

組合員の皆様

2019年6月24日

2020年船舶燃料油硫黄分規制について

背景

これまでの回覧でお知らせしてきたとおり、2008年に採択されたIMOの「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書」(MARPOL条約)の附属書VIの改正が2020年1月1日から発効となります。この改正は、船舶から排出される硫黄分を大幅に削減することにより(2020年船舶燃料油硫黄分規制)、環境に対する責務を履行するという海運業界の決意を示しています。

2020年船舶燃料油硫黄分規制

2020年1月1日以降、MARPOL条約が許容する船舶用燃料油中の硫黄分の上限が、指定された排出規制海域外で航行する船舶の場合、質量ベースで3.50% m/mから0.50% m/mに引き下げられます。MARPOL条約排出規制海域(ECA)の上限値0.10%も、その他の現地規制同様、継続して適用されます。

IMO海洋環境保護委員会第73回会合(MEPC 73)は、2020年3月1日に発効する非適合燃料油の保持禁止(MARPOL条約附属書VI第14規則)を但し書き付きで承認しました。この但し書きは、硫黄排出量を制限値以下に抑えるため、船舶のエンジンおよびボイラーの排気ガスから硫酸化物を除去するよう設計された排気ガス浄化システム(スクラバー)を搭載した船舶は、0.50%超の硫黄分を含有する燃料油を引き続き保持することができる、というものです。組合員の皆様は、

The Standard Club UK Ltd

www.standard-club.com

Registered in England No.17864. Authorised by the Prudential Regulation Authority and regulated by the Financial Conduct Authority and the Prudential Regulation Authority FRN 202805

Managers' London agents: **Charles Taylor & Co. Limited**. Registered in England No.02561548

Authorised and regulated by the Financial Conduct Authority FRN 785106

Registered address: The Minster Building, 21 Mincing Lane, London, EC3R 7AG

Telephone: +44 20 3320 8888 Email: pandi.london@ctplc.com



本船の寄港前に、オープンループ方式のスクラバーの使用、またはスクラバーから排出される洗浄水の取り扱いに関し、その港が禁止事項や追加要件を設けているかどうかを確認する必要があります。

IMO は、規制適合燃料油調達不能報告書（FONAR）を含む、追加的指針を策定し、IMO の [ウェブサイト](#) に掲載しています。MARPOL 条約附属書 VI の第 18 規則によると、船舶が適合燃料を調達できない場合に取った措置を FONAR に記録し、締約国に提出できるようになります。FONAR は免除措置ではなく、締約国が不適合船に対する法的措置を検討する際に考慮する、さまざまな文書の一つに過ぎない点にご注意ください。この点については、IMO 発行のポート・ステート・コントロール（PSC）に関するガイドラインが参考になります。組合員は、法的措置が実施された場合に備え、規制遵守のためにどのような手段を講じたかについて、すべて文書化できる体制を整えておくべきです。

2020 年船舶燃料油硫黄分規制には、若干の例外もあり、船舶の安全確保や海上での人命救助のために必要な排出、あるいは船体またはその機器への偶発的な損傷による排出（一定の条件あり）については、規制の適用外となります。

P&I クラブによるてん補

国際グループに属する各クラブは、2020 年船舶燃料油硫黄分規制が海運業界にとって重要な課題であることを認識し、IMO で行われる議論を注意深く見守っています。

違反した場合、罰金、船舶拘留、および極端な場合は PSC による入港禁止令などの罰則が課せられる可能性があります。2020 年船舶燃料油硫黄分規制を受けて、クラブの既存ルールが改正されることはありません。これまで同様、クラブは MARPOL 条約違反を容認しません。しかし、純粋に偶発的な非適合排出に対する罰金などの責任は、常にルールおよび加入条件に従って、P&I 保険のてん補対象となり得ます。これには、他者に科せられた罰金に関する責任の弁済義務も含まれます。

不正確または不十分な記録、非適合燃料油の保持または使用など、文書化やその他の MARPOL 条約違反に対するその他の罰金のてん補の可否は、クレーム解決後のクラブ理事会の裁量に委ねられています。そうした裁量案件のてん補について理事会が決定を下すまで、クラブは保証を提供できない可能性があり、提供する場合でも、しかるべき逆保証（通常は現金または銀行保証状）



が必要となります。この点については、MARPOL 条約違反について国際グループがこれまで発行してきた回覧の内容と同じ対応となります。

2020 年船舶燃料油硫黄分規制により、これまで起きたことのないような P&I 責任が発生する可能性があると考えられています。限られた状況でのみ発生するかも知れませんが、例えば、本来容認されるべきスクラバーに、相当な注意を尽くしても見つからない技術的欠陥が発生し、その結果、非適合排出物が偶発的に排出される、または汚染された洗浄水が排出される、などです。MARPOL 条約の硫黄分規制を遵守しない場合、堪航性のない船舶と見なされ、その結果てん補に支障が生じる可能性が示唆されています。各案件はそれぞれの状況に左右されますが、規制違反によって必ずしも不堪航と見なされるわけではなく、必ずしもてん補が受けられなくなるというわけではありません。国際グループ所属各クラブはこの二つの点を明らかにしたいと考えています。

何か疑問点があれば、案件の状況についてクラブにご相談ください。

国際グループに所属する全クラブが、同様の内容の回覧を発行しています。

以上

Jeremy Grose
Chief Executive
Charles Taylor & Co Limited

Direct Line: +44 20 3320 8835
E-mail: jeremy.grose@ctplc.com

(本回覧は、英文クラブ回覧を組合員各位の便宜のために日本語に仮訳したものです。)