

IMO 海上环境保护委员会第 73 届会议 (MEPC73)

要点快报

中国船级社

2018 年 10 月 30 日

一、总体情况

国际海事组织海上环境保护委员会第 73 届会议 (MEPC73) 于 2018 年 10 月 22 日至 26 日在伦敦召开。本次会议共有 19 项议题, 主要包括压载水有害水生物、空气污染及能效、提高国际航运能效的进一步措施、船舶 GHG 减排、强制性文件的审议和通过、海上塑料垃圾处理行动计划的制定、减少北极水域航行船舶使用和载运重油 (HFO) 风险措施制定、污染预防及响应、其他事项等议题。

除全会外, 本次会议上成立了强制性文件修订起草组 (DG) - 议题 3、压载水审议组 (RG) - 议题 4、空气污染及能效工作组 (WG) - 议题 5 和议题 6、GHG 减排工作组 (WG) - 议题 7、海上塑料垃圾工作组 (WG) - 议题 8。

本次会议共形成了 17 份技术文件, 包括决议、通函、修正案和统一解释草案。

二、重点讨论议题

(一) 强制性文件修正案的审议和通过 (议题 3)

本届会议通过了禁止携带非合规燃油的 MARPOL 附则 VI 修正案。

1. 禁止携带非合规燃油的 MARPOL 附则 VI 修正案

通过了 MARPOL 附则 VI 修正案——禁止船上使用超过 MARPOL 要求含硫量的非合规燃油之第 14.1、14.3 和第 14.4 条、以及配套的 IAPP 证书附件修正案。

该修正案规定禁止携带超过 0.50% 含硫量的用于燃烧目的的燃油 (fuel oil used or carried for use on board a ship); 当船舶在排放控制区时, 则禁止使用超过 0.10% 含硫燃油; 删除了对硫含量的审议条款; 对 IAPP 证书附件作了配套修订; 采纳了 IMarEST 对 MARPOL 附则 VI 第 14.3 条的编辑性修订提议。该修正案将于 2020 年 3 月 1 日生效。

就 CLIA 提出的增加“第 3 条和第 4 条规定的除外”提议, 未获采纳。孟加拉建议推迟通过该修正案、直至确保低硫燃油供应充足且具有良好经济性的建议同样也未获采纳, 尽管其获得一部分代表特别是产油国、船东组织的支持。

2. 后续配套的修正

起草组在修订过程中有如下发现：现有的 MARPOL 附则 VI 第 14.2 条与 IMO 的“经修订的世界范围燃油平均硫含量监测指南”存在矛盾；现有的 MARPOL 附则 VI 第 14.5 条、第 14.6 条可能均需要作进一步修订；MEPC.286(71)决议中新增的“波罗的海”、“北海”排放控制区定义与 MARPOL 附则 I 和附则 V 存在矛盾需作协调性修订。由于以上发现超出起草组的职责，本届会议决定在后续的马尼拉 MARPOL 附则 VI 修订时给予考虑。

3. 本议题下形成的文件清单

- (1) MEPC.305(73)决议——禁止携带非合规燃油的 MARPOL 附则 VI 修正案。

(二) 压载水有害水生物（议题 4）

1. 公约状态

截止 2018 年 10 月 26 日，有 79 个国家加入公约，占总吨位 80.94%。中国于伦敦时间 10 月 22 日正式向 IMO 提交了加入压载水公约的文书，因此公约将于 2019 年 1 月 22 日对中国正式生效。

2. 压载水处理技术审议和批准

本次会议审议了来自德国的 1 家基本批准和挪威的 1 家最终批准申请并同意分别授予基本批准和最终批准。根据本次会议提供的信息，法国对其原先认可的 BIO-SEA® BWMS 产品重新认可并换发新型式认可证书。应注意该型式认可仍然按照 MEPC.174(58)进行认证的。截至 MEPC73 会议，预计共有 59 个压载水处理系统获得基本批准；46 个压载水系统获得最终批准；至少 74 个压载水系统获得型式认可（包括非活性物质压载水系统）。

3. BWMS 的调试试验指南

根据 MEPC72 会议的要求，本次会议指示压载水审议组完成该指南的定稿。主要体现在以下几个方面的意见：

- (1) 该调试试验是为了验证 BWMS 在船上正确安装和运行，不是为了验证 BWMS 的设计本身；
- (2) 对调试试验的符合性验证，可采用环境水进行试验，并采用 BWM.2/Circ.42/Rev.1 中的指示性分析方法对所有 D-2 标准中的指标进行分析。
- (3) 对所有适用的自我检测参数进行评估并确认传感器和相关设备正常运行。
- (4) 当分析结果不超过 D-2 标准时认为验证是合格的。

(5) 书面报告包括调试试验方法及详细结果应提供主管机关。

总体意见是该指南为非强制性的，对于 BWMS 在船上安装的调试试验要求最终基于主管机关的决定。

委员会同时指示 HSSC 导则的通信组将该指南的相关内容纳入到 2019 年 HSSC 导则中，注意不仅仅是对新造船的初次检验中，还应包括对不受初次检验约束的现有船。

4、BWMS 系统设计限制 (SDL) 及其监测指南

根据委员会指示，审议组审议完成 PPR5 完成的该指南草稿，并将原来指向 G8 导则改为指向 BWMS 规则。

5、压载水管理计划 (BWMP) 中的应急措施指南

根据委员会指示，审议组审议了压载水管理计划 (BWMP) 中何时应包括应急措施的问题。委员会同意审议组的意见，由成员国自行决定悬挂其国旗的船舶何时在 BWMP 中包括应急措施。同时，批准了 G4 导则修正案以要求在 BWMP 中包括应急措施。

6、来自议题 15 的新输出建议

根据大会审议，关于压载水公约实施过程中的几个新输出建议合并形成两项新输出：“基于 EBP 数据收集的 BWM 公约审议”和“在 BWM 公约 EBP 期间产生的紧急措施”。第一个新输出主要体现通过 BWM 公约的经验积累期数据收集和分析以形成对公约的一揽子修正案；第二个新输出则为了给在 EBP 期间发现的紧急问题提供及时的解决方案，包括制定和修订指南或其他相关措施等。

关于中国提出的制定示范课程的新输出，最终同意 ICS 的建议，将新输出名称改为“制定 BWM 公约海员培训规定”，并放在 HTW 分委会审议制定。

关于韩国提出渔船的新输出问题，大会意见认为不属于压载水，不需要一个新输出进一步讨论。

7、压载水公约 article 3.2(f)的澄清

关于中国的这份提案，大会上大部分代表团表示支持第 2 种观点，也有代表团支持第 3 种观点。由于时间限制，经大会审议，一致同意将中国提案转交 PPR6，放到“IMO 环境相关公约条款的统一解释”议题下进行进一步审议，并邀请感兴趣方提交统一解释提案。

8、压载水公约 IBWMC 证书格式的建议修正案

由于时间限制，该提案没有进审议组审议。在大会上获得一致性的支持，委员会同意将中国提案转交下次会议审议，并邀请各方向下届会议提交评论意见以便审议组审议。

9、记录压载泵工作时间和与压载水数据电子记录系统连接

针对伊朗提出的使用压载水数据电子记录系统的提案，经大会审议不支持作为一项新输出。委员会最终决定，如果伊朗想继续提出该问题，建议向下届会议以新输出方式提出。

10、MEPC74 会议审议组

委员会同意 MEPC74 会议继续成立审议组。

本议题下通过或批准的文件。

- (1) BWMS 系统设计限制 (SDL) 及其监测指南 (BWM.2/Circ.69)
- (2) BWMS 调试试验指南 (BWM.2/Circ.70)
- (3) 压载水管理及制定压载水管理计划导则 (G4) 修正案 (MEPC.306 (73))。

(三) 空气污染及能效 (议题 5)

在船舶能效方面，本次会议重点就 EEDI Phase3 阶段要求、EEDI 基线标准修订、限制轴功率方法的应用等进行审议。

根据 EEDI 审议通信工作组对 EEDI 第三阶段相关要求的建议，大会针对散货船、液货船、集装箱船、普通干货船的 EEDI 第三阶段实施时间、削减率进行一般性讨论并作出了初步决定。对于散货船和油船；实施时间为 2025 年，削减率为 30%；对于集装箱船：实施时间为 2022 年，削减率为 40%；对于普通干货船实施时间为 2022 年，削减率为 30%。同时否决了通信工作组、我方在 MEPC72 提出以及日本在本次 MEPC73 会议上提出的对大吨位散货船和液货船基准线的修订建议。并指示工作组起草相关决议草案，拟在本次会议批准。

考虑到大型散货船和液货船难以满足 EEDI 第三阶段要求是我方一直以来的关切，并且小型集装箱船削减率提升到 40%也对我工业界存在不利影响。中国、巴西、日本等代表团以及 INTERTANKO 等组织，向大会要求将 EEDI 第三阶段要求的修正建议案推迟到 MEPC74 批准，以便相关国家或组织收集数据并开展研究，向大会提出进一步建议方案。最终大会决定将 EEDI 第三阶段要求的修正建议案推迟到 MEPC74 审议批准，MEPC75 通过。此项决定为各方后续向 IMO 提出针对大型散货船和液货船和小型集装箱船的解决方案提供了宝贵的窗口期。

另外，大会审议了通信工作组冰级船舶 EEDI 修正系数的建议，批准了相关的 EEDI 计算导则、验证导则以及相关的 MARPOL 附则 VI 修正案。审议了德国等提出的非永久性限制船舶轴功率的建议，同意在修订最小装机功率的同时，对此方案进行进一步讨论和调整。对日本，挪威等国提出强制报告 EEDI 数据的建议，大会原则同意提案建议，并请各国进一步对修正案案文提出建议。

本次会议批准的船舶能效相关文件：

1. MARPOL 附则 VI 修正案（冰区加强船舶）草案
2. 2018 年新船可获得能效设计指数（EEDI）计算方法导则草案
3. 2014 年船舶能效设计指数（EEDI）检验与发证导则修正案

在空气污染方面，本次会议主要对 PPR5 审议结果、低硫燃料相关标准实施事宜等进行审议。

大会注意到 PPR5 关于黑碳排放测量方法、黑碳排放数据收集等情况的进展报告。审议并通过了柴油机废气再循环（EGR）系统泄放水排放导则，并进一步明确其适用于 2019 年 7 月 1 日及之后签发 EIAPP 证书的柴油机废气再循环（EGR）系统泄放水的排放。审议批准了 2017 选择性催化还原（SCR）导则修正案，以及 2008 NOX 技术规则修正案（SCR 系统发证要求），拟在 MEPC74 通过。考虑到废气清洁系统（EGC）泄放水对海洋环境可能造成的污染，大会指示 PPR6 进一步研究并修订 2015 EGC 系统导则。经大会审议了对于 2008NOX 技术规则中柴油机试验循环的统一解释（IACS UI MPC51），由于未达到大多数成员国支持，大会未采纳该统一解释。

大会审议了统一实施 MARPOL 附则 VI 第 14.1.3 条的相关工作结果，批准了船舶统一实施 MARPOL 附则 VI 0.5%燃油硫含量标准的实施计划制订导则，并以通函形式下发。注意到统一实施 MARPOL 附则 VI 第 14.1.3 条会间会已识别出使用低硫燃油的相关安全问题，将由 MSC100 进一步考虑审议。

对于 2020 年 0.5%燃油硫含量标准建立经验积累期（EBP）的建议，大会上各代表团从设立 EBP 是否会延缓标准的执行、设立 EBP 的目的、低硫燃油安全性问题、数据收集必要性、EBP 审议工作程序等进行了较长时间的一般性辩论，但是未达成一致，大会决定后续会议再进一步审议。

对于燃油质量问题，大会审议并同意对于向 IMO 报告合规燃油可获得性信息的建议，请各成员国在 2020 年 1 月 1 日前将其港口码头的合规燃油可获得性的相关信息报告

IMO，并拟下发关于报告合规燃油可获得性信息的相关通函。大会审议并批准了燃油供应商最佳实践导则；另外，对于成员国/港口国最佳实践导则，将由后续通信工作组进一步考虑完善。

大会初步审议了NOX Tier III要求对于大型游艇的适用性问题，同意相关成员国后续就此问题向大会提交相关修正草案之后，再进一步审议。

本次会议批准的空气污染相关文件：

- 1.MEPC.307(73) - 柴油机废气再循环（EGR）系统泄放水排放导则
- 2.2008 NOX 技术规则修正案（SCR 系统发证要求）草案
- 3.2017 选择性催化还原（SCR）导则修正案草案
- 4.MEPC.1/Circ.875/Add.1- 燃油供应商最佳实践导则；
- 5.MEPC.1/Circ.878 - 船舶统一实施 MARPOL 附则 VI 0.5%燃油硫含量标准的实施计划制订导则
- 6.MEPC.1/Circ.880 - 合规燃油可获得性信息报告

（四）进一步提高国际航运能效的技术及操作措施（议题6）

大会注意到秘书处提供的关于 IMO 船舶燃油消耗数据库的进展情况，另外，目前 19 个 MARPOL 附则 VI 缔约国主管机关已指定了数据提交联系人，11 个 RO 已和 IMO 秘书处进行了联系，大会进一步请相关缔约国尽快指定后续数据提交的联系人。另外，IACS 向大会提供信息，在 2019 年 1 月 1 日前，仍然有 19000 艘船舶需要提交 SEEMP PartII。

大会审议了新加坡自愿实施船舶燃油消耗数据库情况，对于“其他”类型船舶在 MARPOL 附则 VI 第 2 条中缺乏定义的问题，后续由秘书处进一步在数据库使用指南中进行更新说明。对于其他燃油类型（如混合低硫燃油）的碳转换系数“ C_F ”，认为在 2016 SEEMP 制订导则附件 2 中已包含足够的燃料类型，如果燃油供应商不能提供相应的 C_F ，则可根据燃油的特性，从附件 2 表中选择；如果特性不明确，可选择轻燃料油 (RAM,RMD)的 C_F 值。

大会审议批准了 MARPOL 附则 VI 与燃油数据收集相关条款的统一解释，并作为 MEPC.1/Circ.795/Rev.3 散发。

同意尽快开展三步走战略第二阶段数据分析所需的方法论研究，拟在 MEPC75 批准，因此请相关成员国或组织向 MEPC74 提交提案。

本议题批准的文件

MEPC.1/Circ.795/Rev.3 - MARPOL附则VI与燃油数据收集相关条款的统一解释。

(五) 船舶GHG减排（议题7）

本次会议及在会前一周召开的 ISWG-GHG 第 4 次会间会，主要对 GHG 初步减排战略后续行动计划、如何推进后续工作以及 IMO GHG STUDY 第 4 次研究报告的工作范围等进行讨论和审议。

经会议审议，批准了 ISWG-GHG 第 4 次会间会提出的 IMO GHG 初步减排战略后续行动计划，随后将对初步战略中的短期、中长期候选措施开展实质性的讨论。考虑到后续短期、中长期候选措施涉及到对成员国影响评估，是后续审议减排措施的关键问题，大会请各成员国进一步向 IMO 提交建议，以期在 MEPC74 上完成对成员国的影响评估程序。对于其他可及早实施的措施，在 ISWG-GHG 第 4 次会间会时，基本认同可通过现有能效规则框架下的相关要求（EEDI 及 SEEMP）来尽早实现减排。会议注意到加拿大和 IAPH 提交的关于港口减排的相关建议，并请加拿大向下次会议提交相关推进港口减排的决议草案。

初步同意在 2019 年 5 月 7-10 日举行第五次 ISWG-GHG 会议，继续对候选措施方案建议和影响评估程序进行审议。

经会间会及工作组讨论，向大会提出了第四次 IMO GHG Study 研究工作范围框架，主要涉及 GHG 排放清单及航运未来排放场景研究。大会同意后续设立专家工作组继续对第四次 IMO GHG Study 研究工作范围进行讨论。

会议批准或通过文件：

1. IMO GHG 初步减排战略后续行动计划

(六) 海上塑料垃圾处理行动计划的制定（议题 8）

经大会初步讨论，成立工作组，根据 TOR 开展了以下方面的审议工作。

1、“来自船舶的海上塑料垃圾行动计划”的制定

工作组审议制定并完成“解决来自船舶的海上塑料垃圾行动计划”草案，并经大会以 MEPC73 决议通过。该行动计划的主要内容包括：

- (1) 目标：为防止来自船舶的塑料垃圾进入海洋提供全球性解决方案。

(2) 时间表：完成时间为 2023 年，与联合国可持续发展 2030 议程可持续发展目标 (SDG14) 保持一致。

(3) 行动：减少渔船海上塑料垃圾产生和回收塑料垃圾：将着重审议将 IMO 船舶识别号强制适用于所有 24 米及以上的渔船，通过修订《2012 年开普敦协定》及 MARPOL 附则 V 方式；制定对渔船的 PSC 程序；减少航运对海上塑料垃圾的贡献度：强化垃圾管理计划、记录簿、告示牌等，制定强制性集装箱损失报告制度等；改建港口接收设施及处理的有效性；强化公众认知度、教育和海员培训；提高船舶海上塑料垃圾贡献度及法律框架；加强国际合作；技术合作能力建设等。

(4) 审议和评估：定期审议和评估该行动计划。

2、制定 PPR 分委会关于海上塑料垃圾行动计划的工作范围

由于时间限制，工作组没能完成 PPR 分委会的工作范围，但是识别了行动计划中的各项措施的优先权。工作组建议成立通信组，识别放在船舶海上塑料垃圾 IMO 研究项目中审议的问题，确定合适的研究机制，制定法律约束性框架，向 MEPC74 会议报告。

委员会同意建立通信组，按照上述 TOR 开展工作。

3、行动计划中的未来优先措施

工作组认为有必要收集相关数据以支持行动计划中的 IMO 研究，建议秘书处请求 GESAMP 专家组开展航运相关塑料垃圾来源的研究。另外，请 MSC 审议制定关于集装箱损失的强制报告系统以及船上容易确定具体损失数量的方法，鼓励港口国提供足够的接收设施，鼓励相关信息共享，邀请成员国及国际组织开展船舶产生的微塑料的相关研究。

委员会同意了上述各项提议。

4、重新命名输出项

基于本届会议审议结果，委员会同意将原输出名称“海上塑料垃圾处理行动计划的制定”改为“处理船舶海上塑料垃圾行动计划的后续工作”。

(七) 减少北极水域船舶使用和载运重燃油风险的措施制定 (议题 9)

大会审议了向本届会议提交的几份提案文件，大部分发言代表团支持美国 (MEPC 73/9/1) 和芬兰 (MEPC 73/9/2) 提出的在北极禁止 HFO 的要求所带来的影响的评估方法，少数代表团支持加拿大和俄罗斯的提议 (MEPC 73/9)。委员会同意将所有相关提案文件转交 PPR6 进行审议，以 MEPC 73/9/1 和 MEPC 73/9/2 为基础文件，完成“影

响评估方法论”。

(八) 污染防备和响应 (议题 11)

委员会批准了以下文件:

- (1) 批准 IBC 规则及 BCH 规则修正草案, 将在 MEPC74 通过;
 - (2) 批准关于富能量燃油及其混合物载运导则的 MEPC 通函;
 - (3) 批准 MARPOL 附则 II 关于高粘度/高熔点持久性漂浮产品的货物残余及洗舱水的修正草案, 将在 MEPC74 通过;
 - (4) 批准了 2018 年 MARPOL 附则 I 要求对 FPSOs/FSUs 的应用导则的 MEPC 决议;
 - (5) 批准了 2017 年港口国控制程序 (A.1119(30)) 修正草案, 建议 III 分委会纳入对 A.1119(30) 决议的未来修订中;
 - (6) 批准了 MARPOL 及 NOx 技术规则下使用电子记录簿导则的 MEPC 决议草案, 并批准了 MARPOL 附则 I、II、V 和 VI, 以及 2008 NOx 技术规则关于使用电子记录簿的修正草案, 以期在 MEPC74 会议通过。
 - (7) 原则批准了 2009 年经修订的 MARPOL 附则 VI 下的港口国控制导则 (MEPC.181(59)) 修正草案, 以期在未来的会议中结合其他相关修正案一并通过。
- 关于使用电子记录簿的导则以及相关的 MARPOL 附则修正案, 美国提出保留。对于 IACS 提出的关于“现有船上的消耗臭氧物质记录系统”及使用 IEC 60945 标准的意见, 推至 MEPC74 会议审议。

本届会议将批准的文件 (决议或通函):

- (1) 批准 IBC 规则及 BCH 规则修正草案;
- (2) 批准关于富能量燃油及其混合物载运导则的 MEPC 通函;
- (3) 批准 MARPOL 附则 II 关于高粘度/高熔点持久性漂浮产品的货物残余及洗舱水的修正草案;
- (4) 批准 2018 年 MARPOL 附则 I 要求对 FPSOs/FSUs 的应用导则的 MEPC 决议;
- (5) 批准 2017 年港口国控制程序 (A.1119(30)) 修正草案;

(6) 批准 MARPOL 附则 I、II、V 和 VI，以及 2008 NO_x 技术规则关于使用电子记录簿的修正草案；

(7) 批准 MARPOL 及 NO_x 技术规则下使用电子记录簿导则的 MEPC 决议草案；

(8) 批准 2017 年港口国控制程序 (A.1119(30)) 修正草案及 2009 年经修订的 MARPOL 附则 VI 下的港口国控制导则 (MEPC.181(59)) 修正草案。

(九) 委员会及其附属机构工作计划 (议题 15)

1、关于压载水议题的新增工作计划的建议及结果已在议题 4 中给出。

2、关于 PPR5 对将环丁腈物质纳入 AFS 公约附则 I 控制清单的建议，委员会同意将原工作输出名称“审议修订 AFS 公约附录 I 纳入环丁腈的初始提议”改为“包括环丁腈控制的 AFS 公约附录 I 修正案及相关导则修订”，将在 PPR6 进一步审议。

3、使用多种柴油机运行工况 (Maps)

4、委员会批准了各分委会议程，以及 MEPC74 和 75 会议议程及临时会议日期安排。

(1) MEPC74 计划于 2019 年 5 月 13 至 17 日召开，MEPC75 计划于 2020 年春季召开。

(2) MEPC74 会议将继续成立压载水审议组、空气污染和能效工作组、GHG 减排工作组、海上塑料垃圾工作组和强制性文件起草组。

(3) 本届会议继续成立和新成立的通信组有：EEDI 审议通信组、燃油质量通信组、海上塑料垃圾通信组。

(4) 委员会同意在 2019 年继续召开 ESPH 工作组会间会，和在 2019 年 5 月 7-10 日召开第 5 次 GHG 工作组会间会。

(十) 选角 2019 年主席和副主席 (议题 17)

本届会议再次选举了日本的 H. Saito 为 2019 年会议主席，利比里亚的 H. Conway 为副主席。

三、提醒业界注意的事项

1、禁止携带非合规燃油的 MARPOL 附则 VI 修正案的实施

提醒业界注意禁止携带非合规燃油的MARPOL附则VI修正案已经在MEPC73正式通过，将于**2020年3月1日生效实施**。为此船舶需要提前着手准备。当船舶未采用等效符合性方法（如安装后处理装置）时，在规定的规定时间之后将不允许携带非合规燃油，除非根据MARPOL附则VI第18条、当船舶尽最大努力仍不能获得满足要求的燃油，此时船舶应按第18条提供证据并通知其主管机关和相关目的港的主管当局。同时提前各方注意，目前IMO正在讨论和制定“符合要求燃油不可获得报告的标准格式”和相应的导则/指南，对此我社将及时发布通告。

2、压载水相关问题

(1) 提醒造船厂、BWMS厂家、检验发证机构等关注BWMS安装调试试验指南要求，虽然为非强制性文件，但因与船舶检验发证关联，还是需要开展调试中取样分析，关注实践可行性和可能出现的问题。

(2) 请产品厂家及试验机构关注BWMS系统设计限制（SDL）及其监测指南。

(3) 请船东及相关方关注G4修正案，在新制定和修订BWMP时应纳入应急措施。

3、船舶能效

国际航运GHG减排初步战略通过之后，继续加强现有框架下的能效要求（即EEDI和SEEMP）已在本次ISWG-GHG4上达成基本共识。在其他短、中、长期候选减排措施暂无确定实施方案之前，船舶能效已成为GHG初步战略通过之后实质上最快、最有效的减排途径。后续EEDI要求将愈加严格，实施时间阶段将不断收紧。在不断加强船舶EEDI成为共识前提下，EEDI提升方案近期必将成为争夺焦点。同时，考虑到我国自身低碳绿色发展及生态文明建设的发展战略，需要我国工业界尽快研发和吸收节能减排新技术，开展新能源技术应用研究等，以及其他关联性研究，如限制轴功率应用等，统筹形成我国新造船EEDI提升方案，从EEDI应对策略、技术储备等各方面为全球航运GHG减排在EEDI方面的压力做好应对。

4、空气污染

考虑到目前IMO初步认可废气清洁系统（EGC）泄放水对海洋环境可能造成的污染，后续将考虑对2015 EGC导则进行修订，需提醒业界相关产品厂商关注。

5、进一步提高国际航运能效的技术及操作措施

IMO船舶燃料收集机制将在2019年实施，提醒相关船公司，尽快提交SEEMP Part II。

6、海上塑料垃圾处理行动计划

- (1) 提请渔船关注IMO强制标识要求以及对渔具的强制标识建议；
- (2) 关注集装箱海上损失的强制性报告系统的建立
- (3) 关注船上微塑料特别是灰水中微塑料的控制措施提议。

7、使用电子记录簿

提请业界注意MARPOL公约下使用电子记录簿后对现有记录系统可能造成的影响。

8、其他事项

- (1) 请业界注意，IMO将对《2011年减少外来水生物传播的船舶生物污垢控制和管理导则》(MEPC.207(62)) 进行审议，不排除今后将此要求强制化，现有阶段需考虑减少生物污垢的设计、技术，制定计划（可考虑纳入BWMP）并在实施中积累经验。
- (2) 请业界关注船舶水下噪音问题。
- (3) 请业界关注在AFS公约下禁止使用环丁腈的影响。

中国船级社

2018年10月30日