

I M O 第 4 6 回 海洋環境保護委員会 (M E P C 4 6) の 結果について

標記会合は、平成 1 3 年 4 月 2 3 日から 2 7 日にかけてロンドンの国際海事機関 (I M O) 本部において開催され、主な審議結果は以下のとおり。

1 . M A R P O L 7 3 / 7 8 条約附属書 I 第 1 3 G 規則の改正 【今回採択】

現存シングルハルタ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 M A R P O L (海洋汚染防止) 条約の改正案が採択され、2002年 9 月 1 日に発効予定。

改正案によると、議論の焦点となっていたカテゴリー 2 のタンカーに対するフェーズアウトは、原則、船齢 2 5 年中の各船の引渡し日となり、最終的には 2 0 1 5 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、カテゴリー 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 2 5 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 2 5 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、カテゴリー 1 は 2 0 0 5 年、カテゴリー 2 は 2 0 1 0 年を超えて使用する船舶には、C A S (C o n d i t i o n A s s e s s m e n t S c h e m e) 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

T B T (トリブチルスズ) 等を含む有機スズ系船底防汚塗料 (T B T 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 1 0 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条約付属書I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、現存シングル油タンカーをフェーズアウトし、ダブル（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条約付属書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-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-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-3（カテゴリ-1,2より小型で、従来条約の対象外とされてきた、5000DWT以上の現存シングルタンカー）：
カテゴリ-2のフェーズアウトスケジュールと同様。

C A S（Condition Assessment Scheme）

カテゴリ-1は2005年を超えて使用する場合、カテゴリ-2は2010年を超えて使用する場合、C A S（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。

C A Sは、E S P（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、E S Pにおける手続き的な強化、（E S P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-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 the 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 1978, 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 2013 for ships delivered in 1987 2014 for ships delivered in 1988 2015 for ships delivered in 1989 or later

* Subject to compliance with the provisions of paragraph (7) (C A S の適用が条件)

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I M O（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M E P C 45（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（W G）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

T B T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T B T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、T B T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、T B T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S O L A S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。

（T B T塗料の船体からの撤去）

本条約案では、2008年以降はT B T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T B T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T B T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T B T塗料存在禁止の解釈等の一部を残し、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。