



JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Kaiun Building, 2-6-4, Hirakawa-cho
Chiyoda-ku, Tokyo 102-8603, Japan
Tel : +81-3-3264-7180
Fax : +81-3-5226-9166
E-mail: mar-div@jsanet.or.jp

27 Oct. 2021, Tokyo

Response Of the Japanese Shipowners' Association to the European Commission's Proposal to Extend the ETS to International Shipping

1. The Japanese Shipowners' Association (JSA) is strongly opposed to the EU's intent to extend the EU Emissions Trading System (ETS) to the maritime sector and introduce regional regulations which impact on international shipping. The reasons for our opposition are as follows:

- a. International shipping is subject to the IMO's GHG emissions reduction strategy. If the EU introduce their ETS then there is potential for international shipping to be subject to dual standards.
- b. The introduction of any future IMO-regulated billing targets (currently under discussion) could ultimately result in double charges for the international shipping industry.
- c. If the EU were to introduce a regional emissions trading scheme in advance of any IMO global regulatory framework, there is a risk that other countries will follow suit rendering any IMO regulations meaningless. If each country/region introduces a charging system (including emission credits) related to emission control, there is a risk of inconsistencies with other regional schemes and, once again, the potential for double-charging.

2. Given the above, we would hope that the following could be taken into consideration whilst developing the ETS ahead of any potential future implementation:

- a. It should be consistent with any future IMO global regulations, respecting the primacy of IMO decisions.
 - b. The irrationality of the application of ETS regulations outside the EEZ (introduction of emissions credits) without agreement of the countries concerned.
 - c. The application to international routes (excluding international vessels sailing between EU ports) may overlap with IMO regulations and thus any scheme should be limited to EU waters.
 - d. The introduction throughout the EEZ is considered premature. It should be applicable in limited areas within EU territorial waters, taking in to consideration borders with non-EU member states.
 - e. The ETS as applicable to the maritime sector, should not conflict with aviation emissions trading regulations, in that, GHGs emitted from non-EU voyages, or emission outside the EU, should not be subject to emissions credits.
 - f. The revenue from the EU ETS should be primarily used as Investment Funds for the development of infrastructures relevant to GHG emission reduction.
-

EU-ETS 第 3 回パブコメへのコメント内容（参考）

日本船主協会は、いかなる地域規制にも反対する。その理由として、下記 3 点を述べたい。

1. 国際海運は IMO による GHG 削減戦略のもと行動しており、ここに EU による地域が（国際海運に対しても）導入されれば、二重規範（ダブルスタンダード）となり、国際海運の混乱は避けられない。
2. 将来の IMO 規制による課金対象（議論中であるが）が導入されれば、国際海運業界は IMO の規制および EU の地域規制の二重に課金されることとなるおそれがある。
3. EU が先行して排出権取引を導入した場合、各国が倣って導入する虞がある。そのような状況に陥った場合、IMO の規制がなし崩しに意味をなさなくなる。また仮に、各国（各地域）が、それぞれ排出規制に関する課金（排出権を含む）を導入した場合は、他国（他の地域）との整合性が取れずに二重課金となるおそれがある。

EU が EU-ETS を国際海運にも拡張する場合は、上記の理由により、少なくとも以下の点を考慮戴きたい。

- ✓ 将来的な IMO による規制との整合性を得ること（IMO の決定が尊重されるべき）。
- ✓ EEZ 外における規制（排出権導入等）は、非合理的であり、関係する各国との取り決めもなく導入することは国際法上認められるものではない。
- ✓ EEZ 内の導入についても、時期尚早であり、非 EU 加盟国との国境を考慮しつつ、EU 領海内等の限られた地域で行うべきである。
- ✓ 国際航路（EU 間を航行する国際航海を除く）への適用は IMO による規制と重複するおそれがあるので、限られた EU 海域のみを対象とすること。
- ✓ 国際航空の規制（排出権取引）と齟齬が出ない様に配慮する事（少なくとも非 EU 域からの国際航海または EU 海域外において排出した GHG については、排出権の対象とすべきではない）。
- ✓ EU の ETS 収益金の利用については、主に GHG 削減に関わるインフラ投資に活用されるべきである

以上