

1 船体付着による有害生物の移動を最小化する国際的取り組みの議論が開始される

IMO第14回ばら積み液体・ガス小委員会 (BLG14) の模様について

国際海事機関(IMO)の第14回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG14)が、2010年2月8日から12日まで、ロンドンにおいて開催され、船体付着による有害生物の移動を最小化するための国際的取り組みの議論が開始されたほか、排ガス規制実施に関するガイドラインやバイオ燃料混合物の輸送に関するガイドラインなどに関する審議が行われた。

今次会合の審議概要は以下のとおりである。

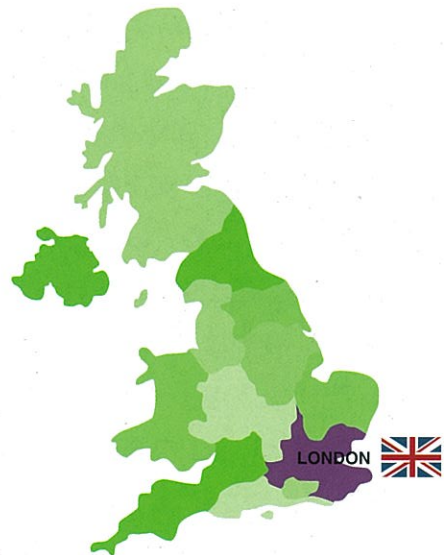
1. 船体付着による有害水生生物の移動を最小化する国際的な方法

2009年3月のBLG13において「船体の生物汚損に関する作業部会(コレスポネンスグループ:CG)」の設置が了承され、ガイドライン(GL)案の作成など、船体付着物の越境移動の抑制のための検討が行われていた。

今次会合では、CGにて検討されていた「船体付着による有害生物の移動を最小化するためのGL案」が提出されていたが、非強制であるにもかかわらず強制要件であるかのような記述となっていたため、わが国より下記内容のコメントを提出していた。

- ① 実効性の観点から、GL案は船体に生物が付着していない状態の維持を目的とすることは適切ではなく、可能な限り生物の付着を最小限に抑えることを目的とすべきであること
- ② 船体をクリーンに保つためには、防汚塗料による対策に限定せず、水中洗浄(IWC)等の各種対策を有効に活用する必要があること
- ③ GL案ではポート・ステート・コントロール(PSC)の要件が規定されていたが、非強制のGLとしては不適切であることから、この要件を削除すること、など

審議の結果、わが国の提案は多くの国・団体の賛同を得て、同GL案は強制的表現を削除する方向で修正



された。

なお、時間の関係でGL案は最終化できなかったことから、次回のBLG15(2011年2月頃)での最終化に向けて再度CGが設置され、引き続き議論を続けることが合意された。

2. バイオ燃料の輸送要件

今次会合では、前回会合(BLG13)に引き続き、船上でのバイオ燃料混合作業およびバイオ燃料混合物の輸送要件に関する議論が行なわれた。

(1) バイオ燃料の船上における混合作業

前回会合では、航海中のバイオ燃料の混合作業を禁止することが合意されていたが、今次会合では安全確保の観点から、その旨の規則をSOLAS条約第VI章に新たに含めること、さらにMALPOL条約附属書IおよびIIにも同規定を参照する規定を盛り込むことが合意された。

また、前回会合で港における混合作業についても検討することが議長より指示されていたが、審議の結果、「港」の定義が明確でないことから、引き続き検討を継続することになった。

(2) バイオ燃料混合物の輸送

前回会合では、バイオ燃料混合物の輸送に関するGLの検討が行われ、適用期限を2011年6月30日までとする暫定GLが策定されていた。

今次会合では暫定GL失効後に適用される正式なGLの審議が行われ、下記の取り扱いが合意された。(下線部が暫定GLとの主な変更点)

なお、本GLは、暫定GLの有効期限が切れる2011年7月1日から適用され、脂肪酸メチルエステル(FAME)、エタノールおよび植物油と鉱物油の混合物にのみ適用される。

Band 1: 鉱物油分75%以上の混合物

- ・MARPOL条約附属書I(油)の適用対象貨物として運送する。
- ・油排出管理制御装置(OEMD)が正常に作動することが承認されたものでなければならず、正常に作動しない場合には貨物残渣および洗浄残渣はすべて陸揚げする。

Band 2: 鉱物油分1%以上75%未満の混合物

- ・MARPOL条約附属書II(有害液体物質)の適用対象貨物として運送する。
- ・有害液体物質の中で汚染度の高い物質として取り扱われる。

Band 3: 鉱物油分1%未満の混合物

- ・MARPOL条約附属書IIの適用対象貨物として運送する。
- ・混合物中の大部分を占める液体化学品に係る運送要件が適用される。

*Band2によらず、三国間合意に基づき特定の商品名にて輸送することもでき、その場合、当該商品名、および査定された汚染分類等はIMOから各国に周知される。

3.大気汚染防止

(MARPOL ANNEX VI) 関係

MEPC58(2008年10月)にて採択されたMARPOL条約附属書VIおよびNOxテクニカルコードの改正により、2016年以降の建造船は、厳しい窒素酸化物(NOx)の排出規制に対応する必要がある。これに対し、わが国は大幅なNOxの削減が可能である選択式触媒還元脱硝装置(SCR)を開発するとともに、その認証方法「SCR付エンジンの認証方法ガイドライン(GL)案」をBLG13(2009年3月)に提案した。審議の結果、同GL案はBLG14で引き続き検討することで合意されていた。

今次会合において、わが国は、BLG13での審議を踏まえて修正した同GL案を提出した。わが国は、SCR付エンジンに対して検査を実施するスキームAと、大型エンジンではエンジンとSCRが別々に生産され、船上で統合されるという実態を踏まえ、エンジンとSCRを個別に検査し、船上で統合して確認試験を実施するスキームBの2つの認証方法(選択可能)を提案した。

本提案に対し、スキームBについて、NOxテクニカルコードの解釈上、分離して検査することは認められないとの意見と、実態を踏まえると不可欠であるとの意見等が述べられ、今次会合では結論に至らなかった。このため、CGを設置し、次回BLG15(2011年2月頃)での最終化を目指すことになった。

(海務部:松田・河本)

