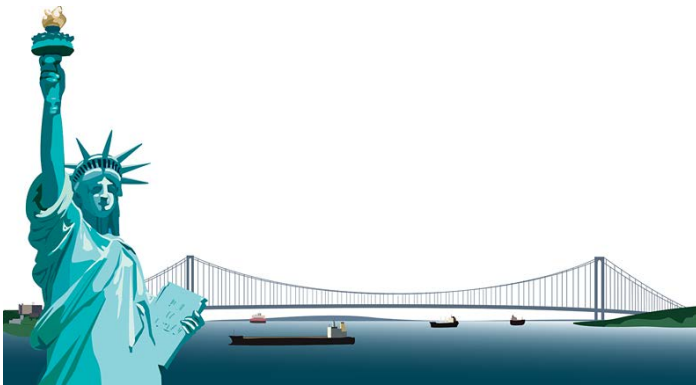




欢迎来到美国！

船东监管合规指南

2018年5月



目录

引言 1

致谢 2

安全 3

海事安全 4

环境保护 8

责任 15



欢迎来到美国！ 船东监管合规指南

引言

全球航运业正面对着一系列令人生畏的安全、海事安全和海洋环境保护方面的法规——以及相应的责任。其中，美国的监管制度要求最为严苛。在美国，由于国际法、国家法律及各州法规结合在一起，往往会造成一种令人费解的合规局面。

应会员寻求指引的要求，美国保赔协会荣幸地提供随附的汇总表，其中涵盖了船东在船舶驶入和驶出美国及美国属地时应该了解的重要法规。会员还需注意，针对其中的大多数规定，协会还提供了额外的指引、工具和服务，来帮助其实现合规。这些指引、工具和服务已在文中适当的位置注明。

此外，促请会员在有船驶往美国及美国属地之前，与其当地代理联系，就当地的适用法规寻求指导和协助。但如果会员有其他关心的问题，请与协会管理人联系，他们随时准备为会员提供帮助。

致谢

美国保赔协会感谢 K&L Gates LLP、Keesal, Young & Logan LLP 及 Chaffe McCall, LLP 在本文件审校方面提供的帮助，以及提出的意见。



免责声明

《欢迎来到美国！船东监管合规指南》中的信息仅作为一般指引信息之用。尽管美国保赔协会已尽一切努力确保文件中包含的信息准确无误，但美国保赔协会及其管理人并不保证该等信息的正确性或适时性，任何人都不应该依赖该等信息。

对于因使用或无法使用本指南而产生或在任何方面与之相关的任何伤害、损失、费用、索赔或损害，包括但不限于任何类型的间接、特殊、附带或作为结果发生的损害，无论是基于合同、侵权、严格责任，还是依据法律或其他，美国保赔协会及其管理人均不承担任何责任。

此外，本指南中的信息不应被解释为任何保险合同的证明，也不应被视为美国保赔协会或其管理人向任何其他方做出财务或其他承诺的证明。此外，本指南的任何内容都不应被解释为表明美国保赔协会或其管理人在此同意作为担保人或同意在任何管辖地被直接提起诉讼

表：美国监管制度

安全			
主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
埃博拉病毒病 (EVD)	<p>美国已采取各种防控措施，来防止 EVD 的传播。</p> <p>值得注意的是，根据《联邦法规汇编》第 42 篇 71.21 条的规定，驶往美国港口的船舶必须由船长向美国疾病控制中心报告过去 15 天内患病或身故船员或乘客的情况。</p>	<p>协会专门设有一个介绍 EVD 最新消息以及为合同和租约提供指导的网站（见 http://www.american-club.com/page/ebola），其中包含了美国以及其他海洋国家的港口要求和限制规定。</p> <p>另外，重要的行业参考资料的清单（包括美国海岸警卫队针对过境美国的船舶发布的通知）可在 www.american-club.com/page/ebola 上找到。</p>	<p>美国海岸警卫队于 2014 年 8 月 7 日发布了 12-14 号海上安全公告，要求船舶代理人提供关于船员在过去 45 天内是否曾到过埃博拉疫区国家的信息。点击这里可查看该公告。</p>
事故报告	<ul style="list-style-type: none"> 自 2016 年 7 月 1 日起，美国海岸警卫队发布了一系列最新版的事报告表格。这些表格中涉及的更新内容包括： 新增关于驳船参与、人员伤亡、证人及药物和酒精测试情况的附表； 简化数据字段，以符合法规和监管要求中的用语； 表格可以电子方式填写，包括可使用数字签名；及 自 2018 年 4 月 18 日起，需立即通知并书面报告的海上事故的财产损失下限为 75,000 美元（比之前的 25,000 美元有所增加）。 	X	<p>各类 2692 事故报告表格及事故报告指南均可在美国海岸警卫队的网站上找到，见 https://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Prevention-Policy-CG-5P/Inspections-Compliance-CG-5PC-/Office-of-Investigations-Casualty-Analysis/2692-Reporting-Forms-NVIC-01-15/。</p> <p>另请参见： http://mariners.coastguard.dodlive.mil/2018/04/18/4-18-2018-reminder-changes-to-marine-casualty-reporting-property-damage-thresholds-now-in-effect/。</p>
搭载伊拉克、伊朗、利比亚、索马里、苏丹、叙利亚和也门船员的船舶	<p>停靠美国港口和途经美国水域的船舶，如果搭载的船员有伊拉克、伊朗、利比亚、索马里、苏丹、叙利亚和也门国民的，应咨询保赔协会。</p>	<p>关于边防入境规定，请参见协会第 18/17 号通函。</p>	X

海事安全			
主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
货物装船和抵港通知	<p>对于运往美国的集装箱，必须至少在外围港口装船前 24 小时，通过美国海关及边防局的 Automated Commercial Environment (ACE) 系统，向美国海关及边防局 提交货物申报单。集装箱积载计划必须在船舶离开最后一个外国港口后的 48 小时内提交。如果承运人收集了集装箱状态信息并作为其设备跟踪系统的一部分，则必须将其中的某些信息提交给美国海关及边防局。</p> <p>件杂货船也应遵守装货前的货物申报要求，但可向美国海关及边防局申请豁免。在船舶抵达美国前 24 小时，已取得豁免的件杂货船和散货船必须提交电子舱单。</p>	<p>对于美国海关及边防局实施的、有关货物装载和抵达通知的附加要求，协会第 27/08 号通函 中进行了讨论。</p>	<p>相关的 CPB 条例可在《联邦法规汇编》第 19 篇 4.7 条找到。希望了解有关美国海关及边防局的 ACE 门户系统的信息，请访问 https://www.cbp.gov/trade/automated。</p> <p>与美国海关及边防局原有的承运人申报规则有关的信息可在 http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/importer-security-filing-102 查看。</p>

海事安全（续）

主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
<p>船舶抵/离港通知 (NOAD)</p>	<p>对于进入美国水域的船舶，按照美国《联邦法规汇编》第 33 篇 160 部分 C 子部的规定，驶往美国的美国外国船舶必须提交抵/离港通知（NOAD）。根据《联邦法规汇编》第 33 篇 160.212 条的规定：“如果你船的航程时间为 96 小时或以上，你船应至少在进入港口或目的地之前 96 小时提交 NOAD。如果你船的航程时间少于 96 小时，你船必须在出发前，但至少在进入港口或目的地之前 24 小时提交 NOAD。”</p> <p>NOAD 必须包含表 160.206 中指明的各项信息。该表可从 http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CFR-2012-title33-vol2/pdf/CFR-2012-title33-vol2-sec160-206.pdf 下载。</p>	<p>X</p>	<p>希望了解 NOAD 的更多信息，请访问网站 http://www.nvmc.uscg.gov/NVMC/default.aspx。</p> <p>为了简化流程，可以在 https://enoad.nvmc.uscg.gov/网站上完成 NOAD 的电子申报（eNOAD）。</p> <p>关于 NOAD 申报的完整规定，可从 http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CFR-2012-title33-vol2/pdf/CFR-2012-title33-vol2-part160-subpartC.pdf 下载。</p> <p>美国海岸警卫队还提供了 Excel 工作簿电子表格形式的 NOAD 简化版。该简化版本可以从 https://www.nvmc.uscg.gov/NVMC/(S(qczpf3m3z5wyjdqar5okd1qz))/Items.aspx?id=32D47D72-5CDB-4A21-B119-1A623D27D833 下载。</p>
<p>来自古巴并停靠美国港口的船舶</p>	<p>从 2016 年 10 月 17 日起，对于向古巴运送过农产品、药品、医疗器械和纯民用产品（例如原油、机械、建筑产品）货物的船舶，将不再禁止其在停靠古巴港口后停靠美国港口。</p>	<p>希望了解更多信息，请参阅美国保赔协会第 05/15 号通函（实施禁令）和美国保赔协会第 36/16 号通函（解除禁令）。</p> <p>希望获得有关美国经济制裁的进一步信息和指引，请参阅美国保赔协会网站 http://american-club.com/page/sanctions。</p>	<p>美国财政部颁布的经修正条例可在 https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/cacr_10142016.pdf 查看。</p>

海事安全（续）			
主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
船员身份证明	<p>美国海岸警卫队下属的海上安全、保安及管理处制定了在美国通航水域内特定船舶的船员需遵守的身份证明文件要求。</p> <p>上述规定适用于在美国水域航行及停靠美国港口的外国商船上的船员，以及从外国港口返航的美国商船上的船员。</p> <p>该规定要求船员持有并根据要求提供以下可接受的身份证件之一：护照，美国永久居留卡，美国商船水手证件，美国商船船员证明，运输工人身份证明（TWIC）或由国际劳工组织（ILO）第 185 号公约签署国签发的海员身份证件。</p>	<p>关于船员身份证明要求的概括说明，可在美国保赔协会网站上的 2009 年 4 月 29 日会员警示通告（Member Alert） 中找到。</p>	<p>美国海岸警卫队关于船员身份证明的规定可在《联邦法规汇编》第 33 篇 160 部分 D 子部中找到，见 http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?tpl=/ecfrbrowse/Title33/33cfr160_main_02.tpl。</p> <p>已批准国际劳工组织第 185 号公约的国家名单可在 www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312330 找到。</p>

海事安全（续）			
主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
网络安全	<p>网络攻击正变得越来越普遍和复杂，其造成的破坏也越来越严重。此外，不采取措施抵御网络攻击而造成的法律后果也越来越具体。</p> <p>2017年10月24日，美国众议院通过了H.R. 3101号法案（同时参见S. 2083号法案），并随后提交给美国参议院商业、科学和运输委员会。如果通过并签署成为法律，H.R. 3101号法案/S. 2083号法案将要求新船或新设施在保安计划中加入风险消减方案，以预防、管理和应对网络安全风险。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2009年5月4日会员警示通告。 	<p>2017年6月16日，国际海事组织通过了MSC.428(98)号决议，促请各船旗国政府确保最晚在2021年1月1日之后对公司符合证明的首次年度审核时，已在安全管理体系中恰当应对网络风险。点击这里可下载该决议。</p> <p>也请会员查看国际海事组织关于海事网络风险管理的指南，该指南已于2017年获得批准。</p> <p>2017年7月，美国海岸警卫队发布了题为“关于应对《海上运输安全法》（MTSA法）下受监管设施的网络风险的指南”的第05-17号航行与船舶检查通函（NVIC通函）草案。05-17号NVIC通函为MTSA法下的受监管设施提供了指引及建议做法，以解决与网络有关的漏洞。</p>

环境保护

主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
<p>停靠加利福尼亚州的港口： 加州空气资源委员会条例</p>	<p>加州空气资源委员会实施了关于在加州水域可使用的燃料的含硫量限制和类型的条例，具体如下：</p> <p>* 船用柴油 MDO（ISO 8217，DMB 级）或船用轻柴油 MGO（ISO 8217，DMA 级），含硫量上限为 0.1%。</p> <p>* 适用于加州基线 24 海里以内的所有加州水域。</p> <p>* 这些要求适用于辅助锅炉，而不适用于主锅炉。</p> <p>当距离加州海岸线 24 海里以内时，船舶各发动机（主机和辅机）都必须切换至使用含硫量不超过 0.1%的 MGO 或 MDO。船舶必须记录切换到低硫 MDO / MGO 的时间和位置。该规定不适用于蒸汽动力船舶的主锅炉。</p> <p>此外，岸侧检查人员将监测船舶的可见烟囱排放量，如果其认为烟囱排放量过大，将对每次违规处以最高 30,000 美元的罚款。</p>	<p>X</p>	<p>有关现行法规的更多信息和更新，请参阅以下内容：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 加州环境保护局的《远洋船舶燃料规则》，见 http://www.arb.ca.gov/ports/marinevess/ogv.htm。 2. 美国船级社关于燃料切换的建议通告。

环境保护（续）

主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
<p>船舶通用许可—VGP (长度超过 79 英尺的商用船舶)</p>	<p>有船在美国水域航行的会员应当知晓，美国环境保护局目前监管着 26 种物质和液体向美国水域的排放，而其中大部分物质和液体的排放先前并未受到监管或被禁止。</p> <p>2013 版 VGP 规定已于 2013 年 12 月 19 日生效，有效期为五（5）年。此后，预计将发布新版 VGP 规定。</p> <p>所有停靠美国港口的船舶必须提交意向通知（NoI），并在船上满足 VGP 的要求。作为其港口国监督审查的一部分，美国海岸警卫队制定了检查船舶是否符合 VGP 的程序。如不符合，可能提交美国环境保护局强制执行。</p>	<p>美国保赔协会为会员及其高级船员开发了一套在线学习模块，用于自我培训和熟悉 VGP 的规定。希望了解更多信息及使用这些会员培训模块，可访问： https://secure2.idessonline.com/americanclub/earning/。</p> <p>希望进一步了解 VGP 要求，请参见美国保赔协会第 11/11 号通函。</p>	<p>点击 https://www.epa.gov/npdes/vessels-vgp 可访问美国环境保护局的 VGP 网站。</p> <p>此外，2013 版 VGP 规定可在 http://www.epa.gov/npdes/pubs/vgp_permit2013.pdf 查看。</p>
<p>小型船舶通用许可—sVGP (长度 79 英尺或以下的商用船舶)</p>	<p>sVGP 规定重点涉及：燃料管理、发动机和机油控制、固体和液体废弃物管理、甲板冲洗和污水排放、船体维护、灰水、鱼舱污水、压载水和海水冷却舷外排放。</p>	<p>美国保赔协会为会员及其高级船员开发了一套在线学习模块，用于自我培训和熟悉 VGP 的规定。希望了解更多信息及使用这些会员培训模块，可访问： https://secure2.idessonline.com/americanclub/earning/。</p> <p>希望进一步了解 s-VGP 要求，请参见美国保赔协会第 34/13 号通函。</p>	<p>点击 https://www.epa.gov/npdes/vessels-svgp，可访问美国环境保护局的 sVGP 网站，即全国污染物排放消减系统（NPDES）网站。</p>

环境保护（续）

主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
<p>《防污公约》附则 I 至 V</p>	<p>美国是附则 I、II、III、V 和 VI 的签署国。附则 I、II、V 和 VI 已通过《防止船舶污染法》（APPS）被纳入美国法律，并载于《美国法典》第 33 卷 1901 章和《联邦法规汇编》第 33 篇 151 部分。美国通过《危险物品运输法》（HMTA）将附则 III 纳入国内法，并载于《美国法典》第 46 卷 2101 章和《联邦法规汇编》第 49 篇 171-174 和 176 部分。</p> <p>尽管美国尚未批准附则 IV，但针对船上生活污水的处理和排放标准，有着同等的规定——经《清洁水法》修正的《联邦水污染控制法》（FWPCA），载于《美国法典》第 33 卷 1251 章和《联邦法规汇编》第 33 篇 159 部分。</p>	<p>关于《防污公约》附则 I 的合规事宜，请参阅美国保赔协会的概括演示稿：处理油类废弃物以及与监管机构互动。</p> <p>此外，保赔协会向会员提供了关于遵守《防污公约》附则 I 的额外指引，见协会第 15/05 号通函，协会第 01/06 号通函及 2012 年 3 月 16 日会员警示通告。</p>	<p>美国目前是附则 I、II、III、V 和 VI 的签署国。《防污公约》已通过 APPS 被纳入美国法律，并载于《美国法典》第 33 卷 1901 章和《联邦法规汇编》第 33 篇 151 部分。</p> <p>有助于会员在美国期间遵守 MARPOL 附则 I 至 V 规定的额外资源，见 https://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Prevention-Policy-CG-5P/Inspections-Compliance-CG-5PC-/Commercial-Vessel-Compliance/Domestic-Compliance-Division/MARPOL/。</p>

环境保护（续）			
主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
<p>《防污公约》附则 VI：北美排放控制区 美国海岸警卫队商船合规办公室</p>	<p>根据《防污公约》，在波罗的海、北海、美国加勒比海及美国和加拿大的大部分沿海设立了排放控制区。在这些区域内排放硫氧化物（SO_x）、氮氧化物（NO_x）和颗粒物将受到更为严格的限制。自 2015 年 1 月 1 日起，在该等排放控制区内航行的所有船舶都必须使用含硫量不超过 0.1% 的低硫燃油。</p> <p>从 2020 年 1 月 1 日起，在世界任何地方航行的受监管船舶将被要求使用含硫量不超过 0.50% 的燃料油，而排放控制区以外的现行上限为 3.50%。这一全球范围的新 SO_x 上限将不会影响排放控制区内所适用的上限。在某些情况下，船舶可以通过使用经认可的等效方法，例如废气清洁系统或“涤气器”，在排放入大气之前降低排放量，从而符合相关要求。</p> <p>与《防污公约》附则 VI 相对应的美国法规载于《联邦法规汇编》第 40 篇 1043 部分。</p>	<p>请参阅：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 协会第 39/14 号通函 • 2015 年 3 月 30 日会员警示通告 • 2017 年 1 月 23 日会员警示通告。 <p>美国保赔协会为会员及其高级船员开发了一套在线学习模块，用于自我培训和熟悉《防污公约》附则 VI 的规定。希望了解更多信息及使用这些会员培训模块，可访问： https://secure2.idessonline.com/americanclub/earning/。</p>	<p>美国环境保护局推出了一个电子门户网站。通过该门户，船东和船舶经营人可提交“燃油不可得申报”。导航到 https://www.epa.gov/enforcement/marpol-annex-vi，可访问该门户网站。</p> <p>美国环境保护局合规指南的所有更新，可在 https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/guidance-documents-related-emissions-control-areas-marine 找到。</p> <p>此外，针对船舶违反燃料含硫量标准及相关规定的情况，美国环境保护局还颁布了惩罚政策。该政策可在 https://www.epa.gov/enforcement/epa-penalty-policy-violations-ships-sulfur-fuel-standard-and-related-provisions 查看。</p> <p>最后，《防污公约》附则 VI 中关于船舶燃油消耗量数据采集的修正内容已于 2018 年 3 月 1 日生效。希望了解该修正案的更多信息，请访问： http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Data-Collection-System.aspx。</p>

环境保护（续）			
主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
非液货船轮响应计划（NTVRP）	<p>截至 2014 年 1 月 30 日，船东必须已根据本规则提交船舶响应计划，并且已收到对计划的批准或已提交包含足够要素的计划，以取得临时营运批准。船东须签订包含详细合约内容的救助基金及消防协议。</p> <p>NTVRP 合同必须专门针对船舶营运所在的美国海岸线上的相应地理区域。</p> <p>自 2016 年 1 月 1 日起，MSRC 不再为停靠加州怀尼米港和/或通过圣巴巴拉海峡南行通航分道的船舶提供加州海岸线保护（CASP）和水上响应覆盖服务。So Cal Ship Services（SCSS）将为停靠怀尼米港的船舶提供 CASP 响应服务，以满足两小时的溢油清除和海岸线保护计划标准；并且为通过圣巴巴拉海峡南行通航分道的船舶提供 6 小时水上溢油回收响应服务，以满足六小时的溢油清除计划标准。</p>	<p>请参阅以下协会通函，其中详细说明了船东遵守 NTVRP 要求的各个步骤：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2018 年各溢油响应组织针对夏威夷的更新信息：协会第 33/17 号通函。 • 2016 年更新信息——关于阿拉斯加州和俄勒冈州的响应计划：协会第 21/16 号通函。 • 总体 NTVRP 要求：协会第 05/14 号通函。 • 替代性响应计划要求（仅限阿拉斯加州和关岛）：协会第 13/15 号通函。 • 替代性 NTVRP（仅限阿拉斯加州）：协会第 07/14 号通函和协会第 27/15 号通函。 • 额外 NTVRP 应急计划要求（仅限阿拉斯加州和华盛顿州）：协会第 40/13 号通函。 • 关于加利福尼亚州的 CASP 要求（仅限加州）：参见协会第 47/15 号通函。 	<p>建议会员查阅引述的协会通函，以获取遵守 NTVRP 所需的更多联系人信息。此外，希望了解更多信息，请参阅以下内容：</p> <p>关于 NTVRP 的要求载于《联邦法规汇编》第 33 篇 155 部分 J 子部，见 http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=d14dc37a8953de30e0db354f03d3a15b&node=sp33.2.155.j&rgn=div6。</p> <p>关于 Alaska Response Company 替代性计划条件的更多信息，可通过以下链接找到：http://www.alaskaresponse.com/。</p>

环境保护（续）			
主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
液货船响应计划	<p>根据《联邦法规汇编》第 33 篇 155 部分 D 子部（液货船油类应急计划）的规定，《1990 年油污法》要求所有停靠美国港口的外国液货船及所有美国籍液货船都备有经认可的溢油响应计划。关于液货船响应计划的规定（包括计划提交要求）载于《联邦法规汇编》第 33 篇 155 部分 D 子部。</p>	<p>2018 年各溢油响应组织针对夏威夷的更新：协会第 33/17 号通函。</p>	<p>《联邦法规汇编》第 33 篇 155 部分 D 子部中关于液货船响应计划的规定，见 http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=d14dc37a8953de30edb354f03d3a15b&node=sp33.2.155.d&rgn=div6。</p>
亚洲型舞毒蛾	<p>美国农业部近期发布了“针对疑似携带亚洲型舞毒蛾（AGM）船舶的特别程序”，该程序属于《农业通关检疫手册》（见附件）的一部分。该手册为相关地点的海关和边境保护局工作人员提供了关于防止威胁美国农业的有害动植物入侵的政策和程序指南。</p> <p>在美国应遵循的程序取决于船舶到访 AGM 疫区的日期以及在美国停靠的港口。一般来说，在美国西海岸的港口，没有 AGM 证书并不意味着船舶会被拒绝入境，但其将在抵达时或前后接受检查。</p>	<p>概括的合规要求可在美国保赔协会网站上的2016 年 4 月 21 日会员警示通告中找到。</p> <p>此外，请参阅协会的最新资讯（Currents），亚洲型舞毒蛾繁殖期即将来临。</p>	<p>美国农业部《农业通关检疫手册》见 http://www.hsdl.org/?view&did=722178。</p> <p>进一步信息详见 https://www.aphis.usda.gov/publications/plant_health/content/printable_version/fs_phasiangm.pdf。</p>

环境保护（续）

主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
<p>压载水管理</p>	<p>《国际船舶压载水和沉积物控制与管理公约》（BWM 公约）已于 2017 年 9 月 8 日生效。但由于美国不是 BWM 公约的缔约国，因此美国籍船舶和其他在美国水域航行的船舶仍然需要遵守适用的美国海岸警卫队要求。</p> <p>美国海岸警卫队制定了在美国水域实施的压载水管理条例。这一美国法规于 2012 年 3 月 23 日颁布，并于 2012 年 6 月 21 日生效。压载水管理条例（包括操作和记录保留要求）载于《联邦法规汇编》第 33 篇 151 部分 C 和 D 子部。</p> <p>此外，美国环境保护局根据船舶通用许可规定，也对压载水排放进行管理（见上文所述）。</p> <p>从太平洋沿岸地区以外的港口出发的、抵达和停靠加利福尼亚州港口的船舶必须在至少距离陆地 200 海里处进行压载水置换。州政府最高可处以 27,500 美元的罚款，取决于排放发生的位置距离“陆地”有多远。加州对陆地的定义包括岛屿，甚至外露的岩石。</p>	<p>请参阅：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 协会第 20/17 号通函 • 协会第 01/17 号通函 	<p>压载水操作和记录保留方面的要求载于《联邦法规汇编》第 33 篇 151 部分 D 子部，可以在 http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=cb2cca13fdf85ed70906e6e80ca935&node=sp33.2.151.d&rgn=div6 查看。</p> <p>压载水管理常见问题解答、一般信息、法规和政策文件，以及与替代性管理系统（AMS）、船上技术评估程序（STEP）、型式认证要求和环境技术验证系统有关的信息，可点击以下美国海岸警卫队链接访问： https://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Prevention-Policy-CG-5P/Commercial-Regulations-standards-CG-5PS/Office-of-Operating-and-Environmental-Standards/Environmental-Standards/General-Information/。</p> <p>仅限加利福尼亚州：加州土地委员会维护着“海洋入侵物种计划”网站（http://www.sl.ca.gov/Programs/MISP.html），其中通报了进入加州水域的船舶需遵守的要求，以及其他相关信息与生物淤积管理有关的有用信息。</p> <p>仅限在五大湖和哈德逊河上通过和营运的船舶：《联邦法规汇编》第 33 篇 151 部分 C 子部中规定的要求，见 https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CFR-2012-title33-vol2/xml/CFR-2012-title33-vol2-part151-subpartC.xml。</p>

责任			
主题	概述	美国保赔协会指南/参考资料	其他相关指南/参考资料
财务责任证明 (COFR)	<p>到访美国水域的液货船和非液货船都需要取得 COFR。船舶经营人如证明其有能力支付不超过《1990 年油污法》(OPA 90) 规定之责任限额的清污费用和损害赔偿, 则可取得 COFR。</p> <p>除少数例外情况外, 总吨大于 300 的船舶, 以及在专属经济区内进行油类过驳或转运的任何大小的船舶, 都必须遵守 COFR 方面的要求。</p> <p>COFR 计划由美国海岸警卫队下属的国家污染基金中心管理。国家污染基金中心船舶发证处的职责是确保确定责任方并要求其对水污染事件期间发生的费用负责。</p> <p>船舶经营人如证明其有能力支付不超过《油污法》规定之责任限额的清污费用和损害赔偿, 则可取得 COFR。某些州(例如, 加利福尼亚州)的 COFR 需要向相关国家机构单独申请。</p>	<p>建议会员参阅以下关于加州 COFRs 要求的协会通函: 协会第 06/15 号通函。</p>	<p>国家污染基金中心的职责是管理《1990 年油污法》(OPA) 和《综合环境响应、赔偿和责任法》(CERCLA) 中的船舶财务责任部分。国家污染基金中心网站(见 https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/COFRs/) 提供了 COFR 计划的概况, 以及 COFR 申请方面的详细信息。</p> <p>与如何取得 COFR 有关的进一步信息, 也可以从下列 COFR 服务提供商处(但不限于此)获得:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SIGCo: http://www.sigcogroup.com/services-products/summary.php. • Shoreline Ltd. : https://www.shoreline.bm/solutions/cofr-guarantees/. • WQIS: http://www.wqis.com/insurance-products/cofr-guaranty/. • Great American Insurance Group (COFR-Rite) : https://www.greatamericaninsurancegroup.com/for-businesses/product-details/ocean-marine/cofr-rite • 财务责任证明(仅限加利福尼亚州): https://www.wildlife.ca.gov/OSPR/Financial-Responsibility. • Safe Harbor Pollution Insurance: http://safeharborpollutioninsurance.com/cofr/