

# IMO 船舶温室气体减排工作组第 6 次会间会 要点快报

中国船级社

2019 年 11 月 21 日

## 一、总体情况

国际海事组织(IMO)船舶温室气体减排工作组第 6 次会间会(ISWG-GHG6)于 2019 年 11 月 11 日至 15 日在英国伦敦召开。会议按照 MEPC74 批准的工作组 TOR 开展了以下议题的讨论：进一步改进现有船营运能效的建议以便制定 MARPOL 附则 VI 修正案、减少 VOC 排放和甲烷泄露、自愿性国家行动计划(NAP)、促进使用低碳和无碳燃料包括制定全生命周期 GHG/碳强度导则、能力建议及技术合作进一步行动制定等事宜。

## 二、重点讨论议题

### (一) 进一步审议关于提高现有船舶营运能效的具体建议，以便制订 MARPOL 附则 VI 第 4 章修正案和有关指南

会议围绕现有船舶营运能效提升的实施路径，从适用范围和生效机制、基线和降低目标两个方面进行了激烈讨论，讨论主要集中在政策和方案设计的原则方面。

#### 1、适用范围和生效机制

关键技术问题主要包括：

- (1) 措施应适用于哪些船舶（类型、尺度、建造年限）；
- (2) 如何确保船舶的营运符合要求；
- (3) 船旗国及港口国各自的职责是什么；
- (4) 如果将技术方式（EEXI）与营运方式（CII、SEEMP）合并，如何

保证这两种不同机制和不同指标的等效。

#### 2、基线和降低目标

关键技术问题主要包括：

(1) 起始日历年是哪年；提议是否使用 EEDI 基线作为基准线；如何考虑船舶已经达到的潜在减排；

(2) 提议是否将相同的减排目标适用于所有船舶类型和载重吨或者有所不同；是否应对某些船型或尺度有所免除；

(3) 提议是否仅包括 2030 年减排目标或中间目标（每年度或每 3 年）；

(4) 这些措施如何对达到初步战略中的第三层目标水平发挥作用。

经审议，为推进现有船尽快实现减排，并尽可能在 MEPC75 批准相关的 MARPOL 附则 VI 修正案，会议同意将相关提议分为技术性和营运性两种方式进一步推进审议和 MARPOL 附则 IV 修正案的制定。其中技术性方式包括挪威、日本提议的 EEXI、希腊、BIMCO 提议的降低功率等，营运性方式包括丹麦等提议的强化 SEEMP、中国提出的分级机制、法国和 CSC 等提出的降速措施等。会议认为这两种方式都需要进一步完善，同时考虑对船旗国和港口国监督包括新的能效审核机制。会议决定两种方式需要进一步同步制定，为 ISWG-GHG 7 会议做好准备。

#### **(二) 自愿性国家行动计划 (NAP)**

工作组审议并同意了中国联合其他国家制定并提交的关于鼓励成员国提交国家行动计划 (NAP) 的 MEPC 决议草案，将提交 MEPC75 审议和通过。

#### **(三) 进一步审议鼓励采用低碳和零碳燃料的具体建议，包括为所有相关类型燃料制定生命周期温室气体/碳强度指南和激励机制**

工作组支持成立一个专门的工作小组制定所有相关类型燃料的生命周期温室气体/碳强度指南，并同意应优先考虑国际航运的从“燃料舱到螺旋桨”过程中的排放（即：船舶使用过程中的排放）。工作组同时认为，关于燃料的上游排放也很重要，但需要更多信息供审议。

#### **(四) 能力建设及技术合作进一步行动制定**

工作组注意到 IMO 秘书长成立了 GHG TC 信托基金，以维持 IMO 技术合作和能力建设相关活动，并向 MEPC75 提交了文件以邀请各成员国及组织提供资金。IMO 和挪威政府启动了 GreenVoyage-2050 项目以扩大 IMO GloMEEP 项目和支持国家开展减排具体措施。挪威政府在 11 月 13 日向 IMO 额外捐赠了 430 万美元资金用于 GreenVoyage-2050 项目。