

《防污公约》 附则 VI 逐条分析



GREEN VOYAGE
2 0 5 0



Norwegian Ministry
of Climate and Environment

《防污公约》附则 VI 逐条分析

载于第 MEPC.328(76)号决议的 2021 年经修订的《防污公约》附则 VI
2022 年 11 月 1 日起适用

以由全球环境基金-联合国开发计划署-国际海事组织全球海运能效伙伴(GloMEEP)项目与海洋工程、科学和技术学会(IMarEST)共同撰写和印发的《船舶排放工具包》指南 2: 将《防污公约》附则 VI 纳入国家法律(2018 年)的附件 1 为基础, 本文件由 Green Marine Associates 咨询公司(Edmund Hughes)和国际海事组织-挪威 2050 年绿色航运项目组(Astrid Dispert、Minglee Hoe 和 Jamie Jones)共同编写, 国际海事组织法律事务办公室(Dorota Lost-Sieminska 和 Aicha Cherif)以及环保司(Toshikazu Tsuboi)亦提供了建议。

对于任何个人或组织因依据本文中的信息或建议或以任何方式提供的信息或建议而蒙受的任何损失、损害或费用, 国际海事组织或挪威气候与环境部概不负责。



Norwegian Ministry
of Climate and Environment

概述

修正《经 1978 年议定书修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉》(《防污公约》)的 1997 年议定书增加了附则 VI(《防污公约》附则 VI), 其中载有防止船舶造成大气污染的规则。《1997 年议定书》仅对已批准《防污公约》的国家开放供批准或加入。

《1997 年议定书》的缔约国有义务充分执行《防污公约》附则 VI 的条款。这也意味着将《防污公约》附则 VI 的所有相关条款转化为国家立法。如此行事时, 应特别考虑到确保国家立法中的条款明确并为需要法律授权以施行各项要求的人员赋予必要的权力, 例如, 国务部长、国家航运主管机关、环境机构、港口当局、船舶检查员等。此外, 国家立法需要明确在规则中承担义务的所有各方, 包括例如船舶、船舶主管机关、当地燃油供应商、港口当局等。

将《防污公约》附则 VI 转化为国家立法

如果未能将国际要求转化为国家立法, 则悬挂《防污公约》附则 VI 缔约国国旗的船舶更有可能因不合规而被滞留在外国港口, 从而对从事国际贸易的船舶造成昂贵的延误和不便, 同时还可能损害该缔约国的声誉并令其失去作为海运国家的地位。

将条约转化为国内体制的过程因国家而异。根据一元化方法, 一项条约可无需任何国内立法, 一旦缔结、对该国生效并在官方公报上公布, 即可成为其国内法的一部分。根据二元化方法, 除非立法生效, 否则国际条约所产生的权利和义务在国内法中无效。因此, 条约条款只有在成为国内法后才具有效力。

大多数海事组织公约, 包括《防污公约》附则 VI 都不是“自动执行”条约, 因为他们对缔约国内的各主管机关施加了多项义务。为此, 在起草国内立法时, 《防污公约》附则 VI 的缔约国必须关注条约中有关要求其采取行动的条款, 无论他们采用的是一元化或是二元化的法律体制。

国家立法的起草者必须理解《防污公约》附则 VI 中的条款将对若干行为者施加义务: 船舶(及其船员)、主管机关(如《防污公约》中所定义的船舶在其管辖下营运的国家政府)、条约的缔约国、港口当局和港口经营人、燃油供应商、船用柴油机制造商等。起草者需要审查《防污公约》附则 VI 中规定的每项义务并考虑其将适用的行为者: 国家、船舶/船东、港口当局、工业界等, 以确保在国家立法中给予国际要求充分和完整的效力。

因此, 实施《防污公约》附则 VI 可能需要不止一项国家立法, 这取决于缔约国作为船旗国、港口国和沿岸国的具体义务。在许多国家, 实施《防污公约》附则 VI 的主要基本立法是关于商船的立法(例如, 《商船法》或《航行法》)。但也可能是关于保护海洋或防止船舶造成

污染的立法(例如,《海洋污染防治法》)。在这方面,每两年作为大会决议¹发布的关于与《国际海事组织文书实施规则》有关的各文书所规定的义务的非详尽无遗清单的海事组织文件为实施和执行海事组织文书提供了极为有用的指南,特别是包括明确与海事组织会员国审核机制有关的可审核领域。

可能还需要根据基本立法制定几项次要立法(例如以法规、海事令的形式)。这也是本文中逐条分析提到的“相关的”立法的原因。除了立法本身,实施诸如《防污公约》附则 VI 此类条约还涉及发布政策、指南和导则,以补充其条款的实施、符合和执行,例如,《防污公约》附则 VI 的文本所称的“令主管机关满意”的行事。这些文件的制定通常考虑到了海事组织发布的导则和指南,同时也与可能受到这些条款影响的部门(包括航运、炼油、物流、港口和技术部门等工业界利益攸关方)进行了协商。这项工作最好在一国成为条约的缔约国之前完成。

最后,国家立法需要对国家规定的执行以及不遵守国家规定的违反行为和适当的处罚做出规定。

在国家立法中使用引用和动态引用进行纳入

许多海事组织公约,包括《防污公约》附则 VI 都是技术性非常强的公约。他们还经常辅以各项规则,对船舶及其设备施加了更多技术要求。

在国家立法中实施这些技术要求的一种方法是交叉引用国际文书,在某些国家也称之为“通过引用纳入”。这意味着,并非重复国际要求,国家规定可要求船舶必须,例如,遵守《防污公约》附则 VI 第 14 条。通过这种方式,国家和国际要求之间将不再存在差异,船东、造船厂和其他工业界专业人士/利益相关方将只需参考与国际文本相关的一套法律文本,而不必同时参考这些条款的国家版本。

根据技术和环境变化/进展,将定期对《防污公约》附则 VI 进行修正和更新。这些更改需被纳入国家立法,以确保其体现当前的国际要求。

2016 年初,海事组织会员国强制审核机制生效,通过该审核机制,将查明缺少实施海事组织公约的适当的国家立法或未将修正案纳入国家立法的情况。不良的审核表现可能损害缔约国的声誉以及令其船舶在港口国监督(PSC)机制下被视为具有较高风险。由于港口国监督检查日趋以风险为基础,这意味着将基于风险对船舶进行检查,未能制定立法可能增加悬挂该缔约国国旗的船舶在进入外国港口时面临检查的频率,从而增加工业界的成本。

一些国家,特别是普通法管辖区的国家,已明确对国际条约进行定期修改既耗时又耗费资源。因此,监管框架并未与时俱进,国际公约修正案在全球范围内的生效与将其转化为国家法律之间存在长时间的滞后。这些滞后导致法律不确定性以及国家和国际立法之间的差异。此

¹ 见第 A.1157(32)号决议。

外，在《防污公约》附则 VI 的缔约国登记的从事国际贸易的船舶存在未能完全符合国际要求的风险，因此，可能面临《防污公约》附则 VI 其他缔约国采取的执法行动。

动态引用的使用提供了一种机制，便于某些技术要求今后的修正案能够自动纳入国家立法而无需对国内立法做出修正。动态引使得在国家立法中对国际条约中某具体条款的引用被解释为对不时经修订的该具体条款的引用(而非仅是对在国家立法起草之时文书版本中存在的该具体条款的引用)。这意味着将始终引用最新的国际要求。

因此，在考虑将《防污公约》附则 VI 的条款转化为国家立法时，缔约国或潜在缔约国可考虑按照必要的国内立法程序，在其中增加允许使用动态引用的规定。在一些国家，可以通过二级立法制定此类规定，但是如果尚未制定，则需要修正基本立法以便为制定动态引用的规定赋予必要的权力。

《防污公约》附则 VI 逐条分析

第 1 章 – 总则

第 1 条 – 适用范围

本条界定了《防污公约》附则 VI 的适用范围，与《防污公约》一样，附则 VI 一般适用于在海洋环境中营运的所有船舶，但《防污公约》附则 VI 若干规则中规定的特定情况除外。

- 国家立法需要在《防污公约》附则 VI 的适用范围上做出明确规定，因此，本条应纳入相关的国家立法。

第 2 条 – 定义

本条列出了整个《防污公约》附则 VI 中使用的关键定义。

- 依据国家海事部门的需要和要求，本条所列定义应纳入相关的国家立法。
- 如果将《防污公约》附则 VI 纳入解决空气排放问题的一般立法，而不是纳入包含《防污公约》其他各附则的立法，则还应纳入适用于附则 VI 的《防污公约》第二条中的定义。
- 对于颁布这些条款的国家，一项具体的政策重点应是酌情体现《防污公约》附则 VI 第 2 条中所列“排放(emission)”一词的使用和定义，该词与《防污公约》第二条中定义的“排放(discharge)”一词不同，以及“排放(emission)”定义所指的“物质(substances)”，其与《防污公约》第二条中所列的“有害物质(harmful substance)”一词不同。

第 3 条 – 例外和免除

第 3.1 条

本条规定了有关“排放”的《防污公约》附则 VI 的适用范围，并说明了哪些排放不受《防污公约》附则 VI 的规范。

- 本条应纳入相关的国家立法。

第 3.2 条

本条涵盖了对参加减排和控制技术试验的船舶给予免除。

- 如果该国不是船旗国或未参与有关船舶排放的研究和开发，则可能无需在国家立法中对本条做出规定。

- 否则，本条应纳入相关的国家立法，并应列出给予免除的条件。立法应解释如何给予此类免除，谁可以给予免除，不符合本条的后果，以及这些免除应附带对条件的评估。

第 3.3.1 条

本条涵盖了适用于海底采矿活动的某些免除。

- 依据国家海事部门的需要和要求，本条应纳入相关的国家立法。

第 3.3.2 条

本条涉及在现场生产和用作燃料的烃类物质的使用。

- 依据与本条相关的国家部门的需要和要求，本条应纳入相关的(实施《防污公约》或解决海底采矿活动)国家立法。

第 3.4 条

本条涉及无人非自航驳船。

- 依据国家海事部门的需要和要求，本条应纳入相关的国家立法。

第 4 条 – 等效

本条涉及替代设备、燃油或替代符合方法的批准，只要它们在实现减排方面至少与《防污公约》附则 VI 要求者同等有效。

- 本条允许船上使用诸如废气清洁系统(例如称作“洗涤器”的设备)等设备以符合《防污公约》附则 VI 第 14 条的规定，且应纳入相关的国家立法。

第 2 章 – 检验、发证和监督手段

第 5 条 – 检验

第 5.1 条

凡 400 总吨及以上的船舶以及固定和浮动钻井装置和其他平台，需按本条进行检验和发证，确保符合《防污公约》附则 VI 第 3 章的要求。

- 本条应纳入相关的国家立法。
- 该国可能已经制定了按照《防污公约》对船舶进行检验和发证的现行国家立法。该立法也可纳入本条的要求。

第 5.2 条

《防污公约》附则 VI 适用于所有船舶，但小于 400 总吨的船舶无需检验和发证。但是，本条允许主管机关为此类船舶制定适当措施。

- 依据国家海事部门的需要和要求，本条应纳入相关的国家立法。

第 5.3 条

《防污公约》附则 VI 的缔约国可将附则 VI 适用的检验委托给被认可组织办理，并应适用《对代表主管机关行事的组织进行授权的国际海事组织导则》。

- 本条应纳入相关的国家立法。
- 该国可能已经制定了按照《防污公约》或其他海事组织公约对被认可组织进行授权的现行国家立法。该立法也可纳入本条的要求。

第 5.4 条

本条要求《防污公约》附则 VI 第 4 章适用的船舶应符合本条规定的检验。

- 本条应纳入相关的国家立法。

第 6 条 – 证书和有关燃油消耗报告以及营运碳强度评级符合声明的签发或签署

本条为签发《国际防止空气污染证书》(IAPP)和《国际能效证书》(IEE)提供了法律依据。在满意地完成《防污公约》附则 VI 第 5 条要求的检验后签发证书。

本条还为向《防污公约》附则 VI 第 27 和 28 条适用的船舶签发有关燃油消耗和营运碳强度评级符合声明提供了法律依据。

- 本条应纳入相关的国家立法。

第 7 条 – 由另一缔约国签发证书

本条允许《防污公约》附则 VI 的一缔约国对另一缔约国的船舶进行检验并签发 IAPP 和 (或)IEE 证书，只要该船舶符合《防污公约》附则 VI 的要求。

- 本条应纳入相关的国家立法。

第 8 条 – 证书和燃油消耗报告以及营运碳强度评级符合声明格式

本条规定了证书和有关燃油消耗报告以及营运碳强度评级符合声明的格式。

- 本条应纳入相关的国家立法。有些国家将这些格式作为立法的附表列入。

第 9 条 – 证书和燃油消耗报告以及营运碳强度评级符合声明的有效期和有效性

本条规定了《国际防止空气污染证书》的有效期不得超过五年，且《国际能效证书》在船舶整个寿命期间内有效，但按照《防污公约》附则 VI 的规定停止有效的情况除外。本条规定了符合声明须在其签发日历年(自 1 月 1 日至 12 月 31 日)和下一日历年的前五个月有效。

- 本条应纳入相关的国家立法。

第 10 条 – 关于操作性要求的港口国监督

本条允许《防污公约》附则 VI 的缔约国对在其港口或所管辖的近海装卸站停靠的外国船舶进行检查，以确保符合《防污公约》附则 VI。

- 本条应纳入相关的国家立法。

第 11 条 – 对违章事件的侦查和执法

本条规定了对在《防污公约》附则 VI 的缔约国港口或近海装卸站停靠的船舶实施港口国监督，以及《防污公约》附则 VI 的缔约国之间在侦查、调查和报告据称的违反《防污公约》附则 VI 规定的行为方面合作的额外权力。

- 本条应纳入相关的国家立法。但是，与其他《防污公约》附则 VI 的缔约国的合作义务不必写入立法，而是通过合作备忘录或类似文书予以实施。

第 3 章 – 船舶排放控制要求

第 12 条 – 消耗臭氧物质

本条禁止在船舶上故意排放消耗臭氧物质，以及使用含有消耗臭氧物质的装置，具体取决于建造日期。《蒙特利尔议定书》在国际上对消耗臭氧层物质进行控制，《防污公约》附则 VI 的缔约国可能已经制定了与这些受管制物质有关的国家立法。但是，需要确定在多大程度上这些国家规定适用于在国家水域营运的船舶、从事国际贸易的船舶，以及当这些船舶在《防污公约》附则 VI 的缔约国港口时，对这些船舶进行检查和滞留的权力。

本条还要求装有含有消耗臭氧物质的系统或设备且需持有《国际防止空气污染证书》的船舶按照本条携带和保存一份《消耗臭氧物质记录簿》。

- 本条应纳入相关的国家立法。《防污公约》附则 VI 的缔约国还可以决定对《防污公约》附则 VI 第 12.2 条中规定的消耗臭氧物质泄漏引起的排放进行规范。

第 13 条 – 氮氧化物(NO_x)

本条载有与氮氧化物有关的控制要求，适用于已安装的船用柴油机。本条规定了三个不同级别的控制，称为级别，根据船舶的建造日期适用于该船，各级别下的氮氧化物排放限值由柴油机额定转速(rpm)决定。本条还列出了要求实行更加严格限值(第 III 级氮氧化物限值)的氮氧化物排放控制区(ECA)。

- 本条应纳入相关的国家立法。本条还规定，在某些情况下，可接受放宽某些特定国内船舶的氮氧化物发证要求。这些情况应在相关的国家立法中予以解决。
- 相关的国家立法应强制适用《2008 年氮氧化物技术规则》，对适用的船用柴油机进行检验和发证。还需在相关的国家立法中强制实施《氮氧化物技术规则》，若干国家通过引用将其纳入国家立法，并在立法中引用的相关指南中予以发布。

第 14 条 – 硫氧化物(SO_x)和颗粒物

本条载有与硫氧化物和颗粒物排放有关的控制要求，并适用于船上使用或携带供使用的燃油。本条列出了排放控制区，其对燃油硫含量的限值(0.10% m/m)比本条中所要求的一般限值(0.50% m/m)更加严格。规定中还包括了要求船舶持有书面的燃油转换程序，并要求将燃油转换记录在航海日志或记录簿中。

规定中包括对船舶正在使用或船上携带供后续使用的燃油的在用和船上取样要求。还包括了对按照《防污公约》附则 VI 的附录 VI 中规定的程序进行在用和船上燃油样品的测试和验证规定。对外国船舶实施港口国监督的缔约国应制定这些规定的立法。

第 14.8 条确定了依照《防污公约》附则 VI 的附录 VI 中规定的验证程序对在用或船上燃油样品进行分析的要求。应在国家立法中援引该验证程序，因为这是对从事国际贸易船舶进行燃油测试的国际标准。

- 本条应纳入相关的国家立法，但第 14.2 条除外，该规定与海事组织拟承担的职能有关，因此不作为国家要求适用。

第 15 条 – 挥发性有机化合物(VOCs)

本条主要适用于液货船(在有限情况下，亦适用于气体运输船)，并对控制液货船在某些港口和装卸站时产生的挥发性有机化合物(VOCs)做出了规定。本条适用的且载有原油的液货船须在船上备有并实施经主管机关认可的挥发性有机化合物管理计划。

缔约国可选择仅对其管辖范围内的某些港口或装卸站适用控制措施。如果一缔约国将其管辖范围内的港口或装卸站指定为对挥发性有机化合物排放进行规范的港口或装卸站，则须确保在这些港口和装卸站配备经该缔约国按照海事组织制定的相关标准认可的蒸汽排放控制系统。

- 本条应纳入相关的国家立法，但第 15.4 条除外，该条与海事组织拟承担的职能有关，因此不作为国家要求适用。
- 按照第 15.2 条向海事组织报告的义务是一项国家义务。缔约国需要决定在何处以及如何最佳地在国内体现这项义务，这也是若干其他海事组织公约中的要求(许多国家在这方面制定了具体的行政程序)。
- 应注意的是，第 15.3 条要求经认可的蒸汽排放控制系统的操作不会对船舶造成不当延误。相关的国家立法应规定港口和装卸站经营人有义务遵守规则，并对不遵守规则给予适当的处罚，以及对船舶造成的不当延误支付赔偿。

第 16 条 – 船上焚烧

本条适用于船上焚烧，并就可焚烧的物质以及不得在港口、码头和内河进行焚烧的情况规定了若干禁令。

- 本条应纳入相关的国家立法。
- 第 16.5 条提及其他国际文书和替代废物处理工艺的开发。因此本条不宜作为适用于船舶的国家规则的一部分，但是可能需要纳入其他相关的国家立法。
- 第 16.6.2 条规定，在给定情况下，可允许将焚化炉发证排除在要求范围之外。这些情况应在相关的国家立法中予以解决。

第 17 条 – 接收设施

本条要求各缔约国政府承诺确保为从船上卸下的设备和物质提供接收设施。这并非一定意味着政府必须提供设施；可要求港口主管当局或装卸站经营人提供设施。

- 本条应纳入相关的国家立法。缔约国需要决定在何处以及如何最佳地在国内体现这项义务。

第 18 条 – 燃油可获得性和质量

本条规定了缔约国通过国家主管当局对其管辖范围内的燃油供应商进行监管的义务。

第 18.1 条要求缔约国采取“一切合理措施”推进合规燃油的可获得性并向海事组织通知该可获得性的情况。但是，依据国家海事部门的需要和要求，无需在国家立法中予以解决，可以在行政程序中做出规定。

重要的是，为了能够对进入缔约国港口和(或)领水的外国登记船舶采取执法行动，缔约国也有义务对不使用合规燃油的船舶采取行动，同时，交付的并在船上使用的燃油应满足《防污

公约》附则 VI 第 18.3 条中规定的标准。本条还规定了向其他缔约国报告不合规燃油的情况，以及在收到报告时采取行动的义务。

需满足《防污公约》附则 VI 第 5 和 6 条的船舶还需在燃料装舱单(BDN)中记录交付船上和船上使用的燃油详情，包括燃油的硫含量。应由当地燃油供应商提供燃料装舱单(《防污公约》附则 VI 第 18.9 条)，且燃料装舱单至少包含《防污公约》附则 VI 的附录 V 中规定的信息。燃料装舱单须在燃料交付上船后在船上保存三年。

第 18.8.2 条规定了依照《防污公约》附则 VI 的附录 VI 中规定的验证程序对交付船上的燃油样品进行分析的要求。应在国家立法中援引该验证程序，因为这是对从事国际贸易船舶进行燃油测试的国际标准。

第 18.9 条还要求缔约国确保指定适当的当局或机构对燃油供应商进行登记和管理。

- 本条应纳入相关的国家立法，但涉及推进燃油可获得性的第 18.1 条除外。要求缔约国明确将对燃油供应商进行管理的当局。该当局不必是海事主管机关(即船舶营运的主管当局)；其可以是负责能源的部门中的一个实体，对燃油质量的监管负有一般性责任。
- 《防污公约》附则 VI 的附录 V 的规定适用于制定国家立法，因为它规定了燃料装舱单中拟包含的信息。
- 在相关的国家立法中实施第 18.9 条方面，缔约国可以决定是否有必要将该义务纳入商船立法，亦或通过针对燃油质量控制的立法或通过行政程序。这些规定应要求燃油供应商向其供应燃油的船舶提供燃料装舱单。

第 4 章 – 国际航运碳强度规则

第 19 条 – 适用范围

除非另有规定，本章中的规则适用于 400 总吨及以上的所有船舶。

这些要求不适用于仅在国家水域内航行的船舶，但是，《防污公约》附则 VI 各缔约国应通过适当的措施确保此类船舶在合理和可行的范围内按第 4 章的要求进行建造和行事。这些要求不适用于非机动船、平台和钻井装置，无论其推进方式如何。

具有非传统推进的船舶(装有柴油—电力推进系统、涡轮推进系统或混合推进系统的船舶)免除适用《防污公约》附则 VI 第 22 至 25 条的要求。仅免除第 4 章中某些规定的船舶参见《防污公约》附则 VI 第 19.3 条。

船舶可享受有限的例外情况，主管机关可以免除这些船舶符合达到的和要求的能效设计指数的要求(第 22 和 24 条)。如果是在 2017 年 7 月 1 日或以后签订船舶建造合同，或者安放龙骨(或类似建造阶段)，或者是在 2019 年 7 月 1 日或以后交船的，则不适用该情况。新船或现

有船舶的重大改建也以类似方式处理。船旗国主管机关需将任何免除的详情通报海事组织，以便分发给《防污公约》附则 VI 的缔约国。

- 本条应纳入相关的国家立法。

第 20 条 – 目标

本条规定了本章的目标，即减少国际航运碳强度，以努力实现《国际海事组织船舶温室气体减排初步战略》中设定的目标减排水平。

- 本条是对本章的目的和目标的一般性说明。国际航运需要符合本章的要求，以达到目标。国家立法须体现本章的要求。但是，可能无需在国家立法中纳入这一具体条款。

第 21 条 – 功能要求

本章适用的每艘船舶须符合规则中规定的技术碳强度要求和营运碳强度要求(如适用)。

- 本条应纳入相关的国家立法。

第 22 条 – 达到的能效设计指数(达到的 EEDI)

须为每艘新船和每艘经过重大改建的新船或现有船舶(如《防污公约》附则 VI 第 2 条中定义)计算达到的能效设计指数，并须虑及海事组织制定的相关导则。

- 本条应纳入相关的国家立法。

第 23 条 – 现有船舶达到的能效指数(达到的 EEXI)

须为每艘船舶和每艘经过重大改建的船舶(如《防污公约》附则 VI 第 2 条中定义)计算现有船舶达到的能效指数，并须虑及海事组织制定的相关导则。

- 本条应纳入相关的国家立法。

第 24 条 – 要求的能效设计指数

本条适用于每艘新船和每艘经过重大改建的新船或现有船舶(如《防污公约》附则 VI 第 2 条中定义)，并规定了确定要求的能效设计指数的方法。

- 本条应纳入相关的国家立法，但涉及海事组织义务的《防污公约》附则 VI 第 24.6 条除外。

第 25 条 – 现有船舶要求的能效指数

本条适用于每艘船舶和每艘经过重大改建的船舶(如《防污公约》附则 VI 第 2 条中定义), 并规定了确定现有船舶要求的能效指数的方法。

- 本条应纳入相关的国家立法, 但涉及海事组织义务的《防污公约》附则 VI 第 25.3 条除外。

第 26 条 – 船舶能效管理计划(SEEMP)

要求新船和现有船舶在船上保存一份具体的船舶能效管理计划(SEEMP)。船舶能效管理计划规定了使用操作措施改进能效的机制。

5,000 总吨及以上船舶的能效管理计划须包含对将用于收集《防污公约》附则 VI 第 27.1 条要求的数据的方法的说明和将用于报告数据的程序的说明。2023 年 1 月 1 日或以前, 船舶能效管理计划还须包含对将用于计算《防污公约》附则 VI 第 28 条要求的船舶达到的年度营运碳强度指标(CII)和要求的年度营运碳强度指标的方法的说明。

- 本条应纳入相关的国家立法。

第 27 条 – 收集和报告船舶燃油消耗数据

本条适用于每艘 5,000 总吨及以上的船舶, 并规定船舶经营人有义务按照船舶能效管理计划中的方法, 收集 2019 年及其后每个日历年或某一时间段内(适用时)的与《防污公约》附则 VI 的附录 IX 要求的燃油消耗有关的数据。

须由船舶向其船旗国主管机关提交该数据, 经过核实后, 主管机关将向船舶签发有关燃油消耗报告的符合声明。在签发符合声明后一个月内, 《防污公约》附则 VI 的缔约国有义务向海事组织船舶燃油消耗数据库报送其登记船舶提供的燃油消耗报告数据。

- 本条应纳入相关的国家立法, 但涉及海事组织义务的《防污公约》附则 VI 第 27.10 至 27.13 条除外。

第 28 条 – 营运碳强度

本条适用于每艘 5,000 总吨及以上的船舶, 并要求每艘船舶在 2023 年日历年年末后且以后每一日历年年末, 计算达到的年度营运碳强度指标(CII)。本条还规定了确定要求的年度营运碳强度指标的方法, 和营运碳强度评级(A 至 E 级), 并考虑到海事组织制定的导则²。

² 本文出版之时尚未制定。

如果发现船舶未取得要求的营运碳强度评级，则须在船舶的能效管理计划中制定纠正行动计划(须经验证)，以取得要求的年度营运碳强度指标。

- 本条应纳入相关的国家立法，但涉及海事组织义务的《防污公约》附则 VI 第 28.11 条除外。

第 29 条 – 促进改进船舶能效的技术合作和技术转让

- 本条规定了《防污公约》附则 VI 的缔约国开展合作的义务，因此无需纳入国家立法。

第 5 章 – 本附则各项规定的符合性验证

第 30 条 – 适用范围

第 31 条 – 符合性验证

- 本条规定了《防污公约》附则 VI 的缔约国和海事组织的义务，因此无需纳入相关的国家立法。

附录

附录 I – 《国际防止空气污染(IAPP)证书》格式(第 8 条):

本条应纳入相关的国家立法。

附录 II – 试验循环和加权因素(第 13 条):

本条规定了按照第 13 条，采用经修订的《2008 年氮氧化物技术规则》中规定的试验程序和计算方法，对船用柴油机符合适用的氮氧化物限值进行验证的义务。这些义务应纳入相关的国家立法。

附录 III – 指定排放控制区的标准和程序(第 13.6 和 14.3 条):

本条无需纳入国家立法。

附录 IV – 船上焚烧炉的型式认可和操作限制(第 16 条):

本条应纳入相关的国家立法。

附录 V – 燃料装舱单中包括的资料(第 18.5 条):

本条应纳入相关的国家立法。

附录 VI – 《防污公约》附则 VI 燃油样品验证程序(第 18.8.2 或 14.8 条):

本条应纳入相关的国家立法。

附录 VII – 排放控制区域(第 13.6 和 14.3 条):

本条应纳入相关的国家立法。

附录 VIII – 国际能效(IEE)证书格式(第 8.2 条):

本条应纳入相关的国家立法。

附录 IX – 提交给国际海事组织船舶燃油消耗数据库的信息(第 27 条):

本条应纳入相关的国家立法。

附录 X – 燃油消耗报告和营运碳强度评级符合声明格式(第 8.3 条):

本条应纳入相关的国家立法。

附录 XI -无人非自航驳船免除证书格式(第 8.4 条):

依据国家海事部门的需要和要求，本条应纳入相关的国家立法。

更多信息

国际海事组织
2050 年绿色航运项目组

4 Albert Embankment, London, SE1 7SR,
United Kingdom

<https://greenvoyage2050.imo.org/>