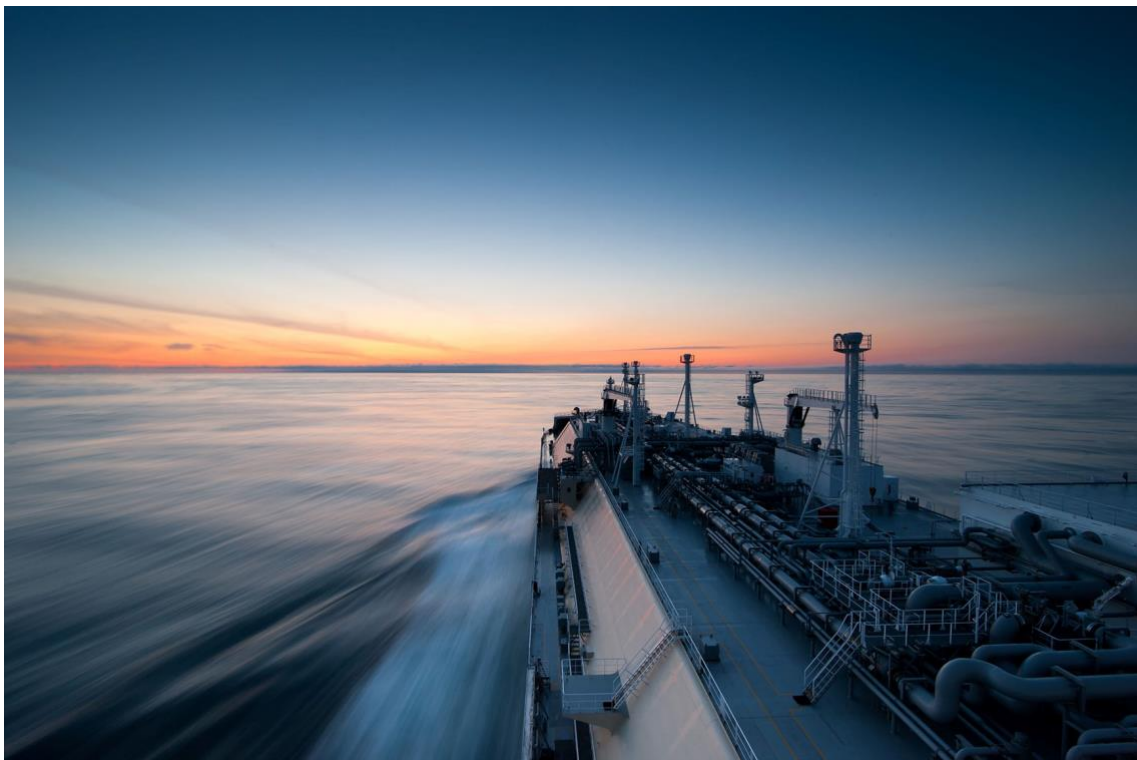


描绘 2023 年海事监管格局

2023 年，随着碳强度规则的出台，航运业迎来了新纪元。而碳强度规则只是今年生效的众多法规中的一部分。



下文将介绍 2023 年生效的一些更为重要的国内和国际法规。我们建议会员和客户，确保船员和岸上工作人员在这些法规生效前熟悉其规定。

2023 年 1 月 1 日

- 碳强度规则：现有船舶能效指数（EEXI）和碳强度指标（CII）
 - **EEXI**：该指数是与船舶的技术设计相关的一次性认证。该指数表示船舶相对于基线值的能效。对于 2023 年 1 月 1 日以前交付的船舶，必须在 2023 年 1 月 1 日或以后进行的首次国际防止空气污染证书（IAPP 证书）检验时（无论是年度检验、中期检验或换证检验）进行 EEXI 验证。对于 2023 年 1 月 1 日或以后交付的船舶，须在首次国际能效证书（IEE 证书）检验时进行 EEXI 验证。所有船舶都必须随船携带 EEXI 技术文件。

- **CII:** 该指标旨在持续改善船舶的营运碳强度，其计算公式中的分母是船舶的载重吨位或总吨位（具体取决于船舶类型），而不是采用实际载货量；该指标的简化计算公式如下：

$$\text{CII (gCO}_2\text{/t - nm)} = \frac{\text{Annual fuel consumption x CO}_2\text{ emission factor}}{\text{Annual distance sailed x Deaweight or GT (depending on vessel type)}}$$

从 2023 年起，船舶在每个日历年度达成的实际营运 CII 需要由船旗国当局或其认可的组织（即船级社）记录并核验。然后，每艘船舶将获得碳强度评级，具体从 A 级到 E 级。该评级将记录在船级社签发的符合声明（statement of compliance）中。碳强度上限将逐年降低，直至 2026 年为止。受 CII 规则约束的船舶必须制订针对具体船舶的 SEEMP 第 III 部分，其内容须包括“CII 计算方法”、“2026 年前要求的 CII 数值”、“达成要求的 CII 数值的实施计划”、“自我评价和改进程序”等。

EEXI 和 CII 规则对船东和租家均适用。与许多其他通常规定由船东承担责任的法规不同，碳强度规则（特别是 CII）与租家也息息相关，因为租家在确保船舶实现良好 CII 评级方面，发挥着重要作用。租船合同必须根据这些新法规，作出相应修订。下列 Gard 文章提供了与这些主题相关的更多信息。

- [深入剖析——BIMCO 定期租船合同的 EEXI 过渡条款](#)
- [碳强度指标合规带来的挑战——合作是关键](#)
- [深入剖析——BIMCO 定期租船合同的 CII 条款](#)
- [中国加强船舶能耗数据核查](#)
- [MEPC.331\(76\)号决议：《国际控制船舶有害防污底系统公约》修正案](#)
 在海上环境保护委员会第 76 届会议（MEPC 76）上，国际海事组织（IMO）通过了《国际控制船舶有害防污底系统公约》（AFS 公约）修正案，将西布曲尼（Cybutryne，CAS 编号 28159-98-0）与已禁用的有机锡化合物一起加入到禁用物质列表。这些物质被用作防污底涂料中的杀生物剂。船舶必须在 2023 年 1 月 1 日以后进行的首次防污底换证检验前遵守该要求，但不迟于上一次涂施含 Cybutryne 的防污底系统后 60 个月。原有含 Cybutryne 防污底系统的船舶必须去除该系统，或者用涂层覆盖该系统以防止 Cybutryne 渗出。船舶必须取得新的国际 AFS 证书，以表明其防污底系统不含 Cybutryne。船东可能需要联系涂料生产商，以取得可用于 AFS 发证的无 Cybutryne 声明。
- [MSC.487\(103\)号决议：《船员培训、发证及值班（STCW）规则》修正案](#)
 此项修正案涉及电子电气员（ETO）。过去，操作级不包括电子电气员，尽管电子电

气员的适任标准是在操作级作出规定。“操作级”的定义已经作出修订，以明确电子电气员的职责属于操作级。

- [MSC.483\(103\)号决议：《国际散货船和油轮检验期间加强检验程序（ESP）规则》](#)
根据《ESP 规则》修正案，双壳油轮的首次换证检验只需对“可疑区域”进行厚度测量。
- [加州空气资源委员会（CARB）出台新版强制性“在泊”要求](#)
尽管该等法规已于 2021 年生效，排放控制措施将自 2023 年 1 月 1 日起对集装箱船、冷藏货船和（客运）邮轮逐步启用。其他船型的合规起始日更迟。但是，所有到访加州的远洋船舶，无论其船型，均须遵守报告要求。如需了解进一步信息，请参见以下文章：
 - [为加州更严格的在泊减排措施做好准备](#)
 - [CARB 编制的在泊常见问题解答](#)

2023 年 2 月 23 日

- 以色列对硫含量的限制
根据本协会的当地通代 M. Dizengoff & Co.提供的信息，以色列当局已经颁布新法规，对在泊船舶实施与《欧盟硫含量指令》类似的排放限制措施。自 2023 年 2 月 23 日起，停靠以色列港口的船舶必须使用硫含量不超过 0.10%的船用燃料。具体请参见[以色列交通部](#)网站（仅希伯来文版本）和我们的文章“[区域性硫排放限制概览](#)”。

2023 年 11 月 1 日

- MEPC.344(78)号决议：《MARPOL 公约》附则 II—经修订的 GESAMP 危害评估程序《MARPOL 公约》附则 II 附录 1（有毒液体物质分类指南）修正案已获通过。该修正案涉及化学品船运输的新产品分类所使用的 GESAMP（海洋环境保护科学方面联合专家组）危险信息表。

2023 年 12 月 1 日

- [MSC.500\(105\)号决议：IMSBC 规则 06-21 号修正案](#)
《国际海运固体散装货物（IMSBC）规则》06-21 号修正案将于 2023 年 12 月 1 日生效。但是，缔约成员国可以从 2023 年 1 月 1 日起部分或全部实施该修正案。其中作出的一些主要修改如下：

- 新增了“动态分离”术语。这项修改是基于全球铝土矿工作组的一项研究，此项研究发现一种被称为“动态分离”的新现象会影响某些铝土矿货物，并且可能造成货物和船舶失稳。
- 修改 A 组货物定义，加入有关动态分离的内容。此项修改如下：“A 组货物包括在装运时含水量超过货物适运水分限值的情况下，可能因为潮湿而发生液化或动态分离危险的货物。”
- C 组货物的定义也已修改为：“C 组货物包括不属于 A 组或 B 组的其他货物。”
- 新增某些货物，并对某些货物进行重新分类。某些货物新增了个别货物细目。受影响的货物包括硝酸铵基肥料；MHB 类硝酸铵基肥料；蛤壳；铅精矿；含铅浸出残渣；过磷酸钙。

BIMCO 提供了《IMSBC 规则》[“各项修改的良好概括说明”](#)。

2024 年需要注意什么？

与 2023 年一样，2024 年的主要关注点似乎仍将是与排放相关的法规。该等法规将表现为欧盟排放交易计划（EU ETS）。经过长时间讨论后，欧盟立法机关已经同意，将航运业纳入 EU ETS。船舶的排放量也将附带法定成本要素。尽管 EU ETS 是区域性法规，但是将会影响在欧盟境内航行或往返于欧盟成员国的大量船舶。与 IMO 的 EEXI 和 CII 规则相似，EU ETS 对于船东和租家都很重要。有关 EU ETS 的详细信息，请参见下列 Gard 文章：

- [BIMCO 排放交易计划配额条款解析](#)
- [欧盟排放交易系统——你准备好了吗？](#)

除上述法规外，还有多项其他法规即将生效，例如与系泊安排、除散货船和液货船以外的多舱货船上的水位探测器、自由落体救生艇、救助艇、《国际使用气体或其他低闪点燃料船舶安全（IGF）规则》、《国际海运危险货物（IMDG）规则》、地中海排放控制区（ECA）和海事劳工公约（MLC）有关的法规。



作者： Siddharth Mahajan
高级防损主管，新加坡