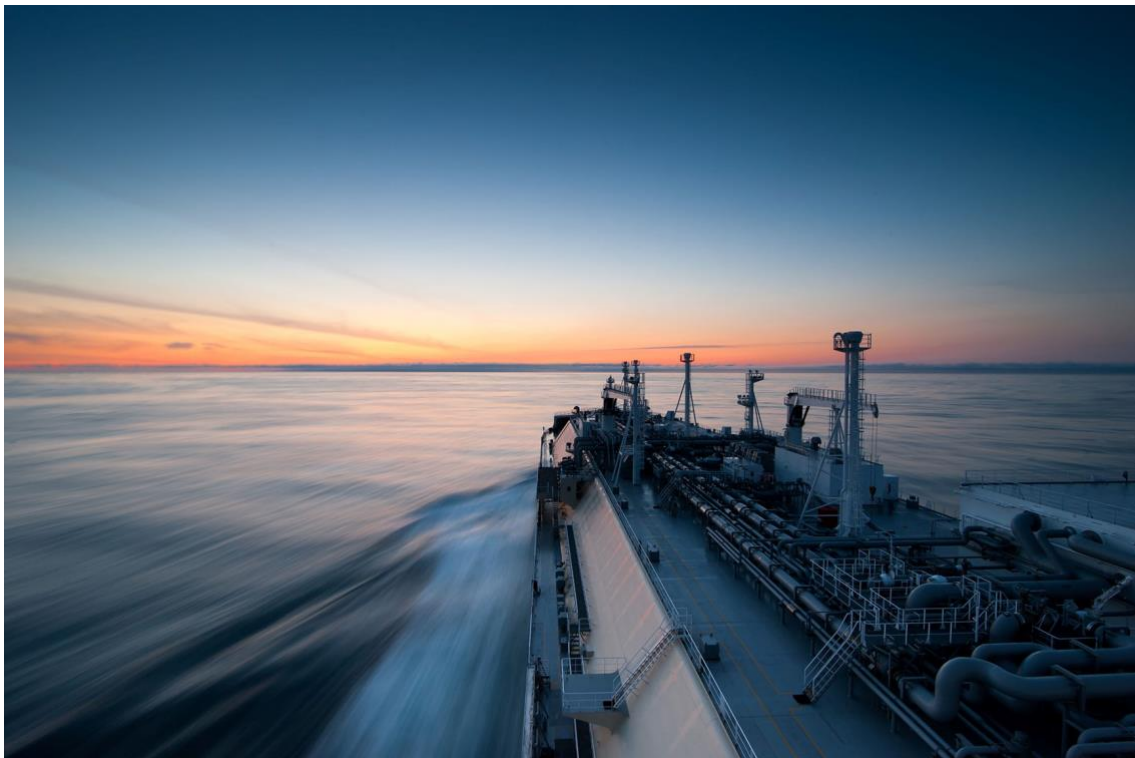


描繪 2023 年海事監管格局

2023 年，隨著碳強度規則的出臺，航運業迎來了新紀元。而碳強度規則只是今年生效的眾多法規中的一部分。



下文將介紹 2023 年生效的一些更為重要的國內和國際法規。我們建議會員和客戶，確保船員和岸上工作人員在這些法規生效前熟悉其規定。

2023 年 1 月 1 日

- 碳強度規則：現有船舶能效指數（EEXI）和碳強度指標（CII）
 - **EEXI**：該指數是與船舶的技術設計相關的一次性認證。該指數表示船舶相對於基線值的能效。對於 2023 年 1 月 1 日以前交付的船舶，必須在 2023 年 1 月 1 日或以後進行的首次國際防止空氣污染證書（IAPP 證書）檢驗時（無論是年度檢驗、中期檢驗或換證檢驗）進行 EEXI 驗證。對於 2023 年 1 月 1 日或以後交付的船舶，須在首次國際能效證書（IEE 證書）檢驗時進行 EEXI 驗證。所有船舶均必須隨船攜帶 EEXI 技術檔。

- **CII**：該指標旨在持續改善船舶的營運碳強度，其計算公式中的分母是船舶的載重噸位或總噸位（具體取決於船舶類型），而不是採用實際載貨量；該指標的簡化計算公式如下：

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

從 2023 年起，船舶在每個日曆年度達成的實際營運 CII 需要由船旗國當局或其認可的組織（即船級社）記錄並核驗。然後，每艘船舶將獲得碳強度評級，具體從 A 級到 E 級。該評級將記錄在船級社簽發的符合聲明（**statement of compliance**）中。碳強度上限將逐年降低，直至 2026 年為止。受 CII 規則約束的船舶必須制訂針對具體船舶的 SEEMP 第 III 部分，其內容須包括“CII 計算方法”、“2026 年前要求的 CII 數值”、“達成要求的 CII 數值的實施計畫”、“自我評價和改進程式”等。

EEXI 和 CII 規則對船東和租家均適用。與許多其他通常規定由船東承擔責任的法規不同，碳強度規則（特別是 CII）與租家也息息相關，因為租家在確保船舶實現良好 CII 評級方面，發揮著重要作用。租船合同必須根據這些新法規，作出相應修訂。下列 Gard 文章提供了與這些主題相關的更多資訊。

- [深入剖析——BIMCO 定期租船合同的 EEXI 過渡條款](#)
- [碳強度指標合規帶來的挑戰——合作是關鍵](#)
- [深入剖析——BIMCO 定期租船合同的 CII 條款](#)
- [中國加強船舶能耗資料核查](#)
- [MEPC.331\(76\)號決議：《國際控制船舶有害防汙底系統公約》修正案](#)
 在海上環境保護委員會第 76 屆會議（MEPC 76）上，國際海事組織（IMO）通過了《國際控制船舶有害防汙底系統公約》（AFS 公約）修正案，將西布曲尼（Cybutryne，CAS 編號 28159-98-0）與已禁用的有機錫化合物一起加入到禁用物質列表。這些物質被用作防汙底塗料中的殺生物劑。船舶必須在 2023 年 1 月 1 日以後進行的首次防汙底換證檢驗前遵守該要求，但不遲于上一次塗施含 Cybutryne 的防汙底系統後 60 個月。原有含 Cybutryne 防汙底系統的船舶必須去除該系統，或者用塗層覆蓋該系統以防止 Cybutryne 滲出。船舶必須取得新的國際 AFS 證書，以表明其防汙底系統不含 Cybutryne。船東可能需要聯繫塗料生產商，以取得可用於 AFS 發證的無 Cybutryne 聲明。
- [MSC.487\(103\)號決議：《船員培訓、發證及值班（STCW）規則》修正案](#)
 此項修正案涉及電子電氣員（ETO）。過去，操作級不包括電子電氣員，儘管電子電

氣員的適任標準是在操作級作出規定。“操作級”的定義已經作出修訂，以明確電子電氣員的職責屬於操作級。

- [MSC.483\(103\)號決議：《國際散貨船和油輪檢驗期間加強檢驗程式（ESP）規則》](#)
根據《ESP 規則》修正案，雙殼油輪的首次換證檢驗只需對“可疑區域”進行厚度測量。
- [加州空氣資源委員會（CARB）出臺新版強制性“在泊”要求](#)
儘管該等法規已於 2021 年生效，排放控制措施將自 2023 年 1 月 1 日起對集裝箱船、冷藏貨船和（客運）郵輪逐步啟用。其他船型的合規起始日更遲。但是，所有到訪加州的遠洋船舶，無論其船型，均須遵守報告要求。如需瞭解進一步資訊，請參見以下文章：
 - [為加州更嚴格的在泊減排措施做好準備](#)
 - [CARB 編制的在泊常見問題解答](#)

2023 年 2 月 23 日

- 以色列對硫含量的限制
根據本協會的當地通代 M. Dizengoff & Co.提供的資訊，以色列當局已經頒佈新法規，對在泊船舶實施與《歐盟硫含量指令》類似的排放限制措施。自 2023 年 2 月 23 日起，停靠以色列港口的船舶必須使用硫含量不超過 0.10%的船用燃料。具體請參見[以色列交通部](#)網站（僅希伯來文版本）和我們的文章“[區域性硫排放限制概覽](#)”。

2023 年 11 月 1 日

- MEPC.344(78)號決議：《MARPOL 公約》附則 II—經修訂的 GESAMP 危害評估程式
《MARPOL 公約》附則 II 附錄 1（有毒液體物質分類指南）修正案已獲通過。該修正案涉及化學品船運輸的新產品分類所使用的 GESAMP（海洋環境保護科學方面聯合專家組）危險資訊表。

2023 年 12 月 1 日

- [MSC.500\(105\)號決議：IMSBC 規則 06-21 號修正案](#)
《國際海運固體散裝貨物（IMSBC）規則》06-21 號修正案將於 2023 年 12 月 1 日生效。但是，締約成員國可以從 2023 年 1 月 1 日起部分或全部實施該修正案。其中作出的一些主要修改如下：

- 新增了“動態分離”術語。這項修改是基於全球鋁土礦工作組的一項研究，此項研究發現一種被稱為“動態分離”的新現象會影響某些鋁土礦貨物，並且可能造成貨物和船舶失穩。
- 修改 A 組貨物定義，加入有關動態分離的內容。此項修改如下：“A 組貨物包括在裝運時含水量超過貨物適運水分限值的情況下，可能因為潮濕而發生液化或動態分離危險的貨物。”
- C 組貨物的定義也已修改為：“C 組貨物包括不屬於 A 組或 B 組的其他貨物。”
- 新增某些貨物，並對某些貨物進行重新分類。某些貨物新增了個別貨物細目。受影響的貨物包括硝酸銨基肥料；MHB 類硝酸銨基肥料；蛤殼；鉛精礦；含鉛浸出殘渣；過磷酸鈣。

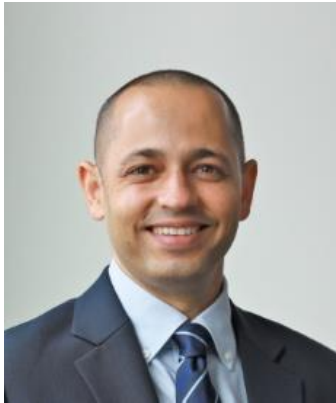
BIMCO 提供了《IMSBC 規則》[“各項修改的良好概括說明”](#)。

2024 年需要注意什麼？

與 2023 年一樣，2024 年的主要關注點似乎仍將是與排放相關的法規。該等法規將表現為歐盟排放交易計畫（EU ETS）。經過長時間討論後，歐盟立法機關已經同意，將航運業納入 EU ETS。船舶的排放量也將附帶法定成本要素。儘管 EU ETS 是區域性法規，但是將會影響在歐盟境內航行或往返于歐盟成員國的大量船舶。與 IMO 的 EEXI 和 CII 規則相似，EU ETS 對於船東和租家都很重要。有關 EU ETS 的詳細資訊，請參見下列 Gard 文章：

- [BIMCO 排放交易計畫配額條款解析](#)
- [歐盟排放交易系統——你準備好了嗎？](#)

除上述法規外，還有多項其他法規即將生效，例如與系泊安排、除散貨船和液貨船以外的多艙貨船上的水位探測器、自由落體救生艇、救助艇、《國際使用氣體或其他低閃點燃料船舶安全（IGF）規則》、《國際海運危險貨物（IMDG）規則》、地中海排放控制區（ECA）和海事勞工公約（MLC）有關的法規。



作者：**Siddharth Mahajan**
高級防損主管，新加坡