

BIMCO ETS-Emission Trading Scheme Allowance Clause  
for Time Charter Parties 2022 の制定について

<要旨>

◆2022年5月、ボルチック国際海運協議会(以下、BIMCO)は、ETS-Emission Trading Scheme Allowance Clause for Time Charter Parties 2022を策定し公表しました。

本条項は、主として、温室効果ガス排出量を制限する排出量取引制度(Emission Trading Scheme)の要件に従った場合の排出量取引制度関連コストを定期傭船者が負担する旨を規定しています。

◆本稿では、本条項の制定に至る背景と、海運業界に与える影響についてご紹介します。

**1. ETSA条項の趣旨および概要**

ETS-Emission Trading Scheme Allowance Clause for Time Charter Parties 2022(以下、ETSA条項)は、排出量取引制度(以下、ETS)等が規定する排出枠(Emission Allowance)に関するコストを、定期傭船者(以下、傭船者)が負担する旨を定めています。そもそも定期傭船契約は、傭船者が燃料のコストを負担する旨を定めています。その燃料の使用によって排出される温室効果ガスについての排出枠取得費用も傭船者が負担すべきとの考えに基づいています。主要な規定の内容は以下のとおりです。

- 船主と傭船者は、定期傭船契約の契約期間にわたって、適用されるETSの要件を遵守し、当該船舶に関する排出枠をETS所管当局に提出するために必要なデータと情報を適時に共有する必要があります。

(注1) ここで言うETSとはEU-ETSに限定されない<sup>1</sup>。今後、地域的な制度であれ、全世界にわたるものであれ、新たな排出量取引制度が設立されれば、それをも包含するものである。また、排出枠とは、EU-ETSのもとでは、一単位あたり1トンのCO<sub>2</sub>、メタン、および亜酸化窒素の排出を可能にするものとされている。

- 船主は、ETSに従って温室効果ガスの排出量を計測、記録し、独立した証明者による証明を受けなければならない。

(注2) 船主は、燃料消費実績報告制度に関する欧州規則(EU Measurement, Reporting and Verification:EU MRV)に従い、排出枠を左右する燃料消費量等の計測および傭船者への報告義務を負う。

- 傭船者は、定期傭船契約期間を通じて、船舶からの排出量に相当する排出枠を提供(provide and pay for)しなければならない。そのために、船主は傭船者に対し、毎月7日までに前月の排出量に相当する排出枠の量を(排出枠の量を算出した基礎データと共に)書面で通知する。
- 傭船者は、上記の船主から傭船者宛の通知から7日以内に、通知された量に相当する排出枠について船主が登録した排出量取引口座に振り込みを行う。
- オフハイヤー期間中の消費燃料によって生じた排出量を賄うための排出枠は船主負担となる。傭船者は、オフハイヤー期間中の消費燃料分の排出枠については、今後提供すべき排出枠と相殺するか、船主に排出枠の返還を求めることができる。
- 傭船者が期限内に排出枠の提供(上記口座への振り込み)を行わない場合、船主は傭船者に対して5日前までに予告を行った上で、必要な排出枠の提供が行われるまで傭船契約上の債務の履行を中断することができる。この債務の履行の中断期間についてはオンハイヤーとして取り扱われる。

<sup>1</sup> 国際海事機関(IMO)も、2026年までに11%、2030年までに40%の温室効果ガス削減を目標としている。

## 2. ETSA 条項制定の背景

ETSА条項は、一口で言えば、EU-ETS等のETSの要件に従うために制定されたものです。ETSА条項制定の背景を理解するためには、世界最大のETSであるEU-ETSの概要を理解することが有用です。

### (1) EU-ETSの概要

2005年に施行されたEU-ETSは、欧州経済領域(European Economic Area: EEA)にて適用される、EU域内の排出量の効率的な削減を目的としたETSです。キャップアンドトレード(cap & trade)手法により、温室効果ガス(Green House Gas: GHG)の排出枠をフェーズ毎に段階的に削減することを想定しています。本制度は、2030年までに1990年対比で少なくとも55%の温室効果ガス削減を目指した、欧州グリーン・ニューディール政策パッケージの一環です。

企業は、企業活動に伴って発生する温室効果ガスの排出量に応じた排出枠を購入し、一種の対価を負担する形で排出枠内での排出を許容されることとなります。制度適用開始時には、まず規制対象者に無償で排出枠が割り当てられますが、フェーズを経るにつれて排出枠が段階的に削減される予定となっています。無償割当分を超える分の排出枠については、オークションにて市場価格で購入することができます。しかし、排出量が保有する排出枠を超過した場合は、ペナルティとして重い罰金が課せられることとなります。なお、本制度で得られた収益は、主に基金(Innovation Fund)を通じて脱炭素化サポート資金として利用される予定となっています。

当初、海運業はこの EU-ETS の適用対象外とされていましたが、その後の数年に渉る議論の結果、本制度に組み込まれることになり、最終的には 2022 年 12 月 18 日、European Council (欧州理事会) と European Parliament (欧州議会) において適用が決定されました。その決定内容は今年 3 月迄に正式に公表されるものと見込まれています。

### (2) 規制開始時期および内容

上記の海運業を EU-ETS の適用対象とする議論の初期段階においては、2022 年 1 月 1 日より適用開始の予定でしたが、その後 2023 年から適用開始と延期され、現時点では 2024 年 1 月 1 日の適用開始予定となっています。まず、総トン数 5,000 トン以上の船舶からの排出量が対象とされています。5,000 トン以上の Offshore service vessels (オフショア支援船) については、2027 年から適用対象となる予定ですが、2025 年から EU MRV による排出量の計測が推奨されることとなります。総トン数 400 トン以上の船舶についても、2027 年から制度の適用対象となることが従来から見込まれており、2025 年から EU MRV による排出量の計測が推奨されることとなりますが、EU-ETS の適用の要否について 2026 年の段階で再検討を行うこととなっています。

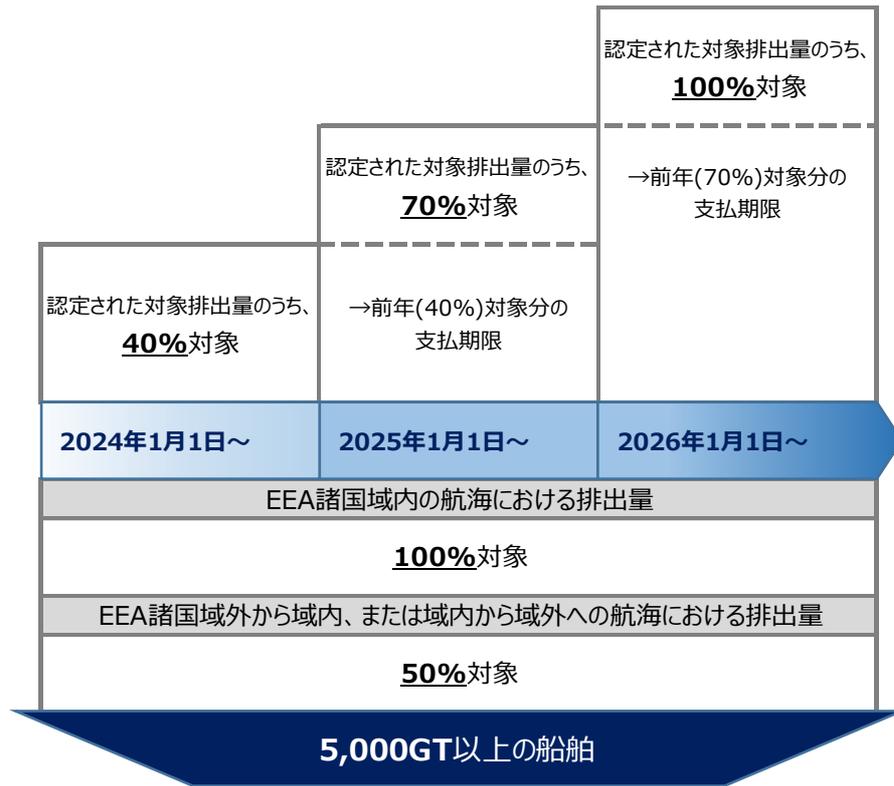
<2024 年 1 月 1 日以降: 総トン数 5,000 トン以上の船舶>

航海経路に応じて、対象排出量が区分される予定です。

- EEA 諸国域内の航海における排出量は 100% 対象
- EEA 諸国域外から域内、または域内から域外への航海における排出量は 50% が対象

また、大型船舶の対象排出量は 3 年間をかけて段階的に適用されることとなります。

- 2024 年分: EU MRV により認定された対象排出量のうち、40% が対象となり、支払期限は 2025 年。
- 2025 年分: EU MRV により認定された対象排出量のうち、70% が対象となり、支払期限は 2026 年。
- 2026 年分: EU MRV により認定された対象排出量のうち、100% が対象となり、支払期限は 2027 年。



### 3. EU-ETS が海運業界に与える影響

EU-ETS が適用される際に、海運業界で注目される点は、排出枠に関わる費用および責任の所在です。例えば、共同海損事故において、修繕港への離路航行中に消費した燃料から発生する温室ガス排出量を賄う排出枠の調達コストが共同海損費用として認容されるのかという問題が想起されます。このような問題は、現時点で共同海損の国際統一規則となっている 1994 年ヨーク・アントワープ規則が採択された当時には、当然のことながら想定されていなかった問題です。消費された燃料費用と同様に共同海損費用として認容されるべきという意見もある一方で、化石燃料を継続使用している船舶が排出枠を超過する排出量を放出した場合、温室効果ガスは油濁と同様に汚染物質とみなされるべきものであって、排出枠調達に要する費用は「費用」ではなく、「罰金」の如きもの、あるいは、「責任」とみなすべきものとの考え方もあり得るでしょう。共同海損に加えて、P&I 保険での保険てん補の可能性も問題となっていくでしょう。

BIMCO の新条項では、燃料を補給しそのコストを負担する傭船者が排出枠に関わる費用を負担すると定めています。また、発生する費用として、排出枠の購入コストや違反罰金のほか、排出量の計測や記録等で発生する事務コストも想定されます。こうした手続きは船主負担となるものと思われませんが、これに関連する費用負担は今後、問題となるものと思われれます。Ocean Fund では、会員向けにこうした事務代行サービスが提供される予定であり、事務負担の軽減が期待されています。

こうした取組みを通じて、温室効果ガス削減に向けて、海運業全体での技術発展に向けた動きが加速していくと期待されています。船体も改良されることにより、2030 年頃には排出枠の需要が低下していく可能性もあると言えます。そうした状況になれば、排出量が多い船舶についての傭船契約において、排出枠に関する費用負担の分配方法が見直される可能性もあるといえます。したがって、本制度の適用に向けて、現段階から望ましい責任分担について当事者間での議論を開始し、必要であれば、傭船契約への望ましい反映方法を検討することも重要と言えます。今後、EU 法管轄外での航行に関する費用負担など、論点が多岐に渡る可能性があり、この種の問題に留意する必要があります。

以上