



欢迎来到美国！

船东法律法规遵守指南

更新日期：2015年3月



目录

介绍 1

致谢 2

安全性 3

海事安全 3

环境保护 6

责任 13



欢迎来到美国

船东法律法规遵守指南

介 绍

全球航运产业面临着令人生畏的大量法律法规——及附随的责任，其中有关于安全性、海上安全和海上环境保护的法律法规。没有一个社会制度会比美国的制度更具有挑战性，因为在美国国际性的、全国的及各个洲的规则结合产生了一个关于规则遵守的复杂地形图。

为了响应几个季度以来会员对于相关指南的要求，美国协会乐于在后面附加一些关于关键性法规的总结介绍给会员们，这些关键性法规是船东在美国及美国领土范围内进行贸易所应注意的。会员们同样应该注意到，关于这些要求中的大多数，协会同样提供了格外的指导、工具和服务来协助会员们遵守要求。在本文中这些都会在适当的地方被标注出来。



鼓励会员们在去美国及美国领土进行贸易之前与当地代理保持联系，以便得到关于应该应用的规则的指导与协助。然而，如果在某些情况下协会能提供更多其他的服务，会员们也可以联系协会经理，协会经理会一如既往地提供帮助。

致 谢

美国协会想要感谢 Michael Chalos 先生、Luke Reid 先生、Jim Sartucci 先生、George Kontakis 先生和高盖茨律师事务所 Christine Jochim 女士、Keesal, Young & Logan 律师事务所 John Giffin 先生和 Philip Lempriere 先生及 Chaffe McCall 律师事务所 Daniel A. Tadros 先生对于该份文件的检阅及补充的大力协助。



免责声明

呈现在“欢迎来到美国！船东法律法规遵守指南”一文的信息只是为了通用指南的目的。尽管美国协会会尽最大的努力来保证该文件提供的信息是准确的，但是美国协会及协会经理均无法保证信息的准确性和及时性，该信息并不具有可靠性。

美国协会及协会经理对无论基于合同、侵权、严格责任，法律还是其他因使用或无法使用该份指南引起的或相关的任何伤害、损失、费用、索赔或损害，包括但不限于任何间接的、特别的、伴随性的或者是间接损害其中的任何一种均不负责。



此外，在本指南中的信息不可以被作为任何保险合同的证据，也不可以当做由美国协会或者协会经理对任何其他方作出的财力或者其他方面承若的证据。而且本指南中的任何信息都不得被解读为一种证明，证明美国协会或其经理据此同意作为保证人或在任何管辖权中直接被起诉。下面的内容应被作为一份法律意见。我们强烈地鼓励会员们去咨询他们的律师或者联系协会经理取得一些建议。

表格：美国的管理体制

安全性			
主题	概要	美国协会指南/参考	其他相关的指南/参考
埃博拉病毒病 (EVD)	<p>美国已经实施了各种防治措施来阻止埃博拉病毒病的传播。需要特别指出的是，根据美国联邦法律 71.21 第 42 条规定，驶往美国港口的船舶船长被要求在 15 日内将生病或者死亡的船员或者乘客的情况汇报给美国疾病控制中心。</p>	<p>协会拥有关于埃博拉病毒病的专门的网站，该网站 http://www.american-club.com/page/ebola 有对于合同及租船合同的及时更新和指导，其中包括对美国及其他海运国家的港口要求和限制。</p>	<p>美国海岸警卫队在 2014 年 8 月 7 日已经签署了海事安全公告 12-14，公告要求船舶代理人需要提供关于船员是否在过去的 45 天内去过有埃博拉病毒影响的国家的信息。该公告副本可以在 https://www.uscg.mil/msib/docs/012_14_8-7-2014.pdf 上看到。</p> <p>另外，重要的工业参考清单，包括任何由美国海岸警卫队签署的为了经过美国的船舶参考，可以在 www.american-club.com/page/ebola 上找到。</p>

海事安全			
主题	概要	美国协会的指南/参考	其他相关的指南/参考
货物自动舱单系统 (AMS) - "10+2 规则"	<p>在 2008 年 11 月 24 日，美国海关与边境保护局 (CBP) 宣布了关于运往美国的海运货物新的信息要求。进口商安全申报和承运人额外要求暂行最终条例，也被称为“10+2 规则”，要求船舶在被允许进入美国前海运货物承运人和进口商向 CBP 提供额外的资料。</p> <p>另外，散货船的经营者必须在船舶到达美国 24 小时前提供 AMS 清单，同时集装箱船经营者必须更早提供 AMS 资料，在船舶到达装货港的 24 小时前。</p>	<p>关于 AMS 要求的参考可以在协会第 27/28 通函找到。</p>	<p>如果想得到更多的关于美国 AMS 要求的信息，请参考 10+2 介绍。更多的关于 CBP 的 AMS “10+2 规则”的信息可以被 http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/importer-security-filing-102 找到。</p> <p>CBP 也已经发展成一个关于“10+2 规则”的“常见问答”集，该问题集能在 http://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/10_2faq_0.pdf 找到。</p>

海事安全 (续)			
主题	概要	美国协会指南/参考	其他相关的指南/参考
船舶到港通知 或者离港通知 (NOAD)	<p>对于进入美国水域船舶，根据美国联邦法律第 33 卷第 160 部分 C 分类，驶往美国的外国船舶必须提交一个到港通知/离港通知 (NOAD)。根据 33CFR.160.212: “如果你的航次时间是 96 小时或者更多，你必须至少在进入港口或者目的地提前 96 个小时提交一个 NOAD。如果航次时间少于 96 个小时，你必须在船舶进入港口或者目的地至少 24 小时前提交 NOAD。”</p> <p>NOAD 必须包括所有的在表格 160.206 中详细说的信息。该表格可以在 http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CFR-2012-title33-vol2/pdf/CFR-2012-title33-vol2-sec160-206.pdf 访问。</p>	X	<p>更多关于 NOAD 的信息可以在网站 http://www.nvmc.uscg.gov/NVMC/default.aspx 找到。</p> <p>为了简化过程，电子申报 NOAD(eNOAD)可以在网站 https://enoad.nvmc.uscg.gov/ 完成。</p> <p>提交 NOAD 的全部规则都可以在 http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CFR-2012-title33-vol2/pdf/CFR-2012-title33-vol2-part160-subpartC.pdf 访问。</p> <p>美国海岸警卫队同样提供了一个关于 NOAD 的简化了的 Excel 工作簿电子表格格式。该格式可以在 http://www.nvmc.uscg.gov/NVMC/Items.aspx?id=32D47D72-5CDB-4A21-B119-1A623D27D833 被访问。</p> <p>到 2015 年 3 月 2 日为止，海岸防卫对扩大了到港通知 (NOA) 及自动识别系统 (AIS) 要求的适用范围，其中包括提交 NOA、汇报内容、时间框架和程序的 强制性办法。这些关于 CFR 相关的修正案可以在 http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2015-01-30/pdf/2015-01331.pdf 找到。</p>

<p>私人保安要求</p>	<p>当在外国船旗国船舶上的船员访问美国但没有美国签证且被认为是“高风险”时，当船舶在港时美国政府可能会强制要求在《国际船舶和港口设施保安规则》（ISPS）和《美国海上交通安全法案》的要求之上额外的船舶安保。在这种情况下，美国当局会拒绝船舶入境或要求该船舶在整个访问美国港口的过程中雇佣私人保安置于船舶之上。</p>	<p>X</p>	<p>现行的关于私人保安要求的国家政策在美国海岸警卫队 ALCOAST 357/12 中都有所表述。该文件可以在 http://www.uscg.mil/announcements/alcoast/357-12_alcoast.txt 看到。</p>
----------------------	--	----------	--

海事安全(续)			
主题	概要	美国协会指南/参考	其他相关的指南/参考
船员身份证明	<p>美国海岸警卫队海上安全、保障和管理理事会已经制定了对于在美国可航行水域的某些船舶船员身份证明文件的要求。</p> <p>该规则影响到在美国水域运营及访问美国港口的外国商船的船员和从国外港口返回的商船船员。该规则要求船员在需要的时候拥有并提供下述可接受的身份证明文件之一：一个护照，一个美国永久居住卡，一个美国商业船员文件，一个美国商业船员证书，一个运输工人身份证书(TWIC)或者一个由国际劳工组织公约 185 的缔约国签发的船员身份证明文件。</p>	<p>船员身份证明要求的概要在协会网站的 2009 年 4 月 29 日的会员警示能看到。</p>	<p>美国海岸警卫队关于船员身份证明规则可以在美国联邦法律第 33 卷 D 部分找到，网址是 http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?tpl=/ecfrbrowse/Title33/33cfr160_main_02.tpl. 批准国际劳动公约 185 的国家列表在 www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312330. 可以找到。</p>
来自于古巴访问美国港口的船舶：180 天禁令	<p>进入古巴港口或者装货地点从事货物贸易或者买卖或者提供服务的船舶在离开古巴港口或装货地的 180 天内不允许以装货或卸货的目的进入美国港口。</p>	<p>要获得更多的信息，请参考美国协会信函第 05/15.</p>	<p>修订的规定副本及美国财政部发布的常见问题在 http://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/OFAC-Enforcement/Pages/20150115.aspx. 可以访问到。</p>
来自于尼日利亚访问美国港口的船舶	<p>从 2014 年 6 月 12 日起，除了在联邦公告 USCG-2014-0067 摘要上列明的港口，来自尼日利亚联邦共和国港口的船舶入境条件已经实施了。</p>	<p>美国海岸警卫队通知的概要在美国协会网站上 2014 年 6 月 16 日成员警示中能找到。</p>	<p>为了阅读美国海岸警卫队关于来自尼日利亚船舶的海上安全信息公告，请点击此处。</p>

环境保护			
主题	概要	协会指南/参考	其他相关指南/参考
<p>进入加利福尼亚州港口：加利福尼亚空气资源委员会 (CARB) 规则</p>	<p>加利福尼亚空气资源委员会已经实施了关于含硫量限制和允许在加利福尼亚使用的燃油类型的规则，该限制和类型如下：</p> <p>“ 船用柴油（ISO 8217,DMB 级别）或者船用汽油（ISO 8217,DMA 级别），硫含量在 0.1%以内。”</p> <p>“ 适用于加利福尼亚基线 24 海里以内的全部水域”</p> <p>“ 该要求适用于辅助锅炉，对于主推进锅炉并不适用。</p> <p>在加利福尼亚海岸 24 海里内船舶左右的发动机（主机和辅机）必须转换成 0.1%船用汽油或船用柴油。</p> <p>此外，船舶烟囱排放量由岸上检查员检测。如果烟囱排放量被鉴定为过量，那每违反一次就会受到 30,00 美金的罚款。</p>	<p>X</p>	<p>更多关于现行法规的信息和更新，请参考如下：</p> <p>1. 加州环境保护署的远洋船舶燃料的规则 http://www.arb.ca.gov/ports/marinevess/ogv.htm.</p> <p>2. ABS 燃料转换咨询通知</p>

环境保护 (续)			
主题	概要	美国协会指南/参考	其他相关的指南/参考
船舶一般许可-VGP (长度超过 79 英寸的商船)	<p>如果会员们的船舶在美国水域进行贸易, 那会员们应该注意环境保护署规定了 26 种不同物质和液体排放的规则, 这其中大多数在之前并没有控制或禁止。</p> <p>2013 VGP 2013 年 12 月 19 日生效, 生效期 5 年。之后会签发另一个 VGP. 所有访问美国港口的船舶必须提交意向通知 (NoI) 且在船舶上实施 VGP 的要求。美国海岸警卫队已经建立了 VGP 遵守的检查机制, 该检查机制作为其港口国管理考试的一部分。美国环境保护局会根据检查出的缺陷强制执行,</p>	<p>美国协会已经为会员们及他们的高级船员建立一个在线学习模块, 通过该模块可以培训和熟悉 VGP 要求。为了获取更多信息, 访问更多关于会员培训模块的相关资讯, 请参见 https://secure2.idessonline.com/americanclub/elearning/.</p> <p>更多关于 VGP 要求的信息请参见美国协会通函第 11/11.</p>	<p>环境保护局网站关于 VGP 的信息可以访问 http://water.epa.gov/polwaste/npdes/vessels/index.cfm http://www.epa.gov/npdes/pubs/vgp_permit2013.pdf.</p> <p>另外, 2013VGP 的要求可以访问 http://www.epa.gov/npdes/pubs/vgp_permit2013.pdf.</p> <p>美国海岸警卫队也建立了关于 VGP 遵守的指南, 其中包括检查工作辅助, 上述信息均可在 http://www.uscg.mil/hq/cgcvc/cvc2/policy/epolicy.asp.</p>
小船一般许可-sVGP(长度等于或小于 79 英尺的商船)	<p>对于长度小于等于 79 英尺的商船的新要求在 2014 年 12 月 19 日生效。sVGP 要求主要侧重于燃料管理、发动机和燃油控制、固体和液体废物管理、甲板冲洗和运行、船体维护、可再利用废水、鱼舱废水、压载水和海水冷却弦外排出等方面</p> <p>【注释: sVGP 要求的遵守暂停 3 年, 延期至 2017 年 12 月 18 日。长度小于 79 英尺的船舶压载水排放不受该暂停的约束。(例如, 仍然要求许可), 但是可以根据到 2014 年 12 月 19 日为止生效的 VGP 或者 sVGP 标准获得该许可。】</p>	<p>美国协会已经为会员们及他们的高级船员建立了在线学习模块, 通过该模块可以培训和熟悉 VGP 要求。为了获取更多信息, 访问更多关于会员培训模块的相关资讯, 请参见 https://secure2.idessonline.com/americanclub/elearning/.</p> <p>更多关于 sVGP 要求的信息请参见美国协会通函第 34/13.</p>	<p>环境保护局网站关于 sVGP 的信息可以访问 http://water.epa.gov/polwaste/npdes/vessels/index.cfm</p> <p>另外, 2014 sVGP 要求可访问 http://water.epa.gov/polwaste/npdes/vessels/upload/sVGP_2014.pdf.</p>

环境保护（续）			
主题	摘要	美国协会指南/参考	其他相关指导/参考
防止船舶污染国际公约附件 1-5	<p>海运业已看到有大量的昂贵的事件犯罪和违反 73/78 年防止船舶污染国际公约附件 1 关于油水分离器，“魔术导管”和油类记录簿上的异常记载规定而产生的罚款。船东应采取一切预防措施保证船舶和公司完全符合防止船舶污染国际公约和防止船舶污染法（美国法典第 33 卷，1901-1905）的要求，无论是在美国领海之内还是之外。</p> <p>虽然符合防止船舶污染国际公约附件 1 已习惯上成为美国当局的焦点，符合防止船舶污染国际公约附件 2 至 6 也正成为美国优先考虑的方面。</p>	<p>关于符合防止船舶污染国际公约附件 1，请参考美国协会介绍概要：含有废物的处理和与监管机构的相互影响（Treatment of Oily Waste & Interaction with Regulatory Bodies.）</p> <p>而且，美国协会已为会员们以及他们的高级船员培训开发了在线学习模块，使他们自己熟悉防止船舶污染国际公约附件 1 至 5 的要求。获得更多的信息以及进入这些为会员们的培训模块请见：https://secure2.idessonline.com/americanclub/elearning/.</p> <p>另外，协会向会员们提供额外的关于符合防止船舶污染国际公约附件 1 的指导：协会通函第 15/05、协会通函第 01/06 和 2012 年 3 月 16 日会员警示。</p>	<p>近期，美国签署了防止船舶污染国际公约附件 1，2，3，5 和 6，防止船舶污染国际公约已通过防止船舶污染法并入美国法律，且与 1901 年美国法典第 33 章和联邦法规第 33 单 151 相符。</p> <p>更多帮助会员们在美国遵守防止船舶污染国际分组附件 1 到 5，请见：http://www.uscg.mil/hq/cgcv/cvc/marpol.asp.</p>

环境保护（续）			
主题	概要	美国协会指南/参考	其他相关指南/参考
<p>防止船舶污染国际公约附件 6：北美排放控制区域 (ECA) 美国海岸警卫队商船合规办公室</p>	<p>北美和美国加勒比海排放控制区域 (ECAAs)，依据防止船舶污染国际公约，对驶离美国，加拿大和邻近波多黎各海岸的特定水域和美属维尔京群岛的船舶进行严格的就二氧化硫 (Sox) 及氮的氧化物 (NOx) 的排放和其他特别事项进行严格控制。ECA 将该控制区域从海岸线向外扩张了大约 200 海里。</p> <p>从 2015 年 1 月 1 日开始，所有在北美排放控制区域运营的船舶必须燃烧含硫量低的燃料油，硫的含量不超过 0.1%，自 2012 年 8 月 1 日代替了之前硫含量不超过 1.0% 的标准，比之前 2012 年 8 月 1 日生效的标准又降低了。防止船舶污染国际公约附件 6 美国适用的规则包含在美国联邦法律第 40 卷 1043 部分。</p>	<p>请参见协会通函第 39/14 号</p>	<p>关于环境保护署/美国海岸警卫队 在北美排放控制区域实施和强制排放标准的信息可见于： http://www.epa.gov/otaq/oceanvessels.htm.</p> <p>一系列常见问题回答已由美国海岸警卫队更新，可见于： http://www.uscg.mil/hq/cg5/csncoe/docs/ECA%20FAQs.pdf.</p> <p>而且，环境保护署已颁布了对船舶燃料中硫的标准和相关规定的罚金政策，来处罚违规者。该政策可见于： http://www2.epa.gov/sites/production/files/2015-01/documents/marinepenaltypolicy.pdf.</p>

环境保护 (续)			
主题	概要	美国协会指南/参考	其他相关指南/参考
非油轮反应计划 (NTVRP)	<p>自 2014 年 1 月 30 日起, 船东必须按照本规则提交一份船舶反应计划, 并得到批准或提交一份包括充足因素的计划以获得临时运营授权。船东被要求签订包含合同协议细节的救助基金和消防协议。</p> <p>非油轮反应计划合同必须针对船舶运营的美国海岸线的地理区域。</p>	<p>请参考如下协会如下通函, 详细列明了船东遵守非油轮反应计划的步骤: 一般非油轮反应计划要求: 协会通函第 05/14</p> <p>替代性反应计划要求 (仅适用于阿拉斯加放和关岛): 协会通函第 13/15</p> <p>替代性非油轮反应计划 (仅适用于阿加拉斯加州): 协会通函第 07/14</p> <p>非油轮反应计划附加的意外事故计划要求 (仅适用于阿加拉斯加州和华盛顿州): 协会通函第 40/13</p>	<p>鼓励会员们浏览协会的通函获取进一步的符合非油轮反应计划要求的合同的细节。</p> <p>替代性非油轮反应计划 (仅在阿拉斯加适用): http://www.ak-mprn.org/news.php.</p> <p>非油轮反应计划的要求在美国联邦法第 33 章第 155 部分中的 J 进行了规定:http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=d14dc37a8953de30e0db354f03d3a15b&node=sp33.2.155.j&rqn=div6.</p>
油轮反应计划	<p>按照美国联邦法第 33 章第 155 部分中的 D 油轮反应计划, 适用于所有进入美国港口的外国油轮以及所有挂美国旗的油轮, 按照 90 年油污法案中必须获得漏油反应计划。油轮反应计划规定包括计划提交要求均包含在美国联邦法第 33 章第 155 部分中的 D.</p>	X	<p>油轮反应计划规定在美国联邦法第 33 章第 155 部分中的 D, 请见: http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=d14dc37a8953de30e0db354f03d3a15b&node=sp33.2.155.d&rqn=div6.</p>

环境保护 (续)			
主题	概要	美国协会指南/参考	其他相关指南/参考
压载水管理	<p>压载水管理 (BWM) 公约已经在全世界生效。在全世界实行压载水管理公约的过渡期, 美国海岸警卫队已设立了在美国水域实行的压载水管理的规定。</p> <p>这些新规定从 2012 年 3 月 23 日生效, 压载水管理规定包括操作和记录要求, 包含在美国联邦法第 33 章第 151 部分中的 C 和 D。</p> <p>压载水排放也受环境保护署对船舶一般许可的制约 (见上文)</p> <p>从太平洋沿岸地区外要进入加利福尼亚港口的船舶必须在距离陆地至少 200 海里外交换压载水。</p>	<p>排放压载水到美国的水域, 必须遵守下列方法:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 在向美国水域排放压载水之前需要在距离 200 海里处完成一个完整的压载水交换。如果根据国际海事组织最佳可行技术 (BAT) 计划船舶要求必须安装压载水系统, 该方法就不在被接受了。 2. 安装和运行一个美国海岸警卫队认可的并且满足 IMO 最佳可行技术计划的压载水排放标准相符的压载水处理系统 (BWTS)。 3. 在船舶被要求遵守压载水排放标准之前, 安装一个美国海岸警卫队接受的警报管理系统 (AMS)。 4. 排他地使用美国公共水系统进行压载。 5. 排放到岸上的设施中或另一艘用于处理压载水的船舶上。 6. 不要将压载水排放到美国的水域中。 	<p>压载水管理规定包括操作和记录要求, 包含在美国联邦法第 33 章第 151 部分中的 C 和 D, 可进入:</p> <p>http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=cb2cca13fdf85ed70906e80ca935&node=s33.2.151.d&rgn=div6.</p> <p>2013 年 4 月 5 日, 美国海岸警卫队签发的压载水管理规定常见问题解答, 这些常见问题解答可见:</p> <p>http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg522/cg5224/docs/BWM_FAQs_Vol%20I_05April2013.pdf.</p> <p>仅适用于加利福尼亚: 加利福尼亚州土地委员会对于压载水交换的政策可见:</p> <p>http://www.slc.ca.gov/Spec_Pub/MFD/Ballast_Water/Documents/Compliance_and_Reporting/Letter%20Agent%20BWM%20Req%20for%20PCR.pdf.</p> <p>仅适用航行和运营在北美五大湖和哈德逊河的船舶: 美国联邦法第 33 章第 151 部分中的 C 中的要求, 可进入: http://www.ecfr.gov/cgi-bin/retrieveECFR?gp=&SID=c9e54e37ecbe0981110ea0d48954246c&n=sp33.2.151.c&r=SUBPART&ty=HTML.</p>

环境保护（续）			
主题	概要	美国协会指南/参考	其他相关指南/参考
亚洲舞毒蛾	<p>联邦农业部（USDA）最近在他的农业清洁手册中签发“疑似亚洲舞毒蛾船舶特别程序”，见附件。该手册提供海关与边境保护局（CBP）人员在相关的地点进行政策和协议指导，以防止威胁美国农业的害虫入侵。</p> <p>在美国要遵守的程序根据船舶要进入亚洲舞毒蛾领域之日和船舶要进入的美国港口确定。一般情况下在美国西海岸港口，缺少一份亚洲舞毒蛾证书并不意味着船舶不能清关，但在船舶到港时或到港前后要接受检查。</p>	<p>遵守要求摘要请见美国协会网站的 2014 年 4 月 21 日会员警示。</p>	<p>联邦农业部的农业清洁手册请见 http://www.aphis.usda.gov/import_export/plants/manuals/ports/downloads/mac.pdf.</p>

责任			
主题	概要	美国协会指南/参考	其他相关指南/参考
财务保证证书 (COFR)	<p>要进入美国水域的油船和非油船都要提供财务保证证书，财务保证证书签发给船舶经营人，证明他有能力支付清污和损失费用，一直到1990年油污法案（OPA 90）中规定的责任限额。</p> <p>大于300总吨的船舶以及任何型号的在专属经济区过驳和转运油料的船舶也要遵守财务保证证书的规则。</p> <p>财务保证证书程序是由美国海岸警卫队的国家污染基金中心(NPFC)执行。国家污染基金中心的船舶证书部门保证责任方是经认可的，有能力承担海水污染事故中发生的费用。</p> <p>当船舶经营人显示其能支付清污和损失费用，直至油污法案中规定的责任限制，他就可以获得一份财务保证证书。特定州的证书，如：加利福尼亚，需要单独向州相关机构进行申请。</p>	<p>鼓励会员们参考以下关于加利福尼亚财务保证证书的要求细节的协会通函：协会通函第06/15。</p>	<p>财务保证证书用于管理船舶1990年油污法案以及综合环境反应、赔偿和责任法中的大部分财务责任。可进入该网站： http://www.uscg.mil/npfc/COFRs/default.asp</p> <p>财务保证证书的要求和程序包含在美国联邦法规第33章第138部分。详细信息请看： http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?rgn=div5&node=33:2.0.1.2.9</p> <p>财务保证证书中的进一步信息可从财务保证证书提供者处获得，例如：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. SIGCo: http://www.sigcogroup.com/services-products/summary.php. 2. Shoreline: http://www.sim.bm/shoreline.html. 3. WQIS: http://www.wqis.com/broker-resource-center/cofr-application/. 4. COFRs for California only: http://www.dfg.ca.gov/ospr/financial_responsibility/#.