

MEPC62 の審議結果

2011年7月11日から15日にかけて開催されたIMOの第62回海洋環境保護委員会(MEPC62)での情報及び審議結果について次の通りお知らせいたします。

1. 採択された強制要件

今回、採択された強制要件の改正のうち、主な改正は次の通り。

- (1) MARPOL 条約附属書 VI: エネルギー効率設計指標 (EEDI) 及び船舶エネルギー効率管理計画 (SEEMP) の強制化に関する MARPOL 条約附属書 VI の改正
エネルギー効率設計指標 (EEDI) 及び船舶エネルギー効率管理計画 (SEEMP) を強制化するための MARPOL 附属書 VI 改正案が採択された。本改正は 2013 年 1 月 1 日に発効 (詳細は以下 5. 項参照)。
- (2) MARPOL 条約附属書 IV: 特別海域指定に関する MARPOL 条約附属書 IV (船舶からの汚水による汚染防止) の改正
旅客船からの汚水の排出をより厳しく規制する特別海域を指定する条文を加え、バルト海域を当該特別海域として指定する附属書 IV が改正された。本改正は 2013 年 1 月 1 日に発効。
 - 新船: 2016 年 1 月 1 日以降に建造契約される (建造契約がない場合は起工される) 旅客船、又は 2016 年 1 月 1 日から 2 年後以降に引渡しが行われる旅客船に適用
 - 既存船: 2018 年 1 月 1 日から同海域内を就航する旅客船に適用
- (3) MARPOL 条約附属書 V: 廃物廃棄に関する MARPOL 条約附属書 V (船舶からの廃物による汚染防止) の改正
貨物倉の洗浄剤については、環境に悪影響を与えない限りにおいて一定の条件下で排出を認めるなど、一定の条件の下での船舶からの廃物排出の原則禁止、また、流出漁具に係る通報義務等を含む附属書 V が改正された。本改正は 2013 年 1 月 1 日に発効。
 - 新船及び現存船に対し、2013 年 1 月 1 日以降適用
- (4) MARPOL 条約附属書 VI: 特別海域指定に関する MARPOL 条約附属書 VI の改正
NO_x、SO_x 及び PM (Particulate Matter: 粒子状物質) の排出規制海域 ECA (Emission Control Area) として米国カリブ海域 (プエルトリコ及び米国バージン諸島周辺海域) を追加するための附属書 VI が改正*1 された。本改正は 2013 年 1 月 1 日に発効。
 - 新船及び現存船に対し、2014 年 1 月 1 日以降適用される

注*1) 発効日は 2013 年 1 月 1 日だが、ECA を通航する船舶に対して低硫黄燃料油の使用を義務づける規制については、ECA の指定日から 12 ヶ月間の適用免除期間が設定されていることから、2014 年 1 月 1 日からの適用となる。また、同海域における NO_x の規制については、附属書 VI 第 13 規則の NO_x 3 次規制が適用されるため、2016 年 1 月 1 日以降の規制開始となる。

2. 今回承認された強制要件

次回 MEPC63 (2012 年 2 月) で採択が予定される強制要件が、次のとおり今回の MEPC62 で

承認された。

- (1) SCR とエンジンを分離して認証を可能にする NOx テクニカルコードの改正(下記 6. 項参照)
- (2) 小島嶼開発途上国*2 については、港湾廃物受入施設に関する MARPOL の要件を地域協定により満足することを受け入れる MARPOL Annex I、II、IV、V 及び VI の改正
注*2) 太平洋・西インド諸島・インド洋等に位置する領土が狭い島国で、人口が少ないこと、資源が乏しいこと等から持続的開発が困難とされる開発途上国のこと。

3. バラスト水管理条約関連

2004 年に採択されたバラスト水管理条約(現在未発効)で規定されるバラスト水処理装置は、IMO のガイドラインに基づき主管庁によって承認(型式承認)されなければならない。一方、バラスト水処理装置に有害水生生物や病原菌を殺傷・減菌するための活性物質が使用される場合は、IMO による活性物質単体の評価を行った承認(基本承認)、及び処理装置としての総合的な評価を行った承認(最終承認)の後、主管庁による型式承認が必要となっている。

本条約の発効条件(30ヶ国以上の批准かつ合計商船船腹量の比率が35%以上となった12ヵ月後に発効)に対する現在の批准状況は、30ヶ国(リベリア(世界2位の船腹量)、マーシャル諸島(同4位)等)となっており、合計商船船腹量に対する比率は26.44%である(2011年9月末現在)。

(1) 活性物質を用いるバラスト水処理装置の IMO における承認

本会合において、新たに活性物質を用いたバラスト水処理装置の基本承認が7件、同最終承認が2件行われた。この結果、これまでに承認されたものを含めると、活性物質を用いたバラスト水処理装置の基本承認は34件、最終承認は20件となった。現時点では、実際に船舶に搭載可能な(主管庁により型式承認された)装置の数は、活性物質を用いない装置も含め、17件となっている。

また、本会合ではバラスト水管理方法の選択肢を広げるためのガイダンスが承認された。

(2) バラスト水処理装置の適用日に関する明確化

バラスト水管理条約規則 D-2 が適用(バラスト水処理装置の搭載が必要)となる期日については、同規則 B-3 に規定されている。本会合では、2009 年以降 2012 年より前に建造された、バラストタンク容量が 5000m³ 以上の船舶(規則 B-3.4)について、IACS よりその適用方法の明確化を求める提案を行った。審議の結果、規則 B-3.1.1 及び規則 B-3.1.2 が適用となる船舶に関する IMO サーキュラー(BWM.2/Circ.29)と同様に、2016 年の検査基準日より後の最初の間又は更新検査のどちらか早い日までに規則 D-2 に適用する必要がある旨、同サーキュラーに追加することが合意された。

4. シップリサイクル条約関連

2009 年 5 月に採択されたシップリサイクル条約(現在未発効)については、今日までにフランス、イタリア、オランダ、トルコ及びセントキッツ・ネーヴィスの 5 カ国の政府が同条約へ批准する準備を進めていることを表明(署名)しているが、実際の批准には至っていない。なお、本条約の発効条件は、15ヶ国以上が批准し、批准国の船腹量合計が世界船腹量の40%以上、かつ批准国の直近10年における最大の年間解体船腹量の合計が批准国の合計船腹量の3%以上となった後、24ヶ月後となっている。

現在、IMO では同条約の実施に必要な、検査及び証書、並びに、PSC 等に関するガイドラインを開発中である。

(1) 船舶リサイクル施設に関するガイドライン等の詳細検討

前回会合(MEPC61)では、レスポンス・グループ(CG)で検討されていた、「船舶リサイクル施設に関するガイドライン」及び「船舶リサイクル計画に関するガイドライン」の2つのガイドラインについて審議が行われると共に、「船舶リサイクル施設の承認に関する

ガイドライン」についての検討が開始され、これら 3 つのガイドラインを今次会合で採択することを目標として、引き続き CG にて審議することが合意されていた。

本会合では、「船舶リサイクル計画に関するガイドライン」のみが今次会合で採択され、他の 2 つのガイドラインの審議および採択は次回会合 (MEPC63) に持ち越された。また、「有害物質インベントリ作成ガイドライン」の修正に関する審議が行われ、現存船インベントリ作成の際に実施されるサンプリングチェックの結果を判定する分析方法に関して詳細な記述が追加された。なお、インベントリに記載する有害物質の閾値の再検討の重要性が認識され、今後、引き続き検討していくことが合意された。

5. 温室効果ガス (GHG) 関連

気候変動枠組み条約 (UNFCCC) 京都議定書により、温室効果ガス (GHG) を 2008 年～2012 年までの間に 1990 年比で 5%削減を目標として、日本は 6%、欧州は 8%の削減義務を負っている。発展途上国は、「共通であるが差異ある責任 (Common but differentiated responsibility : CBDR*3)」の原則により、京都議定書では削減義務を負っていない。なお、外航船舶については京都議定書の枠外とされており、IMO にて検討が進められている。2010 年 11 月 29 日～12 月 10 日にかけてカンクン (メキシコ) にて開催された UNFCCC 第 16 回締約国会議 (COP16) においては、COP15 に引き続き、2013 年以降のポスト京都議定書の新たな枠組みについて審議が行われた。COP16 では、発展途上国の温暖化対策を支援する「グリーン気候基金」の設立などを盛り込んだ「カンクン合意」を採択して閉幕したが、すべての国を対象にした温暖化ガス排出削減など、合意が難しい問題の多くは次回の会議に持ち越された。国際海運における規制についても、CBDR 原則を主張する発展途上国と先進国との間の溝が埋まらず、今後の UNFCCC 及び IMO の役割等についての合意は得られなかった。

前回国会合 (MEPC61, 2010 年 10 月) では、MARPOL 条約附属書 VI の改正による、エネルギー効率設計指標 (EEDI) 規制を適用する船舶の種類・サイズ及び段階的な削減率・スケジュール、並びに、船舶エネルギー効率管理計画 (SEEMP) の船舶への据え置き等を義務化する要件の条約条文案が作成された。しかしながら、同案を MARPOL 条約附属書 VI の改正案として承認すべきとする先進国と、これに反対する発展途上国の間で意見が分かれ、結論には至らなかった。これを受け、条約改正を推進する同条約加盟国の一部が、今次会合 (MEPC 62) での採択を目標として、条約改正案を回章することを IMO に要求し、11 月 24 日付で条約改正案 (Circular letter No. 3128) が回章されていた。

本会合においては、上記 1.(1) 項の通り、MARPOL 条約附属書 VI の改正による EEDI 及び SEEMP の強制要件が採択された。

注*3) CBDR

地球温暖化への責任は世界各国に共通するが、今日の大気中の温室効果ガスの大部分は先進国が過去に発生したものであることから、先進国と開発途上国の責任に差

異をつけることを謳った概念。

- (1) エネルギー効率設計指標 (EEDI) 及び船舶エネルギー効率管理計画 (SEEMP) の強制化
本会合では、エネルギー効率設計指標 (EEDI) 及び船舶エネルギー効率管理計画 (SEEMP) を強制化するための MARPOL 条約附属書 VI 改正案が採択され、以下に示す新船には EEDI 関連要件の適用、また、400GT 以上の全船 (現存船及び新船) に SEEMP の所持が義務付けられることとなった。また、発展途上国に対する技術供与に関する条文及び旗国による EEDI 関連要件の適用延期 (最大 4 年間) を認める条文が追加された。

- EEDI 関連要件については、次の新船に適用される

- 1) 2013 年 1 月 1 日以降に建造契約が結ばれる船舶
- 2) 建造契約がない場合、2013 年 7 月 1 日以降起工の船舶
- 3) 2015 年 7 月 1 日以降に引渡しが行われる船舶

- SEEMP の所持については、2013 年 1 月 1 日以降適用される

- (2) 合意された作業計画及び今後の検討

技術的手法及び運航的手法の更なる改善のため、現状の EEDI に関する要件ではカバーされていない船種、サイズ及び推進システムへの適用に関する検討や、未発行ガイドライン整備のための作業計画が作成された。また、2012 年 1 月に中間会合を開催することが合意され、中間会合では、これまでに作成された「EEDI 計算ガイドライン案」、「SEEMP の作成に関するガイドライン案」、「検査と国際証書の発給方法等に関するガイドライン案」、「荒天時安全操船のための最低出力と最低船速に関するガイドライン案」について、MEPC63 における最終化を目指した改善修正などが審議される予定となっている。

6. NOx テクニカルコードの改正案の審議

今後の NOx 排出規制値を達成するためには、選択式触媒還元脱硝装置 (SCR) をエンジンに付加する方法が有効手段として考えられている。エンジンからの NOx 排出に関する技術基準、基準適合の確認方法について定められている NOx テクニカルコードには、エンジンと SCR を組み合わせた状態で試験を行うことが規定されている。しかし、SCR のサイズが大きい等の理由で、エンジンと SCR を組み合わせた認証試験が困難であるため、SCR とエンジンを分離して認証を行うことについて検討が行われてきた。

本会合では、SCR とエンジンを分離して認証を可能にする NOx テクニカルコードの改正案が承認され、また、SCR 認証ガイドライン案が採択された。なお、同ガイドライン採択における審議時に、SCR とエンジンを分離して認証する場合に最終的な船上確認計測を代表エンジンに対してのみ実施することでよいか審議された結果、日本提案どおり代表エンジンだけの実施でよいことが合意された。また、SCR を装備したエンジンについて、常時 NOx モニタリングを行う必要性があるかどうか審議されたが、常時 NOx モニタリングを行うことに対し、不支持が多数を占めた。装置の信頼性等の更なる検証を行うため、ばら積み液体・気体小委員会 (BLG) にて継続審議を行うことが合意された。さらに、NOx の Approved Method*4 の承認を通知する IMO サーキュラーに関して、これまで発行されたサーキュラーに、対象船舶の特定や検査方法についての十

分な情報が記載されておらず、検査を実施する上での問題があることを IACS が提起(弊会の提案を基に IACS 内で審議)したことを受け、Circular に記載すべき要件について次回 BLG にて検討することが合意された。一方、既に発行された Circular に関しては、手続き上の問題はな
いことから、そのまま有効との認識で合意された。

注*4) 1990 年 1 月 1 日以降 2000 年 1 月 1 日より前に建造の船舶に搭載され、機関出力
5000kW 以上で 1 気筒当りの排出量 90 リッター以上のディーゼル機関は、いずれか
の主管庁により承認を受けた規制適合手法が存在する場合にはそれを適用し、一次規
制値に適合することが要求される。

なお、本 MEPC62 の審議概要につきましては IMO ホームページにも掲載されていますのでご参照
下さい。(http://www.imo.org)