

Gard Alert

硫黄濃度規制の施行時期が迫っています

こちらは、英文記事「[Sulphur cap ahead!](#)」（2018年11月8日付）の和訳です。

2020年に導入されるIMOの硫黄分濃度規制に注目が集まる中、香港と台湾は中国ECA規制と同様の排ガス規制を導入し、硫黄濃度の上限を0.50%とする地域レベルの規制を2019年1月1日から実施します。



2020年から実施される硫黄分濃度の国際規制

IMO 海洋環境保護委員会の第73回会合（MEPC73）が先頃終了しました。それに伴い、硫黄分濃度の上限を0.50%とする国際規制の実施が延期されるのではという観測も消え、同規則は、2020年1月1日から実施されることとなります。

一貫性をもって導入・実施するため、MEPC73では「輸送禁止」規則も採択されました。これはMARPOL条約に対する補完的修正で、0.50%を超える硫黄分を含む燃料油を船舶で輸送することを禁止するものです（ただし、船にSOxスクラバーなどの排ガス洗浄システムを装備している場合を除きます）。この輸送禁止の規則は2020年3月1日から実施される見込みですが、硫黄分濃度の上限を0.50%とする規制が2020年1月1日から適用されることは変わりありません。

一方で、船舶運航者は、国際的な硫黄分濃度規制の対応準備をしながらも、それとは異なる独自の硫黄分濃度規制が既に適用されている指定エリアにも注視する必要があります。2020年1月1日以降も、MARPOL条約附属書VIで指定されている[北米、米国カリブ海、北海、バルト海の排出規制海域](#)（ECA）では硫黄分濃度上限0.10%の規制が継続して適用され、[欧州連合（EU）の各港](#)で停泊する船舶にも硫黄分濃度上限0.10%の規制が継続適用されます。中国は独自のECAを指定しており、それらの海域ではより厳格な排ガス規制が設けられています。香港と台湾もそれと同様の方式とすることを発表しており、IMO規制の実施よりも1年早く、硫黄分濃度の上限を0.50%とする規制を導入します。

その他の政府や港湾当局でも、IMO規制よりも厳しい大気汚染防止規制を導入する可能性があります。その一例が[米国カリフォルニア州](#)で、カリフォルニア州大気資源局（California Air Resource Board）は同州の海域・港湾で非常に厳格な環境規制を実施しています。

香港

停泊中の船舶に硫黄分0.50%を超える燃料油の使用を禁ずる香港の現行規制 [Fuel at Berth Regulation](#)（[バースでの使用燃料規則](#)）は、間もなく、香港海域を運航する船舶にも拡大適用される新規則に置き

換わります。香港環境保護署 (Environmental Protection Department [EPD]) は 2018 年 10 月 26 日付の [プレスリリース](#) で、新たな Air Pollution Control (Fuel for Vessels) Regulation (香港大気汚染管理 [船舶燃料] 規則) を承認したことを海運業界に通知しました。これにより、2019 年 1 月 1 日以降、香港海域では航行中か停泊中かを問わず、スクラバーを装備していない船舶は硫黄分濃度 0.50% 以下の燃料の使用が義務付けられます。新規則は [こちら](#) から確認いただけます。

台湾

台湾の交通部 (Ministry of Transport and Communication [MOTC]) も、IMO より 1 年早く硫黄分濃度の上限を 0.50% とする規制を導入すると発表しています。Gard の現地コレスポンデントによると、台湾には指定の国内 ECA はありませんが、2019 年 1 月 1 日以降、スクラバーを装備していない船舶は、台湾の国際商業港湾エリアに入るときには硫黄分濃度 0.50% 以下の燃料油の使用が義務付けられます。

国際商業港湾エリアの範囲は、以下のリンクから参照できます。現地コレスポンデントによると、赤い点線で囲まれた部分が国際商業港湾エリアで、その範囲内では硫黄分濃度の上限を 0.50% とする規則が適用されるとのことです。

中国語： <https://www.twport.com.tw/chinese/Form.aspx?n=3FDB9008DF19C02B>

英語： <https://www.twport.com.tw/en/cp.aspx?n=24926B8167A3C236>

この情報は Taiwan Maritime Services Ltd. から提供されたものです。

中国本土

中国は 2015 年、珠江デルタ、長江デルタ、環渤海海域を ECA に指定し、これらのエリアで硫黄分濃度の上限を 0.50% とする計画を発表しました。2019 年 1 月 1 日は [中国の ECA 計画](#) の最終段階に入る日付で、この日以降、スクラバーを装備していない船舶が ECA 内を航行する際は硫黄分濃度 0.50% 以下の燃料油の使用が義務付けられます。3 つの国内 ECA の範囲の詳細は、[こちら](#) からご覧になれます。

2019 年 1 月 1 日から、硫黄分濃度の上限を 0.50% とする規制が中国の領海全域で航行する船舶に拡大適用される可能性があるという報道しているメディアもありますが、本稿の執筆時点では、Gard には中国政府がそのような趣旨の公式通知を出したという情報は伝わっていません。

推奨事項

アジア太平洋地域に航行する場合は、**2019 年 1 月 1 日** から香港・台湾・中国本土で実施される硫黄分濃度上限を 0.50% とする現地規制への対応計画を策定し、船上での適切な手順を確実に導入し、乗組員に周知徹底するようにしてください。船舶の所有者・運航者は、以下の点に留意してください。

- 船舶の燃料切り替えを、指定エリアに入る前に完了させるか、指定エリアから出た後に開始するよう、徹底すること。
- 燃料のコンタミを防止するため、規制上限を超える硫黄分を含有する燃料油は全て、指定エリアに入る前に燃料油の給油システムから完全に除去できるよう、切り替え手順文書でも十分な時間を確保しておくこと。
- 燃料切り替えを行った時間、各タンク内の低硫黄燃料油の量、指定エリアに入る前に燃料油の切り替えを完了した（または指定エリアから出た後で燃料油の切り替えを開始した）日付・時間・船舶の位置情報などを含めて、航海日誌を正確に記録することの重要性を強調すること。
- 補油された低硫黄燃料油のバンカー・デリバリー・ノート（BDN）と代表サンプルを取得し、船内に保管するなどして、購入した燃料油の品質を確実に記録すること。
- 現地代理店または港湾当局にその都度連絡し、適用される硫黄排出の要件を確認すること。現地の自治体や関連当局は新たな規制の導入状況や講じるべき対策を継続的に評価しているため、到着前に余裕を持って確認してください。

国際的な硫黄分濃度規制の実施までの残り期間が14カ月を切りました。対応準備をすぐに開始することの重要性について再度ご認識ください。また、Gardでは、Ship Implementation Plans（SIP）の作成を促すIMOの勧告に賛同しています（ただし、SIPの作成は義務ではありません）。このSIPは、**2020年1月1日**からの硫黄分濃度上限0.50%規制への対応計画の策定に役立つものであり、船舶所有者や運航者が措置を講じていることを証明するものにもなります。SIPには、以下の内容を含むようにしてください。

- リスク評価とリスク軽減策（新たな燃料の使用による効果）
- 燃料油システムの修正とタンクの洗浄（必要な場合）
- 燃料油の容量と分離機能
- 規制に準拠した燃料の調達
- 燃料油の切り替え計画（残存する従来の燃料油から硫黄分濃度0.50%以下の燃料油への切り替え）
- 文書化と報告

SIPの作成に関してIMOが提示したガイダンスがMEPC73会合で承認され、[MEPC.1/Circ.878](#)として発行されました。国際海運会議所（International Chamber of Shipping）が作成した[ガイドライン](#)も併せて確認してください。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gardは本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。