

2021 年海事法规展望

自 2021 年起，船舶安全管理体系引入了网络风险管理的要求，宣告着航运业进入了全新的网络时代。这只是今年生效的为数众多的法规之一。下文将介绍 2021 年生效的数项更为重要的国际法规，以及各国在船舶再回收和大气排放等环保事宜方面的某些重要监管变化。



2020 年间，包括 0.5% 的全球硫含量上限、电子记录簿的使用以及对《2006 年海事劳工公约》的修订在内的多项法规生效实施。2021 年的情况与此并无二致。下文将按实施日期，概括介绍即将实施的法规。请会员和客户确保船员和岸基工作人员提前熟悉即将到来的这些变化。本文涉及 2021 年 1 月至 7 月生效的法规。2021 年 7 月以后，如果还有其他法规生效，我们将对本文作相应更新。

2021 年 1 月 1 日

MSC.428(98)号决议：海事网络风险管理

纵观全球海事界，港口、船舶和海上平台越来越多地与利用网络空间（互联网）的系统相连接，并且日益有赖于此。针对船舶或海上平台上可能发生的网络事件，如果没有做到未雨绸缪，可能会造成严重后果。国际海事组织促请各主管机关最迟在 2021 年 1 月 1 日后对公司符合证明（DOC）进行首次年审时，在现有的安全管理体系（SMS）中，纳入针对网络风险的适当应对措施。对于港口国监督（PSC）检查员在评估船上网络安全时可能关注的要点，美国海岸警卫队在《船舶网络风险管理工作指南》（CVC-WI-027(1)）中提供了有用的指引。

国际海事组织通函

- [MSC-FAL.1/Circ.3 号通函](#)

Gard 发布的有关网络安全的资料

- [网络安全意识宣传信息包](#)
- [洞察专栏（Insight）和警示通告（Alert）](#)
 - [船上网络安全程序亟待加强](#)
 - [丹麦发现海事行业存在网络威胁](#)
 - [船舶经营人无法忽视网络安全](#)
 - [海运业成为网络犯罪分子的作案目标](#)
 - [网络安全](#)
- [视频](#)
 - [船员意识教育和培训视频（20 分钟）](#)
 - [上述视频的预告片（3 分钟）](#)
- [海报](#)
 - [保护薄弱环节](#)
 - [点击前请三思](#)
 - [下载项中有恶意软件吗？](#)

MEPC.315(74)号决议：《防污公约》附则 II 修正案

货物残留物和洗舱水项下的定义中增加了一个新术语“持久性漂浮物”。此外，有的货物残留物和洗舱水中含有的持久性漂浮物具有高粘度和/或高熔点，而且在特定条件下可能固化。某些海域对此类货物残留物和洗舱水的排放要求已经加强。船舶必须进行预洗，并且将预洗时产生的残留物排放至卸货港的岸上接收设施。有此要求的海域包括西北欧水域、波罗的海、西欧水域和挪威海。船东和经营人需要根据这些变动，修改其《程序与安排手册》。

MEPC.318(74)号决议和 MSC.460(101)号决议：《IBC 规则》修正案

《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》（下称“《IBC 规则》”）进行了大量修改。有的章节作了修订，还有的章节则已经被其他内容所取代。运输容易形成硫化氢（H₂S）的散装液体的船舶必须装备硫化氢探测装置。第 21 章修改了适用

《IBC 规则》的产品的运输要求确定标准。相应的许多船舶可能必须根据该修改，更新其国际防止散装运输有毒液体物质污染证书（下称“NLS 证书”）或船舶适装证书。《散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》（下称“《BCH 规则》”）也作了类似的修改。根据 MEPC.319(74)号决议，《BCH 规则》适用于龙骨安放日期在 1986 年 6 月 30 日或之前的化学品船。国际独立油轮船东协会（Intertanko）已经发布实施工具作为指引，具体可点击[此处](#)查阅（注：仅限 Intertanko 会员查阅）。

MSC.462(101)号决议：《IMSBC 规则》修正案

《国际海运固体散装货物规则》（下称“《IMSBC 规则》”）第 05-19 号修正案引入了下文特别列出的几项修订，这些修订可能导致某些船舶需要修改其船舶适装证书，具体如下

- 加入关于测定铝土矿粉适运水分极限（TML）的检测程序
- 对 B 类货物进行重新分类
- 修改“特征”表
- 附件 1 增加新附录。新增的最主要内容为铝土矿粉（A 类）和种子饼（B 类）

MEPC.248(66)号决议：经认可的油船稳性仪

2016 年 1 月 1 日前建造的油船应当备有稳性仪的认可文件。国际防止油类污染（IOPP）证书应作相应修改。如果船上配备的稳性仪已经能够进行完整和破损稳性的符合性验证，并满足主管机关的要求，则不必更换。

MSC.377(93)号决议：经认可的气体运输船稳性仪

适用《国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则》（下称“《GC 规则》”）的气体运输船应当备有稳性仪的认可文件，并且应在船舶适装证书中予以体现。如果船上配备的稳性仪已经能够进行完整和破损稳性的符合性验证，并满足主管机关的要求，则不必更换。

MEPC.250(66)号决议和 MSC.369(93)号决议：经认可的化学品船稳性仪

龙骨安放日期在 1986 年 7 月 1 日至 2015 年 12 月 31 日之间的化学品船应当备有稳性仪的认可文件，并且应在船舶适装证书中予以体现。如果船上配备的稳性仪已经能够进行完整和破损稳性的符合性验证，并满足主管机关的要求，则不必更换。对于龙骨安放日期在 1986 年 6 月 30 日或之前的化学品船，需要满足相同的要求，具体应参阅 [MEPC.249\(66\)号决议](#)和 [MSC.376\(93\)号决议](#)。

MEPC.286(71) 号决议：波罗的海和北海排放控制区被指定为 NOx 三级排放控制区

在现有的 NOx 三级排放控制区（美国加勒比海区域和北美区域）的基础上，新增波罗的海区域和北海区域为 NOx 三级排放控制区。2021 年 1 月 1 日或之后建造的船舶或

现有船舶加装额外发动机或换装不同发动机的情形会受此影响。有关波罗的海和北海排放控制区的边界，请参阅《防污公约》附则 I 第 1.11.2 条。

MSC.461(101)号决议：《2011 年国际散货船和油船检验期间加强检验程序规则》（下称“《2011 ESP 规则》”）修正案

通过的修正案包含下列内容：

- 将建议性表述“应该（should）”更换为强制性表述“应当（shall）”，以表明该规定的强制性
- 新增“边缘腐蚀（edge corrosion）”、“主管机关（Administration）”、“凹槽腐蚀（grooving corrosion）”等定义
- 新增全面和近观检验要求
- 新增附则规定关于共同结构规范（CSR）单舷侧散货船和 CSR 双舷侧散货船的测厚建议程序
- 修改《规则》中使用的数字
- 新增关于腐蚀验收衡准的要求
- 新增关于救助和应急响应设备的要求

MSC.434(98)号决议：全球海上遇险和安全系统（GMDSS）性能标准

构成 GMDSS 系统并且旨在作为在 2021 年 1 月 1 日或之后获得认可的移动卫星服务组成部分的每台船舶地球站应该遵守 A.1001(25)号决议的相关要求。而对于旨在 2021 年 1 月 1 日之前获得认可的移动卫星服务中运行的船舶地球站，应该遵守 A.1001(25)号决议的相关要求；或者，如果安装时间在 1999 年 2 月 1 日以后，则遵守不低于 MSC.130(75)号决议附则中规定的相关性能标准；如果安装时间在 1996 年 11 月 23 日或之后，但在 1999 年 2 月 1 日之前，则遵守 A.808(19)号决议的相关要求；如果安装时间在 1996 年 11 月 23 日之前，则遵守 A.698(17)号决议的相关要求。

欧盟 1257/2013 号条例：船舶再回收条例

自 2020 年 12 月 31 日起，悬挂非欧盟船旗的船舶或悬挂欧盟船旗的现有船舶，在到访欧盟港口或锚地时，船上应备有经批准的有害物质清单（IHM）。根据英国海事与海岸警卫署（MCA）发布的 [645 号海上信息通告](#)，自 2021 年 1 月 1 日起，悬挂英国船旗的船舶将被归类为悬挂外国船旗的船舶。欧盟已经根据(EU)1257/2013 号船舶再回收条例，编制了关于港口国进行的船舶检查的指引文件，供船东、管理人和船长参考，具体可点击[此处](#)查阅。

欧盟委员会已经收到行业利益相关方提交的报告，报告称关于新冠疫情的限制已经给船舶检验和经认证 IHM 的出具造成重大困难。有鉴于此，欧盟委员会发布了相关指南（[2020/C 349/01](#)），其中规定了港口国监督机构在截至 2021 年 6 月 20 日为止的有限期间内采取的统一做法。值得注意的是，如果船舶未备有 IHM，则船东/船长有义务提供证据（例如服务合同）证明，已经采取所有可能的措施，以开展相关工作和获取所需的认证。

加利福尼亚州：海洋入侵物种计划船舶年度申报表的提交要求

海洋入侵物种计划船舶年度申报表（AVRF）将通过网络平台 [MISP.IO](#) 进行提交。此项新要求并不影响原有的交表时间，即仍然为每个日历年度提交一次，并且应在船舶首次抵达加利福尼亚港口之前，至少提前 24 小时提交。

加利福尼亚州：加大对溢油类犯罪的刑事处罚力度

加利福尼亚州《勒伯特-基恩-西斯特兰德油类泄漏预防和应对法》下的新罚金规定将从 2021 年 1 月 1 日起，对加利福尼亚州水域内发生的、由船舶造成的油类污染损害事件适用。新的罚金规定将会导致：

- 某些现有罚金翻倍，但最高不超过每次违法事件 1,000,000 美元，并且每次违法事件持续每满一天或不足一天的部分均视为一次单独的违法，及
- 法院有权对油类泄漏超过 1,000 加仑的部分处以额外罚金，但最高不超过每加仑超额漏油 1,000 美元。

对于上述各项罚金，如果违法者明知或应当合理知道其行为将会导致在加利福尼亚州水域内发生油类泄漏，而仍然采取该行为的，则可以处以该等罚金。Gard 有关该专题的通函可点击[此处](#)查阅。

中国：邮轮靠泊期间须使用岸电

如果邮轮在排放控制区内具备岸电供电能力的泊位停泊超过 3 小时，则应当使用岸电。由本协会的通讯代理华泰经纪公司所发布的、关于排放控制区当地要求的通函可点击[此处](#)查阅。

2021 年 4 月 12 日

阿根廷：SENASA 关于亚洲型舞毒蛾的 764/2020 号决议

通过 001/2021 号决定，阿根廷国家农业食品卫生质量局（下称“SENASA”）将关于舞毒蛾疫情的法规的实施时间从 2021 年 1 月 12 日推迟至 2021 年 4 月 12 日。自 2021 年 4 月 12 日起，在过去 24 个月内曾于 5 月至 9 月间到访亚太地区特定港口的船舶必须在抵达阿根廷之间，提供文件证明其已经接受检查并“取得未携带亚洲型舞毒蛾的证明”。Gard 有关该专题的警示通告可点击[此处](#)查阅。

2021 年 6 月 1 日

MEPC.274(69)号决议：《防止客船生活污水污染条例》

根据客船的造船合同或龙骨安放日期，相关船舶在新增的特殊区域（波罗的海）内禁止排放生活污水。配备（根据 [MEPC.227\(64\)号决议](#)）获型式认可的生活污水处理装置（STP）的船舶不受该生活污水排放禁令的限制。

2021年7月1日

MSC.370(93)号决议：经认可的气体运输船稳性仪

龙骨安放日期在 1986 年 7 月 1 日至 2016 年 6 月 30 日之间的气体运输船应该备有稳性仪的认可文件，并且应在船舶适装证书中予以体现。如果船上配备的稳性仪已经能够进行完整和破损稳性的符合性验证，并满足主管机关的要求，则不必更换。



作者：Siddharth Mahajan
亚洲区防损主管，新加坡