

## バラスト水処理装置の搭載時期見直し提案に合意 ～IMO 第64回海洋環境保護委員会 (MEPC64) 審議結果概要～

国際海事機関 (IMO) の MEPC64 が、2012年10月1日から5日までロンドンにて開催され、国際海運における温室効果ガス (GHG) 削減対策、シップリサイクル (船舶の解撤)、バラスト水管理条約、および廃物による汚染防止 (MARPOL 条約附属書 V) 等に関する審議が行われた。

### 1. GHG 削減対策

#### (1) 背景・経緯

国連気候変動枠組条約 (UNFCCC) の京都議定書では、温室効果ガス (GHG) 排出削減義務を附属書 I に掲げる先進国のみ課しているが、国際海運からの GHG 排出抑制策については IMO において検討することとされている。

IMO における GHG 削減対策は、技術的手法と経済的手法の 2 本立てで検討が進められている。

技術的手法については、船舶の燃費改善を促進するため、エネルギー効率設計指標 (EEDI) および船舶エネルギー効率マネジメントプラン (SEEMP) を強制化する MARPOL 条約附属書 VI の改正が MEPC62 (2011年7月) にて採択されており、2013年1月1日に発効する。

今次会合では、実海域における船舶の燃費を計算するためのガイドライン (*fw* ガイドライン)、荒天下での操船を確保するための最低出力を算定するためのガイドライン (最低出力ガイドライン)、LNG 運搬船や自動車運搬船への EEDI 規制適用拡大等について審議が行われた。

#### (2) 審議結果

##### ① 技術的手法

##### ◆ 実海域における船舶の燃費を計算するためのガイドライン (*fw* ガイドライン)

EEDI 規制は静穏海面状態における船舶の燃費値を活用する規則体系であるが、現実の海象条件では波風の影響を受け船舶の燃費値は悪化する。

このような実海域における燃費を計算するための日本提案のガイドライン (*fw* ガイドライン) が審議された結果、IMO 暫定ガイドラインとして承認された。

#### ◆ 最低船速と最低出力に関するガイドライン

EEDI の導入に伴い、安全性の観点から、極端な速力低下等を避ける目的で検討されている「最低船速と最低出力に関するガイドライン」については、十分な審議時間がなく、同ガイドラインの最終化には至らなかった。

一方、今次会合の議論をベースに、本年 11 月末に開催される第 91 回海上安全委員会 (MSC91) において暫定ガイドラインを作成するとともに、並行して、コレスポнденス・グループ (E メールベースの会議グループ) において同ガイドラインの詳細検討を進めることとなった。

#### ◆ LNG 運搬船および自動車運搬船等への EEDI 規制適用拡大

同附属書の改正では EEDI 要件の適用が暫定的に免除されている船種 (旅客船および RO-RO 船) および推進システム (電気推進、蒸気タービン、ハイブリッド推進等) があり、今次会合では、蒸気タービンや電気推進システムを採用した LNG 運搬船や、自動車運搬船等について、燃費計算方法や将来の削減目標値等の提案が行われ、本格的な議論が開始された。2014 年の規制枠組み合意を目指し、継続審議される。

#### ◆ EEDI 規制 各フェーズでの「新造船」の解釈

改正 MARPOL 条約附属書 VI では、EEDI は新造船に適用すると規定されており、EEDI の低減は 2013 年 1 月 1 日からフェーズ 0~3 の 4 つの時期に分けて段階的に進めることとされている。今次会合では、各フェーズの適用に関する「新造船」の解釈について合意された。

同解釈では、新造船の契約または新造工事開始から 48 カ月の間に建造完成して引渡された船舶は、その契約時または新造開始時期のフェーズの船舶として取り扱うこととなっている。

#### ◆ EEDI 規制 「主要な改造」の解釈

改正 MARPOL 条約附属書 VI では、主要な改造を施された船舶は新造船として扱うと規定されていることから、今次会合において「主要な改造」の解釈について審議され、合意に至った。

同解釈では、船体の寸法および船舶の搭載容量の変更、ならびに主機出力の増加は「主要な改造」であるとしている。また、同附属書発効後に建造された船舶であっても、その後に主要な改造を施された船舶は、主要な改造が施された時期の新造船として扱うこととしている。

#### ◆ SEEMP の検査およびエネルギー効率証書に関する解釈

改正 MARPOL 条約附属書 VI では、すべての船舶（条約改正発効時=2013 年 1 月 1 日の新造船および現存船）に対して SEEMP の保持を義務付けていることから、今次会合では現存船の解釈について審議された結果、次のとおり合意された。

- ・ 条約改正発効以後最初の間接検査または更新検査の時以前は、SEEMP を保持していなくても良い。
- ・ 国際エネルギー効率証書は、条約改正発効以後最初の間接検査または更新検査の時に発行される。
- ・ 条約改正発効以後最初の間接検査または更新検査の時に SEEMP を保持していない場合であっても、同時に検査される国際大気汚染防止証書の発行または更新に影響しない。
- ・ （固定式、移動式の如何にかかわらず）海洋構造物は、SEEMP の保持は義務付けない。

#### ◆ 技術移転・技術協力決議

改正された MARPOL 条約附属書 VI 第 23 規則に規定された技術協力・技術移転を促進するための決議について、MEPC62 および MEPC63 においてもコンセンサスが得られず、継続審議とされていた。

今次会合においても、UNFCCC の CBDR 原則（Common But Differentiated Responsibility：共通だが差異ある責任）の原則の取扱い等に関する先進国と途上国との見解統一にまでは至らず、次回 MEPC65 において継続審議されることとなった。

#### ② 経済的手法

日本提案である修正 EIS 案をはじめ、各国提案文書の紹介は行われたものの、時間的制約から具体的な審議は行われず、次回 MEPC65 において継続審議されることとなった。

## 2. シップリサイクル

### (1) 背景・経緯

「2009 年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（シップリサイクル条約）」は、2009 年 5 月に採択されたが、その後も IMO 海洋環境保護委員会（MEPC）において、同条約の実施に必要な 6 つのガイドラインの作成作業が行われており、このうち 4 つのガイドラインが前回 MEPC63 までに採択されている。

## (2) 審議結果

今次会合では、未完成であった「検査と証書に関するガイドライン」および「ポート・ステート・コントロール（PSC）に関するガイドライン」の2つのガイドラインが採択された。これにより、シップリサイクル条約に付随する6つのガイドラインのすべてが策定され、規制の枠組みが整うことになった。

なお、当初、両ガイドラインは今回の会合で最終化された後、旗國小委員会（FSI）の意見を聴いた上で次回MEPC65で採択の予定であったが、シップリサイクル条約が発効して同条約の関連規則をIMOの総会決議に組み込む際にもFSIの意見を聞く機会があるため、今次MEPC64で採択することが合意された。

また、従前よりICS（国際海運会議所）等の海運団体等から、有害物質インベントリの作成に関して、閾値が設定されていない有害物質の閾値を明確にすべきとの提案、および船舶全体で合計しても微量となる有害物質（はんだに含まれる鉛等）をインベントリ（有害物質一覧表）作成の対象から除外すべきとの提案がなされていた。これらについては、さらなる検討が必要であることから、米国をコーディネータ（調整役）としたコレスポнденス・グループ（CG）において検討することになった。

## **3. バラスト水管理条約**

### (1) 背景・経緯

2004年2月、IMOにおいてバラスト水管理条約が採択されたが、発効後の円滑な条約の施行に向けて、バラスト水処理システム（BWMS）の承認や技術的レビューが引き続き行われている。MEPC63（2011年3月）では、わが国は、日本関係船舶においてBWMSの搭載が順調に進んでいないことから、他国においても同様の調査を実施し、IMOにおいてレビューの適切な実施に向け、詳細に検討することを提案した。（当協会より、わが国主要船社の協力を得て、その支配船のBWMS搭載状況のデータを国交省に提供）

今次会合では、わが国の他、スウェーデン、中国、韓国、香港等からもBWMS搭載状況の調査結果について報告が行われ、他国においてもBWMSの搭載が進んでいないことが明らかになった。

### (2) 審議結果

#### ① BWMS 搭載時期について

各国のBWMS搭載率の報告等を受け、円滑な条約の履行のためにBWMS搭載時期を見直す必要性が認識された。また、最長5年の猶予期限（適用基準日から最初の更新検査まで）を認めるICS提案が原則支持された。

BWMS搭載時期については、次回総会での決議採択に向けて、コレスポнденス・グループ（CG）を設置（わが国がコーディネータ）し、搭載時期の変更（含、「既

存船・新造船」の定義等) についての総会決議案を同 CG で検討し、次回 MEPC65 に報告することが合意された。

## ② バラスト水処理に係る技術等のレビュー

### ◆ PSC サンプリングガイドラインのレビュー

統一手順が策定されるまでのサンプリング実施の暫定案については、BLG17 で更なる検討を行うことが合意された。

### ◆ G8 ガイドラインに関するレビュー

BWMS の型式承認に関する懸案事項や情報開示については、次回 BLG にて審議することが合意された。

一方、米国バラスト水管理規則における USCG によるテスト手順 (ETV) をバラスト水条約の G8 ガイドラインに採用すべきとする ICS 提案については、合意を得られなかった。

## ③ バラスト水処理装置の承認

新たに基本承認 5 件、最終承認 3 件の活性物質を用いたバラスト水処理装置が承認された。これにより、基本承認済みの活性物質は 42 件、最終承認済みの活性物質は 28 件となった。

## 4. 廃物による汚染防止 (MARPOL 条約附属書 V)

### (1) 背景・経緯

2006 年 3 月に開催された MEPC54 において、国連総会の要請に基づき MARPOL 条約附属書 V (船舶からの廃物による汚染の防止のための規則) の全体的な見直しが始まった結果、MEPC62 (2011 年 7 月) において同附属書の改正が採択され、2013 年 1 月 1 日に発効する予定である。

なお、前回 MEPC63 において、固体ばら積み貨物の環境有害性物質の評価基準について、評価が難しく時間を要するというわが国の意見が認められ、今次会合において審議することが合意された。

### (2) 審議結果

わが国を含む共同提案である回章案が承認され、長期健康被害に関する評価が出来ない貨物残渣 (含むホールド洗浄水) については、2014 年 12 月 31 日までは、海洋環境有害物質と見做さないこととなった。

なお、船舶からの廃棄物については、各国が受入れ施設を整備することが附属書 V に規定されていることから、当該規定の遵守を各国に要請することが上記回章案に追記されることとなった。

INTERCARGO（国際乾貨物船主協会）、BIMCO（ボルチック国際海運協議会）等の業界団体より、港湾受入れ施設の整備の遅れが問題提起され、水生毒性において環境有害物質に分類される固体ばら積み貨物についても猶予措置を求めたが、港湾受入れ施設の整備については、すでに条約で定められているとの理由により合意を得られなかった。

以 上