施的排放控制將同時涵蓋硫氧化物和氮氧化物。[點擊此處](#)獲取《國際防止船舶造成污染公約》各附則項下特殊區域的最新清單。

[海上安全委員會 MSC.426 \(98\) 號決議：《國際海運固體散貨規則》修正案](#)

修正案增加了新的貨物細目，修訂了部分現有貨物細目。最值得注意的是，煤現將同時屬 A 組和 B 組貨物，除非另行進行檢驗。托運人有以下兩種方式可以選擇用來證明一票貨煤不屬 A 組貨物：

- 如果貨煤的粒度分佈如下，則其無需滿足 A 組貨物要求：粒徑小於 1 毫米的不超過 10% 且粒徑小於 10 毫米的不超過 50%。
- 或者，裝貨地所在國的主管當局可以指定實驗室標準，用來評定貨煤是否具有 A 組貨物特性。這些標準的制定依據很可能是《國際海運固體散貨規則》附錄 2 中 A 組貨物試驗方法的結果。

煤炭適運水分極限（TML）的測定需要應用經過修改的普氏/法氏（Proctor/Fagerberg）試驗程序，它與現有的普氏/法氏試驗方法（比如針對鐵礦砂修改過的普氏/法氏試驗方法）大有不同，改進後的試驗程序對於如何處理樣品中粒度超過 50 毫米的塊煤有了新程序，而且與其他普氏/法氏試驗方法相比，使用了不同的普氏錘和圓筒。如需瞭解更多與貨煤相關的修正案，請參我們 [2018 年 11 月 27 日發佈的 Gard Alert 文章](#)。

托運人現在應確保固體散貨適運水分極限的測定必須在裝貨日期之前六個月內進行，且如果經合理推測，可以認為貨物的組份或特性發生了變化，則應再次進行適運水分極限測定。此外，托運人還應確保，貨物含水量取樣檢驗之日和起始裝貨日期之間的時間始終不得超過七天。如果貨物在裝載完畢之前曾經遭遇大雨或大雪，托運人亦應負責確保含水量低於適運水分極限。

托運人現在還必須申報其托運的固體散貨是否屬對海洋環境有害物質。固體散貨歸類為對海洋環境有害物質的標準可見[海洋環境保護委員會 MEPC.277 \(70\) 號決議](#)。貨物殘餘（包括對海洋環境有害物質和對海洋環境無害物質）的排放應記錄在《垃圾記錄簿》第二部分中。這一要求於 2018 年 3 月 1 日生效，[點擊此處](#)獲取我們關於這一主題的 Gard Alert 文章。我們鼓勵船長使用[海洋環境保護委員會 “MEPC.1/Circ.834/Rev.1” 號通函附錄 1](#) 中提供的格式將港口接收設施不足的情況彙報給船旗國和（如可能）港口國當局。

[海洋環境保護委員會 MEPC.278 \(70\) 號決議](#)和[海洋環境保護委員會 MEPC.282 \(70\) 號決議](#)：國際海事組織數據收集系統和船舶能源效率管理計劃（《能效管理計劃》第二部分）

所有 5,000 總噸及以上的國際航行船舶均應根據《能效管理計劃》第二部分（2018 年 12 月 31 日通過批准）中所述程序收集其所使用的各類燃油的消耗數據，以及其他附加的指定數據，包括用於運輸工作的代用品，並在每個日曆年結束後將匯總數據報送給船旗國，船旗國將在確定數據已按要求進行報送後，向船舶出具一份符合聲明。《能效管理計劃》第二部分應包含所使用的數據收集方法和向船舶的船旗國彙報數據的流程。與前述要求相關的關鍵日期如下：

- 2019 年 1 月 1 日：首個報告期開始
- 2019 年 12 月 31 日：首個報告期結束
- 2020 年 3 月 31 日或之前：提交與首個報告期相關的油耗數據報告
- 2020 年 3 月 31 日：向船舶出具符合聲明

中國大陸、臺灣和香港的境內排放控制要求

- **中國大陸**：自 2019 年 1 月 1 日起，船舶在進入中國領海之前應轉用含硫量不超過 0.50% 的燃油。2020 年之前的其他關鍵日期為：
 - 自 2019 年 7 月 1 日起，具有岸電接收能力的船舶（液貨船除外）必須使用岸電。
 - 自 2020 年 1 月 1 日起，進入內河排放控制區（長江和西江）的船舶在內河排放控制區內作業時必須使用含硫量不超過 0.10% 的燃油。

[點擊此處](#)查看我們關於這一主題的 Gard Alert 文章。

- **臺灣**：未安裝廢氣洗滌器的船舶在進入臺灣國際商港區域時必須使用含硫量不超過 0.50% 的燃油。[點擊此處](#)閱讀我們介紹臺灣低硫限制的 Gard Alert 文章。
- **香港**：香港現行的停泊期間所用燃料規例（要求船舶在停泊時使用含硫量不超過 0.50% 的燃油）將被新規例取代，新規定將把這一要求標準擴展至涵蓋在香港水域作業的船舶。未裝有廢氣洗滌器的船舶，只要處於香港水域，無論在航或停泊，都將被要求使用含硫量

不超過 0.50% 的燃油。[點擊此處](#) 查看新規例文本。[點擊此處](#) 閱讀我們提醒注意這些變更的 Gard Alert 文章。

[中國《船舶能耗數據收集管理辦法》](#)

停靠中國港口的 400 總噸或以上或者主推進動力裝置 750 千瓦以上的船舶應當在離港之前向中國海事局報告上一航次的能耗數據。以下情形中船舶還可以採用提交月度報告代替單航次報告：

- 船舶在固定水域範圍內航行且單航次的航行時間不超過 4 小時；或
- 船舶在固定航線航行且單航次的航行時間不超過 12 小時。

鑒於所需要用到的網絡平臺目前只有中文版本，我們建議通過本地代理彙報數據。[點擊此處](#) 獲取波羅的海國際航運公會提醒注意此項新規的文章。

2019 年 1 月 8 日

[《2006 年海事勞工公約》2016 年修正案：關於規則 4.3 和規則 5.1 的修正](#)

- **規則 4.3：**對《2006 年海事勞工公約》導則 B4.3.1 關於職業事故、傷害和疾病的規定進行修正，將騷擾和欺凌納入健康和安全的影響因素。船舶所有人、經營人和管理人在修改相關內部規程時，可參考國際商船協會與國際運輸工人聯合會共同出版的《減少船上騷擾和欺凌的導則》（可[點擊此處](#)獲取）。
- **規則 5.1：**對標準 A5.1.3 進行修正，對於船舶已通過換證檢驗，但新換發的完整有效期的海事勞工證書無法立即向船舶簽發提供的情況，海事勞工證書的有效期可延展不超過五個月的期間。新證書有效期自原證書到期之日起不超過五年。

2019 年 4 月 9 日

[便利運輸委員會 FAL.12 \(40\) 號決議：電子信息交換](#)

根據《1965 年便利國際海上運輸公約》的 2016 年修正案，在強制要求採用電子信息交換之前，政府當局應自實施此等系統之日起給予不少於 12 個月的過渡期間。

2019 年 4 月 30 日

[歐盟（關於海運二氧化碳排放的監測、報告和驗證）第 2015/757 號法規：提交二氧化碳排放報告](#)

公司必須為其負責的每艘船舶向歐盟委員會和相關船旗國的當局提交整個報告期內關於船舶的二氧化碳排放和其他相關信息的、經驗證機構驗證為符合要求的排放報告。截止 2019 年 6 月 30 日，所有船舶均必須持有符合證明。[點擊此處](#) 查看我們對歐盟關於二氧化碳排放監測、報告和驗證的法規撰寫的 Gard Alert 文章。

2019 年 6 月 1 日

[海洋環境保護委員會 MEPC.275 \(69\) 號決議：波羅的海特殊區域](#)

自下列對應實施生效日期起，客船不得在波羅的海排放未經處理的污水。為排放經處理的污水，船上必須備有經認可符合[海洋環境保護委員會 MEPC.227 \(64\) 號決議](#)中所列要求的污水處理裝置。或者，船舶應具有一個容量足夠大的污水貯存櫃。

- 對於 2019 年 6 月 1 日或之後訂立建造合同或 2021 年 6 月 1 日之後交船的新造客船：2019 年 6 月 1 日
- 對於現有客船：2021 年 6 月 1 日
- 對於正航行於特殊區域之外港口與特殊區域內東經 28°10'度以東港口之間的現有客船：2023 年 6 月 1 日

2019 年 6 月 30 日

[歐盟（關於海運二氧化碳排放的監測、報告和驗證）第 2015/757 號法規](#)：持有符合證明

駛抵或駛離歐盟港口的船舶，如在相應報告期內開展過航行，必須攜帶一份由經認證的驗證機構簽發的符合證明。符合證明應自報告期結束起具有 18 個月的有效期並應包含以下信息：

- 船舶識別信息（船名、國際海事組織編號和船籍港或母港）；
- 船舶所有人的名稱、地址和主要營業地
- 驗證機構識別信息；
- 符合證明的簽發日期、有效期和所對應報告期。

此外，委員會將公開下列信息：

- 船舶識別信息（船名、國際海事組織編號和船籍港或母港）；
- 船舶的技術效率（船舶能效設計指數（EEDI）或估算指標值（EIV），如適用）；
- 年間二氧化碳排出量；
- 全年航行總油耗量；
- 按航行距離計算的全年平均油耗量和二氧化碳排出量；
- 按航行距離和載貨量計算的全年平均油耗量和二氧化碳排出量；
- 全年海上航行總時間；
- 採用的監測方法；
- 符合證明的簽發日期和到期日；
- 評估排放報告的驗證機構的識別信息。

2019 年 7 月 1 日

[海上安全委員會 MSC.338 \(91\) 號決議：關於消防壓縮空氣呼吸裝置的新要求](#)

2014 年 7 月 1 日或之前建造的船舶上的壓縮空氣呼吸裝置應具有聲音或視覺或其他警報裝置，以在氣缸內壓縮空氣減至不少於 200 升之前發出使用者發出警報。這些裝置應在 2019 年 7 月

1 日或之後進行的首次安全設備檢驗中通過檢驗。對於 2014 年 7 月 1 日或之後建造的船舶，交船之時應符合此等要求。關於修訂後的《國際消防安全系統規則》要求，見[海上安全委員會 MSC.339 \(91\) 號決議](#)。應對船上規定進行修訂，並對船員進行新設備使用培訓。建議船舶向製造商取得適當的文件，證明自給式空氣呼吸器裝置符合前述要求。

[海上安全委員會 “MSC.1/Circ.1594” 號通函：《國際航空和海上搜救 \(IAMSAR\) 手冊》修正案](#)

除對手冊第三卷進行的其他重要更新外，加入了一部分關於海上搜救服務機構在武裝衝突時期內提供搜救的內容。根據《國際海上人命安全公約》第 V 章第 21 條的規定，船舶應配備最新版本的《國際航空和海上搜救 (IAMSAR) 手冊》(第三卷)。應將手冊最新版本中的變更告知給船員。

[增強群呼設備 \(EGC\) 和航行警告電傳機 \(NAVITEX\) 性能標準的修改](#)

海上安全委員會 MSC.430 (98) 號決議對增強群呼設備性能標準作出了修改，MSC.431 (98) 號決議則修改了航行警告電傳機性能標準。《國際海上人命安全公約》第 IV 章第 7 條規定要求船上應裝有該等設備，且該等設備必須符合《國際海上人命安全公約》第 IV 章第 14 條規定中的相關性能標準。2019 年 7 月 1 日或之後安裝的設備型號應為根據《國際海上人命安全公約》第 IV 章第 14 條規定的性能標準通過核准的型號。

中國國內排放控制區：岸電的使用

具有岸電接收能力的船舶（液貨船除外）在沿海排放控制區內具備岸電供應能力的港口停泊超過三小時和在內河排放控制區內具備此等能力的港口停泊超過兩個小時時，必須使用岸電。建議船舶聯繫其當地代理人，獲取關於其將要停靠的碼頭岸電供應能力的信息。船舶可使用清潔能源、廢氣淨化系統等替代措施來滿足排放控制要求。[點擊此處](#)獲取我們的通訊代理就這一主題發表的通函。

2019 年 9 月 1 日

[海洋環境保護委員會 MEPC.301 \(72\) 號決議：滾裝貨船和滾裝客船的船舶能效設計指數 \(EEDI\) 要求值](#)

在瞭解到滾裝貨船和滾裝客船在滿足能效設計指數要求方面的問題後，國際海事組織決定將參考線（根據定義，[“參考線”為各種船型的能效設計指數的基準線，為船舶大小的函數，表示能效設計指數參考值](#)）提高 20% 並新增一個自重閾值。這一新參考線於 2019 年 9 月 1 日生效，並將適用於符合以下條件的船舶：

- 於 2020 年 1 月 1 日或之後訂立建造合同的船舶；或
- 於 2020 年 1 月 1 日之前訂立建造合同但於 20124 年 1 月 1 日或之後交船的船舶；或
- 如無建造合同，龍骨安放日期在 2020 年 7 月 1 日之後的船舶。

國際海事組織鼓勵儘早落實這一新參考線。希望新造船可儘早適用新參考線的會員應聯繫相關船旗國。

2019 年 10 月 13 日

[海洋環境保護委員會 MEPC.296 \(72\) 號決議：船舶壓載水管理法規執行時間表](#)

在壓載水管理系統認可導則（G8 導則）的基礎上，海洋環境保護委員會批准通過了《壓載水管理系統認可規則》。新規則並未對 G8 導則的任何技術內容作出變更。《壓載水管理系統認可規則》一生效，G8 導則即予以廢除。《壓載水管理系統認可規則》的內容見[海洋環境保護委員會 MEPC.300 \(72\) 號決議](#)。

[海洋環境保護委員會 MEPC.297 \(72\) 號決議：船舶壓載水管理法規執行時間表](#)

國際海事組織在第 72 屆海洋環境保護委員會會議上通過了對《壓載水管理公約》規則 B-3 的修正案，該修正案將於 2019 年 10 月 13 日生效。D-2 生物標準實施時間表不變，即 2017 年 9 月 8 日或之後建造的船舶交船時應裝有壓載水處理系統（BWTS），但對於在此日期之前建造的船舶，以 2019 年 9 月 8 日後的國際防油污證書（IOPP）換證日期作為開始實施 D-2 標準的時間。閱讀我們 2017 年 7 月 10 日發佈的 Gard Alert 文章[《壓載水管理——您準備好迎接 2017 年 9 月 8 日了嗎？》](#)瞭解關於這一複雜的船舶壓載水系統改裝計劃的詳情。

[海洋環境保護委員會 MEPC.299 \(72\) 號決議：在國際壓載水管理證書上簽注附加檢驗](#)

決議對《壓載水管理公約》規則 E-1 作出了修改，明確了附加檢驗需要在壓載水管理證書作出簽注。決議還修改了規則 E-5，明確與年度檢驗相關的時間表要求同樣適用於期間檢驗。

現在就為 2020 年做好準備

我們回顧了 2018 年期發生的主要法規變更，也總結了 2019 年期將生效的諸多法規。借此機會，我們也想提醒會員和客戶距離**全球船舶燃油硫含量上限**（已從目前的 3.50% 降至 0.50%）生效只剩下不到 12 個月了。現在就著手準備顯得尤為重要。此外，我們贊同國際海事組織提出的制定船舶實施計劃（SIP）的建議——儘管這非強制性要求。制定船舶實施計劃將有助於船舶所有人、管理人和經營人計劃和展示船舶採取了哪些措施，以備滿足**2020 年 1 月 1 日**生效的硫含量限制要求（0.50%）。船舶實施計劃應包含以下等項目的計劃：

- 風險評估和削減（新燃料的影響）；
- 燃油系統改造和油艙清洗（如需）；
- 燃油容量和隔離能力；
- 合規燃料的採購；
- 燃油轉換計劃（從常規殘餘燃油轉用硫含量符合 0.50% 限值的合規燃油）；和
- 文件記錄和報告。

海洋環境保護委員會第 73 屆海洋環境保護委員會會議通過了國際海事組織船舶實施計劃制定指南，並以[“MEPC.1/Circ.878” 號通函](#)發佈了該指南。關於制定船舶實施計劃，亦可參考國

際航運公會（ICS）所編寫的[指南](#)。2019 年 1 月 1 日起，巴黎備忘錄組織和東京備忘錄組織的港口國控制當局將開始向不滿足 2020 年硫含量上限合規要求的船舶發出[警告函](#)，以提高各方意識，促進各方及時遵守要求。