

## 欧盟排放交易体系——你准备好了吗？

一直以来，“扩大现有国内排放交易机制，将国际航运纳入其中”的呼声日渐高涨。如今，欧盟内部已经就欧盟排放交易体系自 2024 年起如何适用于航运业达成一致。船东和租船人应该开始考虑如何应对排放交易体系的要求。



在国家层面，政府可以在生产点或销售点对污染源征税。以石油为例，征税目标是将产生的税收用于支付污染治理成本和鼓励降低消耗量。国际航运业面临的困难是：如果只有少数政府对船用燃油征税，那么购买者很可能会调整其安排，从而避免在征税港口加注燃油。因此，为使燃油销售税真正发挥作用，全球所有主要燃油加注港口的政府需要协调一致，同意按照相同的方式对燃油征税。鉴于这种合作看起来不大可能在短期内实现，而国际海事组织有关碳税的讨论仍处于早期阶段，各国政府目前正在考虑对排放行为收费，而不是在销售点对燃油征税。

排放交易计划（ETS）是政府和监管机关在努力减少国际航运造成的污染过程中，越来越经常使用的工具。ETS 的核心理念是建立相应的市场机制，确保“污染者付费”——即支付污染的环境和社会成本、污染清理费用，甚至是能够减少或消除污染的技术的研究费用。当然，污染成本的增加也会鼓励人们减少污染。

由于上述原因，在欧盟、中国和日本等国家和地区，“扩大现有国内排放交易机制，将国际航运纳入其中”的呼声日渐高涨。ETS 的根本理念是对市场上交易的排放许可证数量设置上

限，而排放实体必须为其排放量购买并提交足够的配额。配额价格将根据供求关系，随时间变化，而排放实体将有动力寻找最廉价（即最高效）的减排方式。

## 欧盟排放交易机制

欧盟排放交易机制于 2005 年投入使用，根据“限额与交易”的原则运行；即某些行业的二氧化碳排放实体必须在相关交易期内，为其排放量购买相应的配额。配额数量在任何时间点均为固定值，但是总体呈逐年递减趋势，因此欧盟境内的排放量也会相应降低。

有关“排放交易计划如何对航运业适用”这一问题的讨论已有时日，但是如今欧盟议会、部长理事会和欧盟委员会似乎已经就下列关键点达成一致：

- 对欧盟水域内航行的所有超过 5,000 总吨的船舶适用，不论船旗国
- 从 2024 年 1 月 1 日开始适用（原定起始日为 2023 年 1 月 1 日）
- 分阶段实施，2024 年该计划将涵盖 40% 排放量，2025 年涵盖 70%，2026 年涵盖 100%
- 该机制涵盖所有欧盟内部航程产生的排放量
- 进入/离开欧盟的航程产生的排放量按 50% 纳入该体系管理
- “航运公司”（定义为船东、管理人或光船承租人）将负责提交配额
- 该计划将覆盖二氧化碳、甲烷和氮氧化物
- 每个日历年度的配额提交截止日期为次年 4 月 30 日——例如，2024 年排放配额的提交截止日期为 2025 年 4 月 30 日
- 未按要求提交配额者可能受到处罚和收到驱逐令

该机制仍有若干个部分尚不明确，人们对涉及航运业的两个方面提出了疑问。首先，2022 年 1 月 24 日发布的 [《特别报告员的报告》](#) 指出，对于已出租船舶，如果船东不负责购买燃油或决定船舶的航速、货物或航线，则：

*“... 该等安排中应包含有约束力的成本转移条款，从而使最终负责影响船舶二氧化碳排放决定的实体承担航运公司根据本指令支付的合规费用。”*

尽管很多船东支持该规定背后的动机，但是这远未明确欧盟法律将会如何在非欧盟国家的合同主体之间的私人合同安排中实施该条款。如果租船合同未包含该条款会如何？如果租船合同未包含该条款，船东是否能够依据欧盟法律，在欧盟境内向租船人追偿？是否可能导致某些航次租船人被迫支付欧盟 ETS 配额，即便他们并没有供应燃油？

另一个引发讨论的方面是进入或离开欧盟的航程产生的碳排放量如何确定，以及船舶经营人是否可以规避欧盟 ETS 的全面适用。例如，如果船舶在离开欧盟水域后不久，就欧盟境外不远处一个中间港口停靠，这可能导致有待计算碳排放量的离港航程远短于往返实际下一装运港的航程。尽管航线变更可能给运营商造成额外花费，但是[根据所作的前提假设](#)，因规避配额成本而带来的利益可能更大。我们期待 ETS 计划实施后会解决该问题，但目前这是需要更多思考的领域。

## 排放交易计划和定期租船合同

对于船东和定期租船人而言，在 ETS 机制下运营船舶无疑是全新的情况，因此需要在短时间内学习大量知识。尽管各国 ETS 机制可能涉及不同的问题，但是以下要点很可能具有普遍性，而不仅局限于欧盟排放交易体系。

首先，ETS 合规所需完成的实际步骤很可能需要由船东负责。这包括：(i)在相关机制中登记，(ii)合规所需的船舶排放数据的记录、文件编制和提交，及(iii)开立账户用于收取、持有和提交必要配额。这些任务中可能有一部分可以委托第三方处理，例如船舶管理人或经纪。

船东与租船人之间如何分担 ETS 合规成本，这个问题具有待商讨。一般观点似乎认为，ETS 成本直接与船舶使用的燃油相关，因此在船东和租船人之间，负责燃油成本的一方同时应当承担 ETS 合规成本（即负责购买配额）。这种方式似乎合乎逻辑，因为 ETS 配额成本可以视为燃油成本的组成部分，并且如果燃油销售方决定同时销售燃油和配额，ETS 配额成本实际可能包含在燃油价格中。

### 新的 BIMCO 条款

BIMCO 定期租船合同 2022 版包含排放交易计划（ETS）配额条款。根据该条款，租船人负责购买并向船东转让排放配额，以涵盖船舶租赁期间在 ETS 区域内产生的实际碳排放量。该条款还涉及其他问题，例如共享数据以实现 ETS 合规，在租船合同终结时对配额和实际消耗量进行核对，以及授予船东暂停权。

BIMCO 条款旨在适用于全球各地的所有排放交易机制，并涵盖交易机制下的所有温室气体，而非仅限于碳。

在大多数定期租船合同下，船东会尽可能地降低其对租船人的信用风险——例如，要求预付租金，以及要求租船人负责安排燃油加注和承担燃油成本。有的船东可能还希望考虑的一个问题是，他们是否希望对 ETS 配额适用类似的原则。为了避免配额转让在事后进行，船东可能要求租船人按照 ETS 计划项下将使用的燃油数量，预先转让足够数量的配额，并在船舶接收新燃油时补充配额。如果是这样，将需要对 BIMCO 条款作出修订。从定期租船人的角度来看，如果有些排放量可以认为是由于船东的原因产生的（例如停租期间或为船东目的发生的偏航期间产生的排放量），可能还有必要考虑如何就该等排放量进行核对与核算。

航次租船合同很可能不会涉及这些问题，因为航次租船合同项下的燃油供应以及由于燃油使用导致的任何配额成本通常由船东负责。因此，航次租船合同的船东需要在运费/滞期费率中，针对 ETS 成本作出相应规定。如果连续航次租船合同中规定按照燃油价格调整运费费率（例如，燃油售价包含配额成本或者随 ETS 配额价格变化），则租船人可能需要承担 ETS 配额成本。

### 现在该如何做？

鉴于欧盟排放交易体系已经达成一致，在欧盟境内开展贸易的船东和租船人应该确保准备好在 2024 年遵守该体系的要求。准备工作包括：建立适合船东和租船人需求的合同安排。在这方面，BIMCO 的 ETS 条款可以作为良好的起点。如需进一步信息或指引，请联系您的抗辩险经办人。



• **作者： Louis Shepherd**  
高级理赔顾问兼律师，伦敦