

IMO 第 46 回海洋環境委員会 (MEPC46) の結果について

標記会合は、平成 13 年 4 月 23 日から 27 日にかけてロンドンの国際海事機関 (IMO) 本部において開催された。主な審議結果は以下のとおり。

1 . MARPOL73/78 条約附属書 第 13G 規則の改正

現存シングルハルトンカーのフェーズアウト (段階的削減 : ダブルハル化) 促進に関する MARPOL (海洋汚染防止) 条約の改正案が採択された。2002 年 9 月 1 日に発効する予定。

改正案によると、議論の焦点となっていたカテゴリ-2 のタンカーに対するフェーズアウトは、原則、船齢 25 年中の各船の引渡し日となり、最終的には 2015 年中の引渡し日までに完全にフェーズアウトされることとなる。

但し、ブラジルをはじめとする中南米諸国等の強い要請もあり、カテゴリ-2,3 のタンカーについては、主官庁が認めた場合には、ダブルボトム又はダブルサイドのタンカーであれば船齢 25 年の引渡し日まで、分離バラストタンクの防護的配置又はハイドロバランスの要件を満たす場合は、2017 年中の引渡し日又は船齢 25 年の引渡し日のどちらか早い方までにフェーズアウトされるという緩和規定も設けられた。一方、寄港国には、これら緩和規定を受けた船舶の入港を拒否できる権限も規定された。

また、カテゴリ-1 は 2005 年、カテゴリ-2 は 2010 年を超えて使用する船舶には、CAS (Condition Assessment Scheme) という新たな検査スキームも課せられることとなった。(詳細は別紙 1.参照)

2 . 船舶の防汚塗料の使用による有害影響に関する新条約案の審議

TBT (トリブチルスズ) 等を含む有機スズ系船底防汚塗料 (TBT 船底塗料) の船舶への使用を規制するための新条約案の審議が行われた。我が国は、既に使用抑制の指導をしている国として条約案文の最終化に向け積極的に対応を行った。

なお、新条約案は本年 10 月開催予定の外交会議で採択される予定。(詳細は別紙 2.参照)

MARPOL73/78 条約附属書 第 13G 規則の改正

(1) 経緯、概要

1999 年 12 月、仏西海岸沖で起きたタンカー「エリカ号」事故では、船体折損により多量の重油が流出し仏沿岸に重大な海洋汚染の被害を与えたため、欧州諸国が中心となり、現存シングルハル油タンカーをフェーズアウトし、ダブルハル(2重船体)化を促進する条約改正案を推進し、IMO の対応次第では、地域規制を行う姿勢を見せた。

原油等を輸送する一定規模以上のシングルハルタンカーについては、MARPOL(海洋汚染防止)条約により、フェーズアウト又はダブルハルが義務づけられている(原則、船齢 30 年でフェーズアウト:現在最も若い船舶で 2026 年まで使用可能)が、今回の条約改正案は、最終年限を 2015 年に前倒ししようとするドラスティックなものであり、国際海運界における最大重要問題の一つとなっている。

なお、エリカ号事故を契機として、海上安全及び海洋環境の重要性が世界的に再認識され、2000 年 7 月の沖縄サミットでも、「G8 各国は、海上安全及び海洋環境保護に関する IMO の努力に協力する」旨合意され、共同宣言にも盛り込まれた。

(2) 条約改正案骨子

今次会合で採択された MARPOL 条約附属書 I 第 13G 規則の改正案骨子は次のとおりであり、2002 年 9 月 1 日より施行される予定。

フェーズアウト実施スケジュール(詳細は次ページ参照)

- ・ カテゴリー 1 (原油タンカー等は 20,000DWT 以上、精製油タンカーは 30,000DWT 以上であって、1982 年までに建造されたシングルハルタンカーに相当):

2003 年より 2007 年(最終年限)にかけて、船齢の古いタンカーより順次フェーズアウト

- ・ カテゴリー 2 (原油タンカー等は 20,000DWT 以上、精製油タンカーは 30,000DWT 以上であって、1982 年から 1996 年までに建造されたシングルハルタンカーに相当):

2003 年より、原則、船齢 25 年中の各船の引渡し日に達したタンカーを順次フェーズアウトし、最終年限を 2015 年中の各船の引渡し日とする。

- ・ カテゴリー 3 (カテゴリー 1,2 より小型で、従来条約の対象外とされてきた 5,000DWT 以上の現存シングルハルタンカー):

カテゴリー 2 のフェーズアウトスケジュールと同様。

CAS (Condition Assessment Scheme)

カテゴリー 1 は 2005 年を超えて使用する場合、カテゴリー 2 は 2010 年を超えて使

用する場合、

CAS（船舶の状態を評価する制度）という新たな条件が課されることとなった。

CAS は、ESP（検査強化プログラム）の履行を確実にすることを目的としており、ESP における手続き的な強化、（ESP の）詳細検査、板厚検査の対象拡大、船級が行った検査に対し主官庁が確認を行い、SOC（Statement of Compliance）と呼ばれる IOPP 証書への添付物を発給すること、等が規定されている。

なお、カテゴリー2 及び3 のタンカーについては、主官庁が認めれば最終年限を 2017 年とする緩和規定をおく一方、寄港国には、緩和規定を受けた船舶に対し、入港を拒否する権限規定も設けられた。

米国は OPA90 により、欧州も本規定に基づき 2015 年以降の入港拒否を宣言しているが、我が国は、今後、国内法令化（海防法の省令改正）を行う予定であるところ、原則、2015 年以降の緩和規定の適用は認めない方針である。

改正 13G 規則による、フェーズアウトスケジュール

An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than anniversary of the date of delivery of the ship in the year specified in the following table:

Category of oil tanker	Year
Category 1	2003 for ships delivered in 1973 or earlier 2004 for ships delivered in 1974 and 1975 2005*for ships delivered in 1976 and 1977 2006*for ships delivered in 1973,1979 and 1980 2007*for ships delivered in 1981 or later
Category 2	2003 for ships delivered in 1973 or earlier 2004 for ships delivered in 1974 and 1975 2005 for ships delivered in 1976 and 1977 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010*for ships delivered in 1984 2011*for ships delivered in 1985 2012*for ships delivered in 1986 2013*for ships delivered in 1987 2014*for ships delivered in 1988 2015*for ships delivered in 1989 or later
Category 3	2003 for ships delivered in 1973 or earlier 2004 for ships delivered in 1974 and 1975 2005 for ships delivered in 1976 and 1977 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010 for ships delivered in 1984 2011 for ships delivered in 1985 2012 for ships delivered in 1986

	<p>2013 for ships delivered in 1987</p> <p>2014 for ships delivered in 1988</p> <p>2015 for ships delivered in 1989 or later</p>
--	--

* Subject to compliance with the provision of paragraph (7) (CAS の適用が条件)

別紙 2.

船舶の防汚塗料の使用による有害影響に関する新条約案の審議

(1) 経緯

1999 年 11 月に開催された IMO (国際海事機関) 第 21 回総会において、「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 (船体への存在の禁止) 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。」旨の総会決議 (A.895(21)) が採択され、また、2001 年に外交会議を開催するための予算も承認された。

上記の総会決議に基づき、昨年 10 月に開催された MEPC45 (第 45 回海洋環境保護委員会) では、条約の改正及び発効に関する規定を除き、ワーキンググループ (WG) において条約案の条文を審議し、条約案文を承認した。

(2) 概要

TBT 船底塗料の船舶への使用の規制を目指す新条約案は、規制のリストに TBT をあらかじめ記載し、条約の発効とともにその規制措置が効力を持つ。また、新たに規制すべきものがあれば専門家による検討を経て、柔軟に対応が出来ることとなっている。

(3) 主な審議結果

我が国としては、TBT 船底塗料が海洋生物に与える悪影響を認識し、世界的な海洋環境保全の観点から、TBT 船底塗料の船舶への使用を規制するための新条約の策定に積極的に対応しているところ、主要事項の結果は次のとおり。

(検査対象船舶)

本条約案では検査対象となる船舶として、300,400,500 総トン以上の 3 案が候補とされており、前回までの議論ではそれぞれについて各国から賛否両論の意見がなされ結

論を出すに至らなかった。我が国としては SOLAS 条約（海上における人命の安全のための国際条約）で要求される船底検査の対象船舶と合わせ、国際航海に従事する 500 総トン以上のものとするよう主張したが、委員会議長から折衷案として 400 総トン数以上とする提案がなされ、出席国のほぼ全体がこれに賛成するところとなり、結果、400 総トン以上を検査対象船舶とすることが決定された。

（TBT 塗料の船体からの撤去）

本条約案では、2008 年以降は TBT 塗料の船体への存在を禁止することとし、その解釈について議論がなされた。残存する TBT 船底塗料をサンドブラスト等により完全に除去を求めるもの、あるいは、シーラーコートによって被覆した上に TBT の入っていない塗料を塗ることを認めるとするものの 2 つの意見についての議論がなされ、海洋環境保全の観点から前者を支持する国と実効性及び経済性の観点から後者を支持する国で議論は二分した。我が国は、各国の速やかな条約加入及び条約発効が重要であるとの視点に立ち、シーラーコートによる被覆を船主の選択肢として認める方向で主張したものの、審議では両者の妥協点が見いだせず、ともにオプションとして残されることとされ、外交会議において、結論を得ることが決定された。

以上の審議結果、今回の会合において、条約案は、発効要件、上述の TBT 塗料存在禁止の解釈等一部を残し、原則、委員会として了承の上、10 月に開催される外交会議での最終的な審議をへて、採択される予定となった。