

## IMO 海上环境保护委员会第 75 届会议要点快报

(中国船级社)

2020 年 11 月 26 日

### 一、会议总体情况

国际海事组织 (IMO) 海上环境保护委员会第 75 届会议 (MEPC 75) 于 2020 年 11 月 16 日至 20 日通过远程视频会议方式召开。考虑到本次会议的特殊情况,主席调整了本次会议议程及审议文件,重点审议了以下几个议题:强制性文件的审议和通过 (议题 3)、空气污染预防 (议题 5)、船舶能效 (议题 6)、船舶 GHG 减排 (议题 7)、污染预防及响应 (议题 10)、其他分委会报告 (议题 11)、委员会及其附属机构工作计划 (议题 14) 以及委员会报告审议 (议题 18)。

会议成立了强制性文件修订起草组 (DG),进行修正草案的编辑性审议。会议共形成了 17 份技术文件,包括决议、通函和修正草案。具体见文件清单。

### 二、重点议题

#### (一) 强制性文件修正案的审议和通过 (议题 3)

会议通过了 2 份修正案,一是关于低硫燃油取样验证、船舶 EEDI 数据强制收集、EEDI 第三阶段标准及大吨位散货船基准线相关内容的 MARPOL 附则 VI 修正案,将于 2022 年 4 月 1 日生效。会议同时呼吁各缔约方在 2022 年 4 月 1 日之前尽早执行这些修正案。二是关于压载水管理系统调试试验和 IBWMC 证书格式的 BWM 公约修正案,将于 2022 年 6 月 1 日生效。

#### (二) 空气污染 (议题 5)

##### 1. 大型游艇实施 MARPOL 附则 VI 下 Tier III NO<sub>x</sub> 排放要求

针对一些国家和行业组织提出的大型游艇自 2021 年 1 月 1 日起实施 Tier III NO<sub>x</sub> 排放要求面临的困难和建议,委员会建议向 MEPC76 会议提出提案供进一步审议。

##### 2. 关于低硫油及 EGCS 相关问题

- (1)会议通过了《2020年全球供应船上使用的燃油平均硫含量监测导则》;
- (2) 国际航运黑碳排放对北极的影响的后续工作、对GISIS中MARPOL附则

VI 燃油质量和可获得性数据初步审议、燃油数据收集和分析、EGCS 相关问题等，将推迟至 MEPC76 会议审议。

### 3. 空气污染及能效通信组工作 TOR

会议决定成立空气污染及能效通信组，在会后开展工作，涉及空气污染相关问题的主要工作范围包括：

(1) 审查 MEPC 75/5/2 号文件附件所载的燃料油供应许可证的指示性示例，将附在《成员国/沿海国最佳实践指南》(MEPC.1/Circ.884) 中；

(2) 审查 MEPC.1/Circ.883 通函修订草案 (PPR 7/22/Add.1, 附件 10)；

(3) 向 MEPC 76 提交书面报告。

### (三) 船舶能效方面 (议题6)

#### 1. 引入新的EEDI第四阶段通信组临时报告

会议对船舶能效相关内容以通信方式做了会前审议，指示引入新的EEDI第四阶段通信组继续根据其TOR开展工作。

#### 2. 空气污染及能效通信组工作TOR

会议确定空气污染及能效通信组关于船舶能效的相关工作内容如下：

(1) 审议 MARPOL 附则 VI 附录九关于 IMO 船用燃油消耗数据库的提交信息修正草案；

(2) 进一步审议轴功率限制的提议，制定工作计划推进轴功率限制概念相关工作；

(3) 进一步审议关于临时最小功率指南 (MEPC.1/Circ.850/Rev.2) 的修订建议，以期完成该指南修订；

(4) 完成 2018 年新船能效设计指数 (EEDI) 计算方法导则修正草案；

(5) 完成 MARPOL 附则 VI 下“新建船舶”EEDI 第 2 和第 3 阶段的相关日期统一解释的定稿，将在 MARPOL 附则 VI 相应修正案生效后以新的 MEPC 通函发布；

(6) 审议澄清受“Attained EEDI”和“Required EEDI”规定约束的船型的必要性，向委员会提出建议；

(7) 向 MEPC 76 提交书面报告。

### (四) 船舶温室气体减排 (议题 7)

会议审议批准了第六次温室气体会间会（ISWG-GHG 6）、第七次温室气体会间会（ISWG-GHG 7）的大会报告及 IMO 第四次温室气体研究报告，并就设立国际海事研究与发展委员会的提案进行了讨论。主要如下：

### 1. 对第六次温室气体会间会（ISWG-GHG 6）报告的审议

大会批准了第六次温室气体会间会（ISWG-GHG 6）提交的报告，并以 MEPC.327(75)决议通过了《鼓励成员国制定和提交旨在降低船舶温室气体排放的自愿国家行动计划》。

### 2. 对第七次温室气体会间会（ISWG-GHG 7）报告的审议

虽然有部分国家持有不同意见，大会还是批准了第七次温室气体会间会（ISWG-GHG 7）提交的会议报告，具体包括：

（1）批准了关于强制实施目标型技术和营运措施以减少国际航运碳强度的 MARPOL 附则 VI 修正案草案，拟在 MEPC 76 会议正式通过。该修正案的具体内容详见附件。

（2）批准对短期能效措施进行全面的影响评估，尤其是对发展中国家，特别是小岛国和最不发达国家的影响评估，责成秘书处设立指导委员会尽快启动该项工作并向 MEPC 76 会议提交最终评估报告，根据最终的评估结果，委员会可能会对已批准的 MARPOL 附则 VI 修正案草案进行调整。

（3）认同制定修正案相关指南草案和强制性的碳强度准则的必要性，决定成立由中国、日本和欧盟共同担任协调人的通讯工作组，在 MEPC 76 会议前完成 EEXI（技术能效）和 CII（营运能效）要求框架下的相关技术导则的制定，并对现有的船舶能效管理计划（SEEMP）制定、船舶燃油消耗数据收集管理、港口国控制、创新型能效技术 EEDI 计算验证等相关技术文件进行升级，以适应新的 MARPOL 附则 VI 要求。

（4）批准在 MEPC 76 会议前召开第八次温室气体会间会（ISWG-GHG 8），对通讯工作组制定的相关技术导则草案进行审议，并向 MEPC 76 提交报告。

### 3. 关于设立国际海事研究与发展委员会建议的讨论

就八大国际船东组织（ICS、BIMCO、CLIA、INTERCARGO、INTERFERRY、INTERTANKO、IPTA 和 WSC）联合提出的成立国际海事研究与发展委员会（IMRB），通过对每吨海运燃料强制征收 2 美元以筹措 50 亿美元的核心资金用于加速低碳和零碳技术及燃料应用研究的提议，各成员国围绕其成立的作用、机

构和资金的组织和管理、所涉及的技术研发和转让及其影响评估等问题进行了广泛的讨论，但大会并未就此形成结论性意见。

## （五）污染防备和响应（议题 10）

委员会审议了 PPR7 需要 MEPC75 考虑的紧急事项如下：

### 1. 化学品安全与污染风险

（1）委员会批准“IBC 规则修第 17 章和第 18 章正案生效后证书换发时间指南”（MSC-MEPC.5/Circ.7/Rev.1）。

（2）同意对 MEPC.2 通函关于根据 MARPOL 附则 II 和 IBC 规则的液体物质临时分类指南的修订建议，将于 2020 年 12 月份以 MEPC.2/Circ.26 发布。

（3）批准关于“修订的丙烯酸甲酯和甲基丙烯酸甲酯运输要求”的 PPR 通函（PPR.1/Circ.9）

（4）批准关于“重新提交 MEPC.2 通函《根据 MARPOL 附则 II 和 IBC 规则的液体物质临时分类》清单 2 和 3 所列产品”的 PPR 通函（PPR.1/Circ.10）。

### 2. AFS 公约修正案

委员会批准了 AFS 公约附录 1（新增环丁腈的控制条款）和附录 4（包含 IAFSC 证书格式）的修正草案，并确定对现有船舶的生效日期为【在 2023 年 1 月 1 日之后的下一次防污底系统计划更新时，但不迟于最后一次在船舶上应用含环丁腈物质的防污底系统后 60 个月】，将在 MEPC76 会议通过。

### 3. 燃油取样导则

委员会批准了“2020 验证船用或载运用作燃油的船上取样指南”MEPC 通函（MEPC.1/Circ.889）。

### 4. 压载水管理系统调试试验及取样分析

（1）批准了经修订的压载水管理系统调试试验指南（BWM.2/Circ.70/Rev.1），并指示 III 分委会相应修订 HSSC 检验指南。

（2）批准了经修订的依据 BWM 公约和 G2 导则开展压载水取样和分析试用指南（BWM.2/Circ.42/Rev.2）。

### 5. 北极水域使用重油（HF0）

委员会批准了禁止船舶在北极水域使用和载运用作重燃油的 MARPOL 附则 I 修正草案，拟 MEPC76 会议通过。

## **(六) 其他分委会报告 (议题 11)**

1. 批准 MARPOL 附则 I、IV 和 VI 关于免除无人驾驶非自航驳船 (UNSP) 的检验发证要求的修正草案, 以期在 MEPC76 会议通过;

2. 原则批准“免除无人驾驶非自航驳船 (UNSP) 在 MARPOL 公约下的检验发证要求导则”的 MEPC.1 通函草案, 以期在 MEPC76 会议正式批准;

## **(七) 委员会及其附属机构工作计划 (议题 14)**

### **1. 会议同意成立三个会间通信组:**

- (1) 空气污染及能效通信组 (日本协调人);
- (2) 制定碳强度减排技术导则通信组 (中国、日本、欧盟三位协调人)
- (3) 引入 EEDI Phase 4 通信组 (日本协调人)

### **2. 批准在 2021 年召开两个会间工作组会议**

- (1) ESPH 会间会 (2021 年)
- (2) ISWG-GHG 8 会间会 (2021 年 5 月 24-28 日)

### **3. 2021 年内 MEPC 及 PPR 会议安排**

**会议同意在 2021 年召开两次 MEPC 会议, PPR 8 会议:**

- (1) MEPC 76: 2021 年 6 月 14-18 日
- (2) MEPC 77: 2021 年 11 月 1-5 日
- (3) PPR 8: 2021 年 3 月 22-26 日

附件:

## “关于强制实施目标型技术和营运措施以减少国际航运碳强度”的 MARPOL 附则 VI 修正案草案技术要点

### 1. 总体框架

该修正案草案对前期讨论的技术能效和营运能效两个不同方案进行了融合，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，同时船舶还需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评估得到的能效指数。目前 EEXI 的要求值、计算及验证导则等基本成形，会后通讯工作组会对其进行进一步的完善。对各船型的 Required EEXI 的设定基本等同于 2022 年 4 月 1 日生效的对新造船的 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，用以表征船舶实际的营运能效水平。在每年对船舶 CII 进行验证后，还将对船舶 CII 进行年度评级，表现不佳的船舶暂时不会直接导致惩罚性后果，但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，待会后通讯工作组进一步制定。

### 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)**: 修正案生效（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)**: 在修正案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。

注: 年度要求达到的 CII (*Required annual operational CII*), 即为营运能效评级 C 等级的中间值。

## 6. 后审议机制

考虑到该修正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, 在修正案中纳入了后审议机制。在 2026 年将对目前修正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。

