

IMO 海上环境保护委员会第 74 届会议 (MEPC 74)

要点快报

(中国船级社)

2019 年 5 月 27 日

一、会议总体情况

国际海事组织海上环境保护委员会第 74 届会议 (MEPC74) 于 2019 年 5 月 13 日至 17 日在伦敦召开。本次会议共有 18 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、船舶海上塑料垃圾处理行动计划后续工作、特殊区域、ECA 区及 PSSA 区的指定和保护、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。

本次会议共通过了 12 份 MEPC 决议、8 份 MEPC 通函和 2 份 BWM 通函, 并批准一些列 MARPOL 公约及 BWM 公约修正案, 待 MEPC75 通过。

二、重点议题

(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 8 份修正案和相关决议: 涉及到电子记录簿的 MARPOL 附则 I、II 和 V 修正案 (将于 2020 年 10 月 1 日生效); 关于持续漂浮物的货物残余及洗舱的 MARPOL 附则 II 修正案 (将于 2020 年 10 月 1 日生效, 为与本次的 IBC 规则的生效日期协调); MARPOL 附则 VI 修正案、NO_x 规则修正案 (电子记录簿, 冰区加强船舶 EEDI 要求, 将于 2020 年 10 月 1 日生效); IBC 修正案、BCH 规则修正案 (将于 2021 年 1 月 1 日生效, 纳入挪威提议); 2017 年 SCR 系统指南修正案 (对 Scheme A 和 Scheme B 的选择不再设限制); MARPOL 下电子记录簿使用导则 MEPC 决议 (纳入 IACS 提议)。

(二) 压载水有害水生物 (议题 4)

本次会议主要审议了 BWM 公约实施以来遇到的各方面问题以及解决方案建

议等，主要包括以下几个方面：

(1) 经验积累期的数据收集和分析计划修订

批准了 BWM 公约经验积累期的数据收集和分析计划 (BWM. 2/Circ. 67) 的修订文本，在其中引入 ICES 建议的标准操作程序 (SOPs)。委员会同意以 BWM. 2/Circ. 67/Rev. 1 发布经修订后的完整版本。

(2) 对 IBMWC 格式的修正案

批准对 IBMWC 证书的修正草案，增加了一个新的压载水管理方法填写项，以包括目前 IBMWC 格式中除 D-1、D-2 和 D-4 之外的其他公约允许的压载水管理方法。将在 MEPC75 正式通过。

(3) 将 BWMS 调试试验变成强制性要求的公约修正

批准对公约 E-1 的修正草案，以解决将 BWMS 安装过程中的调试试验强制性的法律问题。并同意，该调试试验应不适用于已经安装 BWMS 并签发给证书的现有船舶。并强调调试试验应采用指示性分析。

(4) BWM 公约对特定船型的适用性

关于对目前一些特殊船型如应急船舶、救助拖船等难以安装 BWMS 的问题，将审议制定一个通用性的技术措施指南(类似 BMW. 2/Circ. 44 对 OSV 船舶的指南)。将在 PPR7 及后续 MEPC 会议上继续审议。

(三) 空气污染 (议题 5)

为实施 2020 年全球 0.50%燃油硫含量标准，本次会议审议并通过了相关的 MARPOL 附则 VI 修正案和配套文件，为标准的后续全球统一实施提供具体指导。

1. MARPOL 附则 VI 修正案

根据 PPR6 提交的关于低硫燃油取样验证相关内容的 MARPOL 附则 VI 修正案草案，本次委员会进一步审议批准了该修正案内容。修正案内容包括 MARPOL 交付样品、在用燃油样品、在船燃油样品等定义；在用燃油取样点的设置要求；在用燃油样品及在船燃油样品取样及试验的程序。此外，对 IAPP 证书格式进行修改，以包括燃油取样点等内容。对附则的附件 VI-“MARPOL 附则 VI 燃油样品的验证程序”进行修订，该程序包括 part I 针对 MARPOL 交付样品的验证程序和 PartII 针对在用燃油样品、在船燃油样品的验证程序。

2. 实施 2020 年全球 0.50%硫含量限制标准配套文件

1) 根据PPR6提交的2019年MARPOL附则VI PSC指南草案和III分委会准备的非合格燃油申明, 以及关于ECA外合格燃油不可获得情况等的审议结果, 并在指南草案中增加了NOX相关内容, 形成2019年MARPOL附则VI第3章PSC指南(经大会审议同意暂不包括MARPOL附则VI第4章船舶能效的PSC内容)。

2) 审议并批准《2019年统一实施MARPOL附则VI 0.5%燃油硫含量限制指南》。

3) 为解决非合格燃油问题应急措施问题, 审议通过了《处理非合格燃油问题应急措施PSC指南》。

4) 在MARPOL附则VI附件VI关于燃油取样验证程序生效前, IMO将以通函形式下发《MARPOL Annex VI燃油样品(第18.8.2及第14.8条)验证程序提前应用通知》。

5) 审议并批准了《2019年验证船舶使用燃油硫含量船上取样导则》, 对船舶使用燃油船上取样提供一致的操作方法, 内容包括了取样点及样本处理的相关内容。该导则将以MEPC.1/Circ.864/Rev.1下发。

6) 批准了《船舶燃油供应商交付合规燃油》MSC-MEPC 联合通函, 请各相关主管机关敦促燃油供应商参照前期IMO通过的相关燃油供应商最佳操作指南, 提供船舶合规燃油。

7) 此外, 考虑到废气清洁系统(EGCS)作为实施低硫油的等效措施, 需考虑EGCS系统故障时的处理措施, 因此, IMO审议并批准了PPR6提出的《单一监测仪器故障时持续合规性的指示以及EGCS不符合2015 EGCS导则规定时应采取的建议措施指南》, 并作为MEPC通函散发。

8) 审阅并批准MEPC通函《成员国/沿岸国最佳实践指南》, 以推进各相关成员国和沿岸国顺利有效实施2020年全球0.50%硫含量标准, 并鼓励各非缔约国也参考执行该指南。

9) 审议并原则批准了MEPC通函-《在GISIS系统中报告燃油可获得性及质量等相关数据以提升对MARPOL附则VI下0.5%燃油限制统一实施的理解》。

10) 考虑符合0.5%限制的燃油既有馏分油也有渣油, 因此, 并对所有燃油的燃油硫含量进行检查, 本次会议审议并原则批准对《2010年全球供应船上使用的燃油平均硫含量监测导则》决议修正案。

3. 其他事宜:

(1) 批准MEPC.1/Circ.795/Rev.4, 该通函是对MARPOL Annex VI 第13.2.2

条, 13.5.3, 14.1 和16.9条的统一解释。

(2) 对于国际航运黑碳排放对北极的影响的后续工作、国际航行大型游艇是否延长NOX Tier III标准免除时间问题、频繁加油的小尺度国际航行船舶上MARPOL样本的保存期限问题, 同意继续由下次PPR7进行审议。

(四) 船舶能效方面 (议题5、6)

国际航运GHG减排初步战略通过之后, 加强现有公约框架下的船舶设计能效指数(EEDI)成为推进减排的重要途径。欧盟国家和部分环保组织态度激进, 要求委员会全面提高EEDI第三阶段削减率, 并提前到2022年实施。在上次MEPC73会议上, 经我方与日本、巴西等代表团和国际独立油轮船东协会等行业组织努力, 委员会同意暂缓批准相关修正案, 留待本次会议做出决定。因此, 我方在MEPC73会后组织开展研究对策研究, 本次会议一共向IMO提交EEDI相关的3份技术提案和两份INF文件, 从EEDI第三阶段要求、大吨位船舶EEDI基准线、轴功率限制等重点事项全方面提出中国建议。

在EEDI第三阶段要求方面, 我方积极参加EEDI通信工作组, 对我国设计、建造船舶实施EEDI第三阶段要求符合性对比研究, 根据中国业界实际情况提供意见, 引导工作组形成有利于我方的结论。该工作组结论成为本次会议EEDI第三阶段要求修订的工作基础文件。

同时, 对我方重点关注并在前期多次进行提案的大吨位船舶基线问题, 继续联合巴西进行共同提案。在本次会议上, 中国巴西关于大吨位散货船基线修改建议最终被采纳, 并纳入MARPOL附则VI第4章第21条修正案。

本次会议船舶能效内容审议情况如下:

1. EEDI 第三阶段要求

本次会议审议了EEDI 第二阶段之后能效情况审议通信工作组报告及挪威、WSC等成员国或行业组织提交的关于EEDI第三阶段要求的相关建议提案, 经审议后批准了EEDI适用的12种船型第三阶段要求的开始时间及削减率要求。相比原要求, 集装箱船第三阶段要求提前至2022年且削减率根据其不同吨位均在原基础上有所提升; 普通杂货船、LNG运输船、非传统推进邮轮和15000 DWT及以上气体运输船第三阶段要求提前至2022年。其他船型EEDI第三阶段要求维持不变。EEDI第三阶段要求修正案纳入MARPOL附则VI第21条修正案。

2. 大吨位散货船EEDI基准线

大会审议批准了中国巴西联合提交的对于大吨位散货船EEDI基准线的修订建议，纳入MARPOL附则VI第21条修正案。

3. 引入新的EEDI 第四阶段要求

经大会审议，同意在本次会后成立新的通信工作组，根据本次会议明确的工作组工作范围，继续就引入新的EEDI第四阶段的相关事宜开展审议工作。

4. EEDI数据强制报告机制

大会审议并同意引入EEDI数据强制报告机制，将该机制纳入MARPOL附则VI第20条修正案，并在本次会议批准；同时修订2018年EEDI计算指南，纳入相关EEDI数据报告的具体要求和格式，指南修正案将在下次会议审议批准。

5. 非永久性限制轴功率

大会审议了德国、中国、美国等提交的关于非永久性限制轴功率的相关提案，同意后续会议继续对相关问题进行审议，并同时进行最小装机功率导则的修订。

6. 其他

(1) 挪威关于非传统推进船舶EEDI计算方法建议案没有得到大会支持，留待后续有进一步改进提案后再进行审议。

(2) 中国关于风力推进推进系统风力矩阵获取方法及其他代表团提交的EEDI技术要求实施相关的问题，由于本次会议时间关系，将在下次MEPC75会议审议。

(五) 船舶温室气体减排（议题 7）

船舶温室气体减排是本次会议的重点议题之一。前一周背靠背召开的会间工作组会议和本届委员会接续对落实海运船舶温室气体减排初步战略后续行动计划的相关事项进行了审议，主要包括减排措施对成员国的影响评估程序、减排措施具体方案、第四次温室气体研究筹备工作以及后续工作模式与能力建设等。

总体上各方在落实初步战略方面有共同意愿，但核心关切差异较大。经过两周的激烈讨论，会议主要取得了以下成果和进展：

1. 制定了减排措施对成员国的影响评估程序，该影响评估程序考虑了与后续措施审议程序的衔接问题；

2. 制定了减排措施的后续审议工作方案。采纳了我方主导的关于鼓励成员国

制定海运温室气体减排国家行动计划的方案建议，并计划于下届会议审议批准相关决议。此外，委员会审议批准了关于鼓励船港协作促进海运温室气体减排的决议；

3. 批准了第四次海运温室气体排放研究大纲和有关工作安排。尽管黑碳也最终被纳入研究范围，但黑碳排放清单将独立，不会列入二氧化碳等温室气体或其他相关排放清单，进而避免了为后续关于黑碳问题的专门审议埋下隐患；

4. 在后续工作模式方面，鉴于立即成立常设专门技术组尚不成熟，会议决定暂时维持目前的工作模式，但同意在下届委员会之前增开两次会间工作组会议，以加快审议进程；

5. 在能力建设方面，自愿性“温室气体技术合作信托基金”实施方案得到了委员会的批准。后续，秘书处将着手建立该基金并向理事会报告，邀请各方捐赠，并将定期向委员会报告运行情况。

（六）来自船舶的海上塑料垃圾处理行动计划的后续工作（议题 8）

委员会审议了船舶海上塑料垃圾通信组的报告，以及本次会议相关提案文件，成立工作组，主要开展了以下方面的审议工作。

1、海基来源的海上垃圾 GESAMP 工作组（GESAMP WG 43）

FAO 和 IMO 联合建立了一个海基来源的海上垃圾 GESAMP 工作组（GESAMP WG 43），该工作组将审查和分析所有海基来源的海上塑料垃圾的现有知识体系，提供数据差距评估。GESAMP WG 43 已经开始工作，已获得资金以完成其职权范围，并将致力于在 2020 年初提交其第一份报告，并在 2020 年底提交第二份报告。

2、“船舶海上塑料垃圾 IMO 研究” TOR 的制定

制定了“船舶海上塑料垃圾 IMO 研究”的职权范围（TOR）。在 TOR 中主要包括两大要素：关于所有船舶对海上塑料垃圾的贡献的信息；和船舶储存、运送和接收船舶产生以及收集的塑料废物的信息。同意对“船舶”的审议也包括固定和移动式平台。关于**渔具标识问题**，邀请 FAO（联合国粮食及农业组织）向 MEPC 和 GESAMP 工作组提供相关信息，并向 IMO 提供强制或自愿应用的建议。

3、制定解决船舶海上塑料垃圾的 IMO 战略

初步制定了一个“解决船舶海上塑料垃圾的 IMO 战略”草案，将对一些列行动计划分别按短期、中期和长期行动进行分类。委员会成立一个通信组，将继续

完成这个战略草案。

（七）污染防备和响应（议题 10）、委员会及其附属机构工作计划（议题 14）

委员会审议了相关报告，主要开展了以下方面工作。

1、对环丁腈（cybutryne）进行控制的 AFS 公约附则 1 修正案

考虑到日本提出的 AFS 公约附则 I 的修订草案关于新增环丁腈控制要求中对现有船的追溯存在诸多不合理之处，MEPC74 同意暂不通过该修正案，待明年的 PPR 分委会讨论后再作考虑。

2、解决国际航运黑碳排放对北极的影响的办法

芬兰、德国、荷兰和韩国提出 IMO 应该就解决黑碳排放影响采取行动，为此提出了 PPR7 此项议题的职责范围（TOR），要求 IMO 对控制船舶黑碳排放提出要求。我国认为黑碳议题还有很多工作需要进一步研究和完善，因此应该着手开展相关工作而不是直接制定控制要求。经过讨论，MEPC74 要求 PPR7 研究黑碳排放控制议题的 TOR 并向 MEPC75 报告。

3、EGCs 排出水环境影响评估和协调相关的法规和指南

为防止新的等效技术排放有害物质对海洋环境造成影响和统一执行 MARPOL 附则 VI 第 4 条的规定，相关国家和组织提出 IMO 新增如下产出：对 EGCs 排出水进行环境风险评估并考虑相关的法规、指南修订，包括条件和水域。MEPC74 批准了此项新任务，将由 PPR7 研究。

4、MARPOL 附则 IV 和相关指南修订

挪威提出扩大“2012 年污水处理设备排放标准和性能测试应用指南修订”议题工作范围的提案：修订 MARPOL 附则 IV 和相关指南，包括进行记录和采取措施以保证 STP 在整个生命周期内有效运行。经讨论，此项工作将交由 PPR7 开展。

5、减少北极水域航行船舶使用和载运重油（HFO）作为燃料的风险措施制定

MEPC74 批准了 PPR6 提出的此项议题职责范围（TOR），要求 PPR7 按禁止在北极载运和使用 HFO 作为燃料的“影响评估方法论”开展工作，各方可按通过的“影响评估方法论”（但不限于此）向 PPR7 提交有关影响评估提案。该方法论中已明确要求应充分评估所有可能的减少风险措施对相关方面的影响，包括对北极地区造成的社会、经济等影响。

三、提醒业界注意的事项

1、IBC 规则修正案

IBC规则修订将对现有化学品船形成较大影响，考虑其追溯性，请航运界做好准备。

2、压载水相关问题

关于BWMS调试试验的强制性实施问题，在公约E-1的修正案生效后（2021.10）才强制，除非主管机关自行决定提前实施。另外，该调试试验不适用于已经安装BWMS并签发了IBMWC证书/符合证明的现有船舶。

请业界将在压载水公约实施过程中遇到的问题以批准的BWM公约经验积累期的数据收集和分析计划中给出的表格收集和填写，并积极反馈给海事主管部门或CCS，以便在IMO会上予以针对性的解决。

3、空气污染

为实施低硫燃油要求，MEPC74通过了系列指南、通函，请航运界高度关注。

4、船舶能效

由于集装箱船EEDI第三阶段能效要求在本次修正建议案基础上进一步提高的可能性仍然存在，请集装箱船公司密切关注，提前考虑应对。