

IMO 第 4 回ばら積み液体及びガス小委員会(BLG 4)の結果について

標記会合は、平成 11 年 4 月 12 日から 16 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 16 名が出席した。今次会合の当局関連の主要な事項の審議結果は以下のとおり。

1.GC コードの SOLAS 条約第 章での強制化

(1) 経緯

本件は、BLG 3 において、英より古いガスキャリアに事故が多いことから、そのような船舶を強制的にフェイズアウトさせるため、GC コードを強制化すべきとの提案があり審議が開始されたものである。この強制化の是非は、MSC で議論すべきとして MSC70 に見解を求めたが、MSC70 より再度 BLG 4 にて詳細(強制化の是非を含み)を審議するよう指示が出された。

BLG 3 及び MSC70 においては、我が国は GC コードの強制化について、下記事項を指摘の上、反対してきた。

- ・ 1986 年の IGC コードの強制化の際、現存船に旧コード(GC コード)を含め IGC コードを適用しないことが既に合意されている。
- ・ GC コードを現時点で強制化する明確な必要性(事故の原因と構造要件との関係)が不明。
- ・ 構造・設備要件の現存船への遡及適用は慎重に検討すべき。(他の分野への波及を懸念)

(2) 審議結果

今次会合では、英国等は MSC70 における議論に引き続き SOLAS 条約を改正し、1986 年以前に建造されたガスキャリアに最低要件として GC コードを強制的に適用することを提案した。一方、我が国は、IGC コード適用強制化の際に十分な審議の上に現存船については GC 及び IGC コードを強制化しないことを決めており、その決定を変更する正当性が示されていない、現存船をこのような手法でフェイズアウトする事は海事産業に多大な負担をかけること、このような遡及適用は他の非強制規則に重大な影響を及ぼすおそれがあることから、GC コードの強制化に反対した。

審議の結果、小委員会としては、大勢が GC コードの強制化に反対であることから、これ以上本件を議論しないことが合意され、MSC71 に報告されることになった。

2. 汚染分類の見直し

(1) 経緯

汚染分類の見直しについては、現在、各物質の環境に対する有害性の再評価

(GESAMP の HP の見直し)及び分類方法(3 及び 5 分類)及び排出要件が行われている。

前者については、GESAMP(本年 2 月開催)により、新 GESAMP の HP の一部(65 品目)が今次会合に提出されている。全ての物質に HP(650 品目)は 2001 年を完了目標に作業中である。また、後者については、前回の ESPH 4(平成 10 年 9 月)において、新 GESAMP の HP 用の汚染分類指針案(蘭から 3 分類方式、日本より 5 分類方式)が提案されており、今後分類方式及びそれに対する排出要件が検討される予定である。なお、我が国は、汚染分類数の変更(5 分類から 3 分類)については、以下の理由により反対してきている。

- ・汚染の分類数を見直す *compelling needs* がないこと。
- ・現行 5 分類方式が、物質毎にきめ細かな排出規制が可能である。
- ・我が国では、5 分類の規制が適切に行われており、汚染分類の変更により取扱等による事故誘発原因となる可能性もあり、船主等に無用な混乱を与える。

(2) 審議結果

ESPH 4(平成 10 年 9 月)の結果が報告され、汚染分類の見直しについては、蘭から 3 分類方式、我が国から 5 分類方式が提案されていることが説明された。今次会合では、我が国からこの分類案については、さらなる検討が必要である旨発言、今後も ESPH の場で詳細について検討していくことが合意された。

3.MARPOL73/78 条約の附属書 第 22 ~ 24 規則の改正

(1) 経緯

油タンカーの船側損傷及び船底損傷に伴う油による汚染を最小にするために、現行の MARPOL73/78 条約の附属書 I では、第 22 規則(船体の損傷範囲を仮定)、第 23 規則(油の仮想流出量の算定の仕方)及び第 24 規則(仮想流出量を制限する貨物タンクの大きさ及び配置の制限)を定めている。これらの規則は、船体が損傷した場合の油の流出する量そのものを制限する規定となっている。

しかしながら、これらの規則はシングルハルタンカー及び二重船底構造のタンカーを想定して定められたものであって、ダブルハルタンカーを想定したものとなっていない。

そのため、BLG 小委員会では、ダブルハルタンカーを対象とする確率論を用いた新規規則の開発が審議されてきた。なお、BLG 小委員会では新規規則の開発作業と平行して、現在附属書 I 及び の全面見直しを行っており、開発された新規規則は最終的に全面改正される附属書 I の第[19]規則として採用される予定である。

BLG 3 では、米国が提案してきた新規規則案(事故が起こり、船体区画が損傷した場合の流れ出すであろう流出量が全貨物油量に占める割合(OM:mean oil outflow parameter)を評価基準と比較し可否を判定するというもの)について審議を行った。その結果、BLG 3 では新規規則案の評価基準の箱船船型に対する妥当性しか検討していな

いことから、各国がこの新規則案の評価基準の実船船型に対する妥当性について検証し、再度 BLG 4 で検討することとなった。また、BLG 2 までは何も議論されていなかった 5,000 DWT 未満の油タンカー(ダブルハルタンカーでないもの)についても評価基準の検証を条件として、原則として新規則案を適用することが合意された。

(2) 審議結果

今次会合では、我が国から新規則案の妥当性について国内で検証した結果をベースに、VLCC の評価基準がその他の油タンカーの評価基準と比較すると厳しいものとなっており、VLCC の評価基準の詳細について検討すべき旨主張した。また、5,000 DWT 未満の油タンカーについては、試算結果の OM は新規則案の評価基準の値とかけはなれていることが判明しているため、新規則案がそもそも 5,000 DWT 以上のダブルハルタンカーに焦点を当てて開発されたものであること及び現行第 22 ~ 24 規則が 5,000 DWT 未満のものに調和していることから、5,000 DWT 未満のものについては新規則案を適用すべきではなく、現行第 22 ~ 24 規則を適用することが適切であり、そのためにもこれらの規則の内容を改正後附属書 I にも盛り込む旨主張した。しかしながら、BLG 3 で設置されたコレスポンデンスグループ(CG)の作業が遅れ、今次会合にはその結果報告が提出されていないことから、詳細については議論せず、引き続き CG を設置し検討していくことが合意された。最終的に作業完了予定が 2001 年に変更された。

4.タンカーのポンプ室の安全

(1) 現存船に対する適用

BLG 3 では、MSC 69 で承認された新船に対する SOLAS 条約第 2 /63 規則改正案(タンカーのポンプルームでの爆発を防ぐ措置)を現存タンカーに適用拡大することについて合意された。今次会合では、技術的な観点及び祖父条項を考慮した上で、改正案のどの部分が現存タンカーに適用可能かどうかについて検討が行われた。OCIMF はその提出文言(BLG4/4)において、温度センサーの設置、炭化水素ガス濃度の連続モニタリング、ビルジレベル・モニタリング装置は現存船に適用すべきであるが、ポンプ室の照明装置のインターロックは技術的に困難な事から適用すべきではないと提案した。WG の場で審議され、温度センサーの設置及びビルジレベル・モニタリング装置については提案通り適用することとし、炭化水素ガスのモニタリング装置については既存の装置も今後の使用を認めることが合意された。照明装置のインターロックについては改めて現存船に適用する事の困難さが確認された。最終的に、現存タンカーへの措置内容を新 63 規則改正案に追加した上で承認の為に MSC72 へ送る事が合意された。