

IMO 第 21 回総会の結果について

国際海事機関(IMO)の第 21 回総会が平成 11 年 11 月 15 日から 11 月 26 日までの間、ロンドンの IMO 本部で開催された。我が国からは、土井運輸審議官を団長とする計 18 名の代表団が出席した。主に今次会合における当局に関連した事項の審議結果を報告することとする。主な審議結果は以下のとおりである。

1. 総会概要

総会は、年に一度開催されており、今回の会合には、現在の IMO 加盟国 157 ヶ国及び準加盟国 2 ヶ国並びに非加盟国、国連専門機関、国際機関、非政府機関の代表者が参加した。総会は「運営、財政及び法律関係事項」を担当する第 1 委員会と「技術関係事項」を担当する第 2 委員会を設置して各議題を審議した後、全体会議で最終的な審議が行われた。

また、総会毎に改選される理事国選挙も行われ、我が国は主要海運国で構成されるカテゴリー A において再選された。カテゴリー B(主要貿易国: 8 ヶ国)及びカテゴリー C(その他の国: 16 ヶ国)における理事国もそれぞれ選出された。

カテゴリー A: 日本、中国、ギリシャ、伊、ノルウエー、露、英、米

カテゴリー B: アルゼンティン、ブラジル、加、仏、独、インド、オランダ、スウェーデン

カテゴリー C: シンガポール、韓国、エジプト、パナマ、西、メキシコ、豪、バハマ、フィリピン、サイプラス、インドネシア、南アフリカ、フィンランド、マルタ、トルコ、モロッコ

2. 作業計画・予算関係(議題 21 関連)

2000 ~ 2001 年の作業計画及び予算が審議され、予算については、事務局長が示した案(名目値での伸び率 0%(ZNG: Zero Nominal Growth)が示され、我が国を始め、米、仏、豪、中等多くの国が支持したため、原案どおり承認された。なお、同予算には、TBT 船底塗料の禁止に係る条約採択のための外交会議の 2001 年開催も含まれている。

3. 海上安全委員会(MSC)関係(議題 9 関連)(MEPC との合同作業関係を含む)

3.1 ポートステートコントロール(PSC)に関する総会決議 A.787(19)の改正

経緯

1997 年のロシア籍タンカー「ナホトカ」号の船体折損油流失事故は、外国船が我が国に寄港することなく日本海を通過中に、老朽化による船体強度の低下により引き起こしたものであるため、同様な事故の再発を防止するためにはタンカーの構造の健全性を確保するための対策を国際的な枠組みで実施することが必要である。

このため、平成 9 年 5 月、我が国は IMO に対し、タンカーの構造の健全性に関して、登録国(旗国)による検査を強化するとともに、寄港国による外国船の監督(PSC)を強化することを提案した。

審議の結果

日本提案のうち、船体構造の健全性に関する PSC の強化策については、次の内容の総会決議が今次総会において採択された。

- (1) PSC においては、船体構造の健全性の確認に重点をおくこと。
- (2) 修理等のため次の寄港地まで航行することを認める場合において、欠陥が是正されたことを確認するための手続きを明確化すること。

この決議により、今後、船体構造の健全性に関する PSC は、次のとおり実施されることとなる。(下線部が今回の総会決議により追加された手順)

- (1) 寄港国の当局は、PSC において、船体構造の健全性に重点をおきつつ、安全構造証書、検査報告書等により、船体構造に関する旗国の検査が適正に行われ、かつ、その後その状態が良好に維持されていることを確認する。
- (2) PSC を実施した当局は、旗国の検査が適正に行われていない場合や状態が劣悪な場合には、修理等必要な措置がとられるまで航行停止処分とするなど厳正な措置をとる。
- (3) 修理等のためやむを得ず次の寄港地まで航行することを認める場合には、PSC を実施した当局は、次の寄港地の当局にその旨を通報し、さらに、その通報を受けた当局は、是正した措置を PSC を実施した当局に報告する。
- (4) 次の寄港地に当該船舶が到着しなかった場合には、関係する当局は警告の発出、船名の公表など、これらの船舶の修理等が確実に実施されるまで必要な措置をとる。

なお、旗国検査の強化策についての進捗状況は、次のとおりである。

(1) 「板厚の衰耗限度」の明確化

船体構造の健全性の判定を容易にするため、定期検査時の板厚計測結果を記録している検査報告書に「板厚の衰耗限度」を明記することを提案した。本提案は、平成 9 年 11 月に合意され、本年 7 月 1 日から実施されている。

(2) 船体縦強度の評価

老朽化により船体強度が低下したタンカーの航行を防止するため、定期検査時に板厚計測結果に基づいて船体縦強度の評価を行い、その評価結果を検査報告書に記載することを提案した。本提案は、現在、関係委員会において、我が国からの提案をベースに、評価方法等について検討が進められている。

3.2 海賊問題

オニール IMO 事務局長から、アロンドラ・レインボー号(日本船主、パナマ船籍)の事件にも触れつつ、海賊問題への取組の重要性が述べられた。

我が国からもアロンドラ・レインボー号事件の概要を報告し、逮捕に人力を尽したインド政府への謝辞を述べるとともに、事故を調査する権限のある沿岸国がその義務を十分に果たすことの重要性及び効果的な海賊対策として国際的な協力の必要性を述べ、IMO での海賊問題に対する検討に日本としても積極的に協力する旨発言した。

4.海洋環境保護委員会(MEPC)関係(議題 11 関連)(MSC との合同作業関係を含む)

- TBT(有機スズ系)船底塗料の禁止 -

経緯

船底防汚塗料に使用される有機スズ(特に、TBT:トリブチルスズ)による海洋生物の生態異変等、海洋環境に対する悪影響が大きな問題となっていたことから、1996 年に開催された IMO の MEPC において、我が国、北欧諸国等が、この問題について世界的規制の必要性を提案し、審議が開始された。

1998 年に開催された MEPC において、今次総会で採択された総会決議案が合意され、平成 11 年 6 月に開催された MEPC から国際的な枠組み(条約)についての検討が本格的に開始されている。

審議の結果

今次総会では、次の内容の総会決議が採択された。

- (1) MEPC は、緊急案件として有機スズ系船底防汚塗料を 2003 年 1 月 1 日以降船舶に新たに塗布することを禁止し、2008 年 1 月 1 日以降船舶に塗布されていることを禁止するための世界的な法的拘束力のある枠組み(条約)を策定すること。
- (2) 各国は、産業界が海洋環境に悪影響を与えない船底防汚塗料を開発、試験、使用することを奨励すること。
- (3) 各国は、防汚塗料の評価手順を開発し、社会や環境への影響を検討し、さらに、防汚塗料の環境への影響に関する科学的、技術的な研究を促進すること。

また、今次総会においては、有機スズ系船底防汚塗料の世界的禁止を達成するための条約を採択するために、2001 年に外交会議を開催することが、我が国、米国、欧州諸国等の強い支持により合意された。