

IMO 第 49 回海洋環境保護委員会の結果

7月14日から18日までロンドンにおいて開催された国際海事機関(IMO)第49回海洋環境保護委員会(MEPC)における審議結果の概要は以下のとおり。

1. タンカー規制の強化

昨年11月にスペイン沖で起こったプレステージ号の折損・沈没事故により、深刻な油汚染が生じたことから、EUメンバー15カ国は、シングルハル*1の油タンカーに対する規制を強化するため、IMOに海洋汚染防止条約附属書Iの改正案を提案していた。今次MEPCではこの案を審議・修正し、条約改正案が作成された。その主な内容は次のとおり。なお、条約改正は12月の次回MEPC会合で採択される予定である。

(1) シングルハルタンカーの段階的廃船

現在、シングルハルタンカーは、2015年までに段階的に廃船することとされているが、これを原則5年前倒しすることとした。しかし、2010年に廃船することとすると、10歳代の若いタンカーでも廃船しなければならないので、非常に詳細な検査を行って船舶構造の状態がよいと判断されるタンカーは、2015年まで使用できることとした。

*1 1996年以降に建造される油タンカーは、ダブルハルタンカー(船体を二重にして貨物タンクの防護を強化しているタンカー)構造とする必要があるが、それ以前のタンカーは、シングルハル(一重船体)となっている。

(2) 重質油の輸送禁止

EU提案では、C重油などの重質油をシングルハルタンカー*2で輸送することを直ちに禁止し、小型のシングルハルタンカーによる輸送も2008年から禁止することを提案していた。これに対し、我が国は、小型シングルハルタンカーの重質油輸送禁止は、2008年から実施することとしても、我が国内航海運に深刻な影響を与えることから、2015年まで延期することを主張し、引き続き次回会合で審議することとされた。

*2 載貨重量トンが600トンから5,000トンまでのシングルハルタンカー。

2. バラスト水管理条約

船舶のバラスト水*3は、例えば、東京で貨物を降ろした船舶は東京湾でバラスト水を入れ、貨物を積み込むオーストラリアで排出することとなるため、この様なバラスト水の移動に伴う水生微生物の移動により海洋生態系が損なわれるなどの環境被害が生じている。このため、IMOでは「船舶のバラスト水及び沈殿物の排出規制及び管理に関する条約」を策定し、海や湖に生物が拡散することによる海洋環境、漁業資源な

どへの被害を防止することを検討してきたところ、今次会合で最終的な条約案を作成し、来年春に新条約の採択のための外交会議を開催することとされた。

条約案の骨子は、別紙のとおり。

*3 貨物船が貨物を積載しない状態で航行するためには、プロペラが水面上に出たりしないように海水を入れて船をある程度沈下させる必要がある。この海水のことをバラスト水という。

3. シップ・リサイクル

環境に配慮して船舶の解体・再利用を行うため、国、海運会社、造船所、解体事業者などの役割を記述したガイドラインを審議し、11月に開催予定の総会で決議することとされた。

4. 外航船舶から排出される温室効果ガスの削減問題の審議

外航船舶から排出される温室効果ガスの削減問題について、全IMO加盟国が協力して、削減のための指標作成や自主的な取組の促進メカニズムの開発などを行っていくことを定めたIMOの温室効果ガス削減のための戦略を示す総会決議案が合意された。本決議案は、本年11月開催予定の第23回総会で採択される予定である。

また、削減のための指標作成、促進メカニズムの検討を推進していくことが合意された。

バラスト水管理条約案の概要

1. 条約の目的

船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理を通じて、有害な水生生物及び病原体の移動により生じる環境、人間の健康、財産及び資源への危険を防ぎ、最小化し及び最終的に除去すること、管理から生じる望ましくない影響を避けること及び関連する知識及び技術の発達を促進することを目的としている。

2. 条約の適用船舶

他国の管轄する水域への航海に従事する船舶(ただし、バラスト水を積載しない船舶、軍艦などを除く。)

3. 船舶に対する主な規制内容

(1) バラスト水管理の実施の義務

船舶は、「バラスト水管理」を実施しなければならない。「バラスト水管理」の内容は、船舶の建造日及びバラスト水を積載することのできるタンク容量により 4 つのカテゴリーに分けられる。

[2009 年]⁴ [条約発効日以降 3 年を経過した日] 前に建造され、かつ、バラスト水を積載することのできるタンク容量が 1500 m³ ~ 5000 m³ の船舶：

[2009 年][条約発効日以降 3 年を経過した日]以降の最初の定期的検査の日までに「バラスト水交換基準」⁵ 又は「バラスト水性能基準」⁶ のいずれかを満足し、[[2014 年]][条約発効日以降 8 年を経過した日]までに「バラスト水性能基準」を満足すること]

[2009 年][条約発効日以降 3 年を経過した日]前に建造され、かつ、バラスト水を積載することのできるタンク容量が 1500 m³ 未満又は 5000 m³ を超える船舶：

[2009 年][条約発効日以降 3 年を経過した日]以降の最初の定期的検査の日までに「バラスト水交換基準」又は「バラスト水性能基準」のいずれかを満足し、[[2016 年]][[条約発効日以降 10 年を経過した日]までに「バラスト水性能基準」を満足すること]

4 [] は、今次会合では緒論が出なかったので、最終的に外交会議で審議して決定することを意味している。

5 可能な限り陸地から 200 海里以遠及び 200m 以上の水深の海域、ただし、いかなる場合も[最も近い陸地から[12 海里][50 海里][200m 以上の水深] の海域で、バラスト水の 95%以上を交換する。

6 80 µm 以上の大きさの生物が[1][100]個/m³ 未満、かつ、10 ~ 80 µm の生物が

[1][10][100]個/ml 未満、かつ、100ml 中、病毒性コレラ菌 O1 及び O139 が 100ml 中に 1 個未満、病原性腸内細菌が[250][500]個未満、大腸菌が[100][200] 個未満であること。

[2009 年][条約発効日以降 3 年を経過した日]以降に建造され、かつ、バラスト水を積載することのできるタンク容量が 5000 m³を超えない船舶：

「バラスト水性能基準」を満足すること

[2009 年][条約発効日以降 3 年を経過した日]以降に建造され、かつ、バラスト水を積載することのできるタンク容量が 5000 m³を超える船舶

[2011 年][条約発効日以降 5 年を経過した日]以降の最初の定期的検査の日までに「バラスト水性能基準」を満足すること

(2) バラスト水管理計画とバラスト水管理記録簿の作成・保持義務

具体的なバラスト水管理の計画を記載した文書(「バラスト水管理計画」)で主管庁の承認を受けたものと、バラスト水の排出作業等を記録する文書(「バラスト水管理記録簿」)を作成し、船内に保持しなければならない。

(3) 検査

総トン数 400 トン以上の船舶は、その構造、設備等について旗国の検査を受けなければならない。なお、検査に合格した船舶に対して、締約国は、国際バラスト水管理証書を発給する。

(4) 寄港国での監督

船舶は、締約国の港等において証書、バラスト水管理記録簿の確認及び IMO の定めるガイドラインに従ったサンプリングが行われる。

4. その他

(1) 沈殿物受入施設

締約国は、バラスト水タンクの清掃又はタンクの修理作業を行う港等において、沈殿物を陸揚げするための受入施設をできるだけ整備する。

(2) モニタリング

締約国は、管轄区域内のバラスト水管理の実行及び影響をモニタリングするよう努力する。

(3) 基準の見直し

IMO は、技術の進展を踏まえて少なくともバラスト水性能基準の効力が生じる 3 年前までには基準の見直しを実施する。

MARPOL 条約付属書 の概要

経緯

1997 年締約国会議において採択
2003 年 5 月末現在、10 ヶ国(世界の商船船腹量の約 53%)が批准
発効要件(15 ヶ国、船腹量 50%以上)が満たされた後、1 年
後に発効

概要

排出・設備要件(原則として全ての船舶に適用)

< 船舶からの排出規制 >

【オゾン層破壊物質】新規搭載禁止等の規制

【SO_x(硫黄酸化物)】燃料油中の硫黄分濃度の規制

【NO_x(窒素酸化物)】出力 130kw 超のディーゼル機関に NO_x 排出規制値を設定

【VOCs(揮発性有機化合物)】

規制港湾区域に入港するタンカー等に VOCs 等の蒸気収集装置の装備義務付

【船上焼却】船上焼却炉に関する技術基準等

< 船舶燃料油の規制 > 供給業者の登録、燃料油証明書の上保持義務

検査・施設

< 検査関係 >

定期的検査等(400GT 以上の船舶及びリグ、プラットフォーム)

製造時検査(出力 130kW 超のディーゼル機関)

国際大気汚染防止証書(IAPP 証書)等の発給

PSC を案施

< 施設関係 >

港湾地域等において、オゾン層破壊物質、排ガス船上残留物等に関する受入
施設を整備

