

## 2021 年海事法規展望

自 2021 年起，船舶安全管理系統引入了網路風險管理的要求，宣告著航運業進入了全新的網路時代。這只是今年生效的為數眾多的法規之一。下文將介紹 2021 年生效的數項更為重要的國際法規，以及各國在船舶再回收和大氣排放等環保事宜方面的某些重要監管變化。



2020 年間，包括 0.5% 的全球硫含量上限、電子記錄簿的使用以及對《2006 年海事勞工公約》的修訂在內的多項法規生效實施。2021 年的情況與此並無二致。下文將按實施日期，概括介紹即將實施的法規。請會員和客戶確保船員和岸基工作人員提前熟悉即將到來的這些變化。本文涉及 2021 年 1 月至 7 月生效的法規。2021 年 7 月以後，如果還有其他法規生效，我們將對本文作相應更新。

2021 年 1 月 1 日

**MSC.428(98)號決議：海事網路風險管理**

縱觀全球海事界，港口、船舶和離岸平臺越來越多地與利用網路空間（互聯網）的系統相連接，並且日益有賴於此。針對船舶或離岸平臺上可能發生的網路事件，如果沒有做到未雨綢繆，可能會造成嚴重後果。國際海事組織促請各主管機關最遲在 2021 年 1 月 1 日後對公司符合證書（DOC）進行首次年審時，在現有的安全管理系統（SMS）中，納入針對網路風險的適當應對措施。對於港口國管制（PSC）檢查員在評估船上網路安全時可能關注的要點，美國海岸警衛隊在《船舶網路風險管理工作指南》（CVC-WI-027(1)）中提供了有用的指引。

#### 國際海事組織通函

- [MSC-FAL.1/Circ.3 號通函](#)

#### Gard 發佈的有關網路安全的資料

- [網路安全意識宣傳資訊包](#)
- 洞察專欄（Insight）和警示通告（Alert）
  - [船上網路安全程序亟待加強](#)
  - [丹麥發現海事行業存在網路威脅](#)
  - [船舶經營人無法忽視網路安全](#)
  - [海運業成為網路犯罪分子的作案目標](#)
  - [網路安全](#)
- 視頻
  - [船員意識教育和培訓視頻（20 分鐘）](#)
  - [上述視頻的預告片（3 分鐘）](#)
- 海報
  - [保護薄弱環節](#)
  - [點擊前請三思](#)
  - [下載項中有惡意軟體嗎？](#)

#### MEPC.315(74)號決議：《防污公約》附則 II 修正案

貨物殘留物和洗艙水項下的定義中增加了一個新術語“持久性漂浮物”。此外，有的貨物殘留物和洗艙水中含有的持久性漂浮物具有高粘度和/或高熔點，而且在特定條件下可能固化。某些海域對此類貨物殘留物和洗艙水的排放要求已經加強。船舶必須進行預洗，並且將預洗時產生的殘留物排放至卸貨港的岸上接收設施。有此要求的海域包括西北歐水域、波羅的海、西歐水域和挪威海。船東和經營人需要根據這些變動，修改其《程序與安排手冊》。

#### MEPC.318(74)號決議和 MSC.460(101)號決議：《IBC 章程》修正案

《國際載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程》（下稱“《IBC 章程》”）進行了大量修改。有的章節作了修訂，還有的章節則已經被其他內容所取代。運輸容易形成硫化氫（H<sub>2</sub>S）的散裝液體的船舶必須裝備硫化氫探測裝置。第 21 章修改了適用

《IBC 章程》的產品的運輸要求確定標準。相應的許多船舶可能必須根據該修改，更新其國際防止載運散裝有毒液體物質污染證書（下稱“NLS 證書”）或船舶適裝證書。《載運散裝危險化學品船舶構造與設備章程》（下稱“《BCH 章程》”）也作了類似的修改。根據 MEPC.319(74)號決議，《BCH 章程》適用於龍骨安放日期在 1986 年 6 月 30 日或之前的化學品船。國際獨立油輪船東協會（Intertanko）已經發佈實施工具作為指引，具體可點擊[此處](#)查閱（注：僅限 Intertanko 會員查閱）。

### **MSC.462(101)號決議：《IMSBC 章程》修正案**

《國際海事固體散裝貨物章程》（下稱“《IMSBC 章程》”）第 05-19 號修正案引入了下文特別列出的幾項修訂，這些修訂可能導致某些船舶需要修改其船舶適裝證書，具體如下

- 加入關於測定鋁土礦粉適運水分極限（TML）的檢測程序
- 對 B 類貨物進行重新分類
- 修改“特徵”表
- 附件 1 增加新附錄。新增的最主要內容為鋁土礦粉（A 類）和種子餅（B 類）

### **MEPC.248(66)號決議：經認可的油輪穩性儀**

2016 年 1 月 1 日前建造的油輪應當備有穩性儀的認可文件。國際防止油類污染（IOPP）證書應作相應修改。如果船上配備的穩性儀已經能夠進行完整和破損穩性的符合性驗證，並滿足主管機關的要求，則不必更換。

### **MSC.377(93)號決議：經認可的氣體運輸船穩性儀**

適用《國際船舶載運散裝液化氣體構造與設備章程》（下稱“《GC 章程》”）的氣體運輸船應當備有穩性儀的認可文件，並且應在船舶適裝證書中予以體現。如果船上配備的穩性儀已經能夠進行完整和破損穩性的符合性驗證，並滿足主管機關的要求，則不必更換。

### **MEPC.250(66)號決議和 MSC.369(93)號決議：經認可的化學品船穩性儀**

龍骨安放日期在 1986 年 7 月 1 日至 2015 年 12 月 31 日之間的化學品船應當備有穩性儀的認可文件，並且應在船舶適裝證書中予以體現。如果船上配備的穩性儀已經能夠進行完整和破損穩性的符合性驗證，並滿足主管機關的要求，則不必更換。對於龍骨安放日期在 1986 年 6 月 30 日或之前的化學品船，需要滿足相同的要求，具體應參閱 [MEPC.249\(66\)號決議](#)和 [MSC.376\(93\)號決議](#)。

### **MEPC.286(71) 號決議：波羅的海和北海排放控制區被指定為 NOx 三級排放控制區**

在現有的 NOx 三級排放控制區（美國加勒比海區域和北美區域）的基礎上，新增波羅的海區域和北海區域為 NOx 三級排放控制區。2021 年 1 月 1 日或之後建造的船舶或

現有船舶加裝額外發動機或換裝不同發動機的情形會受此影響。有關波羅的海和北海排放控制區的邊界，請參閱《防污公約》附則 I 第 1.11.2 條。

### **MSC.461(101)號決議：《2011 年國際散貨船與油輪檢驗期間加強檢驗方案準則》（下稱“《2011 ESP 準則》”）修正案**

通過的修正案包含下列內容：

- 將建議性表述“應該（should）”更換為強制性表述“應當（shall）”，以表明該規定的強制性
- 新增“邊緣腐蝕（edge corrosion）”、“主管機關（Administration）”、“凹槽腐蝕（grooving corrosion）”等定義
- 新增全面和近觀檢驗要求
- 新增附則規定關於共同結構規範（CSR）單舷側散貨船和 CSR 雙舷側散貨船的測厚建議程序
- 修改《準則》中使用的數字
- 新增關於腐蝕驗收衡准的要求
- 新增關於救助和應急回應設備的要求

### **MSC.434(98)號決議：全球海上遇險與安全系統（GMDSS）性能標準**

構成 GMDSS 系統並且旨在作為在 2021 年 1 月 1 日或之後獲得認可的移動衛星服務組成部分的每台船舶地球站應該遵守 A.1001(25)號決議的相關要求。而對於旨在於 2021 年 1 月 1 日之前獲得認可的移動衛星服務中運行的船舶地球站，應該遵守 A.1001(25)號決議的相關要求；或者，如果安裝時間在 1999 年 2 月 1 日以後，則遵守不低於 MSC.130(75)號決議附則中規定的相關性能標準；如果安裝時間在 1996 年 11 月 23 日或之後，但在 1999 年 2 月 1 日之前，則遵守 A.808(19)號決議的相關要求；如果安裝時間在 1996 年 11 月 23 日之前，則遵守 A.698(17)號決議的相關要求。

### **歐盟 1257/2013 號條例：船舶再回收條例**

自 2020 年 12 月 31 日起，懸掛非歐盟船旗的船舶或懸掛歐盟船旗的現有船舶，在到訪歐盟港口或錨地時，船上應備有經批准的有害物質清單（IHM）。根據英國海事與海岸警衛署（MCA）發佈的 [645 號海上資訊通告](#)，自 2021 年 1 月 1 日起，懸掛英國船旗的船舶將被歸類為懸掛外國船旗的船舶。歐盟已經根據 (EU)1257/2013 號船舶再回收條例，編制了關於港口國進行的船舶檢查的指引文件，供船東、管理人和船長參考，具體可點擊[此處](#)查閱。

歐盟委員會已經收到行業利益相關方提交的報告，報告稱關於新冠疫情的限制已經給船舶核對總和經認證 IHM 的出具造成重大困難。有鑑於此，歐盟委員會發佈了相關指南（[2020/C 349/01](#)），其中規定了港口國管制機構在截至 2021 年 6 月 20 日為止的有限期間內採取的統一做法。值得注意的是，如果船舶未備有 IHM，則船東/船長有義務提供證據（例如服務合同）證明，已經採取所有可能的措施，以開展相關工作和獲取所需的認證。

### 加利福尼亞州：海洋入侵物種計畫船舶年度申報表的提交要求

海洋入侵物種計畫船舶年度申報表（AVRF）將通過網路平臺 [MISP.IO](#) 進行提交。此項新要求並不影響原有的交表時間，即仍然為每個日曆年度提交一次，並且應在船舶首次抵達加利福尼亞港口之前，至少提前 24 小時提交。

### 加利福尼亞州：加大對溢油類犯罪的刑事處罰力度

加利福尼亞州《勒伯特-基恩-西斯特蘭德油類洩漏預防和應對法》下的新罰金規定將從 2021 年 1 月 1 日起，對加利福尼亞州水域內發生的、由船舶造成的油類污染損害事件適用。新的罰金規定將會導致：

- 某些現有罰金翻倍，但最高不超過每次違法事件 1,000,000 美元，並且每次違法事件持續每滿一天或不足一天的部分均視為一次單獨的違法，及
- 法院有權對油類洩漏超過 1,000 加侖的部分處以額外罰金，但最高不超過每加侖超額漏油 1,000 美元。

對於上述各項罰金，如果違法者明知或應當合理知道其行為將會導致在加利福尼亞州水域內發生油類洩漏，而仍然採取該行為的，則可以處以該等罰金。Gard 有關該專題的通函可點擊[此處](#)查閱。

### 中國：郵輪靠泊期間須使用岸電

如果郵輪在排放控制區內具備岸電供電能力的泊位停泊超過 3 小時，則應當使用岸電。由本協會的通訊代理華泰經紀公司所發佈的、關於排放控制區當地要求的通函可點擊[此處](#)查閱。

2021 年 4 月 12 日

### 阿根廷：SENASA 關於亞洲型舞毒蛾的 764/2020 號決議

通過 001/2021 號決定，阿根廷國家農業食品衛生品質局（下稱“SENASA”）將關於舞毒蛾疫情的法規的實施時間從 2021 年 1 月 12 日推遲至 2021 年 4 月 12 日。自 2021 年 4 月 12 日起，在過去 24 個月內曾於 5 月至 9 月間到訪亞太地區特定港口的船舶必須在抵達阿根廷之間，提供文件證明其已經接受檢查並“取得未攜帶亞洲型舞毒蛾的證明”。Gard 有關該專題的警示通告可點擊[此處](#)查閱。

2021 年 6 月 1 日

### MEPC.274(69)號決議：《防止客船生活污水污染條例》

根據客船的造船合同或龍骨安放日期，相關船舶在新增的特殊區域（[波羅的海](#)）內禁止排放生活污水。配備（根據 [MEPC.227\(64\)號決議](#)）獲型式認可的生活污水處理裝置（STP）的船舶不受該生活污水排放禁令的限制。

2021年7月1日

**MSC.370(93)號決議：經認可的氣體運輸船穩性儀**

龍骨安放日期在 1986 年 7 月 1 日至 2016 年 6 月 30 日之間的氣體運輸船應該備有穩性儀的認可文件，並且應在船舶適裝證書中予以體現。如果船上配備的穩性儀已經能夠進行完整和破損穩性的符合性驗證，並滿足主管機關的要求，則不必更換。



**作者：Siddharth Mahajan**  
亞洲區防損主管，新加坡