附件1

**洋浦港港口和船舶岸电管理办法实施细则**

**（征求意见稿）**

为加快推进洋浦港港口船舶岸电设施标准化建设，持续提高港口船舶岸电使用率，积极推进港口绿色发展，根据《港口和船舶岸电管理办法》（交通运输部2021年第31号令，以下简称《办法》）、《交通运输部关于印发船舶大气污染物排放控制区实施方案的通知》（交海发﹝2018﹞168号）、《交通运输部 财政部 国家发展改革委 国家能源局 国家电网公司 南方电网公司关于进一步共同推进船舶靠港使用岸电工作的通知》（交水发﹝2019﹞14号）、《交通运输部关于协同推进沿海内贸干散货船舶靠港使用岸电常态化的函》（水运港口函﹝2021﹞297号）、《海南省人民政府办公厅关于印发<促进洋浦区域国际集装箱枢纽港建设三年行动计划（2022-2024年）的通知>》(琼府办函﹝2021﹞520号)等相关文件要求，结合洋浦港实际，制定本实施细则。

**一、持续推进港口岸电设施建设**

（一）新建、改建、扩建的码头工程（油气化工码头除外）应当按照法律法规和强制性标准要求，同步开展岸电设施建设。对已建码头（油气化工码头除外）港口经营人要在已经完成的岸电设施基础上，适时开展分析后评估，并根据评估情况加装完善配套岸电设施，确保岸电设施建成后发挥环保效益。以持续保持洋浦港码头泊位（油气化工码头除外）岸电设施全覆盖。

（二）码头岸电设施的供电能力应当与靠泊船舶的用电需求相适应。岸电设施投入使用前，应当按照相关强制性标准组织对岸电设施检测，其中高压岸电设施投入使用前，应当由具备相应能力的专业机构检测。

**二、加快推进船舶受电设施建造**

（三）相关航运企业和经营人应当按照交通运输部《船舶大气污染物排放区实施方案》要求，推进新建船舶配建受电设施。2019年1月1日及以后建造的中国籍公务船、内河船舶（液货船除外）和江海直达船舶应具备船舶岸电系统船载装置，2020年1月1日及以后建造的中国籍国内沿海航行集装箱船、邮轮、客滚船、3千总吨及以上的客船和5万吨级及以上的干散货船应具备船舶岸电系统船载装置。

（四）相关航运企业和经营人应当按照交通运输部《船舶大气污染物排放区实施方案》要求，加快现有船舶受电设施改造。2022年1月1日起，使用的单台船用柴油发动机输出功率超过130千瓦、且不满足《国际防止船舶造成污染公约》第二阶段氮氧化物排放限值要求的中国籍公务船、内河船舶（液货船除外），以及中国籍国内沿海航行集装箱船、客滚船、3千总吨及以上的客船和5万吨级及以上的干散货船，应加装船舶岸电系统船载装置。鼓励对以上规定之外的船舶加装船舶岸电系统船载装置。争取按照交通运输部统一部署，逐步推进洋浦港籍船舶和到港船舶开展船舶岸电系统改造。

（五）新建和已建船舶受电设施安装应当符合船舶法定检验技术规则，投入使用前需经船舶检验机构检验合格。

**三、持续提高岸电使用率**

（六）具备受电设施的船舶（液货船除外），在沿海港口具备岸电供应能力的泊位靠泊超过3小时，且未使用有效替代措施的（包括使用清洁能源、新能源、船载蓄电装置或关闭辅机等，下同），应当使用岸电（船舶靠泊不足规定时间的，鼓励使用岸电）；2022年1月1日起，符合“使用的单台船用柴油发动机输出功率超过130千瓦、且不满足《国际防止船舶造成污染公约》第二阶段氮氧化物排放限值要求的中国籍公务船、内河船舶（液货船除外），以及中国籍国内沿海航行集装箱船、客滚船、3千总吨及以上的客船和5万吨级及以上的干散货船”条件，在洋浦港具备岸电供应能力的泊位靠泊超过3小时，且未使用有效替代措施的，应当使用岸电设施。船舶受电设施临时发生故障时，可临时豁免设备故障期间的岸电使用要求，并向海事管理部门报告情况。故障船舶应尽快安排修理恢复受电功能，原则上同一船舶6个月内不得重复报告豁免。

（七）具备岸电供应能力的港口经营人不得无故拒绝为靠港船舶提供岸电接电服务；岸电未覆盖所有泊位的港口经营人，应为具备受电设施的靠港船舶优先安排岸电泊位进行港口作业；港口岸电设施临时发生故障时，港口经营人应在3个月内完成岸电设施修复，并向港口管理部门报告情况。

（八）发生恶劣气候、意外事故等紧急情况无法正常进行港口作业时，船舶和港口可根据政府发布的应急响应指令暂停靠港船舶使用岸电；政府未发布应急响应指令，但当前情况使用岸电可能存在安全隐患的，船舶和港口应及时分别向海事、港口管理部门报告。

（九）鼓励制定岸电使用计划。推进各港口经营人制定岸电使用计划；梳理靠港船舶受电设备配置情况；与航运企业签订岸电使用协议；在做好疫情防控的前提下，探索安全的操作途径，尽早稳妥开展船舶首次接入岸电调试工作和推广工作。鼓励港口经营人为使用岸电船舶提供靠离泊便利和费用结算优惠。各航运企业应制定船舶改造计划和岸电使用计划，积极对接相关港口启动岸电使用，积极参与并配合做好岸电设施的首次对接工作。鼓励港口航运企业加入《洋浦港绿色公约》。推进具备条件的船舶在靠港期间岸电应用尽用，推进岸电使用率逐年提高，争取到2024年实现具备条件的靠港船舶岸电使用率达到90%。

（十）船舶靠港使用岸电的用电量不计入港口能耗统计范围。

**四、提升岸电服务能力**

（十一）港口经营人、岸电供电企业应当将码头岸电设施主要技术参数、检测情况等信息通过企业网站等渠道向社会公开、及时更新，并报送港口管理部门。

（十二）在洋浦港停靠的船舶，应当在靠泊前向港口经营人或岸电供电企业提供船舶受电设施的配备情况以及主要技术参数等信息。

（十三）岸电供电企业应建立台账记录岸电设施设备使用情况，船舶应在航行日志或能耗数据收集专用记录簿中记录岸电使用情况，记录内容主要包括泊位名称、船舶名称、靠离泊时间、岸电使用起止时间、用电量等。码头岸电设施、船舶受电设施发生故障的，还应当记录故障时间、故障情况及修复时间等。记录至少保存2年。

（十四）洋浦港口管理部门定期向社会公开洋浦港岸电设施信息，并将依托洋浦港智慧港航物流系统建设推进洋浦港岸电数据平台建设。各港口经营人或岸电供电企业应当按要求积极对接港口和船舶岸电数据的提取和接入，按要求及时报送交通运输部“公路水路交通运输企业一套表”统计数据，同时鼓励积极探索完善岸电在线支付等服务功能，进一步提高公共码头岸电结算的便利性。

（十五）船舶应当按照中华人民共和国海事局《船舶能耗数据收集管理办法》（海危防﹝2018﹞476号）要求，记录岸电使用数据，并向相应海事管理部门报送能耗数据。

（十六）对签署《洋浦港绿色公约》，且能实际做到岸电应用尽用的靠港船舶，在相比不使用岸电船舶不晚于24小时内抵达锚地的，海事管理部门优先安排进出港，港口经营人优先安排靠泊。

**五、保障供电安全**

（十七）岸电供电企业和水路运输经营者应当建立健全码头岸电设施、船舶受电设施的管理、使用、维护保养制度和操作规程。

（十八）港口经营人、岸电供电企业和船舶应当制定事故应急预案，明确岸电使用过程中各类事故的应急处置流程，并定期进行演练，适时修订。

（十九）岸电供电企业和水路运输经营者应当设置岸电安全管理机构或配备专职管理人员，定期组织作业人员进行操作技能、设备使用、作业程序、安全防护和应急处置等培训。

（二十）港口经营人、岸电供电企业和水路运输经营者应明确划分岸电使用安全责任。鼓励港口经营人、岸电供电企业和水路运输经营者购买岸电安全责任相关保险。

**六、加强监督管理**

（二十一）洋浦港码头岸电设施建设和检测，港口经营人、岸电供电企业向靠港船舶提供岸电服务以及水路运输经营者组织实施船舶受电设施安装等情况由港口管理部门监督检查。船舶发现港口经营人、岸电供电企业未按照规定提供岸电服务的，应当及时报告港口管理部门。洋浦经济开发区交通运输和港航局指导洋浦经济开发区交通运输管理中心具体开展岸电日常管理工作。

（二十二）海事管理部门负责船舶受电设施安装的监督管理，并可通过文件查阅等方式，核查船舶受电设施满足《办法》和船舶法定检验技术规则要求、船舶使用岸电等情况，如发现有不符要求的船舶，按照《办法》要求及时通报相关部门。港口经营人、岸电供电企业发现船舶未按照规定使用岸电的，应当及时报告海事管理部门。

（二十三）船舶和港口未按《办法》要求规范建设、使用岸电设施的，由海事、港口管理部门按照《办法》第二十三条至第二十八条要求，责令限期改正。

（二十四）海事、港口管理部门定期开展联合监管执法行动，双方按照职责分工，针对港口和船舶岸电存在问题，督促企业、船舶限期整改落实。

**七、附则**

（二十五）岸电供电质量、供电安全、电力供应与使用等应当符合相关电力法规，以及电力、船舶领域的强制性标准和技术规范。

（二十六）本细则所称岸电供电企业是指为靠港船舶提供岸电服务的组织或单位，可为港口经营人或者受港口经营人委托的第三方。

有效替代措施是指船舶靠港期间使用电能、LNG等新能源、清洁能源作为动力，或者关闭辅机等其他等效措施。

船舶受电设施是指船舶岸电系统船载装置。

岸电设施是指由岸侧电力系统向停靠码头的船舶提供电能的设备及装置的整体，主要包括开关柜、岸电电源、接电装置、电缆管理装置等。

（二十七）公务船舶和工程船舶使用岸电参照本细则和《办法》执行；军事船舶、渔船和体育船舶不适用本细则和《办法》。

（二十八）本细则自发布之日起实施。