

IMO 第 5 回ばら積み液体及びガス小委員会 (BLG5) の結果について

標記会合は、平成 12 年 6 月 26 日から 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。我が国からは運輸省関係者等 11 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. 有害液体物質の汚染分類の見直し (議題 7、8 関連)

(1) 経緯

平成 8 年 7 月に開催された第 38 回海洋環境保護委員会 (MEPC38) 以来、海洋汚染防止条約 (MARPOL73/78 条約) 附属書 「ばら積み有害液体貨物による汚染規制のための規則」の見直し作業に伴う有害液体物質の汚染分類の見直しについて検討されてきた。

汚染分類の見直しについては、現在、GESAMP が有害性評価手順 (HP : Hazard Profiles) を変更することに基づく各物質の環境に対する有害性の再評価と分類方法 (3 及び 5 分類) 及び排出要件の検討が行われている。

各物質の有害性の再評価については、GESAMP (本年 4 月開催) より、新 HP の一部 (150 品目) が今次会合に提出された。全ての物質の HP (650 品目) は 2001 年を完了目標に作業中であるが、2002 年までかかる見通しである。また、分類法及び排出要件については、ESPH4 (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

今次会合においては、第 5 回 ESPH・WG (平成 11 年 10 月開催) の結果が報告され、承認された。また、前回会合において説明のあった分類案 (我が国の 5 分類、蘭の 3 分類) については、GESAMP の HP の見直し作業が完了した後に詳細に検討していくことが確認され、実質的な審議はなく、作業完了目標年も 2004 年に延長することが合意された。現在までに GESAMP は約 215 物質を見直し、残りは約 450 物質であることが報告され、GESAMP の結果を早急に ESPH・WG において評価することが合意された。

略語説明

- ・ GESAMP : Group of Experts on the Scientific Aspect of Maritime Pollution
海洋汚染について化学的観点からの助言を行う専門家グループ
(IMO.FAO.WHO 等 7 つの国際機関が支援するグループで、これらの機関から推薦された専門家で構成)
- ・ SPH・WG : Working Group on the Evaluation of Safety and Pollution Hazards of chemicals
BLG 小委員会の下に設置された化学薬品の安全性評価を検討するためのワーキンググループ

2 . MARPOL73/78 条約の附属書 1 第 22 ~ 24 規則の改正 (議題 5 関連)

(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。

これらの規則は、現行の MARPOL73/78 条約附属書 I 第 13G 規則が制定された際にダブルハルタンカーにも適用できるよう改正されたが、もともと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、ダブルハルタンカーを想定したものとなっていないことから、BLG 小委員会においてダブルハルタンカーを対象とする油流出量を確率論的手法により評価し制限する新規規則の開発が審議されてきた。なお、BLG 小委員会では本新規規則の開発作業と平行して、現在 MARPOL73/78 条約附属書 I 及び Ⅱ 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[22]規則として採用される予定である。

BLG3 (1998 年 7 月) 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合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、BLG3 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 BLG4 で検討することとなった。

また、BLG2 までは何も議論されていなかった 5,000DWT 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、原則として新規規則案を適用することが合意された。

BLG4 (1999 年 4 月) では、我が国から新規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、5,000DWT 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 5,000DWT 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 5,000DWT 未満のものに調和していることから、5,000DWT 未満のものについては新規則案を適用すべきではなく、現行の第 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、BLG3 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。

(2) 審議結果

今次会合において、前回会合に引き続き我が国から提出していた新規則案の妥当性について国内で検証した結果について説明を行い、浸水率の規定の排除及び油流出の軽減規定の考慮方法を除いて概ね受け入れられた。これら受け入れられなかった事項については、他の問題も含めて再度検討することで合意された。また、BLG3 において設置された CG での検討結果が今次会合に提出され、詳細について引き続き CG を設置し検討していくことが合意された。

3. タンカーのポンプ室の安全

(1) 経緯

BLG4 において、タンカーのポンプ室の安全性を高める追加的措置を求める OCIMF (石油会社国際海運フォーラム) の提案について検討が行われた。審議の際我が国はその必要性が明確でないことから、OCIMF の提案に反対の意見を述べたが、審議の結果、現存船に対する追加的措置については、大勢は時期尚早として反対し、これ以上の検討は行わないことが合意されたものの、新船については、安全性の向上につながるとして大勢が OCIMF の提案を支持し、今後本小委員会にて検討することが合意された。

(2) 審議結果

我が国は、BLG4 における議論を踏まえ、審議に先立ち、追加の安全措置の必要性を明確にすべきであること等の問題点を指摘し、さらに、本議題に関する提案文書は今次会合に提出されていないことから、これ以上の審議は不要である旨主張した。審議の結果、我が国の主張は受け入れられ、また、OCIMF が今後本議題に関する文書の提出の意志がない旨表明したため、本議題を BLG 小委員会の作業計画から削除することが合意された。

