

IMO 第 40 回海洋環境保護委員会(MEPC40)の結果について

標記会合は、去る平成 9 年 9 月 18 日から 25 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た。我が国からは運輸省関係者等 29 名からなる代表団が出席した。

今次会合で行なわれた主な審議結果は以下の通りである。

1. MARPOL 条約附属書 第 25A 規則「非損傷時復原性」

(1) 審議概要

ダブルハルトンカーが荷役中に復原性を失う事故を防止することを目的に議論されてきたタンカーの非損傷時復原性の確保に関する MARPOL 附属書 第 25A 規則の改正案は異議なく採択された。主要な改正点は次の通り。

発効日：1992 年 2 月 1 日

適用船舶：5000DWT 以上のタンカーで次に該当するもの

1999 年 2 月 1 日以降に建造契約が結ばれる油タンカー

1999 年 8 月 1 日以降に建造される油タンカー（契約がない場合）

2002 年 2 月 1 日以降引き渡される油タンカー

(2) 規則の主な内容

本規則が適用される全てのタンカーは、港内荷役の場合と、港外荷役の場合とで決められた非損傷時復原性基準を「全ての状態においてバラスタンは半載状態であると仮定した上で、良好な操作条件からなる荷役時の最悪の状態においても満たすこと。」とされ、これが設計によって満足されなければならない。

なお、コンビネーションキャリアーは非損傷時復原性の基準を操作手続きなしに満足させることが難しいので「簡単な補足的な操作手続き」が許容されることとなった。

(3) 「良好な操作条件」の解釈

IACS（国際船級協会連合）に要請されていた良好な操作条件の統一解釈は、IACS の提案通り MSC68 に続き、MEPC40 においても承認された。

(4) これまでの主要な論点

今回の採択に至るまでの主要な論点は、人的要因の関わりをなくすため船舶の設計のみによって復原性を確保することとする規則案とするかどうかであったが、我が国より、片側のタンクのみで荷役を行なうような非常識な状態まで設計時に考慮することとするのであれば、タンカーの建造は不可能となるのでこのような極端な場合を想定すべきでない旨の主張を行い、これが MSC67 で認められ、以下を修正され今次会合に至ったものである。

「荷役時の最悪状態」を「良好な操作からなる荷役時の最悪状態」

「操作上の手段を使うことなく設計を通じて」を「設計を通じて」

2. 附属書 「汚染分類の見直し」

現在、ばら積み有害液体物質の運送は、個々の物質を海洋環境に対する危険性に応じて 5 分類に分け、その分類毎に定められた船型要件等に従い行なわれているが、一部欧州諸国により科学の進歩への追従、規則の簡素化等を理由に、附属書 が適用される有害液体物質のカテゴリー分類の見直し（現行 A、B、C、D 及び無害の 5 分類を 3 分類に簡素化）が提案され議論されている。

これについては、MEPC37（95 年 9 月）で BLG(ばら積み液体とガス物質)小委員会に対し MARPOL 条約附属書 の見直しの中で、汚染分類の見直しについても、その利益と問題点をリストアップするよう指示されていた。しかしながら、BLG1(96 年 3 月)では利益と問題点のリストアップを行わず、汚染分類の見直し作業を開始したため、MEPC38 で我が国が再度その是非を検討するよう指摘し、BLG2(97 年 4 月)で再度審議された。今次会合では BLG2 の分類見直しの是非に関する議論の結果が報告された。

「汚染分類の見直しの必要性」に関して、我が国は BLG で主張したとおり見直しを行なう必要性が示されておらず、汚染分類の全体スキームの見直しは、現行分類に対して具体的な問題点が指摘されていない現時点では必要性がなく、また、海事関係者が長年の努力の末、マスターした現在のスキームを大きく変えるもので、経済的負担などの悪影響を及ぼすことから、現時点では分類の見直しの必要性がないことを主張したところ、IACS も日本と同様に分類の必要性がないこと、多くのケミカルタンカーに与える影響が大きいこと、更に検討が早急すぎる旨指摘した。両者の見解は韓国、ギリシャ等から支持が表明されたが、ノルウェーから GESAMP(海洋汚染について化学的観点から助言する専門グループ)のハザード・プロファイルが見直しされれば分類を変えざるを得ないことに汚染分類の見直しの必要性があり、シンプルな分類が必要である旨の発言があり、オランダも行政の負担の軽減に触れると共にノルウェーと同様の意見を述べた。このため、議長より、次回の BLG3 において、費用、行政面等あらゆる観点からメリット・デメリットについて再度検討することが示された。

3. 船底防汚塗料の使用による有害影響

MEPC38 において、船底防汚塗料に使われている TBT(トリブチル錫)の禁止に向けた検討を開始することが決定され、コレスポンデンスグループ(CG)を設置し、5 年以内に、現状でできる削減する暫定的方法を作成すること、10 年以内に、TBT を全面的に禁止する方法を作成すること、を基本とする作業を行なっていくこととした。

今次会合では、CG の中間報告が行なわれ、CG の幹事国であるオランダから提出されていた、CG の継続と 検討内容(TOR)の修正が審議された。

上記オランダ提案は、日本、北欧のほかシンガポール、パハマ、豪州等幅広く支持・承認され、CG を継続し検討を進め、MEPC41 において本格的議論をすることとなった。また、審議では、TBT 禁止をスピードアップすべきとの意見が多く、多くの国から表明された。

4. その他

(1) ダブルハル・タンカーの同等物

スウェーデンより提案されていたコロンビ・エッグ・タンカーの設計が原則的に BLG 附属書 ・第 13F 規則 (5) に基づく同等の要件を満足することが承認された。なお、米国は、これを同等と考えていない旨発言し、記録された。

(2) タンカーのダブルハル化の促進

我が国より、ダイヤモンドグレース号の事故の概要を報告すると共に、タンカーのダブルハル化の促進に関する国内の検討概要を紹介し、各国においても、自国の船舶所有者に対しダブルハル化を促進することを働きかけることを要請したところ、韓国、英国、ノルウェー等から支持する意見が表明され、我が国の要請は議事録に、記録された。

(3) バラスト水中の有害海洋性生物

バラスト水中の有害海洋性生物に関する総会決議案及び附属するバラスト水の規制及び管理に関するガイドラインが取りまとめられた。

また、将来的な作業計画として、MARPOL 条約新附属書 (案) を MEPC42 までに最終化し、採択のための外交会議を 2000 年に開催することで合意された。

(4) 着臭性の問題

着臭性を物質の格上げを行なう理由として導入する旨のノルウェー提案は、ペルー及びオーストラリアの支持を受けた。一方、BLG 議長は、DSC において着臭性は考慮外で、ESPH グループでも考慮しないこととなっており、これらの結果に逆らうものであると指摘し、結果として、現時点では混乱を招くとの議長の判断により、BLG の決定を尊重したままとした上で、ノルウェーの意見は記録として残すこととなった。

(5) スチレンモノマーの運送要件

標記に関する BLG2 での合意 (不活性ガス下で 3000m³ 以上タンクで運送することの出来るように要件変更したものを同等物とした) に対するノルウェーの異議については、ギリシャより既に BLG に技術的情報を含め提案し、同等物と認められたことを指摘し、パナマも同様に BLG の決定に従い MEPC で承認し MSC に送るべき旨主張した。議長は、同等性が認められれば MSC/MEPC サーキュラーとなるが、環境サイドよりも安全サイドからの検討が必要で、まず、MSC で検討すべきとし、ノルウェーは MSC に提案することとなった。