

- 2020年より開始されるSOx排出規制強化において、基準に適合しない安価な高硫黄燃料油を使用するなどの不正行為が横行した場合、公正な国際競争が求められる外航海運において、適正にルールを守る事業者との間で不当に競争条件が歪められることが懸念されている。このため、国際海事機関(IMO)において、SOx排出規制の統一的な実施方策や低硫黄燃料油の国際規格化が議論されている。
- 2018年2月の第5回汚染防止・対応小委員会(PPR5)では、SOx排出規制の統一的な実施方策に関する審議を本格開始。我が国提案を盛り込んだ、**統一的なガイドラインを2019年までに策定**することが合意された。



## IMOの検討スケジュール

- |         |                        |   |
|---------|------------------------|---|
| 2017年7月 | 第71回海洋環境保護委員会 (MEPC71) | <ul style="list-style-type: none"> <li>• PPR新規議題やスケジュールの審議</li> <li>• ISOへの低硫黄燃料油の国際規格化の要請</li> </ul> |
| 2018年2月 | 第5回汚染防止・対応小委員会 (PPR5)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ガイドラインの策定に合意</li> </ul>                                      |
| 2018年7月 | 中間会合                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ガイドライン案の詳細を審議</li> </ul>                                     |
| 2019年初  | 第6回汚染防止・対応小委員会 (PPR6)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ガイドライン案を最終化</li> </ul>                                       |
| 2019年夏  | 第74回海洋環境保護委員会 (MEPC74) | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ガイドラインを承認</li> </ul>   |

日本提案

## 日本の基本方針

1. 実効性のある対策を設ける
  - ✓ マルポール条約に基づく検査の枠組を活用。
  - ✓ IMOのネットワークを活用し、不正情報を共有。
2. 業界に過度な負担を課さない
  - ✓ サンプルング等で不当な遅延を生じさせない。
  - ✓ 正当な理由なく高硫黄燃料油を使用しようとする船舶に対してのみ重点的に検査を実施。
3. 日本がガイドライン策定を主導
  - ✓ 日本がガイドラインの骨子・素案を提示し、議論の土台に。

## 1. 目的

- ✓ 燃料油環境規制の確実な実施による公正な国際競争条件の確立のために、関係国政府に適切な不正対策を促すこと。

## 2. 旗国に推奨される不正対策

- ✓ 高硫黄燃料油を不正使用させないための制限  
→ スクラバーの搭載とその適切な使用、その他主管庁が認める場合に限定。
- ✓ 自国籍船に対する検査と認証  
→ 条約に基づく定期検査で上記の条件をチェック。



## 3. 寄港国に推奨される不正対策

- ✓ 外国船舶に対する検査(PSC)  
→ 条約に基づく立入検査で書類をチェック。疑わしい場合には燃料油サンプリングも。
- ✓ 不正発覚後の通報・情報共有 ※ただし、不当な遅延を要さないことを条件とする。  
→ 旗国への通報に加え、IMOやPSCの地域協力のネットワークを活用して多国間で不正情報を共有。

## 4. 燃料供給者所在国に推奨される不正対策

- ✓ 供給燃料の適正化  
→ 燃料供給者に対してIAPP検査証書に記載された以外の燃料油を販売しないよう指導。

など