

## 第 42 回海洋環境保護委員会(MEPC)の結果について

第 42 回海洋環境保護委員会は、平成 10 年 11 月 2 日から 11 月 6 日まで、ロンドンの国際海事機関(IMO)本部において開催され、我が国からは運輸省関係者等 26 名からなる代表団が出席した。本委員会では、船舶からの海洋環境汚染の防止等に関する審議を行っている。今次会合における当局関係の主な審議結果は以下のとおり。

### 1. 船底防汚塗料の使用による有害影響について

#### (1) 経緯

1980 年代後半、船底防汚塗料に使用されている有機スズ(特に、TBT:トリブチルスズ)の海洋環境に対する悪影響が大きな問題として、国際的に取り上げられ、1990 年 11 月の MEPC30 において、25m 未満の小型船に対する TBT 系船底防汚塗料の使用禁止等を勧告する MEPC 決議 46(30)が採択された。その後、先進諸国を中心にモニタリング結果、我が国からの代替塗料の性能等に関する報告が提出されていたが、積極的に TBT 系船底防汚塗料を禁止するような動きには至らなかった。しかし、1996 年 7 月に開催された MEPC38 において、我が国、オランダ及び北欧諸国から TBT の使用に関する世界的規制が必要との提案が取り上げられ、MEPC の検討作業計画に盛り込まれ、実質的審議を開始する MEPC41 までの間、コレスポンデンス・グループ(CG)を設け、オランダが中心となって各国意見を取りまとめることとなった。

本年 5 月の MEPC41 では、CG の最終レポートが提出され、実質的な審議を開始した。その結果、MEPC42 からワーキンググループ(WG)を設置し、WG の TOR(付託事項)にしたがって本格的に議論することとなった。

#### (2) 今次会合における審議

前回の MEPC41 で決定された WG への TOR に基づき、TBT の使用禁止のフェーズ・アウトに関する次回総会決議案の作成、使用禁止の強制化のための規制方法等に関する検討を行った。

##### (イ) 規制方法

日本より、提案文書に基づき、早期 TBT 使用の禁止、それを実現するためのオプションとして SOLAS -1 の改正を提案していること、禁止後、代替塗料のクライテリアを策定し、モニタリングも行うべきことを主張した。各国は本件は環境問題で SOLAS に規定するのには反対であるとし、審議の結果、大勢は SOLAS の改正は不適切とされた。

MARPOL 附属書 の発効が困難となっている反省から、これに拘束されない独立した新条約を作成し、代替塗料のクライテリアを含んだ形で、短い期間で発効

させることが重要であるとされ、各国に対して次回 MEPC43 へ向けて強制化するための法的文書の構造・内容、代替資料選定の方法論に関する意見を提出するよう要請がなされた。

#### (ロ) 総会決議

北海沿岸諸国は、2001 年までに有機スズ系塗料の塗装を禁止し、2006 年までに有機スズ系塗料の船体への使用を完全に禁止する法的文書を MEPC が作成することを内容とする次回総会における決議案を提出、これをたたき台に議論がなされた。

各国等から、2001 年の塗装の禁止は早急すぎる、50m 未満の船舶から使用を禁止すべきといった意見が出され、塗装禁止期限/船体への使用・存在の完全禁止期限、船舶の大きさで規制するなど様々な組み合わせが検討された。最終的には、WG 議長の調整により、2003 年 1 月 1 日以後の塗装禁止、2008 年同月以後船体への使用・存在の完全禁止を確保するために MEPC が強制力のある法的文書を作成することを促す総会決議案について各国の合意が得られ、この総会決議案については、次回第 21 回総会へ送ることが承認された。

#### (ハ) 代替塗料の選定基準

代替塗料の使用に関する方法論について意見交換がなされたが、環境への影響が少ない塗料のリストを作成する方式、リスク評価法(PEC/PNEC)を用いて環境有害性の順位をつけるランキング方式など、各国専門家の意見が述べられたが、一定の方向性は見出せなかった。なお、今後各国専門家間で、E メールベースで本件の意見交換を継続的に行うこととなった。

## 2 . バラスト水中の有害海洋性生物について

バラスト水中の有害海洋性生物による海洋環境への影響を規制する新規規則の形式として、MARPOL73/78 条約への附属書追加のための新議定書、新附属書を加えるための MARPOL73/78 条約の改正、新条約について検討がなされた。各国からバラスト水管理は寄港国の管理に基づくもので、旗国主義に基づく実施を中心とする MARPOL73/78 条約にはなじまず、新条約が好ましい等の意見が出され、その結果、新規規則の形式については今次会合では各国の合意が得られなかった。しかしながら、統一ルールの必要性、安全性の確保の重要性、寄港国による施行の必要性等については多数の国から指摘がなされ、次回会合で規則案の取りまとめが行えるよう準備が進められることとなった。

## 3 . MARPOL 附属書 /有害液体物資の緊急計画について

有害液体物資をばら積み輸送する船舶に対する船内緊急計画の備付要件に関する MARPOL 附属書 の改正案が、1996 年の第 1 回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG1)において作成され、この年の MEPC38 に採択に向けた承認のために提出された。

しかしながら、本備付要件に関する OPRC 条約の適用拡大(OPRC 議定書)の作業が最終化されていないことから、審議は延期されていた。その後、MEPC41 に米国から OPRC 議定書の発効により前に本件を検討すべきとの提案がなされ、また、一部の国からは OPRC 議定書とのリンクが必要との意見が提出され、検討した結果、大勢は必ずしもリンクは必要ないとの見解であった。最終的に、次回 MEPC42 において再度検討することとされた。

今回、審議の結果、改正案が承認され、次回 MEPC43 で採択するために回章されることとなった。

#### 4. 船舶からの大気汚染防止について

船舶からの大気汚染防止に関する MARPOL 条約新附属書が 1997 年 9 月に採択されたが、ディーゼルエンジンに対する窒素酸化物の排出規制(詳細は、NO<sub>x</sub>テクニカルコードに規定)は、同附属書の発効時期に係わらず、2000 年 1 月 1 日以降に建造された船舶に搭載されるエンジンに遡って適用される。この問題に対応するため、NO<sub>x</sub>テクニカルコードに適合していることを示す仮の証書を発効すること等を含む何らかの国際的に統一された措置が必要であると MEPC40 の場で合意され、その内容について前回 MEPC41、今回 MEPC42 で検討された。その結果、エンジンが NO<sub>x</sub>テクニカルコードに適合していることを示す書類を発給することを求める MEPC サーキュラー案が承認された。