

国际海事组织船舶温室气体减排第7次会间工作组会议要点快报

中国船级社

2020年10月30日

2020年10月19日至10月23日，国际海事组织（IMO）船舶温室气体减排第7次会间工作组会议（下称ISWG-GHG 7）以视频会的形式召开。本次会议围绕MARPOL附则VI修正案（针对现有船能效）、新规则对成员国的影响评估和相关导则制定三个议题进行了讨论，形成了拟提交MEPC 75的会议报告。

交通运输部国际合作司与外交部、生态环境部、工信部、中远海运、中国船舶、大连海事大学、海事局和中国船级社组成中国代表团与会。现将会议基本情况报告如下。

一、针对现有船能效的MARPOL附则VI修正案

1. 总体构建思路

目前拟提交MEPC75审议的现有船能效要求方案融合了前期的技术能效和营运能效两个不同的路线，即船舶既要满足技术能效（EEXI）要求，还要满足营运能效（CII）要求，并对船舶按照年度营运能效进行分级（A-E级）。

2. 技术能效EEXI方面

EEXI类似新造船EEDI，是根据船舶固有技术参数并考虑主机限定后功率进行的评估。目前EEXI的要求值、计算及验证导则等基本成形。对各船型的Required EEXI的设定基本等同于2022年对新造船的Required EEDI值，但对滚装船、滚装客船和三大船型中的部分吨位段船型有所放宽。

3. 营运能效CII方面

CII即船舶碳排放强度指标。通过船舶实际营运过程中的能源消耗及运输功的比值来表示船舶的营运能效水平。在每年对CII进行验证后，还将对船舶CII进行年度评级，表现不佳的船舶需要制定改正计划并纳入船舶能效管理计划（SEEMP）。

此外，为实施CII，后续将对SEEMP的制订及实施进行强制化。目前CII的具体指标、基准线、折减要求、计算及验证方法、SEEMP Part I的验证、评级机制等尚缺乏具体内容，有待进一步制订。

4. 适用范围

EEXI适用于目前EEDI适用的12种船型。

营运能效要求及分级机制适用于5000GT及以上的EEDI适用船型。

5. 检验发证

(1) SEEMP：在2023年1月1日之前，船舶需完成 SEEMP Part I制订，纳入CII的指标及实现措施，并由主管机关或授权组织确认后签发COC。

(2) 技术能效（EEXI）：融合措施生效（初步预计2023年1月）后结合IAPP证书年度、中间或换证检验（取早者）完成EEXI验证，并签发IEE证书。IEE证书通常终身有效。

(3) 营运能效（CII）：在融合措施生效之后的每一个日历年搜集CII数据并计算当年的CII，在下一个日历年前三个月内报告主管机关或授权组织并评定CII等级，由主管机关或授权组织验证后签发SOC。SOC有效期为当年直至下一个日历年前五个月。

6. 后审议机制

考虑到目前的融合方案实施的目标是实现IMO航运GHG减排初步战略，为评估目前方案实施之后实现2030年目标的可能性，目前方案中纳入了后审议机制。在2026年将对目前融合方案的实施情况和效果进行评估，以便进一步加强或改进相关的措施。

二. IMO后续工作

1. ISWG-GHG 7未就EEXI和CII的相关导则进行深入讨论，会后将成立相关通讯工作组开展工作，包括：

(1) 进一步完善EEXI相关的计算、验证等导则，以及SEEMP的相关制订导则；

(2) 研究确定CII相关的指标、制订新的CII计算、验证、评级等导则；

(3) 拟在MEPC76前召开ISWG-GHG 8对相关导则草案进行审议，以期尽快批准实施。

2. 大多数成员国非常重视温室气体减排措施对航运、经济、供应链等，特别是对最不发达国家和小岛国的影响，认为最终通过的任何减排措施方案都需要

有充分的影响评估报告作为支撑。因此，会议同意将向MEPC75建议开展目前融合方案的影响评估，并尽快开展相关工作，在MEPC76最终通过该融合方案时，能够一并审议相关的影响评估报告。

