

PSC 検査に備えて CO₂ 排出の規則適合証書を用意しておきましょう

こちらは、英文記事「[Be prepared to document carbon emissions during PSC inspections](#)」
(2020年6月30日付)の和訳です。

2019年にEU諸港に寄港した船舶は、2020年6月30日までに、CO₂排出量の測定・報告・検証を定めたEU規則の義務を2019年の報告期間中に果たしたことを証明する書類を本船に備えておく必要があります。一方の国際海事機関(IMO)による国際的なデータ収集制度における同様の最終期限は2020年5月31日でした。



2020年2月、あるメンバーの船舶が欧州のある港で拘留されました。海上輸送による二酸化炭素(CO₂)排出量の測定・報告・検証に関するEU 2015/757規則(EU MRV)に違反したことが原因でした。検査を行ったポートステートコントロールの担当者によれば、「本船は2018年の報告期間についてEU MRV規則の適合証書を示さなかった」ということです。当該本船はモニタリングプランがEU MRV規則を順守していることを示す適合証書は備えていたものの、船長はその計画が2018年の報告期間中に適切に実施されたことを証明することができませんでした。つまり、関係者に排出報告書を提出した証拠や、当該規則第18条に基づき要求される有効な適合証書を提示することができなかったのです。結局、本船は保証金15,000ユーロを納めてようやく出港を許可されました。

EU MRV 規則 – 概要

[海上輸送によるCO₂排出量の測定・報告・検証に関するEU制度](#)では2018年より、欧州経済領域(EEA)内の港に寄港する5,000総トン数を超える船舶に対し、CO₂排出に関する主要情報、燃料消費量、およびその他の関連情報を航海ごとおよび年間ベースで記録、報告することを求めています。EEA内での航海も対象となるほか、本船が港(または岸壁)で係船または錨泊して積荷役、揚荷役、または停泊を行っている際の排出も対象となります。商用貨物や旅客の輸送以外の運航についてはすべて規則対象外です。

継続的に行ったこの測定作業から得られたデータを報告して、第三者の認定検証者による検証に合格すると、一定の報告期間中、本船が規則を順守していたことを認める **適合証書 (DoC)** が発行されます。検査に備え、有効な DoC は報告期間が終了した翌年の **6月30日** までに本船に用意しておく必要があります。

国際的な動き

国際的に見ると、パリ協定では、世界全体の温室効果ガスの排出量を一刻も早く頭打ちにする必要性、および航空業界、海運業界を含むあらゆる経済部門で排出量を減少させる必要性を強調しています。IMO も気候変動に対処する世界的な取り組みに貢献するべく尽力しています。その対策の1つが MARPOL 条約附属書 VI の改正で、これによって 2019 年より [船舶の燃料消費量のデータ収集制度 \(IMO DCS\)](#) が開始されました。

EU MRV と同様、IMO DCS も順守が義務づけられており、5,000 総トン数以上の船舶に適用されます。また、要求事項の測定・報告規則を順守していることを示す証書を本船上に備え置くことも求められています。MARPOL 条約附属書 VI 第 6.6 規則では、旗国主管庁または認定機関 (RO) に対し、暦年の開始から 5 か月が経過するまでに燃料消費量に関する **適合証書 (SoC)** を発行するように求めています。つまり、報告期間が終了した翌年の **5月31日** までに、検査に備えて SoC を本船に用意しておく必要があるということです。

しかし、これら 2 つの制度は大まかな目的は同じである一方、重要な相違点があります。

- IMO DCS は海洋環境で船舶が行うあらゆる作業を対象とする一方、EU MRV で対象となるのは物品および人の輸送に限られる。
- IMO DCS はすべての国際航海に適用される一方、EU MRV が適用されるのは EEA 内の港を目的地および出港地とする航海に限られる (国内航海を含む)。
- EU MRV 制度では、EEA 内の港での排出を個別に報告する。
- IMO DCS では年間の合計データが要求される一方、EU MRV では航海ごとのデータが使用される。
- IMO DCS では載貨重量トン数 (船舶の積載可能量) に基づくデータが要求される一方、EU MRV ではトランスポートワークに関するデータ (実際に輸送する貨物重量や旅客数) が要求される。
- IMO DCS では合計データの公表が要求される一方、EU MRV では個別の船の実績に基づくデータが公表される。

DNV GL 社の Web サイト「[EU MRV and IMO DCS](#)」(英文のみ) で、この 2 つの測定制度の概要を分かりやすく説明しているほか、それぞれの違いも詳しく紹介しています。

EU 制度と IMO 制度の整合化

幸いなことに、2つの制度を実現可能な範囲で合理化する目的で、欧州委員会（EC）による MRV 規則の見直しが現在行われています。2019年2月に EC で上程された議案では、EU 規則で用いられる重要な定義と IMO DCS で用いられる重要な定義を揃えることが提案されています。また、「実貨物量」を「載貨重量トン数」に置き換える、IMO ガイドラインをベースに「航海距離」を算出するなど、IMO DCS の測定・報告に関する要求事項を一部使用することも提案されています。しかし、対象範囲、認証要件、CO₂ 排出とエネルギー効率に関する船ごとのデータ公表など、EU MRV 規則の主要な点についてはそのまま維持される予定です。当該提案がもたらす変更点については、欧州議会の [概況説明（2019年10月4日）](#) で詳しく紹介されています。

推奨事項

海運業界は、現在も続く新型コロナウイルスの感染拡大に伴う緊急度の高い問題への対応に手一杯で、大気汚染防止策に対する取り組みは後回しになっていると思われませんが、船舶運航各社には、2019年の報告期間について IMO DCS を順守していることを示す有効な SoC をすべての対象船舶に備えておくようにすることを推奨いたします（最終期限は 2020年5月31日）。2019年に EEA 内の港に寄港した船舶については、EU MRV 規則に基づく義務を果たしていることを証明する有効な DoC も 2020年6月30日までに備えておく必要があります。

過去に EU 域内の港に寄港したことがないため承認されたモニタリングプランまたは DoC がない船舶は、引き続き EU 域内で輸送を行うことができますが、最初に EU 域内の港に寄港してから 2 か月以内にモニタリングプランを準備する必要があるほか、報告期間中の該当航海の報告書を提出する必要があります。

SoC および DoC が本船上に備え置かれていない場合、当該船舶は法律違反となり、各港湾局の判断によって罰金が科せられたり、場合によっては拘留されたりすることもあります。

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。