

Circular From North

Date: 9 December 2021

航行减排：了解欧盟碳排放交易

欧盟碳排放交易预计于 2023 年开始对航运开放

欧盟碳排放交易(EU-ETS)是世界上最大的碳排放交易项目，适用范围包括欧盟所有国家，以及冰岛，卢森堡和挪威。该项目开始于 2005 年，聚焦于能源产业和制造业。但是在 2019 年，欧盟委员会宣布其新的欧洲绿色计划，确认欧盟碳交易计划将涵盖航运业。

2021 年 7 月 14 日，欧盟委员会制定了一揽子提案，包括有关于 EU-ETS 的提案。该提案将航运业从 2023 年开始纳入 EU-ETS。预计最初将针对 5,000 总吨以上，运输旅客或商业用途的货物的船舶，包括该类船舶的空载航次。

项目按照如下方式适用相关排放：

- 从非欧盟港口到欧盟港口航次的排放量的一半；
- 从欧盟港口到非欧盟港口航次的排放量的一半；
- 欧盟港口之间航次的全部排放量
- 在欧盟港口靠泊期间的全部排放量

碳交易

EU-ETS 以“总量控制和交易”为原则实行。总量就是允许释放的温室气体的总量，该总量是要逐年减少的从而达到减排的目的。

碳结余，也称为“欧盟碳额度” (EUA)，可以通过配额、购买、交易等方式获得。碳额度的总量将会被控制从而确保其交易价值。

目前，EU-ETS 对每一吨的二氧化碳排放根据市场行情进行定价。目的是激励工程施工方和运输方减少其产生的碳排放，从而可以出售其剩余额度以盈利。

排放方每年都要提交足够的 EUA 来补偿其产生的排放。如果还有剩余的额度，他们可以保留下来以后再用，或则在碳交易市场上出售。如果未能够提交足够的碳额度，将会导致高额的罚款。如果连续几期都没能提交足够的额度，那有可能会被欧盟港口驱逐。

欧盟的计划是将 EU-ETS 从 2023 年开始逐步的适用于航运，刚开始船东必须提交足够的碳额度来补偿他们产生的 20% 的排放。预计到 2024 年和 2025 年，该比例会分别提高到 45% 和 70%。从 2026 年开始，船东将会需要针对其 100% 的排放量来提供碳额度。

排放量计算

对 EU-ETS 适用下的排放计算，将以针对来往欧洲港口进行国际航行的船舶而建立的欧盟监督、报告、核查机制(EU-MRV)为基础。

业界担忧

不少业内机构和国家对于将航运纳入 EU-ETS 表达了不同的担忧。主流意见更倾向于一个全球性的解决方案，因为一个地区性的方案会削弱国际海事组织 IMO 多年来针对减排的努力，并且会增加船舶的管理成本和负担。为了应对此类担忧，欧盟同意加入一个重新审查条款，确保在实行一段时间后，对方案的具体实施和效率重新审查。

商业风险和责任

船东和租家应该在 EU-ETS 针对航运适用之前，及时对有关合同条款进行重新审核。

关于 EU-ETS 的合规，应当首先是“航运公司”的责任。欧盟根据 ISM Code 对“航运公司”的定义是“船东，或者其它代替船东对船舶营运负责的组织或个人，比如管理人或光租船人”。

但是考虑到通常是由于租船人对船舶的使用造成了船东在 EU-ETS 下的责任，因此在租约下加入相应条款将责任转移给租船人是非常必要的。

如果船东希望按航次将责任转给租家，而不是在 EU-ETS 下的责任经过审核之后再进行索赔（最晚

第二年的 4 月份)，那就没有办法根据 EU-MRV 下的公式计算碳排放代价，而是需要在租约中通过某种方式明确碳排放额度在相关时间点的价格

如果会员有任何问题，可以联系其抗辩险保险人。

信息来源：The North P&I Club

Andrew Liu & Co. Ltd