

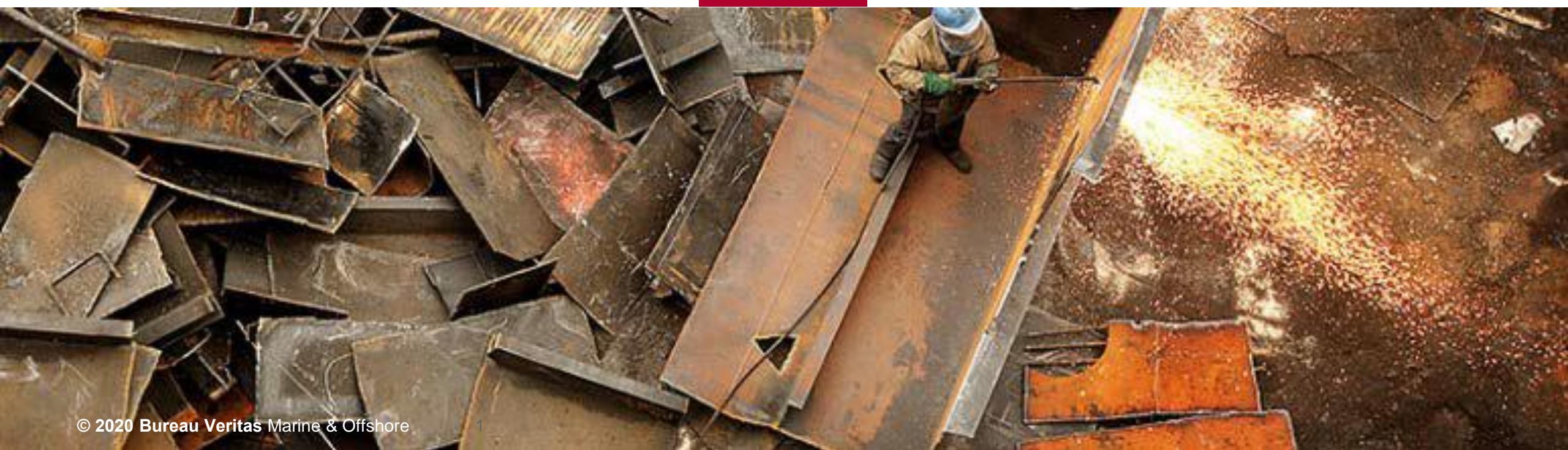


## EU COMMISSION NOTICE 2020/C 349/01

欧洲水域内における船舶の有害物質インベントリに関する  
EUシッピリサイクル規則に基づく義務の履行に関する指針

Statutory and Classification Affairs Dpt, 20th October 2020

Bureau Veritas Marine & Offshore



# 1. 概要

## → EU COMMISSION NOTICE -2020/C 349/01

EU委員会はCOVID-19による混乱を考慮し、「**欧洲水域内における船舶の有害物質インベントリに関するEUシッピリサイクル規則に基づく義務の履行に関する指針**」に関する通知を採択しました。

主な懸念：数千隻の船舶がIHMの義務に従うことができず、2020年12月31日の期限までに必要な**認定**を受けられない可能性があります。

通知の目的：2021年1月1日以降の船舶検査時のEU港湾当局の**規制の施行**への統一したアプローチを確保するため、共通のガイドラインを確立することです。

この通知は2020年10月20日に発行されました。以下のリンクから入手可能です。

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:JOC\\_2020\\_349\\_R\\_0001](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:JOC_2020_349_R_0001)



II

(Information)

INFORMATION FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS, BODIES, OFFICES  
AND AGENCIES

EUROPEAN COMMISSION

### Commission Notice

Guidelines on the enforcement of obligations under the EU Ship Recycling Regulation relating to the  
Inventory of Hazardous Materials of vessels operating in European waters

(2020/C 349/01)

### Introduction

As of 31 December 2020, the EU Ship Recycling Regulation (1) requires all existing EU flagged ships and non-EU flagged ships calling to an EU port or anchorage to carry on-board an Inventory of Hazardous Materials (IHM) with a certificate or statement of compliance as appropriate.

The Commission has received reports from industry stakeholders that Covid-19 restrictions have led to significant difficulties in surveying ships and producing certified IHMs. The lockdown measures and widespread travel restrictions which were introduced to control Covid-19 have reportedly prevented many ship owners (or their agents) from producing the IHM in the first instance, but also inhibited flag State surveyors and recognised organisations from verifying and certifying the IHMs.

As a consequence, industry stakeholders estimate that several thousand ships are likely to be unable to comply with the IHM obligations and may not have the required certification by the deadline of 31 December 2020.

Therefore, considering the disruptions caused by Covid-19, it is desirable to establish some common guidelines in order to ensure a harmonised approach towards enforcement by the EU port States authorities during ship inspections as of 1 January 2021.

### General guiding principles

As a basic principle, the primary responsibility regarding compliance with the IHM-related obligations remains with the ship owner, and monitoring compliance with these legal obligations is the responsibility of the authorities of the EU port States.

Nevertheless, it may be necessary to take into account the exceptional circumstances linked to the Covid-19 crisis in the enforcement of those obligations by Member States, where those circumstances create situations where the compliance with these obligations is temporarily not possible, or excessively difficult.

Because of its links with the principle of proportionality (2), *force majeure* can be considered a general principle of EU law, which can be invoked even in the absence of explicit provisions. (3) Concerning the content of the notion of *force majeure*, the case law of the Court of Justice defined the notion as follows:

(1) Regulation (EU) No 1257/2013 of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 on ship recycling and amending Regulation (EC) No 1013/2006 and Directive 2009/16/EC (OJ L 330, 10.12.2013, p. 1).

(2) See already, to that effect, the Commission notice of 1988 concerning force majeure in European agricultural law, C(88) 1696 (OJ C 259, 6.10.1988, p. 10).

(3) See Case 71/87, *Inter-Rom*, EU:C:1988:186, paragraphs 10 to 17 and Case C-12/92, *Hyggen and Others*, EU:C:1993:914, paragraph 31, repeatedly followed by the General Court, in particular in Case T-220/04, *Spain v Commission*, EU:T:2007:97, paragraphs 165 to 172. See also Opinion of AG Trstenjak, in Case C-101/08, *Audluk*, EU:C:2009:410, paragraph 71.

## 2. 一般的な指針

- ✓ IHM関連義務の遵守の主たる責任は船主にあります。
- ✓ これら法的義務の遵守を監視することが、EU港湾当局の責任です。
- ✓ 不可抗力（Force Majeure）はEU法で定められた概念の一つです。
- ✓ 各船の状況をケースバイケースで EU港湾当局が精査します。
- ✓ BV船の担当オフィスはEUへ提出するエビデンスの提供に協力し、各船を支援します。

### 3. COVID-19による不可抗力に相当する可能性のあるケース

→ 以下のCOVID-19に関連する二つの具体的なケースについて、統一したアプローチが提案されています：

✓ **ケースその1**

有効なIHMインベントリ および/または 関連の証書\*が**ない**船舶

✓ **ケースその2**

船上サンプリング作業（品質チェックの意味合いの無作為方式のサンプリングも含む）**を伴わない未完成のIHMインベントリ**と関連の証書\*を持つ船舶

\* EU籍の場合: Inventory Certificate または Ready for Recycling

非EU籍の場合 : Statement of Compliance



→ 最大6か月の期間（すなわち2021年6月30日まで）  
適用を一時的に猶予することが提案されています。

## 4. ケースその1

→ 有効なIHMおよび/またはそれに伴う証明書がない船舶

### 船主/船長の立証責任

IHMインベントリ作成作業の実施および必要な適合証明を取得するために、考えられるすべての方策を取ったという証拠を提出する

例：サンプリング契約書や検査申請書

例：部分的に完成したIHM関連書類や関連の適合証明を添付できなかった理由の説明

### この証拠を受け入れるか否か PSC検査官が決定する ケースバイケースの判断

- 当該船舶の具体的な状況に応じて
- 検査官の専門的な判断によって



EU SRRの発効から適用期限日までの期間の長さを十分に考慮し、この期間中に当該船舶の船主がこれらの義務の遵守に備えたか、またどの程度まで準備できたかを考慮する。

IHM関連書類はこの検査終了後4ヶ月以内に完成し承認されなければならない

EU籍船で船舶を解撤ヤードに入れる場合 RfRC :  
Ready for Recycling Certificate (リサイクル準備完了証明書) を取得する必要があります

継続的な渡航や移動制限のためにこれらの当初の計画をさらに修正する必要がある場合



船主/船長は、当初の計画が実行不可であったことを示す書面の証拠を提示する必要がある



次の検査を担当する検査官はこの証拠が受け入れられるかどうかをケースバイケースで決定する

## 5. ケースその2

→ 船上サンプリング作業（品質チェックの意味合いの無作為方式のサンプリングも含む）を伴わない  
未完成のIHMインベントリと関連の証書を持つ船舶

旗国が承諾している場合、リモート検査／サンプリングが例外として認められる  
**ケースバイケースの判断**

COVID-19のパンデミックによる制限下において、いつ有資格のサンプル採取者が IHMを完成することができるかを示した、文書化された計画及び取決めは船内に保管されなければならない。

この証拠を受け入れるか否かPSC検査官が決定する  
**ケースバイケースの判断**

- 当該船舶の具体的な状況に応じて
- 検査官の専門的な判断によって

IHM関連書類はこの検査終了後4ヶ月以内に完成し承認されなければならぬ

↑  
**EU籍船で船舶を解撤ヤードに入る場合 RfRC : Ready for Recycling Certificate (リサイクル準備完了証明書) を取得する必要があります**

継続的な渡航や移動制限のためにこれらの当初の計画をさらに修正する必要がある場合

↓  
船主/船長は、当初の計画が実行不可であったことを示す書面の証拠を提示する必要がある

↓  
次の検査を担当する検査官はこの証拠が受け入れられるかどうかをケースバイケースで決定する