

今次海洋汚染防止条約改正の経緯

2002 年 11 月

プレステージ号事故発生

2003 年 4 月

欧州委員会が海洋汚染防止条約の改正案を国際海事機関（IMO）に提出

2015 年までにフェーズアウトされるシングルハルトンカーの廃止時期を 5 年前倒し。

シングルハルトンカーによる重質油輸送の即時禁止。ただし、600～5,000 DWT のタンカーは、2008 年から。

2005 年までに 15 歳以上のシングルハルトンカーは特別検査（CAS）を受ける。

2003 年 6 月

日本は、シングルハルトンカー廃止を加速すること及び重質油を輸送する小型タンカーもダブルハル化することは EU を支持するが、実効性の観点から以下の対案を提出

船齢 20 歳[△]又は 2015 年のいずれか早い時期にシングルハルトンカーをフェーズアウト。

重質油を輸送する小型シングルハルトンカーは、2008 年ではなく 2015 年に禁止。新造船のダブルハル化は行う。

EU が言うタイミングで CAS を実施できるのか充分考慮すべき。

2003 年 7 月

IMO 第 49 回海洋環境保護委員会開催。条約改正案を審議。

EU 案どおり通したい欧州、シングルハルトンカーを 25 歳まで使いたいブラジル、重質原油の輸送を維持する必要がある米国及びラ米諸国、老朽タンカーを貯油施設として使っているロシアなどの思惑

[△]船主協会から船齢 23 歳までは受け入れ可能だが 20 歳は困難との指摘をいただいたが、打ち出し案としては 20 歳がインパクトがあるということでこの数字で提案。

が交錯し、結局 EU 案をベースとした条約改正案を承認し、これに対して、重質油輸送シングルハルタンカーの禁止を段階的に行うことなどを盛り込んだ日本案を対案として提出することとなった。

2003 年 10 月

EU 案に沿った EU 規則が発効し、EU 域内では規制が実施に移される。

2003 年 12 月

IMO 第 50 回海洋環境保護委員会開催。条約改正を採択。
EU 案の内容を原則としつつ、各国個別の事情によってこれを受け入れられない事項は主管庁の裁量に委ねる妥協案を作成し、条約改正を採択。就中、ロシアの意向を踏まえて入れられた、重質油を輸送する内航船のダブルハル化を免除できる規定に対して、内外航無差別を原則とする海洋汚染防止条約の精神に反するとして我が国から遺憾の意を表明。

2005 年 4 月

条約改正の発効予定。