

2020年からの国際的な硫黄濃度規制

こちらは、英文記事「[The 2020 global sulphur cap](#)」（2019年6月）の和訳です。

背景

メンバーの皆様は、IMO の 1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約（1978 年の議定書により修正）（MARPOL 条約）付属書 VI の 2008 年改正案に関する以前の記事を参照してください。また、同改正案は 2020 年 1 月 1 日から施行されます。同改正案は、船舶からの硫黄排出量の大幅な削減（2020 年からの国際的な硫黄濃度規制）を確実にし、これにより船舶業界が環境配慮義務を果たすことにコミットしていることを示すものです。

2020 年からの国際的な硫黄濃度規制

2020 年 1 月 1 日以後、排出規制海域外で航行する船舶について、MARPOL 条約が許容する船舶の燃料油の硫黄分濃度の上限が 3.50% から 0.50% に引き下げられます。MARPOL 排出規制海域（ECA）の上限 0.10% については継続して適用され、準拠すべき国内規制がある場合も同様に継続適用されます。

IMO の海洋環境保護委員会（MEPC 73）は、2020 年 3 月 1 日以降に効力を生じる、非適合燃料油の輸送の禁止（MARPOL 条約付属書 VI 規則 14）を一定の但し書きと共に承認しました。要求される燃料油の硫黄分濃度の上限を超えない水準にまで硫黄排出量を削減するために船舶のエンジンとボイラー排出ガスから硫黄酸化物を除去するように設計された排ガス浄化装置（スクラバー）を装備している船舶は、0.50% を超える硫黄分濃度の燃料の輸送を継続することができます。メンバーの皆様は、寄港前に、その港にオープンループ方式のスクラバーの使用に関連する、またはスクラバーの洗浄水の処理に関する禁止事項や追加要件が定められていないか確認してください。

IMO は、燃料油の調達不可時の報告（FONAR）を含む、追加のガイダンスを作成しています。これは、IMO のウェブサイトを確認できます

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/10-MEPC-74-sulphur-2020.aspx>）。MARPOL 条約付属書 VI 規則 18 に基づき、船舶が適合燃料を調達できない場合に講じた措置を記録した FONAR を締約国に提出することが可能になります。重要なことは、FONAR は義務を免除するものではない点に留意することです。FONAR は、非適合船舶に対す

る強制措置を検討する際に締約国が考慮すべき多くの書類の一つにすぎず、また、この点を補助するため、IMO もポートステートコントロール (PSC) ガイドラインを公表しています。強制措置に直面した場合、メンバーの皆様は、適合するために講じた取り組みを十分に文書で立証できるようにしておくべきです。

2020 年からの国際的な硫黄濃度規制要件に対する限られた例外が、船舶の安全を確保し、海上での人命救助を行うために必要な排出、または船舶もしくはその設備への事故による損傷に起因する排出（特定の条件の場合に限る）について認められています。

P&I 保険カバー

国際 P&I グループの各クラブは、2020 年からの国際的な硫黄濃度規制が船舶業界に対して重要な課題を提示していると認識し、IMO における議論を注視しています。

不適合に対する罰則は、罰金、拘留、また極端な場合には、PSC による寄港禁止命令が含まれる可能性があります。2020 年の国際的な硫黄濃度規制は、既存のクラブルールに対する修正を求めてはいません。これまでと同様、クラブは MARPOL 条約の違反を容認しません。ただし、賠償責任（全く偶発的な不適合排出物の排出に対する罰金を含む）は、常にクラブルールとカバー条件に従うことにより、P&I 保険でカバーすることができます。これには、別の当事者が負担した罰金に対する賠償額を弁済する義務も含まれます。

書類に関する要件やその他の MARPOL 要件の違反（不正確・不十分な記録管理または非適合燃料油の輸送・使用を含む）に対する罰金等、その他の罰金に関するカバーは、そのケースの最終時にクラブの理事会の裁量によってのみ可能になります。裁量に委ねられるケースについては、そのカバーに対して理事会の決定がなされるまで、クラブは担保を提供することができず、提供するとしても、通常は現金または銀行保証の形式による、受け入れ可能な逆担保と引き換えでのみ行います。この点に関する見解は、MARPOL 条約違反を取り上げた、過去の国際グループサーキュラーに記載された見解と同様です。

2020 年からの国際的な硫黄濃度規制は、例えば、認証されたスクラバーに、偶発的な非適合排出物の排出や汚染洗浄水の排出の原因となる、相当の注意を払っても検知できない技術的な欠陥がある場合の限られた状況で起こり得る、これまでには見られなかった P&I 責任を招くこともあり得ると認識されています。MARPOL 条約の硫黄濃度規制条項の不遵守は、船舶を堪航性のないものとする効果があるかもしれず、これが結果としてカバーの有用性を害する可能性があるとの意見があります。すべてのケースは個々の状況によりますが、国際 P&I グループの各クラブは、規則違反が必ずしも堪航性を欠くものとしてみなされないこと、さらに、カバーするはずであった限度において、メンバーからカバーを奪うことになることが必然的な帰結とはならないことを明確にすることを望んでいます。

疑義がある場合は、該当ケースの状況についてクラブにご相談ください。
国際 P&I グループに加入するすべてのクラブが同様のサーキュラーを発行しています。

上記に関するご質問は、[Andreas Brachel](#)、[Tonje Castberg](#) または [ガードジャパン株式会社](#)までお問い合わせください。

GARD AS



Rolf Thore Roppestad
CEO（最高経営責任者）

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。