

【租约实践】BIMCO 适用于定期租船合同的 CII 运营条款

作者：吴剑平



摘要：

针对航运脱碳的大趋势，BIMCO 在 2021 年 12 月和 2022 年 5 月，先后发布了适用于定期租船合同的现有船舶能效指数 EEXI 过渡性条款和排放交易配额条款。随后，在今年 11 月 18 日如期发布了适用于定期租船合同的第三个碳排放条款，即航运界翘首以盼的碳排放强度指数 CII 运营条款。该条款的出台，将承租人拉入到履行碳排放合规的关键责任当中，将船东保证船舶适航和科学管理与租家保证高效运营绑定在一起。”笔者基于对 CII 的学习和理解，在下文中对该条款做简要分析和介绍，仅供会员参考。

一、IMO 气体减排初步战略

2015 年 12 月 12 日，197 个国家在第 21 届联合国气候变化大会上通过了《巴黎协定》。《巴黎协定》于 2016 年 11 月 4 日正式生效，成为继《京都议定书》后第二份具有法律约束力的气候协议。《巴黎协定》提供了持久的政策框架，确定了加强对气候变化所产生的威胁做出全球性回应，实现与前工业化时期相比，将全球温度升幅幅度控制在 2 摄氏度以内，并争取把温度升幅幅度限制在 1.5 摄氏度的核心目标。

国际海事组织为确保对气候变化问题作出应有贡献，在 2018 年通过了《IMO 船舶温室气体减排初步战略》。该政策框架设定了关键目标，包括：到 2050 年，从事国际航行的船舶年温室气体排放量与 2008 年水平相比减少至少一半。除此之外，在 21 世纪要努力尽快逐步实现船舶温室气体零排放。这一战略还特别提及减少二氧化碳的排放，目标是到 2030

年将从事国际航行船舶的碳排放强度平均降低至少 40%，并力求 2050 年的碳排放强度比 2008 年的水平降低 70%。

为了实现这一战略目标，IMO 海洋环境保护委员会通过了《国际防止船舶污染公约》（MARPOL）附则 VI 的修正案。该修正案结合技术改造和操作方法来提高船舶的能源效率，分别引入现有船舶能效指数 EEXI 和碳排放强度指数 CII 两项短期措施。该修正案已经于 2022 年 11 月 1 日正式生效。

二、E&C 对船舶的技术要求

现有船舶能效指数 EEXI 适用于 400 总吨及以上的船舶，可以说是船舶能效设计指数 EEDI 的延伸。通过对现有船舶进行技术改造，使船舶实际所达到的 EEXI 指标低于 EEXI 的要求指标。EEXI 的要求指标几乎与 2023 年 EEDI 的要求指标相同，以此达到现有船舶的设计能效可以与新船持平。

碳排放强度指数 CII 则适用 5000 总吨及以上国际航行船舶。在 2022 年年底，每艘船舶需要在船舶能效管理计划中制定 CII 达成计划。从 2023 年 1 月 1 日起，使用 IMO 的船舶燃油消耗数据收集和报告系统，收集每年的燃油消耗和航行距离的数据。从 2024 年 1 月 1 日起，计算并报告年度 CII 值，并据此进行评级。CII 等级按照优劣分为 A-E 五级。船舶至少需要达到中间级 C 级，若船舶评级为 E 级，或者船舶连续三年评级为 D 级，则需要在船舶能效管理计划中制定整改计划。所需的 CII 按照 CII 参考基线乘以每年规定的折减系数计算。2019 年到 2023 年的折减系数为每年 1%，所以 2023 年折减系数为 5%。而随后每年再加 2%，直至 2026 年的 11%。IMO 将在 2026 年 1 月 1 日前重新审视实施 EEXI 和 CII 的有效性，以便在需要之时做进一步的修正。

三、CII 营运条款下权利义务分配

CII 评级是对船舶上年度营运效率的评级。在定期租船合同下，租家决定船舶的营运，因此该 CII 运营条款设计，确认承租人履行碳排放合规的关键责任。但鉴于 CII 的复杂性，条款首先强调船东与租家要坦诚合作，除了分享能够提升船舶能效的发现和最佳实践外，还要每天收集、分享和报告能够帮助评估和提升 CII 的数据，以此来确保可以满足 MARPOL 公约的要求，实现减低碳排放强度。

在权利义务的分配上，对租家自由使用船舶的权利加以了限制，明确租家的义务包括：在 CII 生效后，必须按照 MARPOL 公约的要求操作和使用船舶，在租期内根据需要不时更改航次指令，以满足要求；以及不得允许租约内实际达到的 CII 值超过租约约定的 CII 值。此处需要提及的是，该条款使用的不得允许（“not permit”），而非保证，这一点非常重要，毕竟很多影响 CII 值的因素并非都受租家所控制，例如天气海况和港口拥堵等。

船东的义务是必须尽到合理谨慎，采取措施减少船舶的营运油耗。包括：规范船舶保养，调整船舶姿态，合理使用主机和辅机，充分使用航行设备和租家提供的气导数据等辅助措施，采取油耗最优的航线等；每天监督和计算实际油耗、向租家提供油耗和航行距离等数据，以便租家计算租约内实际达到的 CII 值；遵守船舶能效管理计划。

四、结语

航运脱碳可以说是一个负责任的行业主体正在进行的一个全方位、多层次的技术改革，随之而来包括技术上、法律上和商业运营商方面的许多措施仍处在不断摸索和尝试的阶段。BIMCO CII 起草委员会曾表示，将尽可能地平衡各方利益，以便既能帮助船东遵守 CII 规定，又能让期租租家满意。可见航运脱碳需要各方齐心协力，共同应对未知和挑战。

该条款的全文可参考 BIMCO 链接：

<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/cii-operations-clause-202>

本文为笔者个人观点，并不代表也不应被视为协会意见，仅供会员参考。