

歐盟排放交易體系——你準備好了嗎？

一直以來，“擴大現有國內排放交易機制，將國際航運納入其中”的呼聲日漸高漲。如今，歐盟內部已經就歐盟排放交易體系自 2024 年起如何適用於航運業達成一致。船東和租船人應該開始考慮如何應對排放交易體系的要求。



在國家層面，政府可以在生產點或銷售點對污染源徵稅。以石油為例，徵稅目標是將產生的稅收用於支付污染治理成本和鼓勵降低消耗量。國際航運業面臨的困難是：如果只有少數政府對船用燃油徵稅，那麼購買者很可能會調整其安排，從而避免在徵稅港口加注燃油。因此，為使燃油銷售稅真正發揮作用，全球所有主要燃油加注港口的政府需要協調一致，同意按照相同的方式對燃油徵稅。鑒於這種合作看起來不大可能在短期內實現，而國際海事組織有關碳稅的討論仍處於早期階段，各國政府目前正在考慮對排放行為收費，而不是在銷售點對燃油徵稅。

排放交易計畫（ETS）是政府和監管機關在努力減少國際航運造成的污染過程中，越來越經常使用的工具。ETS 的核心理念是建立相應的市場機制，確保“污染者付費”——即支付污染的環境和社會成本、污染清理費用，甚至是能夠減少或消除污染的技術的研究費用。當然，污染成本的增加也會鼓勵人們減少污染。

由於上述原因，在歐盟、中國和日本等國家和地區，“擴大現有國內排放交易機制，將國際航運納入其中”的呼聲日漸高漲。ETS 的根本理念是對市場上交易的排放許可證數量設置上

限，而排放實體必須為其排放量購買並提交足夠的配額。配額價格將根據供求關係，隨時間變化，而排放實體將有動力尋找最廉價（即最高效）的減排方式。

歐盟排放交易機制

歐盟排放交易機制於 2005 年投入使用，根據“限額與交易”的原則運行；即某些行業的二氧化碳排放實體必須在相關交易期內，為其排放量購買相應的配額。配額數量在任何時間點均為固定值，但是總體呈逐年遞減趨勢，因此歐盟境內的排放量也會相應降低。

有關“排放交易計畫如何對航運業適用”這一問題的討論已有時日，但是如今歐洲議會、部長理事會和歐洲執行委員會似乎已經就下列關鍵點達成一致：

- 對歐盟水域內航行的所有超過 5,000 總噸的船舶適用，不論船旗國
- 從 2024 年 1 月 1 日開始適用（原定起始日為 2023 年 1 月 1 日）
- 分階段實施，2024 年該計畫將涵蓋 40% 排放量，2025 年涵蓋 70%，2026 年涵蓋 100%
- 該機制涵蓋所有歐盟內部航程產生的排放量
- 進入/離開歐盟的航程產生的排放量按 50% 納入該體系管理
- “航運公司”（定義為船東、管理人或光船承租人）將負責提交配額
- 該計畫將覆蓋二氧化碳、甲烷和氮氧化物
- 每個日曆年度的配額提交截止日期為次年 4 月 30 日——例如，2024 年排放配額的提交截止日期為 2025 年 4 月 30 日
- 未按要求提交配額者可能受到處罰和收到驅逐令

該機制仍有若干個部分尚不明確，人們對涉及航運業的兩個方面提出了疑問。首先，2022 年 1 月 24 日發佈的 [《特別報告員的報告》](#) 指出，對於已出租船舶，如果船東不負責購買燃油或決定船舶的航速、貨物或航線，則：

“...該等安排中應包含有約束力的成本轉移條款，從而使最終負責影響船舶二氧化碳排放決定的實體承擔航運公司根據本指令支付的合規費用。”

儘管很多船東支持該規定背後的動機，但是這遠未明確歐盟法律將會如何在非歐盟國家的合同主體之間的私人合同安排中實施該條款。如果租船合同未包含該條款會如何？如果租船合同未包含該條款，船東是否能夠依據歐盟法律，在歐盟境內向租船人追償？是否可能導致某些航次租船人被迫支付歐盟 ETS 配額，即便他們並沒有供應燃油？

另一個引發討論的方面是進入或離開歐盟的航程產生的碳排放量如何確定，以及船舶經營人是否可以規避歐盟 ETS 的全面適用。例如，如果船舶在離開歐盟水域後不久，就在歐盟境外不遠處的一個中間港口停靠，這可能導致有待計算碳排放量的離港航程遠短於往返實際下一裝貨港的航程。儘管航線變更可能給運營商造成額外花費，但是**根據所作的前提假設**，因規避配額成本而帶來的利益可能更大。我們期待 ETS 計畫實施後會解決該問題，但目前這是需要更多思考的領域。

排放交易計畫和定期租船合同

對於船東和定期租船人而言，在 ETS 機制下運營船舶無疑是全新的情況，因此需要在短時間內學習大量知識。儘管各國 ETS 機制可能涉及不同的問題，但是以下要點很可能具有普遍性，而不僅局限于歐盟排放交易體系。

首先，ETS 合規所需完成的實際步驟很可能需要由船東負責。這包括：(i)在相關機制中登記，(ii)合規所需的船舶排放資料的記錄、文件編制和提交，及(iii)開立帳戶用於收取、持有和提交必要配額。這些任務中可能有一部分可以委託第三方處理，例如船舶管理人或經紀。

船東與租船人之間如何分擔 ETS 合規成本，這個問題有待商討。一般觀點似乎認為，ETS 成本直接與船舶使用的燃油相關，因此在船東和租船人之間，負責燃油成本的一方同時應當承擔 ETS 合規成本（即負責購買配額）。這種方式似乎合乎邏輯，因為 ETS 配額成本可以視為燃油成本的組成部分，並且如果燃油銷售方法決定同時銷售燃油和配額，ETS 配額成本實際可能包含在燃油價格中。

新的 BIMCO 條款

BIMCO 定期租船合同 2022 版包含排放交易計畫（ETS）配額條款。根據該條款，租船人負責購買並向船東轉讓排放配額，以涵蓋船舶租賃期間在 ETS 區域內產生的實際碳排放量。該條款還涉及其他問題，例如共用資料以實現 ETS 合規，在租船合同終結時對配額和實際消耗量進行核對，以及授予船東暫停權。

BIMCO 條款旨在適用於全球各地的所有排放交易機制，並涵蓋交易機制下的所有溫室氣體，而非僅限於碳。

在大多數定期租船合同下，船東會盡可能地降低其對租船人的信用風險——例如，要求預付租金，以及要求租船人負責安排燃油加注和承擔燃油成本。有的船東可能還希望考慮的一個問題是，他們是否希望對 ETS 配額適用類似的原則。為了避免配額轉讓在事後進行，船東可能要求租船人按照 ETS 計畫項下將使用的燃油數量，預先轉讓足夠數量的配額，並在船舶接收新燃油時補充配額。如果是這樣，將需要對 BIMCO 條款作出修訂。從定期租船人的角度來看，如果有些排放量可以認為是由於船東的原因產生的（例如停租期間或為船東目的發生的偏航期間產生的排放量），可能還有必要考慮如何就該等排放量進行核對與核算。

航次租船合同很可能不會涉及這些問題，因為航次租船合同項下的燃油供應以及由於燃油使用導致的任何配額成本通常由船東負責。因此，航次租船合同的船東需要在運費/滯期費率中，針對 ETS 成本作出相應規定。如果連續航次租船合同中規定按照燃油價格調整運費費率（例如，燃油售價包含配額成本或者隨 ETS 配額價格變化），則租船人可能需要承擔 ETS 配額成本。

現在該如何做？

鑒於歐盟排放交易體系已經達成一致，在歐盟境內開展貿易的船東和租船人應該確保準備好在 2024 年遵守該體系的要求。準備工作包括：建立適合船東和租船人需求的合同安排。在這方面，BIMCO 的 ETS 條款可以作為良好的起點。如需進一步資訊或指引，請聯繫您的抗辯險經辦人。



• **作者： Louis Shepherd**
高級理賠顧問兼律師，倫敦