

IMO 第 41 回海洋環境保護委員会 (MEPC41) の結果について

標記会合は、去る平成 10 年 3 月 30 日から 4 月 30 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。今次会合における当局関係の主な審議結果は以下の通り。

1. 船底防汚塗料の使用による有害影響について

(1) 経緯

1980 年代後半、船底防汚塗料に使用されている有機スズ(特に、TBT : トリブチルスズ) の海洋環境に対する悪影響が大きな問題として、国際的に取り上げられ、1990 年 11 月の MEPC30 において、25m 未満の小型船に対する有機スズ系船底防汚塗料の使用禁止等を勧告する MEPC 決議 46(30) が採択された。その後、先進諸国からモニタリング結果、我が国から代替塗料の性能等に関する報告が提出されていたが、積極的に有機スズ系船底防汚塗料を禁止するような動きには至らなかった。

しかし、1996 年 7 月に開催された MEPC38 において、我が国、オランダ及び北欧諸国から有機スズの使用に関する世界的規制が必要との提案が取り上げられ、MEPC の検討作業計画に盛り込まれた。以後、コレスポンデンス・グループ (CG : 議長オランダ) を設け、各国意見を取りまとめてきたが、今次 MEPC41 から実質的審議を開始した。

(2) 今次会合における審議

議長より、これまでの経緯が説明された後、提出文書の説明がノルウェー、我が国及びオランダ(CG 議長) に求められた。

ノルウェーは、自国でのモニタリング結果を踏まえ、有機スズ系塗料の全面禁止を遅くとも 2003 年早めるべきこと、また、IMO での議論が進展しない場合、MEPC42 の後、北海保護委員会で北海海域での有機スズ系塗料の全面禁止を宣言する可能性があることを述べた。

我が国は、有機スズが環境に与えている影響について詳細な説明を行った上で、有機スズ系塗料の早期の全面禁止が必要であり、代替塗料が存在していることからその実現は可能である旨主張した。

CG 議長は、各国意見を取りまとめた CG 最終報告を行なうとともに、食物連鎖の関連から有機スズ系塗料の早期禁止が必要であることを述べた。

これらの説明を受け、各国から意見が述べられた。北欧諸国を中心に多くの国が早期の有機スズ系塗料の全面禁止を支持したが、一方で、ギリシャ、オーストラリア等から有機スズ系塗料の全面禁止を基本的に支持するものの代替塗料の効果と安全性の確認が前提になるとの意見も表明された。

審議の結果、議長は、基本的に大勢が有機スズ系塗料の全面禁止を支持していることを確認するとともに、本件の検討を更に進めるため、次回 MEPC42 に設置されるワ

ーキング・グループ(WG)の作業方針を作成するようドラフティング・グループ(DG)に指示した。DGにおいて作成した次を内容とする作業方針を全体会で承認して、本件に関する今回の議論を終了した。

- ・WGの作業は、予防的アプローチに立脚
- ・有機スズ系塗料をフェイズ・アウトするための法的仕組みの明確化
- ・代替塗料の承認のための法的仕組みの作成
- ・有機スズ系塗料禁止のタイムスケジュールの設定

2. MARPOL 附属書 / 有害液体物質の緊急計画について

(1) 経緯

有害液体物質をばら積み輸送する船舶に対する船内緊急計画の備付要件に関する MARPOL 附属書 の改正案が、1996 年の第 1 回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG1)において作成され、この年の MEPC38 に採択に向けた承認のために提出された。しかしながら、本備付要件に関連する OPRC 条約の適用拡大(OPRC 議定書)の作業が最終化されていないことから MEPC40 まで検討を延期した。その後、この議題は MEPC において議論されなかったが、米国から、OPRC 議定書の発行より前に本件を検討すべきとの提案が、今回の MEPC に提出されていた。

(2) 今次会合における審議

ノルウェー等一部の国から OPRC 議定書とのリンクが必要との主張もあったが、大勢は、必ずしもリンクは必要ないとの見解であった。また、その発効時期についても、次回採択するほど緊急ではないとの見解が大勢を占め、審議の結果、本件については、次回 MEPC42 において検討することとなった。

3. 船舶からの大気汚染防止について

船舶からの大気汚染防止に関する MARPOL 条約新附属書が 1997 年 9 月に採択されたが、ディーゼルエンジンに対する窒素酸化物の排出規制(詳細は、NOx テクニカルコードに規定)は、同附属書の発行時期に関わらず、2001 年 1 月 1 日以降に建造された船舶に搭載されるエンジンに遡って適用される。この問題に対応するため、NOx テクニカルコードに適合していることを示す仮の証書を発行すること等何らかの国際的に統一された措置が必要であると合意され、次回 MEPC42 で更に検討することとなった。

4. ハイドロ・バランス・ローディングに関するガイドラインについて

(1) 経緯

油タンカーのダブルハル化に関し、1982 年 6 月 1 日以前に引き渡されたタンカーは、引渡し後 25 年以内にダブルハル化することとなっているが、貨物区域がバラスタタンクにより一定以上保護(PL 装置)されている場合又は PL 措置と同等の保護能力と認め

られるハイドロ・バランス・ローディング（HBL）が行なわれる場合は、ダブルハル化を 30 年まで延期できることとなっている。

PL 装置と HBL の同等性の評価は、機関の採択したガイドラインに従って行なわれるが、INTERTANKO より、その適用の仕方によって異なった結果が出るため、ガイドライン適用に関する統一解釈を BLG3 で検討すべきとの提案があった。

（ 2 ） 今国会における審議

本提案は、多くの国の支持を得て、ガイドライン適用に関する統一解釈を BLG3 で検討することとなった。

5 . MARPOL 附属書 73/78 /13G で引用される A.744(ばら積み運搬船及び油タンカーの検査強化プログラムに関するガイドライン)について

事務局より、過去 2 回の SOLAS に従い改正された決議 A.744 を MARPOL /13G が引用しているため、同様の改正内容を改正の発効と同時に MARPOL の下でも有効とする MEPC 決議が提案された。

リベリア及び日本は、SOLAS の手続きに従い改正されれば、MARPOL の適用上も問題は無く、MEPC は A.744 の改正を確認すれば十分であるとの意見を述べた。結果として、今国会では A.744 の改正をテイク・ノートするにとどめ、BLG に対し、MARPOL 附属書 の見直しの過程で本件の問題を考慮すること、ISM コード等と海洋汚染防止の関係を踏まえつつ附属書 の見直し以外の解決方法も検討することが指示された。

6 . MARPOL における検査と証書の調和システム（HSSC）の早期導入について

ノルウェーは、MARPOL において早期に HSSC を実施するため、HSSC の発効を待たずに導入することを提案した。

バヌアツは MARPOL の検査はその他の条約と一致させるべき旨を述べた。ペルー及びフィンランドは HSSC の早期批准を促した。日本も、本件は批准率が発効条件に近付いており、ノルウェーには同情するものの、条約毎に別々に HSSC を導入するのではなく、A.718(HSSC の早期実施)に従うことが重要であることを述べた。ギリシャは MSC/MEPC 決議で早期批准を呼びかけたらどうかとの意見を述べた。サイプラス、仏は日本の意見を支持した。結局、HSSC の批准状況を事務局が調べ報告し、その後、再検討することとなった。

7 . 乳化した燃料が流出した場合の対策

カナダより提案主旨が説明された。これに対して、バハマ及びギリシャが議論を開始する必要性が不明確である等の理由から比較的ネガティブな反応を示した。しかし、他の大多数の国は、本件の重要性を認識し、特に、スウェーデン及びノルウェーが全面的に支持した。結果的に、米国、英国、我が国等多くの国が指摘したように今国会にお

いてカナダより提供された情報は必ずしも十分ではないことから、対象船舶数、荷動き量等の詳細な情報を含めた文書を次回会合に提出するようカナダに要請することとなり、MEPC の将来の作業計画に盛り込まれるまでには至らなかった。

次回会合においてカナダより再提出されることとなる文書を基に再度議論されることとなる。