

2018年度

**海事の国際的動向に関する調査研究事業報告書
(海洋汚染防止)**

2019年3月

公益社団法人 日本海難防止協会

ま え が き

この報告書は、当協会が日本財団の助成金を受けて、海洋汚染防止事業の一環として 2018 年度に実施した「海事の国際的動向に関する調査研究（海洋汚染防止）」事業の内容をとりまとめたものである。

2019 年 3 月
公益社団法人 日本海難防止協会

目 次

1	調査研究の概要	1
2	IMO 委員会	
	第 72 回 MEPC（海洋環境保護委員会）報告書（MEPC 72/17 仮訳）	7
	第 73 回 MEPC（海洋環境保護委員会）報告書	65
3	調査研究委員会	
	第 1 回委員会議事概要	67
	第 2 回委員会議事概要	75
	第 3 回委員会議事概要	83
 <参考資料>		
	国際海事機関（IMO）第 72 回海洋環境保護委員会（MEPC72）の開催結果 （出典:国土交通省 プレスリリース）	87
	国際海事機関（IMO）第 73 回海洋環境保護委員会（MEPC73）の開催結果 （出典:国土交通省 プレスリリース）	93

1 調査研究の概要

1. 実施の目的

海洋環境保全問題は、国内だけでは推進できるものではなく、国際協調が不可欠であることから、常に国際的動向に注目して、これらを斟酌し官民一体となって対応する必要がある。

現在、IMO においては、現行各規則の解釈と改正に加え、バラスト水管理、船体付着による侵入水生生物の移動の問題、船舶のリサイクル問題、船舶からの大気汚染の防止問題、船舶からの温室効果ガス排出の削減、OPRC 条約 OPRC-HNS 議定書及び関連会議決議の実行、MARPOL 条約及び関係コードの解釈及び改正、船舶の防汚塗料の使用による有害影響、特別海域及び特別敏感な海域の指定等、多彩かつ複雑な問題が議論されている。これら問題はいずれもその推移によっては、我が国産業界の活動及び政府の施策に大きく影響することとなる。

以上を踏まえ、日本の意見を海事国際社会に反映させる観点から、我が国として積極的にこれらの検討に参画する必要があるため、これら海洋汚染防止の関連事項を中心に各国の動向を調査し、国内関係者へ周知するとともに、当協会本部から派遣した調査員とロンドン事務所職員を IMO 関連会議に参加させ、これらの会合における我が国の対応に寄与することを目的として実施した。

2. 実施方法

本事業の推進にあたっては、MEPC 等での審議議題に関し、国際会議前における詳細な国内検討を必要とする課題について、当該課題の関係者及び関係団体によって構成される専門委員会等において集中的な議論及び意見交換を行うこととした。委員会名簿は次項を参照のこと。

委員会等の名称、構成は次のとおりである。

「海事の国際的動向に関する調査研究委員会(海洋汚染防止)」

1. 委員（順不同、敬称略、（ ）内氏名は前任者）

委員長	道田 豊	東京大学大気海洋研究所 国際連携研究センター 教授
委員	三村 治夫	神戸大学 海事科学研究科 教授
〃	山地 哲也	海上保安大学校 教授
〃	南 清和	東京海洋大学 海洋科学技術研究科海洋工学系 教授
〃	大森 彰	一般社団法人 日本船主協会 常務理事
〃	見上 博	日本内航海運組合総連合会 審議役
	(新谷 猛)	
〃	武田 克巳	一般財団法人 日本海事協会 材料艀装部 主管
〃	古賀 定治	一般財団法人 日本船舶技術研究協会 基準・規格グループ 基準ユニット長
〃	桐明 公男	一般社団法人 日本造船工業会 顧問
〃	城田 英之	国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 環境・動力系 環境影響評価研究グループ長

2. 関係官庁等（順不同、敬称略、（ ）内氏名は前任者）

山本 英貴	国土交通省 総合政策局 海洋政策課長
石原 彰	国土交通省 海事局 海洋・環境政策課長
長井 総和	国土交通省 海事局 外航課長
	(山田 輝希)
斎藤 英明	国土交通省 海事局 船舶産業課長
重富 徹	国土交通省 海事局 検査測度課長
中崎 剛	国土交通省 港湾局 海洋・環境課長
石崎 憲寛	海上保安庁 警備救難部 環境防災課長
	(金子 修久)
富山 新一	海上保安庁 海洋情報部 環境調査課長
熊谷 和哉	環境省 水・大気環境局 水環境課長
	(渡邊 康正)
高瀬 美和子	水産庁 増殖推進部 漁場資源課長

3. 上記委員等のほか、次の諸氏に格別のご協力をいただいた。(順不同、敬称略)

大西 泰史	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 海洋政策渉外官 (井上 清登)
酢谷 真巳	国土交通省 総合政策局 海洋政策課 海洋渉外調査官
岩城 耕平	国土交通省 海事局 海洋・環境政策課 専門官
浦野 靖弘	国土交通省 海事局 海洋・環境政策課
永井 忠行	国土交通省 海事局 外航課 専門官
山本 亮一	国土交通省 海事局 外航課 海賊対策調整官
佐久間 春輔	国土交通省 海事局 外航課 渉外第二係長
中村 由	国土交通省 海事局 外航課 海運渉外室 国際調整係
上迫 大介	国土交通省 港湾局 海洋・環境課 課長補佐
水野 敦大	国土交通省 港湾局 海洋・環境課 環境対策係長
成川 和也	国土交通省 港湾局 海洋・環境課 港湾環境政策室長
山根 佳裕	海上保安庁 警備救難部 環境防災課 専門官
松本 敬三	海上保安庁 海洋情報部 環境調査課 主任環境調査官
村田 陽介	環境省 水・大気環境局 水環境課 海洋環境室 係長
菅原 玲	株式会社 環境計画研究所 副主任研究員
マルティネス リベラ リリアナ	株式会社 環境計画研究所 アナリスト
魚谷 敏紀	水産庁 増殖推進部 漁場資源課 生態系保全室 室長
高木 勇希	水産庁 増殖推進部 漁場資源課 生態系保全室 課長補佐
豊嶋 彩香	水産庁 増殖推進部 漁場資源課 生態系保全室 係員
貴家 誠	全国漁業協同組合連合会 漁政部 部長代理
木上 正士	一般社団法人 大日本水産会 事業部 部長
松本 冬樹	一般社団法人 大日本水産会 事業部 調査役

4. 事務局 氏名欄

鏡 信春	公益社団法人 日本海難防止協会常務理事
大内 勝美	公益社団法人 日本海難防止協会海洋汚染防止研究部長
山本 一	公益社団法人 日本海難防止協会海上交通研究部長
黒原 雅夫	公益社団法人 日本海難防止協会国際室長
水成 剛	公益社団法人 日本海難防止協会海洋汚染防止研究部主任研究員
原口 啓太郎	公益社団法人 日本海難防止協会海洋汚染防止研究部研究員

3. 実施経過

2018年4月3日

第1回委員会を開催した。第5回汚染防止・対応小委員会（PPR5）の報告及び第72回海洋環境保護委員会（MEPC72）における我が国の対処方針についての検討を行ったほか、欧州における油濁汚染等対応についての報告を行った。

2018年4月9日～4月13日

MEPC72 に調査員として武智ロンドン連絡事務所ロンドン研究室長及び水成主任研究員を出席させ、政府代表を補佐するとともに、担当議題に関しあらかじめ指定された対処方針に従い、我が国意見の反映に努めた。また、会議全般の情勢を把握し、国際情報及び関係資料の収集を行った。

2018年10月18日

第2回委員会を開催した。第72回海洋環境保護委員会（MEPC72）の報告及び第73回海洋環境保護委員会（MEPC73）における我が国の対処方針についての検討を行った。海洋プラスチックごみ及び船舶燃料油硫黄分規制に関する質疑が交わされた。また、MARPOL 附属書Vの仮訳版を作成し提供した。

2018年10月22日～10月26日

第73回海洋環境保護委員会（MEPC73）に調査員として武智ロンドン連絡事務所ロンドン研究室長及び水成主任研究員を出席させ、政府代表を補佐するとともに、担当議題に関しあらかじめ指定された対処方針に従い、我が国意見の反映に努めた。また、会議全般の情勢を把握し、国際情報及び関係資料の収集を行った。

2019年2月7日

第3回委員会を開催した。第73回海洋環境保護委員会（MEPC73）の報告及び第6回汚染防止・対応小委員会（PPR6）における我が国の対処方針についての検討を行った。船舶燃料油硫黄分規制および北極海域における重質油の使用に関する質疑が交わされた。

2019年2月18日～2月22日

第6回汚染防止・対応小委員会（PPR6）に調査員として武智ロンドン連絡事務所ロンドン研究室長及び黒原国際室長を出席させ、政府代表を補佐するとともに、担当議題に関しあらかじめ指定された対処方針に従い、我が国意見の反映に努めた。また、会議全般の情勢を把握し、国際情報及び関係資料の収集を行った。

4. 本事業の成果

本事業は、海洋汚染防止条約等に関する国際海事機関(IMO)の動向を把握するとともに、関係当局及び関係団体等で構成する委員会を開催して、国際会議の審議事項の検討を行い、政府の対処方針について関係者の意見を聴取した。

また、国際会議(MEPC等)に調査員を派遣して政府代表を補佐するとともに、国際会議の関係資料の収集、翻訳及び解析を行い、入手情報を、当局をはじめ、海運業界等に提供した。

さらに、関係資料のうち必要な事項については報告書に掲載し、海洋汚染防止のための参考資料として関係機関をはじめ関係団体等に広く配布し、海洋環境の保全に寄与した。

2 IMO 委員会

- ・ 第 72 回 MEPC（海洋環境保護委員会）報告書（MEPC 72/17 仮訳）
- ・ 第 73 回 MEPC（海洋環境保護委員会）

海洋環境保護委員会第 72 回会合について

海洋環境保護委員会第 72 回会合では、主に国際海運からの温室効果ガス削減戦略、バラスト水処理設備の設置期限、船舶からの SOx 排出規制強化における不正防止対策、北極海での重質燃料油の使用・保持制限、海洋プラスチックごみ問題への対応について審議が行われた。

本次会合の報告書のうち、付録を除く本文を翻訳し、次項以降に示す。なお、本報告書の原文及び各議題に対する提案文書については、IMO の web サイト (<http://docs.imo.org/>) を参照のこと。

海洋環境保護委員会
第72回セッション議題17

MEPC72/17
2018年5月3日
原語：英語

海洋環境保護委員会 第72回セッションに関する報告書

セクション	ページ
1 序文-議題の採択	4
2 他の団体の意思決定	5
3 必須手段に対する補正の検討及び採択	6
4 バラスト水中の有害水生生物	13
5 大気汚染とエネルギー効率	21
6 国際海運のエネルギー効率を向上させるための更なる技術的・運用的措置	30
7 船舶からのGHG排出量の削減	33
8 特別分野の識別及び保護、ECA、及びPSS	45
9 汚染防止と対応(第5章委員会の第5回セッションから発生する緊急の課題)	45
10 他の小委員会の報告	46
11 北極海における燃料としての重油の使用・運搬の危険性を低減するための方策の開発	49
12 海洋環境保護のための技術協力活動	52
13 新たな施策の実施に向けたキャパシティ・ビルディング	53

セクション	ページ
14 委員会の作業方法の適用	54
15 委員会及び補助機関の作業計画	54
16 その他の業務	59
17 他のIMO団体に要求される処置	61

附属書一覧

附属書 1	決議MEPC. 296 (72) –船舶のバラスト水及び堆積物の管理及び管理に関する国際条約の規則A-1及びD-3の改正、2004年
附属書 2	船舶のバラスト水及び堆積物の制御及び管理に関する国際条約の規則B-3の改正、2004年
附属書 3	BWPC. 298 (72) –BWM条約の改正規則B-3で言及された調査の決定
附属書 4	決議MEPC. 299 (72) –船舶バラスト水及び堆積物の制御及び管理に関する国際条約の規則E-1及びE-5の改正、2004年
附属書 5	決議MEPC. 300 (72) –バラスト水管理システム (BWMS CODE) の承認のためのコード
附属書 6	決議MEPC. 301 (72) –MARPOL附属書VI (ECA AND REQUIRED EEDI FOR RO-RO CARGO AND RO-RO PASSENGER SHIPS) の修正
附属書 7	決議MEPC. 302 (72) –危険大量化学薬品を含む船舶の建造及び設備に関する国際規範の改正 (IBC CODE)
附属書 8	決議MEPC. 303 (72) –危険大量化学薬品を含む船舶の建設及び設備に関するコードの修正 (BCH CODE)
附属書 9	BWM条約附属書I (FORM OF THE INTERNATIONAL BALLAST WATER MANAGEMENT CERTIFICATE) の統一解釈

附属書 10	MARPOL附属書VIの規則14の改正案及びIAPP証明書への補足書の様式
附属書11	決議MEPC. 304 (72) –船舶からのGHG排出量削減に関する初期のIMO戦略
附属書12	2018–2019年ビエンニウムに関するPPR小委員会の隔年の状況報告書とPPR6の暫定議題
附属書13	2018–2019年BIENIUMのMEPC出力の状況報告
附属書14	MEPC73及びMEPC74の議題に含まれる項目
附属書15	船舶からのGHG排出量削減に関する初期のIMO戦略採択に関する事務局長の声明
附属書16	委任及びオブザーバーによる陳述書

1 序論－議題の採択

1.1 2018年4月9日から13日までIMO本部で開催された第72回海洋環境保護委員会の第2回セッション(議長: Saito氏(日本))。また、H. Conway委員長(リベリア)も同席した。

1.2 このセッションにはメンバーとアソシエイト・メンバーからの代表団、国連プログラム、専門機関、その他の団体からの代表団、協力の合意を得た政府機関のオブザーバー、文書MEPC72/INF. 1に掲載されている諮問的立場にある非政府組織のオブザーバーが参加した。

1.3 このセッションには、協議会議長X. Zhang氏(中国)、Y. Melenas氏(ロシア連邦)、ロンドン条約と議定書の理事会、A. Prempeh氏(ガーナ)が出席した。

事務局長の挨拶

1.4 事務局長の開会挨拶は、参加者を歓迎して行われ、その入手可能な全文はIMOウェブサイトで次のリンクで参照できる。

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings/Pages/MEPC72.aspx>

1.5 議長は、開会の挨拶を事務局長に感謝するとともに、諮問委員会の助言と要請は、委員会の審議において考慮されるべきであると述べた。

議題の採択

1.6 委員会は会議の議題を採択し(MEPC 72/1)、その注釈に留意し(MEPC 72/1/1)、暫定的な時刻表(MEPC72/1/1、附属書2、改訂版)に従うことで合意した。

資格情報

1.7 委員会は、セッションに出席した代表団の資格が有効で、適切な順序であったことに留意した。

声明

1.8 委員会は、このセッションにおいて、マーシャル諸島、ソロモン諸島、キリバス、ツバル、ペルー、ドイツ、フィリピン、メキシコ、チリ、エストニア、アルゼンチン、ニュージーランド、バヌアツ、フィジー、クック諸島、パラオ、パナマ、南アフリカ、ブラジル、豪州及びサウジアラビアの各国の船舶からのGHG排出削減に向けたIMO初期戦略を最終的に策定し採択するための努力を要求する一般的な声明を発表し、これは附属書16に記載されている。

1.9 委員会は、この委員会に参加するために必要なビザを取得することが困難であることに関し、イラン政府代表団によってなされた声明に留意するとともに、当該問題を解決するために関係当局が行った英国の取組の情報が事務局長から提供された。

2 他の団体の意思決定

2.1 委員会は、MSC98 (MEPC 72/2)、TC67 (MEPC 72/2/1)、C118 (MEPC 72/2/2)、C/ES. 29 (MEPC 72/2/3)、LC39/LP12 (MEPC 72/2/4) 及び A 30 (MEPC 72/2/5) の作業に関して、以下に示すとおり、その作業が適切に運用されていることに合意した。

MSC98の結果

2.2 委員会は、MEPC71 (MEPC 71/17) の報告書に記載されているように、MEPC71が文書MEPC72/2の2.1から2.11項に規定されたMSC98から発生する事項に対して行動を起こしたことに留意した。

2.3 MSC98 (MSC98/23、14.3項及び附属書26) による同時決定に留意した委員会は、IMO規則作成プロセスで使用するための正式な安全評価 (FSA) のための改訂されたガイドラインに関して、MSC MEPC. 2/Circ. 12/Rev. 2を承認した。

C/ES. 29の結果

2.4 委員会は特に、理事会が次のセッション間会合の開催を承認したことを指摘した。

- . 1 2018年10月1日から5日までの間に実施される化学物質の安全・汚染危険有害性評価に関するPPR作業部会の第24回セッション (ESPH 24)
 - . 2 2018年4月3日から6日までの間に実施される船舶からのGHG排出削減に関するセッション間の第3回セッション (ISWG-GHG 3)
- 及び
- . 3 2018年7月9日から13日までの間に、MARpol Annex VIの規則14.1.3を一貫して実施するためのセッション間セッション。

LC39/LP12の結果

2.5 特に、繊維ガラス容器の処分に関する助言の開発に関するLC39/LP12の成果を確認した上で、委員会は、LC/LP事務局 (olcp@imo.org) がLC/LPに支援することができるガラス繊維船の処分に関する情報を提供するために、加盟国政府及び国際機関を招待した。

A 30の結果

2.6 A 30 (MEPC 72/2/5) の結果を検討した結果、特にA 30は、以下の決議を採択したことが確認された。

- . 1 2018年から2023年までの期間 (決議A-1110(30)) のための戦略的計画
- 及び
- . 2 組織の戦略的計画の適用 (決議A-1111(30))

2.7 委員会はまた、MSCとMEPCの共同責任に基づいて、以下の6つの決議に留意した。

- . 1 IMO船舶識別番号スキーム(決議A-1117(30))
 - . 2 管理者による国際安全管理(ISM)コードの実施に関する改定されたガイドライン(決議A-1118(30))
 - . 3 港湾状態制御のための手順2017(決議A-1119(30))
 - . 4 協調調査・認定ガイドライン(HSC)、2017(決議A-1120(30))の下での調査ガイドライン
 - . 5 2017 IMO機器実装コード(IIIコード)(決議A-1121(30))
- 及び
- . 6 洋上支援船上の大量有害液体物質の輸送と取り扱いのためのコード(OSV化学コード)(決議A-1122(30))

2.8 委員会(MEPC72/2/5, 15)によって要求される措置については、委員会は以下のことに合意した。

- . 1 決議A-1111(30)(14.1~14.3項参照)の採択の結果として、海事安全委員会及び海事環境保護委員会及び海事環境保護委員会及びその子会社(MSC MEPC.1/Circ.5)の組織及び作業の方法に関して、議題14(委員会の作業方法の適用)に基づいて、可能な変更を検討すること。
 - . 2 第1回連結監査要約報告書(CASR)を参照し、2016年に完了した18回の必須監査からIII 5に得られた教訓(循環書簡No.3772)を含み、「連結監査要約報告書の分析」において、「連結監査要約報告書の分析」に基づき、検討と分析のために、小委員会に提出する。
- 及び
- . 3 また、持続可能開発目標14と海洋プラスチックの文書A 30/11/1(オーストラリア等)、およびA 30で作成されたコメントとともに、文書MEPC72/15及びMEPC72/15/Corr.1(アイスランド等)とMEPC72/15/2(アイスランド等)及びMEPC// (FAO)の持続可能な開発目標及び海洋プラスチックごみについての文書A 30/11/1を検討する。

3 必須手段に対する補正の検討及び採択

必須手段の修正

3.1 委員会は、提案された修正案を検討し採択するよう招請された。

- . 1 バラスト水管理システムの承認に関する条約に関しては、BWM条約のA-1及びD-3
 - . 2 船舶に対するバラスト水管理の実施スケジュールに関しては、BWM条約の規則B-3に規定された調査の決定に関連する結果的なMEPC決議とともにBWM条約の規則B-3
 - . 3 国際バラスト水管理証明書に関する追加調査の承認についてのBWM条約の規則E-1及びE-5
 - . 4 ECA及びR0-R0貨物船及びR0-R0客船に関し必要なEEDIについてのMARPOL附属書VI
 - . 5 大量危険化学薬品の運搬に係る国際適合証明書のモデル様式に関するIBCコード
- 及び

. 6 大量危険化学薬品の運送に係る適合性証明書のモデル様式に関するBCHコード

3.2 委員会はまた、MEPC71によって承認されたバラスト水管理システム(BWMS Code)の承認案を採択することも招請された。

3.3 委員会は、MARPOLの第16条(2)(a)に従って、MARPOLの上述の改正案、2017年9月8日の第3770号回覧によって、MARPOLのすべてのIMO加盟国及び締約国に対して、上記の改正案の本文が通知されたことに留意した。

3.4 委員会はまた、BWM条約の上述の改正案の本文は、BWM条約第19条(2)(a)に従って、2017年9月8日の第3771号の回覧でBWM条約締約国を含むすべてのIMO加盟国に通知されたことに留意した。

3.5 委員会は、この議題に基づき、2件の追加文書を検討することに合意した。すなわち、BWMS条約の附属書Iの統一的な解釈を含む文書MEPC72/4/5(事務局)と、R0- R0貨物船及びR0- R0客船に対して必要なEEDIの早期適用のために提案された条項を含むMEPC72/5/10(大韓民国)との間で行われた。

BWM条約3.6の規則B-3の改正案

3.6 委員会は、MEPC71が、MEPC72/3/1(事務局)を文書化するために付属書1に示されているように、船舶のバラスト水管理の実施スケジュールに関するBWM条約の規則B-3の改正案を検討し承認したことに留意した。委員会はまた、上記文書の附属書2に規定されたBWM条約の規則B-3に規定された調査の決定に関連する決議を採択するために、関連する決議を検討することを招請された。

3.7 委員会は、改正案や調査の決定に関する決議案にコメントが提出されていないことを確認した上で、編集の改善に従うことを条件として、それぞれの内容を確認することとした。

3.8 委員会は、BWM条約の規則B-3の改正案の発効日は、2019年10月13日であることに合意した。

BWMS草案の検討及び採択、BWM条約の規則A-1及びD-3の結果的な改正、BWM条約の附属書Iの統一的解釈

3.9 BWM条約の附属書Iの統一的解釈、委員会は、MEPC71がBWMS71/17/Add.1の草案テキストを検討したことを想起し、BWMS Codeの採択に向けてBWM条約の草案を検討し、これを承認した。

BWMの附属書Iの統一的解釈

3.10 委員会は、国際バラスト水管理証明書がどのように完成されるべきかについての統一解釈案を含む文書MEPC71/4/18(IACS)を検討し、MEPC71が、BWM条約の附属書I(国際バラスト水管理証明書の形式)の統一解釈を原則として承認し、このセッションで最終承認を得たことに留意した。

3.11 委員会は、文書化された統一解釈の本文を含む文書MEPC72/4/5(事務局)を検討した。

3.12 IACSのオブザーバーは、統一解釈案は、当初のガイドライン(G8)(決議MEPC.174(58))および2016年のG8ガイドライン(決議MEPC.279(70))に適用されるだけでなく、BWMSコードにも適用されるべきであると提案した。この所見に加えて、IACSのオブザーバーの見解は、この問題は、BWMSコードにも同等に適用可能であることを保証するために統一解釈案の附属書に必要な文章を追加することによって解決できるので、この問題を必須文書の修正に関する草案グループに付託するよう要請した。

3.13 問題を検討した委員会は、文書MEPC72/4/5の付属書に記載されているBWM条約の付属書Iの統一解釈案と一致し、正式文書で行われたコメントと提案、特にIACSからオブザーバーによって提起されたコメントと提案を考慮に入れて、文書を最終決定のために起草グループに付託することに合意した。

BWMSコードおよびBWM条約の規則A-1およびD-3の修正

3.14 BWMS規則及び規則A-1とD-3の改正規則A-1とD-3は、文書MEPC72/3/3(事務局)の3項に規定されたBWMS規則の2.43.3.1項に提案された修正案を検討したが、提案されたテキストに合意し、草案の最終テキストに含めるために起草グループに提出された。

3.15 委員会は、BWM条約の規則D-3に加えて、ガイドライン(G8)、2016ガイドライン(G8)、72年ガイドライン(G8)及びBWMSの各修正案の適用日を明確にするために、文書MEPC72/3/9及びMEPC9/3//Corr.1(ジャマイカ等)をさらに修正することを検討した。

3.16 提案を考慮した上で、委員会は、BWM条約の規則D-3に関する上述の更なる修正と、BWMS規則の草案に合意した。

3.17 委員会は、文書MEPC72/3/8(フランス)を検討し、システム設計制限に関するガイダンスへの参照を提案した(SDL)バラスト水管理システムのガイダンスへの参照を含めることを提案し、PPR5(承認のためMEPC73に提出される)は、3.14項に規定されているシステム設計制限(SDL)の定義を改訂することによってBPRコード内の承認を得た。

3.18 委員会は、提案された修正に同意したが、その文書をさらに検討するために、文書を起草グループに提出した。

3.19 編集改善の対象となった修正案について上述の修正に合意した場合には、委員会は、BWM条約の規則A-1及びD-3の修正案の発効日が2019年10月13日であることを合意した。

3.20 委員会はまた、改正されたBWMSコードの最終テキストに合意し、編集の改善に従うことを条件として、2019年10月13日に合意した。その他の修正案によれば、BWMS法に基づく決議案(3.16項参照)に関して合意された更なる修正に照らして、BWMS法に必要な決議案の第5段落は余分になり、その結果、委員会は、起草グループに対し、その作業の一環としてこの問題に取り組むよう指示した。

BWM条約の規則E-1及びE-5の修正案

3.21 委員会は、MEPC71が、国際バラスト水管理証明書に関する追加調査の承認に関して、BWM条約のE-1及びE-5に関する修正案を検討・採択したことに留意した。このセッションでは、MEPC72/3/2を文書化することを目的として、本セッションで採択することを目的としている。

3.22 修正案にコメントが提出されていないことに言及した上で、委員会は編集の改善に従うことを条件として、その内容を確認した。

3.23 委員会は、2017年九月にBWM条約が発効したことにより生じた規則ギャップに関する1国の代表団が提起した懸念と、関連する調査要件に関して2019年10月にこれらの修正案が発効したことに留意し、提案された方法は、前述の修正案の早期適用の可能性を検討することとした。

3.24 この提案に対する一般的な支持に留意して、委員会は、BWM条約の規則E-1及びE-5の改正に関する必要な決議案の早期適用に追加の項を含めるよう起草グループに指示した。

3.25 委員会は、BWM条約の規則E-1及びE-5の修正案の発効日は2019年10月13日であることを合意した。

ECA及びRO-RO貨物船に関して必要とされるEEDI及びRO-RO旅客船に関するしては、MARPOL附属書VIの修正案

3.26 この会議では、MEPC72/3/4(事務局)に規定されているように、このセッションで採択するために、MEPC// (事務局)の附属書に記載されているように、EPCPC附属書VIに対する修正案を検討し承認した。

3.27 委員会は、MEPC71 (MEPC71/17、5.59.3)によって要請された通り、文書MEPC71/5/14(デンマーク等)の共同スポンサーから関連する背景データを受領した事務局は、R O-R O貨物船及びR O-R O客船について、提案された参照線に使用されたデータを確認した。

3.28 委員会は、改正規則の適用範囲を明らかにすることを目的としたMARPOL附属書VIの規則21の修正案を提案した文書MEPC72/3/7 (CESa及びIACS)を検討した。すなわち、修正が第2段階から適用されることを明確にすることを目的とする。

3.29 提案に関して異なる見解があったが、その大半は、MEPC72/3/7の附属書に規定された改正規則21の改正条文と意見を一致させ、文書MEPC72/3/4に記載された原案改正案の本文よりも、適用に関してより明確性を示したことに留意した。その結果、委員会は、MARPOL附属書VIの改正規則21の最終テキストを作成するための基礎として使用されるよう、文書MEPC72/3/7を起草グループに提出することに合意した。

3.30 委員会は、この提案された任意の早期適用を実施するために、MARPOL附属書VIの規則21に修正を早期に適用することを提案した文書MEPC72/5/10(大韓民国)と、それに関連する原案MEPC回覧を検討した。

3.31 委員会は、原則として提案と合意したものであり、最終テキストを作成する際には、関連決議に関連する追加の項を提出するよう起草グループに指示した。

3.32 様々な提案を決定したところ、委員会は、MARPOL附属書VIの改正案の発効日は2019年9月1日であることに合意した。

IBCコードとBCHコードの修正案

3.33 委員会は、MEPC71が、MIS072/3/5(事務局)の文書に記載されているように、「大量危険化学薬品」に関して、国際適合性条約のモデル形式に関するIBC Codeの改訂案を検討し承認したことに留意した。

3.34 委員会はまた、MEPC71は、MEPC72/3/6(事務局)の文書に記載されているように、本セッションで採択することを目的として、「大量危険化学品に係る適合性証明書の型式に関するモデル」に関するBCHコードの改訂案を検討・承認したことに留意した。

3.35 改正案にコメントが提出されていないことに留意した上で、委員会は編集の改善に従うことを条件として、それぞれの内容を確認した。

3.36 委員会は、IBCコード及びBCHコードに対するそれぞれの修正案の発効日は、2020年1月1日であることに合意した。

起草グループの設立

3.37 委員会は、以下の準備を行うために、本会議で採択されたコメント、提案、決定を考慮して、必須手段の修正に関する起草グループを設置し、それを指示した。

- .1 関連するMEPC決議とともにBWM条約の規則B-3、A-1、D-3、E-1及びE-5に関する改正案の最終テキスト
- .2 文書MEPC 72/5/10で提案された早期適用規定も考慮に入れつつ、規則21の修正のための基本文書として文書MEPC 72/3/7を用いた、関連MEPC決議と共にMARPOL附属書VIの修正案の最終テキスト
- .3 IBCコードの修正案の最終テキスト及び関連するMEPC決議

- . 4 関連するMEPC決議と共に、BCHコードの修正案の最終テキスト
- . 5 文献MEPC 72/4/5を基礎としてBWM条約の附属書Iの統一解釈案の最終テキスト
及び
- . 6 関連する決議と共にBWMSコードの最終テキスト

起草グループの報告

3.38 起草グループ (MEPC 72/WP. 6) の報告書を検討した結果、委員会は一般的にそれを承認し、以下に示されるように行動を起こした。

BWM条約3.39の規則A-1及びD-3

3.39 委員会は、BWMS条約の規則A-1及びD-3に対する修正案の最終テキストを検討し、BWMS規則を必須とする (MEPC72/WP. 6、附属書1) ことを採択し、決議MEPC. 296 (72) による修正を採択した。

3.40 決議を採択したMEPC. 296 (72) の採択にあたっては、委員会は第19条 (2) に従って決定した。BWM条約第19条 (2) (e) (ii) に従い、改正が2019年4月3日に受諾されたとみなされる (その日前に両締約国の分の1以上が改正に異議を申し立てたことを事務局長に通知し、2019年10月13日に効力を有すると認められた場合を除く。)

BWM条約の規則B-3の改正

3.41 委員会は、船舶のバラスト水管理の実施スケジュールに関するBWM条約の規則B-3に関する修正案の最終条文を検討した (MEPC72/WP. 6、附属書2) 修正案について、附属書2に記載されているMEPC. 297 (72) による修正案を採択した。

3.42 決議MEPC. 297 (72) を採択するにあたり、委員会は、BWM条約第19条 (2) (e) (ii) に従って、改正は2019年4月13日に受諾されたとみなされ (その日以前に、締約国の3分の1以上が改正に異議を申し立てた旨を事務局長に通知した場合を除く)、同条約第19条 (2) (f) (ii) に従って2019年10月13日に発効すると決定した。

3.43 委員会はまた、附属書3に規定されているBWM条約の規則B-3に規定された調査の決定に関連する決議MEPC. 298 (72) を採択した。

BWM条約3.44年規則E-1及びE-5

3.44 委員会は、国際バラスト水管理証明書 (MEPC72/WP. 6、附属書4) に関する追加調査の承認に関して、BWM条約のE-1及びE-5に関する修正案の最終テキストを検討し、附属書4に規定されたMEPC299 (72) に規定された決議案を採択した。

3.45 MEPC. 299 (72) の採択にあたっては、委員会は第19条 (2) に従って決定した。(e) (13) BWM条約第19条 (2) (f) (ii) に従い、改正が2019年4月3日に受諾されたとみなされる (その日前に両締約国の分の1以上が改正に異議を申し立てたことを事務局長に通知し、2019年10月13日に効力を有すると認められた場合を除く。)

BWMSコード

3.46 委員会は、バラスト水管理システムの承認に関する草案(BWMS72/WP.6、附属書5)の最終テキストを検討した。

3.47 委員会は、起草グループによって提起された問題を検討した。すなわち、同条約の附属書2.57.12.1項に含まれる情報間の明白な対立は、起草グループが委員会による審議を考慮して角括弧内に配置したものであり、同委員会は2.4項で見いだされた。これら2つの項に含まれる情報が実際に矛盾していることを確認した上で、委員会は2.57.12.1項を削除することに合意し、2.57.12.2項の情報を2.57.12項の本文に統合することに合意した。

3.48 これらの修正に加えて、委員会は、附属書5に規定されているように、決議のMEPC.300(72)によって採択された。

3.49 決議MEPC.300(72)を採択するにあたり、委員会はBWM条約の締約国に対して、BWM条約の発効に際してBWM条約が発効することに留意することを要請した(3.40項参照)。BWM条約は、BWM条約に関連する改正案は、2019年10月13日に発効する。

MARPOL附属書VIの改正

3.50 委員会は、ECAに関するMARPOL ANNEX附属書VIの改正案の最終テキストを検討し、RO-RO貨物船及びRO-RO客船(MEPC72/WP.6、附属書6)に必要なEEDIを検討し、附属書6に規定されているMEPC.301(72)による修正を採択した。

3.51 MEPC.301(72)の採択にあたっては、委員会は第16条(2)(f)(iii)に従って決定した。MARPOLは、MARPOL附属書VIの採択された修正が、2019年3月1日に受理されたとみなされ(その日前に、第16条(2)(g)(ii)に規定されているように、その日前には、異議申立は機構の事務局長に伝達された場合以外)、同条約第16条(2)(f)(ii)に従って、2019年9月1日に効力を生ずることとなる。

IBCコードの修正

3.52 委員会は、(MEPC72/WP.6、附属書7)の中で、大量危険化学薬品の運搬に係る国際適合性条約のモデル様式に関するIBC Codeの改正案の最終テキストを検討し、附属書7に規定されているMEPC.302(72)による修正を採択した。

3.53 MEPC.302(72)の採択にあたっては、委員会は第16条(2)(f)(iii)に従って決定した。MARPOLは、IBCコードの採択された修正が2019年7月1日に受諾されたとみなされ(その日前には、第16条(2)に規定されているように、その日の前には事務局長に異議申立を伝達した場合以外)、2020年1月1日に効力を生ずる。

BCHコードの修正

3.54 委員会は、(MEPC72/WP.6、附属書8)にある「大量危険化学薬品の運搬に関する適合性証明書」の様式に関するBCHコードの改正案の最終テキストを検討し、附属書8に規定されているMEPC.303(72)による修正を採択した。

3.55 MEPC.303(72)の採択にあたっては、委員会は第16条(2)(f)(iii)に従って決定した。MARPOLは、BCHコードの改正案が2019年7月1日に受理され(その日の前に、第16条(2)(f)(iii)に規定されているように組織の事務局長に通知された場合以外)、2020年1月1日に効力を生ずるものとみなされる。

BWM条約の附属書Iの統一解釈

3.56 附属書Iの統一解釈委員会は、附属書9に定めるBWM条約の附属書I(国際バラスト水管理証明書の形式)の統一解釈を承認し、事務局に対し、BWM. 2/Circ. 66によってそれを循環させるよう指示した。

3.57 さらに、起草グループの勧告に対して、委員会は、事務局に対し、BWMSコードへの適切な言及とともに統一解釈を更新するよう指示し、本コードの発効後、将来のセッションにおいてこれを委員会に提出することを指示した。

事務局への指示

3.58 上記の修正案を採択するに当たっては、委員会は、テキストを作成する際に事務局が承認し、再番号への言及を更新することを含め、適切であると認められる編集補正を行うこと、並びにMARPOL及びBWMS条約の締約国による行動を必要とする誤り又は不作為を委員会の注意に向けさせることを承認した。

4 バラスト水中の有害水生生物種

概要

4.1 委員会は、2017年11月8日から10日にBWM条約が発効することに留意したが、現在では、世界の商船トン数の75.11%を占める締約国の数は69カ国であることに留意されたい。

バラスト水管理システムの検討と承認

4.2 委員会は、2017年11月8日から10日にかけて、J. LINGERが議長を委員長とするIMO本部で開催された「GEAMPバラスト水作業部会(GESAMP-BWWG 35)」の第2回セッションを開催し、報告書は文書MEPC72/4/3及びCorr1として発行されたことに留意した。会議の間、GEAMP BWWG 35はノルウェーによって提出された、活性物質を利用したバラスト水管理システム(BWMS)の承認案を検討した。

最終承認

4.3 GEAMP BWWG35の報告書を検討したところ、委員会は、ノルウェーが書面MEPC72/4に提出したEnvirocleanse inTank™ BWTS(大量化学変動)の最終承認案に、1つのバラスト水管理システムに付与された基本的承認が他のシステムに適用できるかどうかを決定するための枠組みの適用が適切に行われたことに合意した(BWMS. 2/Circ. 27)。

4.4 GEAMP BWWG35の報告書の附属書4に盛り込まれた勧告を検討した委員会は、Envirocleanse inTank™ BWTS(Bulk Chemical Variation)に最終承認を付与しないことで合意した。

4.5 委員会はノルウェー政府を招待して、GEAMP BWWG(MEPC72/4/3、附属書4)の第35回セッションの報告書で提起されたすべての懸念事項と問題が、最終承認のためにその後の再提出に先立って完全に対処されたことを確認した。

GEAMP BWWG4.6の今後のセッション

4.6 GEAMP BWWG(すなわち第36回セッション)の次回の定例セッションが2018年6月4日から7日まで開催される予定であり、BWM. 2/Circ. 65で詳細な情報が得られることが確認された。

バラスト水管理システム

4.7 委員会は、次の文書に記載された最新式の承認されたBWMSに関する情報を報告した。

- .1 MEPC72/INF.2(シンガポール)Semb Eco LUV250、Semb Eco LUV500、Semb Eco LUV750、Semb Eco LUV1000及びSemb Eco LUV1500バラスト水管理システムの型式承認

及び

- .2 Alfa Laval PureBallastバラスト水管理システムの型式承認に関しては2MEPC72/INF.19(ノルウェー)となる。

4.8 委員会は、ノルウェーとシンガポールの代表団に対し、提供された情報について謝意を表明した。

活性物質を利用するバラスト水管理システムの承認手続のための手続の見直し(G9)

4.9 GEAMP71は、GEAMP BWG(MEPC 71/4/7)の活動に関する8番目のStocking Workshopの報告を検討してきたMEPCは、手続(G9)に対して勧告された修正案を特定することをGEAMP BWGに要請し、検討の結果、勧告の検討に基づき勧告を検討し、手続(G9)を検討する必要性の確認を要請した。

4.10 委員会は、手続(G9)が改訂されるべきであるとするGEAMP BWGの勧告を検討し、その結果、2008年以降、BWMS承認申請の評価から蓄積された経験に基づく様々な更新や改善によって、より広範な審査が開始されるべきであると考えた。これは、長年にわたるBWMS承認申請の評価から蓄積された経験に基づく様々な更新と改善によってもたらされる。

4.11 簡潔な議論の後、委員会は、バラスト水レビューグループに対し、これらの勧告をさらに検討し、適切に実施すべき行動に関する委員会に助言するよう指示した。

経験構築フェーズ

4.12 委員会は、MEPC71がBWMS条約に関連する経験構築段階で決議MEPC.290(71)を採択したことを想起し、経験構築フェーズのデータ収集と分析計画が将来のセッションで承認されるならば、その経験構築段階のデータ収集と分析計画が将来のセッションにおいて承認される場合には、MEPC72による検討を事務局に提供することを要請した。委員会はまた、事務局が経験構築段階に関連するデータ収集及び分析活動を支援するために、加盟国及びその他の利害関係者を招請する提案を検討したMEPC71が、予算的影響の検討を決定する前に予算的意味合いの検討が必要であることに合意したことも留意した。

4.13 委員会はさらに、MEPC71が、データ収集及び分析計画の将来の承認を見越して、経験構築段階に関連したデータ収集を開始することを加盟国及び利害関係者に奨励したことも改めて留意した。

4.14 この関連で、委員会は、BWM条約に関連する経験構築段階に関するデータ収集及び分析計画の予想される予算への影響に対処するために、文書MEPC72/4/2(事務局)を検討した。

4.15 すべての代表団は、経験構築段階の重要性を認識し、その目的と目標への支持を表明した。また、いくつかの代表団は、組織への情報提供や、可能な財政的貢献に関して、経験構築段階を支持する意思を表明した。

4.16 経験構築段階を財政的に支援するための具体的なオプションについては、加盟国政府と国際機関を招待することを提案する代表団もあり、その後のセッションでは、そのような支援についての次のセッションで委員会に助言することが提案されている。その他の代表団は、経験構築段階は組織の予算に影響を及ぼすことはなく、少なくとも開始時点で、準専門家(JPO)のオプションを支持するものではないと表明した。

4.17 JPOは、海洋環境部の海洋生物安全チームに最近参加したことを確認した後、事務局に対し、経験構築段階の実施に必要な措置を開始するよう要請し、資金援助が引き続き要請されたことに留意するとともに、受領される可能性のある財政支援のための公約についての次回セッションで更新することを要請し、その結果、インフォームド・コンセントが行われた。

4.18 委員会はまた、最終的に作成された決定を考慮に入れてバラスト水レビューグループに指示し、その結果を考慮して、経験構築段階のデータ収集と分析計画を検討し、MEPC71/WP.9を基準とするために附属書13を用いて、経験構築段階のデータ収集と分析計画を最終決定する。

BWM. 2/Circ. 33及びBWM. 2/Circ. 43の修正

4.19 委員会は、MEPC71が原則的にバラスト水管理システム(BWM. 2/Circ. 33)のスケーリングに関する改訂ガイダンスを承認したことを想起し、MEPC72での最終承認のために、BWMS法の採択に伴うガイドライン(G8) (BWM. 2/Circ. 43)に従って、バラスト水管理システムのタイプ承認プロセスについての指導を原則的に承認した。

4.20 委員会は、改訂された改訂されたガイダンスの本文を含む文書MEPC72/4/1(事務局)、改訂されたBWM. 2/Circ. 33及び提案案の提案に関するコメントを含むMEPC72/4/6(デンマーク)を検討した。

4.21 委員会は、バラスト水管理システム(BWM. 2/Circ. 33)をバラスト水レビューグループに拡大するために改訂されたガイダンスを、附属書を文書MEPC72/4/1の根拠とし、文書MEPC72/4/6を考慮に入れて、最終決定のためにバラスト水レビューグループに提出した。

4.22 ガイドライン(G8) (BWM. 2/Circ. 43)に従って、バラスト水管理システムの型式承認プロセスについてのガイダンスを改訂した案を検討したところ、委員会は、ガイドライン(G8)への言及をBWMSコードへの言及に置き換えることで合意し、最終的には附属書2を参考にして、MEPC72/4/1を根拠とする最終決定のためのバラスト水レビューグループへのガイダンスを参照した。

バラスト水管理に関する事項についてのⅢ4の結果

4.23 委員会は、2017年9月25日から29日まで開催されていたIMO実装に関する小委員会(III 4)の第4回セッションが開催されたことを想起し、その報告は、文書III4、15、4/15//Add.1として回覧された。

4.24 委員会は、Ⅲ4から発生したバラスト水管理に関する以下の事項を検討した。

- .1 BWM条約の規則D-2による個々のBWMSの遵守状況を、その委託状況とともに検証すること。

及び

- .2 2016年のガイドライン(G8)に照らして、BWC条約に基づくBWCの下での調査ガイドラインを見直すこととする。

BWM条約の規則D-2による個々のBWMSの遵守の妥当性

4.25 委員会は、そのMEPC7に留意し、草稿2017HSSC Guidelinesでバラスト水条約の目的のために調査と認証(BWM. 2/Circ. 7)の調和システムの下で、中間調査ガイドラインを組み込むようIII4に指示する際に、MEPC70によって同意されるように、その委託状況に関連してBWM条約の規則D-2への個々のBWMSの遵守を有効にするためのHSSCガイドラインの条項を導入するようIII4に指示した。

4.26 委員会はまた、III4は、このMEPC71のこの指示に対処するために新たな調査項目(BI)1.1.2.19に同意したことに留意した。これは、その後、A 30によって、2017年版のHSSCガイドラインに含まれていたA-1120(30)を採択した。

4.27 委員会はさらに、III4がMEPC72を招待して、BWM条約の規則D-2に関して個々のBWMSの適合性の妥当性の詳細な側面が対処される必要があることを検討したことを改めて確認した。

4.28 この文脈で、委員会は、本問題に関するコメントと提案を含む文書MEPC72/4/11(IACS)と同様に、III4の報告書の関連する部分を検討した。

4.29 その後の議論では、BWMSの委託状況とともにBWMSを検証することは、BWM条約の規則E-1.1.1及びBWMS規則の8.2.5及び8.3.6項によって本質的に義務付けられていることが注目された。しかし、調査項目(BI)1.1.2.19の規則基準はサンプリングと分析に関しては完全ではなかった。この点に関して、いくつかの代表団は、BWMSが船舶に適切に取り付けられていることを確認するために、この検証の一環としてサンプリングと分析を義務付けるべきであるという見解を表明しており、これは、ガイダンスの開発を通じて、あるいはE-1.1の修正を通じて行うことができる。

4.30 このため、委員会は、バラスト水レビューグループに対し、その問題を更に検討し、それに従って委員会に助言するよう指示した。

BWC条約に基づく2016年の調査ガイドラインの見直し (G8)

4.31 委員会は、既存の船舶及び新規船舶に設置されたBWMSに適用できる3つの異なるバージョンのガイドライン(G8)が存在することに起因する複雑性を認識しているIII4に留意した。これは、バラスト水管理システムの承認に関する2016年ガイドラインに照らして、BWMS条約に基づく調査ガイドラインの見直しが要求されるかどうかを検討することをMEPC72に要請した。

4.32 委員会は、石油排出、モニタリング及び制御システムのための各種仕様の様々なバージョンを例として、文書MEPC72/4/11(IACS)の7項に含まれる提案にさらに留意した。

4.33 この提案に照らして、委員会は、III小委員会に対し、それに従って調査ガイドラインを見直すよう指示した。特定の船舶タイプレスキューのためのBBM条約の適用委員会は、BWM条約に準拠するために救助タグボートが直面する課題について、文書MEPC72/4/8(トルコ)を検討した。

特定の船舶タイプのBBM条約の適用

救助タグボート

4.34 委員会は、BWM条約に準拠するために救助タグボートが直面する課題について、文書MEPC72/4/8(トルコ)を検討した。

4.35 その後の議論では、いくつかの代表団がトルコの代表団によって表明された懸念を支持し、文書MEPC72/4/8に提案されているBWM条約第3.2条の修正によって対処できることを提案した。また、同様の懸念が他の専門船舶にも適用できることを示唆しながら、文書MEPCに提案されている。その他の代表団

は、文書を支持せず、BWM条約及び関連ガイドラインに既に規定があることを表明した。これらの問題は、必要に応じて、規則A3及びA5のように対処することができ、また必要に応じて修正することができる。

4.36 結論として、委員会は、このセッションで表明されたコメントと懸念を考慮に入れつつ、委員会の作業方法(MSC MEPC.1/Circ.5)に従って、将来のセッションで新たな出力を提案するためのトルコの代表団を招待した。無人自走式(UNSP)バージ委員会は、BWMS条約に準拠するために無人自走式バージ船が直面している課題について、文書MEPC72/4/9(デンマークとシンガポール)を検討した。

無人非自己推進式(UNSP)バージ

4.37 委員会は、BWM条約に準拠するために無人の自走式バージ船が直面する課題について、文書MEPC72/4/9(デンマークとシンガポール)を検討した。

4.38 文書MEPC72/4/8で行われた議論に対して、委員会は共同スポンサーを招待して、将来のセッションにおいて、BWM条約の無人非自己推進式バージへの適用に関するガイダンスを開発するための新しい出力に関する提案を提出することを要請した(MSC MEPC.1/Circ.5)。バラスト水管理計画の危機対策は、MEPC71がBWM.2/Circ.62を承認したことに留意した。BWM条約に基づくバラスト水管理計画は、バラスト水管理と関連する経験構築段階の一環として、バラスト水管理計画(G4)が検討されるべきであることが確認された。

バラスト水管理計画における危機管理措置

4.39 委員会は、MEPC71がBWM.2/Circ.62を承認したことを再確認した。BWMはBWM条約に基づくバラスト水管理計画(G4)のバラスト水管理と関連した経験構築段階の一部として、バラスト水管理計画のバラスト水管理・開発に関するガイドラインを見直すことを明記した。

4.40 この関連で、委員会は、72/4/4(IACS)という文書を検討しており、これは、BWMPの修正が、ガイドライン(G4)またはバラスト水管理システムの設置によって必要とされるようになるまで、BWM.2/Circ.62によって導入された要素に適合するように、バラスト水管理計画(BWMP)を修正すべきではないことを提案するものである。

4.41 その後の議論では、BWMPにおける危機管理措置に関する情報を含めることが重要であることが認識されており、また文書への支援もあった。一つの代表団は、BWM条約の規則B-1.2はそのような情報を含めることを義務付け、これに関する統一された解釈が必要とされる可能性があることを示唆した。複数の代表団は、バラスト水レビューグループがこの問題を検討し、明確にすることを検討することができることを提案した。

4.42 以上のことを踏まえ、バラスト水の管理計画において、バラスト水の管理計画における危機管理措置の問題をさらに検討し、それに応じて委員会に助言することを指示した。

バラスト水ポンプの運転記録

4.43 バラスト水ポンプの運転を記録する委員会は、バラスト水ポンプの運転を記録し、地球測位システム(GPS)を用いてバラスト水の交換又は処理作業を監視するための提案を含む文書MEPC72/4/7(イラン共和国)を検討した。

4.44 この提案に対して何らかの支持があり、そのような措置の必要性について懸念を表明したものもあった。しかし、イランのイスラム共和国の代表団は新たな出力の提案を提出する用意があることにも留意された。

4.45 結論として、委員会は、このセッションで表明されたコメント及び懸念を考慮に入れつつ、将来のセッションにおいてバラスト水ポンプの運転を記録するためのガイダンスを作成するための新たな出力に関する提案を提出するために、イランのイスラム共和国代表団を招待した(MSC MEPC1/Circ.5)。

BWM条約の下でのモデルコースの開発

4.46 BWM条約のモデルコースの開発委員会は、バラスト水管理に関係する船員の訓練、認証及び監視を標準化するためにBWM条約の下でモデルコースを開発する提案を含む文書MEPC72/4/10(中国)を検討した。

4.47 その後の議論では、参加者の大半が提案に対する支持を表明したが、一部の代表団はバラスト水管理に関する船員訓練の具体的なニーズについて、より多くの情報を収集すべきであるとの見解を示した。また、BWM条約の訓練モジュールは、GloBallastプロジェクトの下で開発されたものであることに留意されたい。これは、あらゆるコースを開発するための基礎と考えられるものである。さらに、HTW小委員会はそのようなモデルコースを開発するための適切な機関ではないかもしれないが、その代わりにPPR小委員会に適したものであることが確認されたが、これは新しい出力に対する提案の検討の一環として決定される可能性があることに留意されたい。

4.48 結論として、委員会は、このセッションで表明されたコメントと懸念を考慮に入れつつ、委員会の作業方法(MSC MEPC.1/Circ.5)に従って、将来のセッションで新たな出力の提案を提出するために中国の代表団を招待した。

バラスト水管理に関するその他の事項に関する情報

4.49 委員会は、文書MEPC72/INF.7(FOEI)に記載されている情報を報告し、特に北極海における船上のバラスト水処理性能評価に関する報告書を含んでおり、得られた情報についてFOEIに謝意を示した。

バラスト水検討会の設置

4.50 委員会は、「バラスト水レビューグループ」を設置し、本会議で行われたコメント及び決定を考慮して、以下のことを指示した。

- .1 本報告書の附属書5に添付の文書MEPC72/4/3に添付された手続(G9)の改正案を考慮して、手続(G9)が改正されるべきであるとするGEAMP-BWWGの勧告を検討し、その結果を考慮して委員会に勧告する。
- .2 手続(G9)のより広範な見直しを開始すべきであるかを検討し、それに従って委員会に助言すること。
- .3 さらに、文書MEPC71/WP.9を使用して、経験構築段階のデータ収集及び分析計画を最終的に検討し、文書MEPC/WP.を作成する。
- .4 文書MEPC72/4/1を基礎とし、文書MEPC72/4/6を考慮して、バラスト水管理システムのスケリングに関する改訂されたガイダンス(BWM.2/Circ.33)を最終的に完成させる。
- .5 ガイドライン(G8)(BWM.2/Circ.43)に従い、バラスト水管理システムの型式承認プロセスに関する改訂されたガイダンスを、文書MEPC72/4/1を根拠として最終決定する。
- .6 BWMS条約の規則D-2に従って個々のBWMSが遵守されていることの検証の詳細な側面を検討し、また、文書MEPC72/4/11でなされたコメントも考慮に入れて、それに対応する必要があると委員会に助言することを検討する。

及び

- .7 バラスト水管理計画における危機管理措置の問題を検討し、それに従って委員会に助言する。

バラスト水レビューグループの報告

4.51 バラスト水レビュー・グループ(MEPC 72/WP.9)の報告書を検討した結果、委員会は一般的にそれを承認し、以下に概説されるように行動を起こした。

「活性物質(G9)4.52」を活用したバラスト水管理システムの承認手続の見直し(G9)

4.52 委員会は、ガイドライン(G8)の改正により、手続(G9)を改正すべきであるとの勧告に同意し、手続(G9)を条約に基づく規範にする必要がないことを確認した。

経験構築フェーズ

4.53 データ収集・分析計画委員会は、グループ報告書の附属書2に記載されている経験構築段階のデータ収集と分析計画に関するBWM.2の回覧を承認し、事務局に対して、BWM.2/Circ.67として発行するよう要請した。

4.54 また、本委員会は、経験構築段階のデータ収集・分析計画の分析手順に関する添付資料を追加することを目的として、PPR6においてPPR5/5/2(ICES)をさらに検討することが必要とされていることに同意した。

BWM.2/Circ.33及びBWM.2/Circ.43の修正

4.55 委員会は、バラスト水管理システムの数量的記述に関するガイダンスについて、BWM.2/Circ.33/Rev.1を承認した。

4.56 委員会は、バラスト水管理システムのタイプ承認プロセスについて、改訂されたガイダンスについて、BWM.2/Circ.43/Rev.1を承認した。

BWM条約の規則D-2による個々のBWMSの遵守の検証

4.57 委員会は、その委託に参加する加盟国政府と国際機関に対し、同委員会の報告書第5号に掲載されたテキストに関するコメントを提出することを要請した。これは、BWM条約の規則D-2に関連した個々のBWMSの規則に関するコンプライアンスの検証に関するガイダンスの最終化に向けて、その委託に関連して、MEPC73で、同委員会の附属書に記載されたテキストに関するコメントを提出することを目的としている。

4.58 委員会はまた、利害関係者に対し、BWM条約の規則E-1.1.1の改正に関する提案を提出することを招請した。

バラスト水管理計画における危機管理措置

4.59 委員会は、BWM条約(BWM.2/Circ.62)の下での緊急時対策に関するガイダンスによって導入された要素がバラスト水管理計画に含まれるべきであることを明確にする提案を提出するために、加盟国政府及び国際機関を招待した。

今後の作業

4.60 委員会は、BWM条約の規則D-5の規定に従い、MEPC73におけるレビューグループの再構築に関するグループの要請に留意した。

5 大気汚染とエネルギー効率

5.1 委員会は、この議題に基づき、提出された17件の文書に加え、PPR5 (MEPC 72/9) の緊急事項からの関連項目を検討することで合意した。この文書は、文書MEDPC72/9/1とともに提出されたものである。

船舶からの大気汚染

MARPOL附属書VI原案改訂案の規則14.1.3の一貫実施

非準拠燃料油の運送禁止に関するMARPOL附属書VI原案改訂案

5.2 委員会は、MEPC71が「MARPOL附属書VIの規則14.1.3の一貫した実施」を承認したことに留意した。PPR5は、PPR小委員会の2018-2019年及び仮議事日程に関するPPR5の2年計画に含まれ、目標完了年は2019年であった。

5.3 委員会は、PPR5が、MEPC72/9の承認を得るためにMEPC73で採択するために、同附属書に記載されているように、船舶に向けての推進または運転のための非準拠燃料油の燃焼を禁止するために、MARPOL Annex VIに対する修正案を作成したことに留意した。

5.4 この関連で、委員会は、文書MEPC72/9/1 (IBIA及びIPIECA) を検討し、MARPOL附属書VIの規則14.1の改正案に若干の修正を提案し、貨物として積載され貨物として運送されている燃料油に対して貨物として積載された貨物に適用されない規則の明確さを確保するために、IAPP附属書VIに対応するテキストを修正した。

5.5 その後の議論では、特に以下のコメントが作成された。

- . 1 文書MEDPC72/9/1に含まれる規則14.1の改正案の原案に提案された修正案は、船舶に積載された貨物として輸送される燃料油に対して、非準拠燃料油の運送禁止が適用されないことを明確にした。
- . 2 文書MEPC72/9に規定された規則14.1の改正原案のテキストは、十分に明確であった。
- . 3 規則のテキストは、一般的には単一形式で作成されるべきであり、「何れか」は、文書MEDPC72/9に規定された規則14.1及び14.1の改正原案の本文から削除されるべきである。したがって、規則14.1及び14.4の改正案のテキストは、「船舶に使用される燃料油の硫黄含有量を、船舶に使用するための燃料油の硫黄含有量の0.50%を超えてはならない」、「船舶は、排出制御区域内で作動している間、船上で使用される燃料油の硫黄含有量は、それぞれ0.10%を超えてはならない。」とするように変更されるべきである。
- . 4 改訂規則14.1は、MARPOL附属書VIの規則4.1に基づく等価な取決めへの明確なリンクを含むべきである。これは、文書MEPC72/9に含まれるIAPP補足書の2.3.3項の修正案と整合性を有するものとする。
- . 5 2020年に適合性のある燃料油が入手可能であることに関する懸念に留意し、委員会は、非準拠燃料油の運送に関して提案された禁止措置の実施に関して何らかの形で時間遅延を検討することを検討すべきである。
- . 6 非準拠燃料油の運搬禁止に関するMARPOL附属書VIの改正案は、明確な規則テキストで確定され、このセッションで承認されるべきであり、禁止の実施は遅延されるべきではない。
- . 7 MARPOL附属書VIの規則14.1.3の一貫性のある実施に関する会議において、安全に関する問題が特定されるべきである。この問題は、MSC100に直接報告されるべきである。

及び

- . 8 特に小規模で頻度の低い港では、地域の利用可能性は特に懸念されていた。この点に関して、可用性情報を公開し共有するためのメカニズムは重要である。

5.6 イスラム共和国・イラン共和国・サウジアラビア・サウジアラビア、及びINTERCARGOの代表団によって作成されたテキストの全文は、附属書16に記載されている。

5.7 議論に続いて、委員会は、このセッションにおける非準拠燃料油の運搬禁止に関するMARPOL附属書 VIの改正案の承認を支持した代表団が過半数を占めたことに留意し、本セッションでの文書MEPC72/9/1を考慮して、本セッションでの承認を考慮した文書MEPC//を使用して、本セッションでの承認を得た。さらに、委員会は、MEPC71において、PPR小委員会が、低硫黄燃料油 (MEPC71/17、14. 27. 3項) に関して識別できる安全問題をMSCに報告すべきであるとの決定を繰り返した。

MARPOL附属書VIの規則14. 1. 3の一貫した実施に関するセッション間会合

5.8 委員会は、2018年7月9日から13日に予定されているMARPOL附属書VIのPPR5の規則14. 1. 3の一貫した実施についての公認セッション間会合勧告を検討したが、2020年からMEPC73に向けて船舶実装計画に関するガイダンスの作成に関する結果を、適切に検討し行動するためのセッションを承認した。

ISO8217の枠組み

5.9 委員会は、海洋燃料油に関する関連ISO規格とMARPOL附属書VIの規則14. 1. 3の実施との整合性を確保する観点からISO8217の枠組みを検討することを、MEPC71が要求したことに留意した。

5.10 委員会は、文書MEPC72/5/2(事務局)に提供された情報に留意し、特に、新規又は大幅に改訂された規格の開発のための暫定的解決策として、燃料供給業者及び利用者に詳細なガイダンスを提供するためのISO公利用可能仕様(PAS)を策定するプロセスの開始を指摘し、情報については、情報の開示についてセッション間会合に送付した。この関連で、2020年に最大0. 50%の硫黄含有量を達成することを考慮して、燃料供給業者及び利用者のためのPAS23263の承認の、ISOのオブザーバーによって提供された更新された情報に関して、委員会は、将来のセッションにおいてその進捗状況を更新するようにISOを維持することを要請した。

MARPOL附属書VI5. 11の規則2に「硫黄含有量」の定義を追加する提案

5.11 委員会は文書MEPC72/5/7(中国)を検討しており、MARPOL Annex VIの規則2に「硫黄含有量」の定義を追加することを提案し、燃料油の燃料油のMARPOL Annex VIではISO8754:2003またはISO14596:2007が必須となるようにすること、さらにIBIAからのオブザーバーであって、附属書16に記載されているように、文書MEPC72/5/7の中で提起された事項の支持を検討するべきであると提案した。

燃料油質

5.12 委員会は、燃料油の品質に関する情報 (MEPC71/5/3及びMEPC71/INF. 8) の報告書を検討し、MEPC71は、燃料油購入者/利用者の最良のベストプラクティスを提供し、加盟国/沿岸国のベストプラクティスを起草したことに留意した。

- . 1 関心のある加盟国政府及び国際機関を招待し、燃料油購入者/利用者のベストプラクティスを検討し、このセッションにコメントと提案を提出することを目的とする。

及び

- . 2 通信グループを再構築し、加盟国/沿岸国のベストプラクティスの草案を完成させ、MEPC73に報告書を提出するよう指示した。

- . 3 MEPC69において、燃料油供給業者向けのベストプラクティスを策定するための燃料油供給業界への要請を繰り返した。

燃料油購入者/利用者のベストプラクティス

5.13 委員会は、文書MEPC72/5(ICS et al.)を検討し、船上で使用される燃料油の品質を保証するために、燃料油購入者/利用者のベストプラクティスに関するガイダンス案をさらに修正することを提案した(MEPC71/WP.8、附属書1)。

5.14 その後の議論では、特に以下のコメントが作成された。

- . 1 文書MEPC72/5の提案された変更の多くは、草案のベストプラクティスをより明確にし、これは必須を意味する可能性がある。文書に含まれるいくつかの手引きは、燃料油供給業者のベストプラクティスに適したものであろう。燃料試験問題(文書MEPC71/WP.8への附属書1の4.7.4.1項)は削除すべきではない。

及び

- . 2 エンジン製造業者は、それらによって製造されるエンジンに特有の燃料油質に関して、例えば、燃料油中のアスファルテン含有量が制限されるため、燃料油のアスファルト含有量が制限される可能性がある。

5.15 検討に続いて、委員会は、MEPC72/5を根拠とするために附属書2を使用して、船上で使用される燃料油の品質を保証するために、燃料油購入者/使用者のベストプラクティスに関するガイダンスについてのMEPC回覧の草案作成のために、作業部会に対して作業部会に指示した。

燃料油供給業者のためのベストプラクティス

5.16 委員会は、MEPC72/5/6とMEPC72/INF.13(両方ともIBIAによって)を検討し、文書MEPC72/INF.13に記載されているように、船舶に納入されたパンカーの品質を保証するための供給者のベストプラクティス・ガイダンスをIBIAが開発したことを通知し、それをIMOベストプラクティスの開発のために燃料油供給業者のために使用することを検討するためにIBIAベストプラクティスが使用されるべきかどうかを検討した。

5.17 その後の議論では、特に以下のコメントが作成された。

- . 1 IBIAベストプラクティスはIMOガイダンスの指針となる。したがって、作業部会によってさらに検討されるべきである。

及び

- . 2 IBIAのベストプラクティスではISO4259に記載された試験結果の「試験と解釈」の指針は良好な基準であるが、MARPOL附属書VIの附属書VIを参照すべきである。

5.18 議論の後、委員会は、大気汚染とエネルギー効率に関する作業部会に対し、MEPC72/5/6及びMEPC72/INF.13をさらに検討し、それに従って助言することを指示した。

船舶に使用されるオゾン層破壊物質

5.19 採択されたオゾン層破壊物質は、2016年10月にオゾン層を破壊する物質に関するモントリオール議定書第28回締約国会議(MOP 28)で採択された「Kigali Amendment」が採択されたことに留意したものであり、その中に含まれる水フルオロカーボン(HFC)は、その発効の要件を満たし、2019年1月1日に発効するものとする。

5.20 委員会は、文書MEPC72/5/1(事務局)に提供されたオゾン層破壊物質(ODS)の処理に関するモントリオール議定書の締約国による決定に関する最新情報を報告し、事務局に対してオゾン事務局との連絡を継続するよう要請し、MEPC74におけるモントリオール議定書の作業に関する最新の情報を提供することを要請した。

2017硫黄モニタリング

5.21 委員会は、MARPOL附属書VIの規則14.2に従って、船上で使用するために供給される燃料油の世界平均硫黄含有量を監視するための2010年のガイドライン(決議MEPC.192(61))を決議MEPC.273(69)によって改正されたものとして、毎年委員会の後続セッションに提出すべきであることを再確認した。

5.22 この関連で、委員会は、文書MEPC72/5/3(事務局)を検討しており、3年のサンプリング及び試験サービス提供者からの情報に基づいて、2017年の船舶に供給される船舶用燃料油の世界平均硫黄含有量のモニタリングの結果に留意した。これは、世界平均硫黄含有量(すなわち、3年時差平均)を2.54%とし、留出燃料油の平均硫黄含有量を0.08%とした。事務局に対し、毎年この問題に関する情報の提供を継続することを要請した。

5.23 ロシア連邦は、2017年に残留燃料油のわずか1.6%が硫黄含有率0.50%未満であったことを強調しており、2020年1月1日までに、適合性のある燃料油の入手性に関する懸念を表明した。ロシア連邦の代表団によって作成された声明は、要請された通り、附属書16に記載されている。

船舶のエネルギー効率

MARPOL附属書VIの規則21.6に基づいて必要とされるEEDIレビュー

背景

5.24 委員会は、次のように述べた。

- .1 第1段階及び第2段階の中間において、MARPOL附属書VIの規則21.6に従って、機構は、技術開発の状況を審査し、必要がある場合は、関連船舶型式のためのEEDI基準航路パラメータを修正し、かつ、その減少率については、EEDI基準航路パラメータを修正する必要がある。
 - .2 MEPC70は、R O-R0貨物及びR0-R0客船以外の船舶型式の第2段階要件に関して、現在の減速率、期間及びEEDI基準航路のパラメータを保持することに合意した。
 - .3 MEPC71は、このセッションで採用することを視野に入れたR0-R O貨物船及びR O-R O客船のEEDI要件に関するMARPOL附属書VIの規則21の改正案を承認した(3.50項参照)。
- 及び
- .4 MEPC71は、日本との調整の下、EEDIレビューに関する対日通信グループを設置しており、このセッションには、中間報告であるMEPC73への中間報告、MEPC74への最終報告を提出するよう指示した。

第2段階以降のEEDI審査に関する対応グループの報告

5.25 委員会は、日本から提出された第2段階以降のEEDI審査に関する対応グループの報告書を次のように検討した。

- .1 MEPC72/5/4、対応グループの進捗報告書を提供し、規則20及び21のEEDI要求からの氷船級船の免除に関してMARPOL附属書VIの規則19.3に原案修正案を提案する。

及び

- .2 MEPC72/5/5とMEPC72/INF.12は、それぞれ対応グループの概要を提供するとともに、審議の過程で提供された参加者の意見を提供する。

5.26 その後の議論では、特に以下のコメントが作成された。

- .1 文書MEPC72/5/4の10項に提案されたMARPOL附属書VIの規則19.3に対する改正案は、改訂された場合には、改正された新造船向けエネルギー効率設計指標(EEDI)の計算方法に関する2014指針の将来修正にも含まれるべきである(決議MEPC.245(66))。
- .2 規則19.3に規定された改正案には、「少なくともICEのクラスPC5」の文言が含まれていることに留意すること。その同等性は明確に決定されるべきである。改正原案の適用日は、MARPOL附属書VIで特定されるべきである。提案された修正案の結果として、MARPOL附属書VIの規則2.42に「雪割り能力を有する貨物船」の定義が不必要になり、したがって削除されるべきである。
- .3 EEDI第3段階要件の早期履行に関する決定は、悪天候で安全に運転することができないような低電力船が建設されないようにするために、最小推進動力に関する作業が完了するまで実施されるべきである。

及び

- .4 EEDI要求事項に関しては、ある種の船舶がより良い性能を発揮していたことや、これらの船舶についてEEDI基準の第4段階を導入する可能性があることから、段階間の間隔を5年周期で維持することが必要である。

5.27 以下の議論に従って、委員会は：

- .1 EEDI審査に関する対応グループが第2段階以降進展した経過を指摘し、このセッションで採択されたコメントと決定を考慮に入れて、本セッションで採択された意見と決定に従って、MEPC73に中間報告を提出するよう指示した。

及び

- .2 大気汚染とエネルギー効率に関する作業部会に対し、文書MEPC72/5/4の10項に規定されたMARPOL附属書VIの規則19.3に提案された改正案を検討し、それに従って助言するよう指示した。

RO-RO貨物船及びRO-RO客船のための基準航路パラメータ

5.28 委員会は、文書MEPC72/5/10(大韓民国)が議題項目3(3.30項参照)の議題として検討されたことに留意した。

バルクキャリア及びタンカーのための基準航路パラメータ

5.29 委員会は、文書MEPC72/5/8(中国)を検討しており、これは、多数トンの大量運送船及びタンカーのEEDI第2段階及び第3段階要件及び当該船舶型式の基準航路パラメータの修正を提案した。

5.30 その後の議論では、特に以下のコメントが作成された。

- .1 MEPC70は、RO-RO貨物船以外の船舶種別に関する現行のEEDI第2段階要件を保持することに同意し、EEDI第3段階要求事項の見直しは、第2段階以降のEEDI検討に関する対応グループによって行われており、MEPC72/5/8は、MEPC73または対応グループに対して、MEPCまたは対応グループへの転送を検討することを示唆している。

及び
- .2 文書MEPC72/5/8に記載されているように、大型タンカー及びタンカーが直面する困難性に留意し、これらの船舶タイプの基準航路を修正する提案は、実用的な方法である。

5.31 以下の議論に従って、委員会は、

- .1 MEPC70が、RO-RO貨物船及びRO-RO客船(MEPC70/18、5.31項)以外の船舶型式の第2段階要件において、現在の削減率、期間及びEEDI基準航路のパラメータを保持することで合意したことを再確認したが、これは、大量タンカー及びタンカーの第2段階EEDI要件を修正するための提案されたアプローチが進まないことである。

及び
- .2 参考文献MEPC72/5/8は、EEDI要件「第2段階以上」に関して、EEDI要件「第2段階以上」を超えてEEDIレビュー上の対応グループに言及された。

EEDIデータベース

5.32 EEDIデータベースは、MEPC71は、文書MEPC71/5/5(事務局)を検討してきたが、EEDIデータベースにおけるEEDI情報の報告と関連して、EEDIデータベースのEEDI情報の将来のセッションに関して報告することで合意したことに留意した。

- .1 情報は、GISISのMARPOL附属書VIモジュールに掲載されるべきである。

及び
- .2 提出されたEEDI情報の要約と図式表現は、情報文書として委員会の将来のセッションに提示されるべきである。

5.33 この点に関しては、委員会は次のように述べている

- .1 文書MEPC72/INF.8(事務局)には、EEDIデータベースに現在含まれている2,769隻の船舶についてのデータと図式表現の要約が記載されている。
- .2 事務局は、GISISのMARPOL附属書VIモジュールに集計され、匿名化されたデータを掲載したことに留意されたい。

及び

- .3 事務局に対し、EEDI情報の要約を今後のセッションに提出することを要請した。

船舶の操舵性を維持するための最低推進動力

5.34 委員会は、船舶の操縦性を維持するための最小推進力について、この問題に関する当該セッションに提出された関連文書を検討したMEPC71が、以下のことを合意したことに留意した。

- .1 2013年暫定ガイドラインは、その適用を延長することにより、船舶の操縦性を維持するための最小推進力を決定するためのものである。これは、(2013年暫定指針)として改正されたもので、EEDI第2号で不都合な条件での船舶の操縦性が改正された(決議MEPC232(65))。
- .2 このセッションで議論を続け、関心のある加盟国政府や国際機関を招いて、改正された2013年暫定ガイドラインの改訂案を作成し、このセッションに提案を提出した。

及び

- .3 MSCは現在進行中の作業を報告している。

5.35 この点に関し、委員会は、次の文書を検討した。

- .1 MEPC72/5/9(中国)は、2013中間指針の修正案を提案し、推力控除係数と波形の抵抗性を考慮に入れた。

及び

- .2 MEPC72/INF.16(中国)は、2013中間指針に適用された通常の波浪中の付加抵抗の二次伝達関数を計算するための代替数値法についての情報を提供している。

5.36 その後の議論では、特に以下のコメントが作成された。

- .1 提案された方法を検証するために、波による追加抵抗を推定する方法に関して、提案された方法を検証するために、提案された方法に関して、より多くのデータが必要とされる。

及び

- .2 低速度での推力差引率と航跡率が対処される必要があることを認識しながら、提案のより多くの背景データを提供すべきである。

5.37 検討にあたっては、以下の事項を検討する。

- .1 MEPC72/5/9及びMEPC72/INF.16は、より多くのデータが提供されるまでは、さらに考慮されないことに同意した。

及び

- .2 MEPC73へ提出するために、2013年暫定ガイドラインの改訂案をさらに発展させるために、関心のある加盟国政府及び国際機関への招待を繰り返した。

船舶のエネルギー効率に関する関連情報

5.38 委員会は、次のように留意した。

- .1 文書MEPC72/INF.6(ITTC)、EEDI要件の決定及び検証に関するITTC勧告手順及びガイドラインの更新を導入する。

及び

- .2 文書MEPC72/INF.15(中国)は、エネルギー効率設計指数(EEDI)の調査と認証に関する2014年ガイドライン(EEDI)(決議MEPC.261(68))の実施中に、ISO15016:2015の適用に関する研究についての情報を提供している。

大気汚染・エネルギー効率に関する作業部会の設置

5.39 委員会は、大気汚染とエネルギー効率に関する作業部会を設置し、本会議で行われたコメントや決定を考慮に入れて、次のように指示した。

- .1 MARPOL附属書VIの規則14に対して原案を修正し、MEPC72 9の文書MEPC72/9/1を考慮して本セッションで承認することを考慮して、文書MEPCの附属書を使用してIAPP証明書への補足書の書式を決定する。
- .2 船上で使用される燃料油の品質を保証するために、燃料油の購入者/利用者のベストプラクティスに関するガイダンスに基づき、附属書2を参照して、MEPC72/5を最終的に完成させる。
- .3 文書MEPC72/5/6及びMEPC72/INF.13を考慮して、委員会に助言する。

及び

- .4 文書MEPC72/5/4の10項に規定されているように、MARPOL附属書VIの規則19.3に提案された原案修正案を考慮し、それに従って委員会に助言する。

作業部会の報告

5.40 作業部会(MEPC 72/WP.8)の報告書の関連部分を検討したところ、委員会は一般的に報告書を承認し、以下に示すような行動をとった。

非準拠燃料油の運送禁止のためのMARPOL附属書VIへの改正案

5.41 委員会は、同委員会の見解に留意した。これは、同委員会が、MARPOL附属書VIの改正規則14.1に規定された規則の規定を相互参照する必要はないとの見解である。この関連で、委員会は、バハマの代表団の要請により、MARPOL附属書VIの規則4.1に基づいて承認された代替的取り決めが船舶に使用されている場合には、非遵守燃料油の輸送禁止は適用されないことを明らかにした。

5.42 バハマの代表団は、MARPOL附属書VIの規則14.1に関する改正案に対して、「本文の単純な読み取りは、すべての状況において非準拠燃料油の運搬が禁止されたと結論することができる」との見解を留保した。この点に関して、委員会は、IAPP証明書への補足の2.3.3項に規定されたMARPOL附属書VIの規則4.1への明確なリンクを追加することによって、規則のテキストが大幅に改善されることを示唆し、必要であれば、MEPC73での解決策を提案するために他の代表団と共に協力する意思を表明した。

5.43 委員会は、附属書10に規定されているように、船舶に乗り入れた上での燃焼目的の非準拠燃料油の輸送禁止に関するMARPOL附属書VIの規則14の改正案とIAPP証明書への補足書の様式を承認し、同事務局長に対し、MEPC73で採択するために、MARPOL第16条(2)に従ってそれらを循環させることを要請した。

燃料油購入者/利用者のためのベストプラクティスに関する手引き

5.44 委員会は、船上で使用される燃料油の品質を保証するために、燃料油購入者/利用者のベストプラクティスに関するガイダンスについて、MEPC.1/Circ.875を承認した。

燃料油供給業者のベスト・プラクティスに関するガイダンス

5.45 燃料油供給業者のベストプラクティスに関するガイダンスは、文書MEPC72/INF.13に含まれる燃料油供給業者のベストプラクティス・ガイダンスがIMOガイダンスの策定の基礎を形成することができ、MEPC73に対して文書MEPC72/INF.13にコメントを提出するために加盟国政府及び国際機関を招請することができるとの見解に同意した。

氷種船に関するEEDI規則の適用に関するMARPOL附属書VIの改正案

5.46 委員会は、第2段階を超えるEEDIレビューに関する対応グループによる検討のために、MARPOL附属書VIの規則19.3にさらに修正を提案したことに留意した。この点に関しては、本セッションにおいてなされた意見や提案を考慮して、日本との協力の下で、本セッションでなされた情報を考慮に入れ、MEPC73に報告することになっている。1

5.47 委員会は、この点に関して、このセッションで行われたコメントや、このセッションで得られた意見や提案を考慮に入れて、国際協力銀行(EEDI)に対して、IA Superより高いアイスクラス（耐氷能力）により、船舶がどのように強化されたかを検討するように指示した。

1 コーディネーター

Mr. Yasufumi Onishi

Ocean Development and Environment Policy Division, Maritime Bureau,

MLIT 2-1-3 Kasumigaseki, Chiyodaku

Tokyo, 100-8918 Japan

Tel: +81-3-5253-8118

Email: onishi-y2s6@mlit.go.jp

6 国際海運のエネルギー効率を向上させるための技術的・運用的措置

6.1 委員会は、MEPC70が、2018年3月1日に発効した船舶の燃料油消費のデータ収集システムに関連するMARPOL附属書VIの新しい規則22A(70)を採択したことを再確認した(MEPC. 278())。

6.2 委員会はまた、次のことに留意した。

- . 1 MEPC70は、船舶エネルギー効率管理計画(SEEMP)の策定に向けた2016年のガイドライン(MEPC. 282(70))を採択した。
- . 2 MEPC71は、船舶燃料油消費データの管理に関する2017年指針(決議MEPC. 292(71))及びIMO船舶燃料油消費データベース(IMO. 293(71))の開発・管理に関する2017年指針を採択した。

及び

- . 3 MEPC71は、MARPOL附属書VIの締約国以外の国からの船舶の燃料油消費のIMOデータ収集システムにデータを提出する際に、MEPC. 1/Circ. 871を承認した。

IMO船舶燃料油消費量データベース

6.3 委員会は、文書MEPC72/6(事務局)を検討し、IMO船舶燃料油消費データベースの開発状況に関する情報を提供したが、データベースは、GISISプラットフォーム内で新たなモジュールとして立ち上げられ、2018年3月には回覧第3827号が発行されたことに留意した。これは、行政当局及び認定組織の指導を提供するものである。

6.4 政府との通信に関するデータベースの完全性を確保するための措置について文書MEPC72/6の9項に含まれる提案を検討した委員会は、次の通信が新GISISモジュールの特徴として組み込まれるべきであることに合意した。

- . 1 規則22Aに該当する船舶の一覧を行政官庁に送付して、意見を求める意見を受理するために行政府に意見を提出すること。
- . 2 必要な様式でデータを提出することができなかった行政官庁に対して、規則22Aの適用範囲に属するすべての登録船のデータを提出することを要求していない行政当局にも提出する。

及び

- . 3 規則22Aの範囲に該当するすべての登録船舶のデータを提出することを要請することを要求している。

6.5 この点に関し、委員会は、このセッションで行われたコメントと決定を考慮して、事務局にデータベースの更新を要請し、MEPC73への進捗状況報告書を提出することを要請した。

MARPOL附属書VI 6.6の規則5.4.5に従う適合性の確認

6.6 委員会は、MARPOL附属書VIの規則5.4.5に従って船舶エネルギー効率管理計画(SEEMP)の第II部に対する適合性の確認のサンプルフォームを提供し、MEPC回覧の発行を提案して形式を標準フォーマットとして普及させることを提案した文書MEPC72/6/2(IACS)を検討した。

6.7 検討の後、委員会は、文書MEPC72/6/2の附属書を使用して、MARPOL附属書VIの規則5.4.5に従って適合性を確認するための標準フォーマットに関する原案MEPC回覧を最終的に確定するために、議題5に基づいて設置された大気汚染及びエネルギー効率に関する作業部会に指示した。

SEEMPの第II部の提出

6.8 SEEMPの第II部の提出委員会は、文書MEPC72/6/3(大韓民国)を検討し、SEEMPの第II部の船舶用燃料油消費データ収集計画への提出が間に合わないことを懸念し、SEEMP第II部及びその時宜を得た検証を早期に提出することを示唆した。

6.9 この関連で、委員会は、IACSのオブザーバーが提供した情報に留意した。そのメンバー協会は、その加盟国が、2018年12月31日までに受理される予定の31,000隻の船舶から100組未満のSEEMPパートIIを受け入れ、MARPOL附属書VIの規則22.2に従って承認を受けることを期待している。

6.10 検討の後、委員会は、SEEMP第IIの船舶燃料消費量データ収集計画及びその時宜を得た検証に関して、第5項の議題項目に設置された作業部会に対し、早期提出に向けたMEPC循環案を作成するよう指示した。

貨物船の運送を行わない船舶の輸送作業のためのプロキシ

6.11 委員会は、MEPC71/6/2(ICCА)を検討してきたMEPC71が、IMOのデータ収集システム下で海洋船舶及び海洋船舶に対処する方法に関するガイダンスを提出するために、ICCАと協力して、関心のある加盟国政府及び国際機関を招請したことに留意した。

6.12 委員会は、次の書類を検討した。

- .1 MEPC72/6/1(I0GPとICCА)は、洋上産業において動的に位置決めされた(DP)船の「輸送作業」のための適切かつ有効なプロキシを定義することの実用的困難性に関する情報を提供し、データ分析の第2段階では、「輸送作業」プロキシアプローチがDP船に適用されるべきではないことを示唆する。

及び

- .2 MEPC72/6/4(ロシア連邦)は、「運輸作業」の代理を検討する際にDP船を区別することは適切ではないとの見解を表明し、「輸送作業」に従事していない船舶の種類を特定する際には、包括的かつ統一的なアプローチが適用されることを示唆している。

6.13 文書MEPC72/6/1に含まれる多数の代表団による支援を受けて、3段階アプローチの第2段階、すなわちデータ分析は、「輸送作業」に従事しない動的に位置決めされた(DP)船舶に適用されるべきではなく、委員会は、「輸送作業」に従事していない船舶を識別するための包括的で統一的なアプローチを策定するために、利害関係加盟国及び国際機関に対し、関連する具体的提案を委員会の将来セッションに提出することを招請した。

船舶燃料油の消費量を測定する方法の不確実性分析

6.14 委員会は、Transport Canadaから提供された資金を用いて、船舶燃料油消費量の測定に使用される方法の不確実性分析に関する研究に関して、文書MEPC72/INF.10(事務局)に含まれる情報を報告した。

大気汚染・エネルギー効率に関する作業部会への指示

6.15 委員会は、次の事項を考慮して、第5項の議題項目に設置された大気汚染及びエネルギー効率に関する作業部会に対し、意見及び決定を考慮して指示した。

- .1 MARPOL附属書VIの規則5.4.5に従って適合性を確認するために標準フォーマットでMEDPC円形を最終的に確定し、文書MEPC72/6/2の附属書を基にして文書を作成する。

及び

- .2 船舶燃料油消費データ収集計画にSEEMPパートIIを早期に提出するためのMEPC循環を作成し、その時宜を得た検証を行う。

作業部会の報告

6.16 この議題に係る大気汚染及びエネルギー効率に関する作業部会の報告書(MEPC72/WP.8、第24~27項、及び附属書3)の一部を検討したところ、委員会は、次の項で示された措置を講じた。

SEEMPパートIIの早期提出、時宜を得た検証

6.17 確認のためのサンプル・フォーマット・フォーラムは、SEEMPパートIIの早期提出の問題に対処することに合意したとともに、MARPOL附属書VIの規則5.4.5に従って適合性の確認のためにサンプルフォーマットに関するMEPC回覧草案の中で時宜を得た検証を行った。

6.18 この点に関し、委員会は、適合性の確認のためのサンプルフォーマットについてMEPC.1/Circ.876を承認し、船舶燃料油消費データの収集計画に関するSEEMPパートIIの早期提出、及びMARPOL附属書VIの規則5.4.5に従って時宜を得た検証を承認した。

7 船舶からのGHG排出量の削減

7.1 委員会はMEPC70が、MEPCのこのセッションで初期戦略の採択を予見した船舶からのGHG排出削減に関する包括的IMO戦略を策定するためのロードマップを承認した(MEPC70/18、11年春)MEPC80年(2023年春)にMEPC(Spring)で採択された。

7.2 委員会はまた、MEPC71が、そのセッションに設置された作業部会によって開発された初期IMO GHG戦略の構造の概要を以下のように報告したことに留意した。

- .1 プリアンブル/導入/コンテキスト(排出シナリオを含む)
- .2 ビジョン
- .3 レベルの達成目標
指針原則
- .4 可能なタイムラインとその影響を受ける短期的・中期的・長期的な措置の候補リスト
- .5 障壁と支援的措置

. 6 能力構築と技術協力、研究開発、改訂戦略の策定に向けたフォローアップ措置

及び

. 7 戦略の定期的な見直し

7.3 委員会は、2017年10月23日から27日までに船舶からのGHG排出削減に関する第2回セッション (ISWG-GHG 2)を開催し、その報告書は文書MEPC72/7として委員会に提出されたことに留意した。

7.4 委員会はまた、2018年4月3日から6日にかけて、船舶からのGHG排出量削減に関する第3回セッション (ISWG-GHG 3)を開催し、その報告書が文書MEPC72/WP5として委員会に提出されたことに留意した。

UNFCCC問題

7.5 2017年11月にドイツ・ボンで開催された国連気候変動会議 (COP 23)の結果に関し事務局によって提供された情報について、そこに報告した。これには、2015年パリ協定に基づく機関として維持されていた科学技術助言 (BSTA 47)に関するUNFCCC子会社の第47セッションが含まれており、その議題には、「国際航空及び海上輸送に使用される燃料からの排出」という項目が含まれていた。

7.6 この点に関して、委員会は、附属書16の中で、国連気候変動枠組条約第21回締約国会議 (COP23)の概要やKatowice (ポーランド)におけるCOP24の優先事項など、COPの内容・成果を踏まえた上で、COP2の成果の概要を示すとともに、国際海運からの温室効果ガス排出量削減に向けた活動への影響を検討することを明記した。

7.7 委員会は、提供された情報に留意し、事務局に対し、UNFCCC事務局との間で確立された協力を継続するよう要請し、関連するUNFCCCセッションへの出席を継続するとともに、組織の作業の成果を、適切なUNFCCC機関及びセッションの注意に向けて引き続き検討した。

この文脈で、委員会は、2018年4月30日~5月11日にドイツのボンで開催される予定のSBSTA48に対し、IMOの継続的な作業に関する情報が提供されることに留意した。

国際船舶からのGHG排出量の削減

7.8 船舶からのGHG排出量削減に関する第2回・第3回セッションの報告に加え、委員会は、以下の文書を検討した。

- . 1 MEPC72/7/1及びMEPC72/INF. 5 (INTERTANKO)は、船舶のCO2排出量や船舶の運航効率を評価する上での課題を目指して、5年間にわたって収集された燃料消費と活動データに関する研究 (INTERTANKO) の提供を目的としたものである。
- . 2 MEPC72/7/2 (ノルウェー)で、IMO GHG戦略原案の候補対策が最も効果的で、この段階でさらに実施されるべきノルウェーの見解を提供する。戦略において特定された候補措置の実施を開始するために、具体的な行動、アウトプット及びタイムラインを決定することを委員会に要請する。
- . 3 MEPC72/7/3 (日本)、国際海運におけるGHG排出削減目標のレベルを分析する。パリ協定での長期的な温度目標と整合することを示唆するのは、可能な限り高い目標を達成することが、代替的な脱炭酸燃料の供給に支えられたセクターの継続的努力によってなされることである。2008年レベルに対して、2030年までに40%の効率改善 (短~中期目標)、2060年までに50%削減 (長期目標)の効率改善を提案した。
- . 4 MEPC72/7/4 (CESA)は、既存船と将来船舶の両方の技術を活用したゼロエミッション・アプローチを実現する野心的なIMO GHG戦略を支援している。これは、既存船と将来の船舶の両方に関する短期対策に焦点を当てたものである。

- . 5 MEPC72/7/5及びMEPC72/INF. 17(ロシア連邦)は、コラ湾 (Kola Bay) 地域で操業している船舶からの二酸化炭素排出を含む有害な排出を評価する研究の結果を提供している。初期IMO戦略の策定に際して考慮すべき船舶からのエネルギー効率と有害大気排出量の管理に関して、現在の措置が蓄積された効果が蓄積されていることを記載する。加盟国に対し、既存の規則の効果的な評価を可能にするために、また船舶から排出される空気の排出量の削減に関する新たな要求事項の開発に関して確固たる情報サポートを提供するために、同様の研究を実施し、結果を共有するよう勧告する。
- . 6 MEPC72/7/6(カナダ)、初期IMO GHG戦略に関する合意に従って優先順位を付けるべき措置を特定し、MEPC72の早期成果物を提供する。その他の分野での早期進展を図るために、以下のような作業計画を策定することを提案する。

- . 1 2025年EEDI基準の逼迫の増加に関する合意に到達するためにIMOのコミットメントを再確認し、それ以降2020年までに追加的な段階を追加することを再確認する。
- . 2 MEPC73での対策としての速度低下の分析を開始することを約束する。
- . 3 MEPC73への提出を招請することにより、業務効率化措置をさらに探求する。

及び

- . 4 MEPC73で合意するための研究開発プログラムを追求するための作業計画の策定に関する提案を提出する。
- . 7 MEPC72/7/7(フランスとマーシャル諸島)は、45か国によって署名された船舶からの温室効果ガス排出削減に関する「Tony de Brum宣言」への委員会の注意を呼びかけている。
- . 8 MEPC72/7/8(WWFとCSC)、UNFCCCとそのパリ協定の下で行われるTalanoa対話に関する情報を提供し、IMOと国際海運セクターによる対話への参加機会について議論する。
- . 9 MEPC72/7/9(Pacific環境とCSC)、文書MEPC72/5/4及びMEPC72/7/3、及びGHG戦略とEEDIレビューに関する決定が証拠に基づいたものであることを確認するために委員会に要請する。

及び

- . 10 MEPC72/7/10(WWF他)は、今世紀半ばまでに温室効果ガス排出量をゼロ排出まで半減させ、初期IMO GHG戦略における野心的な目標との関連を議論することで、国際海運の輸送経路をいかに緩和するかを実証するものである。

7.9 その後の議論では、特に以下のコメントがなされた。

- . 1 初期GHG戦略は野心的であり、パリ協定の目標に沿った明確な目標を持っているべきである。既存の措置は野心的ではなく、したがって、IMOの国際海運からのGHG排出削減に向けた運動を十分に示すことはできない。
- . 2 CBDR RC及びNMFTは、両方とも初期戦略に統合されるべきである。旗国間の差別化を防止するため、CBDR RCは経済的措置に適用されるべきであるが、技術的措置にも適用されるべきである。
- . 3 GHG排出量目標を定量化するための2つの選択肢は、入手可能なデータに応じて将来の数値を改訂するための注意を伴う指標を用いることである。調整された数値を用いて、海運

業の統制に至らなかったGHG排出に影響を及ぼす外部要因の影響に関する懸念を解消した。

- . 4 あらゆる措置を成功裏に実施するために、途上国の能力と適格性を強化する必要性がある。
- . 5 文書ISWG GHG3/2/16の文書で提案された概念的枠組みは、初期戦略に含めることができる。モーダルシフトに関する懸念も考慮される必要がある。
- . 6 先進国は、船舶からのGHG排出の問題を解決するために責任を負うべきである。
- . 7 IMO戦略の主な目的は、バランスのとれた達成可能かつ持続可能な枠組みを実現するパリ協定の実施を強化することである。目標レベルは、あらゆる国の利害を考慮して実用的で効果的で、客観的であるべきである。また、海運・貿易の持続可能な開発に悪影響を及ぼすことを避けるための証拠に基づくものとすべきである。
- . 8 文書MEPC72/WP.5の附属書1の草案テキストを支持している。これは、理想的ではないが、すべての加盟国による妥協の結果であり、作業部会における議論の基礎を形成すべきである。文書MEPC72/7/6、MEPC72/7/2は原則として、特に更なるセッション間の作業を必要とする場合には、その必要性を十分にサポートする。サポート文書MEPC72/7/1及び、適切な将来のセッションにおいて考慮すべきエネルギー効率指標に関する特定の関連する研究は、休止のため一時保留される。
- . 9 IMOがMEPC72で初期GHG戦略を最終的に決定することは重要である。すべての国は妥協の精神で協力し、合意を通じて初期GHG戦略の最終決定を目指すべきである。
- . 10 文書MEPC72/7/6に記載されているように、初期GHG戦略に関する協定に従って優先順位を付ける必要のある措置を支持する。
- . 11 太平洋地域におけるいくつかの加盟国の存在は非常に緊迫しており、そうでなければこれらの国々を破壊する恐れのある災難を防ぐための緊急の必要性がある。業界はIMOから強い合図を待っている。対策策定のための行動計画に重点的に取り組む必要がある。
- . 12 我々は、パリ協定への関与と持続可能な開発目標、特に気候変動に関するSDG13を示すために、我々を分断することに焦点を当てるべきではない。文書MEPC72/7/2に規定された行動計画を策定するための提案に焦点を当てる必要がある。
- . 13 産業はGHG排出量を削減し、IMOが投資を招請するために明確なシグナルを送ることを要求している。GHG排出量を削減するための技術的解決策はすでに入手可能であったが、投資の必要性があった。
- . 14 初期戦略を策定する際には、パリ協定及び京都議定書の基礎となる理解を考慮する必要がある。
- . 15 輸送を確実にするための、明確な短期目標と長期的な絶対排出削減目標の必要性に対する信頼性の高い野心的な初期戦略が必要である。IMOデータ収集システムから提供されたデータは初期戦略の洗練を支援するが、これは、船舶からのGHG排出に対処するための行動に関する情報的な決定を行うために、すでに十分な証拠があるという事実を変化させるものではない。初期戦略は、更なる行動の枠組みを設定する必要がある。
- . 16 Talanoa対話へのIMO参加を支援し、文書MEPC72/7/8で提案されているように、文書ISWG GHG1/2を提出し、ポータルに対して採択された初期戦略を提案する。

- . 17 IMOは、安全で、確実で、効率的な海運を担当する専門機関として、また初期戦略は、パリ協定の下での努力に貢献する。「将来像のレベル」は、「目標のレベル」が高くなければ、もっと高くする必要がある。
- . 18 技術資源が利用可能である。フランスとマーシャル諸島に「Tony de Brum」宣言に対して感謝する。導入前に国への影響を分析し、潜在的に否定的な悪影響を与える可能性があることを示唆する。国連の一員として、我々は共に成功する必要がある。

及び

- . 19 すべての側面に有効な点があり、透明性と包括性とともにより妥協する意志が必要とされる。IMOは、パリ協定に沿ってGHG排出量を削減するために、国際的な努力の公平な配分を国際的な海運に対して特定する必要がある。すべての当事者は、妥協の精神で作業を続けることを奨励される。

7.10 委員会は、多くの代表団によって支持されている提案(7.9.16項参照)に留意し、Talanoa対話に参加し、事務局は、文書MEPC72/7/8で提案されて、文書MEPC/72/7/8で提案されているように、初期戦略を含む関連情報を提出することを検討した。

7.11 トルコとフランスの代表団は、附属書16に記載された声明を発表した。

7.12 委員会は、船舶からのGHG排出削減に関する第2回セッション(MEPC 72/7)の報告を進展させ、承認したことに留意した。

7.13 委員会は、一般的に(MEPC 72/WP. 5)の第3回セッションの報告を承認し、特に以下のことを承認した。

- . 1 議題7(報告書第9項)に基づいてMEPC72に提出された文書について検討することで合意したことに留意した。
- . 2 「目標のレベル」及び「指導原則」及び基礎テキスト(41~46項)に関して作成された議論が述べられている。

及び

- . 3 報告書の附属書1に記載された連結草案のテキスト・セットが、最終化に必要なものであることに留意しつつ、同報告書の附属書に記載されたGHG排出削減に関する作業部会に転送された。

作業部会の設置

7.14 本会は、文書MEPC72/WP. 2に記載されているように、本セッションで確立される船舶からのGHG排出削減に関する作業部会の基準条件を検討し、ISWG GHG3(MEPC 72/WP. 5)の作業に基づくコメント及び決定を考慮して、次のことを指示した。

- . 1 船舶からのGHG排出量削減に関する初期IMO戦略に関するMEPC決議案を最終的に完成させ、採択する。
- . 2 時間が許容される場合は、文書MEPC72/7/2、MEPC72/7/6、MEPC72/7/9、及びISWG GHG3/2/16を検討し、それに従って委員会に助言する。

及び

- . 3 船舶からのGHG排出削減に関する第4回セッションの必要性を考慮し、必要に応じて、基準条件の草案を作成することを考慮する。

作業部会の報告

7.15 作業部会(MEPC 72/WP.7)の報告書を検討した結果、本委員会は一般的に承認され、以下に示すような行動をとることとなった。

船舶からのGHG排出量削減に関する初期のIMO戦略の採択

7.16 事務局長は、附属書15の中で述べられるように、議長(Sveinung Oftedal氏)の有能なリーダーシップの下で作業グループによって得られた進歩を歓迎し、委員会でメンバーを納得できる肯定的な妥協解として、作業グループによって進められたテキストを承認する際にIMOの最良の協同の精神を示すように代表団すべてを激励した。

7.17 その後の議論では、支持者の大多数は、初期戦略の採択を支持し、特に以下のコメントを作成した。

- . 1 このテキストは地球規模の取り組みの第一歩である。高い目標と現実的なアプローチとのバランスが良いことを表している。すべての加盟国は、この努力に全面的に従事し、すべての加盟国は、この重要な文書に反映されている。
- . 2 交渉が誠実に行われるようになったので、今ではこの本質的な仕事を団結させ、受け入れましょう。
- . 3 グループは、先進国の側面、開発途上国の側面、LDCSとSIDSの側面を包含する共通のアプローチをもって妥協解決に至った。この文書は、将来のステップに向けた共通の解決策に向けて海洋部門を舵取りすることが明らかである。
- . 4 作業部会によって提示された文章は、完全にサポートされる。これは、すべての人々に受け入れられる野心的な目標を設定するために必要な中間地を提供する。この初期戦略は、完全ではないが、IMOの継続的リーダーシップの世界に肯定的なメッセージを送り、国際海運は、船舶からのGHG排出量をさらに削減するために、その責任を果たすことを約束している。
- . 5 初期戦略は良い出発点であり、IMOは現在、行動の迅速な実施計画に合意する必要がある。
- . 6 合意の採択は非常に困難で、すべての国による妥協が必要とされている。今日のIMOでは歴史が創設されている。国際的な海運は、将来の低排出ガスへの移行に着手することになる。
- . 7 初期戦略とそのビジョンは我々の支援を受け、IMOの取り組みに積極的な役割を果たす用意があり、船舶からのGHG排出量を段階的に削減するための活動や、途上国、LDCS、SIDSに及ぼす措置の実現に向けた努力の実現に積極的な役割を果たす用意がある。
- . 8 委員会は、この初期戦略の採択に向けて前進する必要がある。2023年に改定される目標レベルを採用することを楽しみにしている。
- . 9 我々はテキストに完全には満足していないが、これを良い出発点として受け入れる準備ができている。

- . 10 この初期戦略は、総会決議A-1110(30)に沿って行われる。これを現実的でバランスのとれたものにするのは有益であり、組織の仕事に多大な貢献をする。
- . 11 このテキストは、現時点でグループができる可能性のある最も高い進捗状況である。この戦略が採用されれば、国際海運は最も野心的なGHG削減の約束を持つ最も先進的なセクターとなる。
- . 12 初期戦略を採用する中で、組織は2016ロードマップにおいて最も重要なステップを踏み出している。海運部門から排出される温室効果ガス排出量を維持するために、IMOの道に沿った基本的なステップとなっている。1つの代表団を除いて、すべてのIMO加盟国は、海洋部門におけるGHG排出量の管理に関して、CBDRの完全な実施を受け入れている。戦略に含まれる目標レベルは、法的な意味を持たないが、今のところ我々が知っている事実に基づいたものであり、パリ協定に掲げられた目標を達成するために必要な努力の指標となっている。
- . 13 この初期戦略は、船舶からのGHG排出量を削減するための世界的なアプローチを最初に設定する。テキストは強い中間地点を表している。代替燃料や新技術の開発への投資を招請する強力なシグナルを送る一方で、産業への信頼性を高めることにより、より大きな信頼性を確保することになる。
- . 14 国籍に関係なく全ての船舶に対しての措置を完全に適用することは、戦略の重要な側面となるであろう。
- . 15 この初期戦略は包括的であり、可能な限り最良のバランスに達することができる。しかし、迅速で特異的な行動の必要性がある。
- . 16 草案初期戦略の本文は、IMO加盟国間の妥協を代表する重要かつ繊細なパッケージである。
- . 17 この初期戦略は、すべてのIMO加盟国がエネルギー効率に優れた海運技術の新たな領域に入ることをもたらす。エネルギー効率の良い、最終的には非炭素の排出船は、伝統的な海運要件や港湾サービス、船員に必要な技能に大きな影響を及ぼすだろう。この機構は、LDCsやSIDsなどの途上国の海運セクターを支援する独自の基金を設立することを検討すべきである。これは、よりエネルギー効率に優れたものに移行することを含むものである。我々は、ISWG GHG4を含む全てのセッションにおいて、この代表団が積極的に参加する建設的な方法のコンセンサス原則を確認し、遵守することを組織及びその加盟国に要請する。
- . 18 初期戦略は、必要とされるすべての要素を包含し、第4回IMO GHG研究からのデータを含むデータに基づいて更新される必要がある。すべての加盟国が組織の環境政策の基礎を設定することを受け入れているわけではないにもかかわらず、強いメッセージを送る必要がある。これは未来の人類に恩恵をもたらすだろう。
- . 19 IMOが作成した主要なステップは、組織が使命を果たし、気候変動緩和の観点から世界への責任を達成することを確実にするための前向きなステップである。
- . 20 我々はみんな目的と目標をもって団結し、次の運動の段階はIMOの妥協の精神によって特徴づけられることを期待している。
- . 21 テキストはもっと野心的であったかもしれない。しかし、炭素フリー海運への移行能力を強く信じている海運部門、その投資家、科学界に明確なシグナルを送ることになる。すべての加盟国は、戦略の目的を達成するための努力に従事すべきである。

- . 22 我々は、将来の仕事を招請するため、初期戦略を完全に採用する用意がある。我々は失うよりも多くのことを勝ち取ることで、国際組織としての地位を高め、確実に、そして共通の未来を築くことができるようになる。これは非常に複雑な作業であり、最終的な草案テキストは、その努力を完全には反映していない。参加する加盟国ごとに認識する必要がある。
- . 23 CBDRは国際的な海運の国際的な性質と整合性がない。「途上国」という用語については共有されていない。しかし最初の戦略は慎重にバランスがとれており、最良の集団的努力と有意義な最初のステップである。
- . 24 初期戦略は、我々がどこを向いて行くのかという明確なシグナルを送るための主要な目標を満たしている。重要なマイルストーンとして、目標を達成するためには、遅滞なく作業を開始する必要がある。
- . 25 我々は、変革的リーダーシップとして、信じられないくらいの結果をもたらした仕事のやり方を賞賛する。この組織の内外に敗者は存在しない。
- . 26 この初期戦略は非常に最良のバランスであり、パリ協定に従って国際海運セクターがすべての人々に受け入れられるレベルで地球温暖化防止に取り組むことを確実にする。この組織には馴染みのない概念が導入されている。
- . 27 代表団は率直で開かれた交流に参入し、あらゆる機会を模索して解決策にたどり着くことができた。これを土台に、戦略を継続的に改善するために協力する必要がある。また、短期的に排出削減を確実にするために必要なフォローアップ措置と行動計画を策定し、実施する必要がある。
- . 28 初期戦略は、集団的な政治的意思の結果であり、国際社会に強いシグナルを送り、国際的
海運からのGHG排出に対処するために組織のアプローチを前進させることに貢献する。
- . 29 初期戦略は、意図的になされた妥協を正確に反映しており、また表現された見解の大部分を、繊細でバランスのとれた方法で、ロードマップを尊重する。
- . 30 その結果、その懸念が理解され、自身の貢献に感謝するということに対して完全に満足していない人々にとっては、IMOはそれをもう一度伝え、それは今までの遺産である。
- . 31 初期戦略には、特に3.2.2項でCBDRのRC原則を遵守する必要性を考慮しつつ、実施段階において重要な能力構築と技術協力に特に焦点が当てられている。特に、海洋技術協力センター(MTCC)ネットワークの役割が認識されており、このネットワークへの追加的な資金支援が必要とされていることは、特に喜ばしいことである。
- . 32 グループが提案する初期戦略のテキストは、明確な解決策ではなく、確立された妥協と調停というIMO精神の中で、効果的な出発点として実現可能な方法である。IMOは、IMOが真剣に責任を負うことを国際社会に伝えることにもなる。

及び

- . 33 初期戦略は、理想的な現実的妥協を反映しており、パリ協定の目標に合致し、資源効率的で環境に優しい循環経済への移行を支援することで支えられている。

7.18 他の代表団は、グループの努力に感謝の意を表明し、初期戦略の採択に先立って更なる作業が必要であることを示唆した。特に、次の見解が示された。

- .1 国際海運からのGHG排出に対処するためのIMOの取組みが支持されている。しかし、特に3.1項の採択に際しては、コンセンサスに参加することはできない。
- .2 初期戦略は、2016年に策定されたロードマップに沿って、GHG排出量を削減するための海運セクターの継続的な関与のための重要なステップである。我々全員に影響を及ぼすこの複雑な問題に対処するために、この機構の政策や措置をさらに強化するための重要な出発点である。我々はこのプロセスを前進させることができるが、第3段階の戦略(特に3.1.3)に含まれる野心的な野心のレベルについては、我々の立場を留保することができる。
- .3 「初期戦略」には受け入れられない要素があるが、この戦略に関連する将来の仕事には建設的に関与することになる。また、この戦略に従って、各国の意見を踏まえた同僚とともに、すべての国が十分に考慮されていることを確認することを期待する。
- .4 コンセンサスは、合意を達成するための重要な側面である。措置を採用し、それが効果的であることを確保し、一方的措置を回避することが最善の方法であろう。「初期戦略」を策定するために我々が行ってきたプロセスは、戦略の文脈でとられる措置の開発の先例となるべきではない。
- .5 作業部会の将来の作業において、プロセスに関する懸念が適切に取り扱われることを確保することが不可欠である。
- .6 我々は、IMOが、加盟国や国際社会全体の声と利益を代弁する包括的かつ民主的な組織であることを期待しながら、交渉を前進させる用意ができている。
- .7 我々は、絶対的な目標限度あるいは目標年とは合意せず、我々が予想する措置は貿易のゆがみを引き起こすべきではない。したがって、初期戦略のテキストをさらに調整する必要があり、完全な合意に達するためにISWG GHG4に参加することを楽しみにしている。

及び

- .8 他の人々の懸念が初期戦略の条項の一部について共有されている。我々は、CBDRの原則が含まれていることに満足せず、義務的措置が国家によらず全ての船舶に適用されるといいう条項に留意しなければならない。3.3項の数値は、時期尚早であり、かつ、その包含についての証拠が提示されていない。2023年には、委員会は野心のある正確な数値を入手して、野心のレベルを見直すことができる。

7.19 サウジアラビアと米国の代表団は、初期戦略の採択に関して留保して要請に応じ、その声明は附属書16に示されている。

7.20 要請された通り、トルコ、マーシャル諸島、ブラジル、アルゼンチン、マレーシア、フィリピン、インドネシア、フィジー、イランのイスラム共和国、ロシア連邦、アンティグア・バーブーダ及びブルガリア共和国の順に、この項に記載された文は附属書16に記載されている。

7.21 委員会は、作業部会(MEPC72/WP.7、附属書1)によって作成された初期IMO戦略草案を検討し、その採択に圧倒的に支持されたことに留意し、附属書11に規定されているように、船舶からのGHG排出削減に関する初期IMO戦略に関する決議MEPC.304(72)を採択した。

7.22 初期戦略の採択に続いて、特に次のようなコメントがなされた。

- . 1 完璧ではないが、初期戦略は一步前進である。海運業界は、気候変動に対処するために他の業界とともに協力する必要がある。「初期戦略」は、公平でバランスのとれた、効果的で、効率的で野心的な決議であり、海洋産業を先導するIMOのリーダーシップを発揮し、すべての当事者の幅広いコンセンサスを具現化し、より良い未来における画期的な出来事である。すべての代表団はパリ協定の挑戦に立ち向かい、世界の持続可能な発展と将来の世代のために適切な選択をした。良い出発点は良い結末を意味するが、これは出発点であり、温室効果ガス排出量を減らすためには早急に行動する必要があるため、行動計画は早急に策定されるべきである。公正で合理的な気候変動ガバナンスの仕組みを構築するためには、すべての共同作業が必要であり、組織の多国間プロセスへの建設的な参加が招請される。
- . 2 組織とその加盟国は画期的な成果を上げており、パリ協定は、非常に高いレベルの目標を設定し、海運部門に対してゼロカーボン燃料を開発するための明確なシグナルを送ることを確信している。
- . 3 責任の関与は歓迎されるが、明確な行動計画が存在しないことは重要な懸念である。「少なくとも」という言葉は、輸送部門が完全に脱炭素化するための範囲を提供する。組織は、セクター内排出削減を見るための措置を迅速に導入するために、迅速に行動する必要がある。
- . 4 これは海運業界にとって重要な信号であり、輸送部門がパリ協定の目標達成にどのように貢献するかについて、どこへ行く必要があるかについての重要なシグナルである。野心を実現するためには、組織の妥協と建設的な協力の精神が不可欠である。キャパシティ・ビルディングの重要性は認識されており、特にMTCCネットワークは、IMO戦略を成功させるために関係するすべての関係者と共に働くことになる。
- . 5 組織は、船舶からのGHG排出に対処するための適切な機関であり、これは最も効率的な輸送モードである。船舶からの排出量の削減は、設計者や用船者を含む多くの利害関係者の責任である。加盟国の代表は、実施されたあらゆる措置の国際的な貿易に安全及び実用的な問題及び影響を考慮する必要がある、世界的なレベルの競争が確保される必要がある。

及び

- . 6 これは大きな成果であり、造船部門によって支持されるだろうが、早急に検討する必要がある。

7.23 欧州委員会からの要請に応じて、欧州委員会のオブザーバーが作成した声明が提出されている。

7.24 委員会は、船舶からのGHG排出削減に関するワーキンググループのメンバーに感謝の意を表明し、特に、ノルウェーのSveinung・Ofteidal氏は、船舶から排出されるGHG排出量の削減に関する初期のIMO戦略の採択に向けた献身と努力について、深い謝意を表明した。

船舶からのGHG排出量の削減に関する初期IMO戦略の追跡措置

7.25 委員会は、時間制約により、MEPC72/7/2、MEPC/7/6、MEPC72/7/9及びISWG GHG3/2/16を検討し、これらの文書の関連部分とともに、ISWG GHG3及びMEPC72に提出された関連部品のGHG排出量の削減に関する関連部分は、セッション間Working Group on Reduction of GHG排出削減に関する関連部分とともに検討されたと報告した(ISWG-GHG 4)。

7.26 委員会は、C120による承認に従うことを条件として、船舶からのGHG排出削減に関する第4回セッションを開催することで合意した。これは、次の条件を満たすものである。

船舶からのGHG排出削減に関する作業部会は、ISWG GHG3及びMEPC72に提出された文書の関連する部分、及び会議に提出された文書、以下の内容を考慮して、全体的な意見及び決定を考慮に入れて、指示されている。

- .1 船舶からのGHG排出量の削減に関する初期IMO戦略のフォローアップ措置の計画を策定する。
- .2 さらに、船舶からのGHG排出削減の問題をどのように進め、委員会に適切な助言を行うかを検討する。

及び

- .3 報告書をMEPC73に提出する。

ISWG GHG4の計画

7.27 委員会は、代表団が文書を準備し提出するために十分な時間を確保するためにセッションを計画すること、並びにその他の予定されたIMO会議、UNFCCCのセッション、並びに機構の本部における主ホールの利用可能性、セッションの日程を決定することの難しさに留意しつつ、船舶からのGHG排出量の削減に関する第4回セッション(ISWG-GHG 4)の日付を検討した。

7.28 その結果、委員会は、会議の開催に影響を及ぼすISWG GHG4のスケジュールに影響を及ぼすすべての問題を検討するよう事務局に要請した。これは、会議の開催時期の通知前に理事会が承認する必要があることを含み、適切な場合にはMEPC73の適切な週を特定することである。

8 特別分野の識別と保護、ECAとPSS

8.1 委員会は、これが議題であることに留意し、すべてのセッションで検討されたものであった。しかし、議題に基づいて提出された書類はないため、委員会はこれ以上の措置を講じなかった。

8.2 ブラジルの代表団は、2つの主要な保護地域を設立することを委員会に報告した。ブラジルの排他的経済水域(EEZ)に位置しているTrindade and Martim VazとMonte Columbiaの環境保護地域及びSão PedroとSão Paulo Archipelagoの自然の天然記念物であり、これら2つの地域はともに、ブラジルの沿岸海域と海域を、1.5%から26.3%へと増加させることになるであろう。

8.3 また、同委員会は、2018年9月にブラジルが国際捕鯨委員会の第67回セッションを開催することを通知した。この会議では、他の国々とともに、生物多様性条約(CBD)に関する条約の愛知目標12に沿って、その他の国々とともに、南大西洋捕鯨場とその関連経営計画の作成を提案する。

8.4 フィリピンの代表団は、Tubvaha礁国立公園の建設に関する最新情報を提供したが、その後、その地域は2018年1月1日に発効することになったと委員会に報告した。この地域で運航されている船舶をさらに支援するために、フィリピンの関係当局により追加的なガイドラインや手続が現在準備されている。

9 公害防止と対応

第5回小委員会からの緊急事態対応について

. 9.1 小委員会は、公害防止及び対応に関する小委員会 (PPR) が2018年2月5日から9日にかけて第5回セッションを開催し、その報告が文書PPR5/24、PPR5/24/Add. 1として発行されたことを再確認した。

. 9.2 委員会は、PPR5がMEPC72に接近し、委員会の作業方法 (MSC MEPC. 1/Circ. 5) に従って、緊急行動が要請された事項のみが本委員会のこの会期において検討されることに留意したが、PPR5から発生する残りの事項はMEPC73に報告されるであろう。

9.3 委員会はまた、PPR5によって要請された行動のうち、文書MEPC72/9(事務局)の2項に記載されているような措置を講じたことに留意した。

- . 1 MARPOL附属書VIに関する1.4及び5は、コメント文書MEPC72/9/1 (IBIA及びIPIECA) とともに、議題項目5(大気汚染及びエネルギー効率) (5.2~5.8項参照)の下で取り扱われていた。

及び

- . 2 小委員会の作業計画に関しては、6~.8の点が議題項目15(委員会の作業計画、及び補助機関)の下で取り扱われていた(15.10項参照)。

製品及び洗浄添加物の評価

9.4 委員会は、次のことに同意した。

- . 1 ESPH23(2017年10月16日から20年)によって実施された製品の評価、並びにそれぞれの包含はMEPC. 2/Circ. 23(2017年12月1日発行)のリスト1、2 3及び5に含まれ、すべての国に対して有効期限は満了していない。

- . 2 ESPH23によって実施された洗浄添加物の評価と、MEPC. 2/Circ. 23の附属書10への包含

及び

- . 3 PPR5(PPR5/WP. 4、附属書1)中のESPH作業部会によって実施された洗浄添加物の評価、及びMEPC. 2/Circular(すなわち、2018年12月に発行されるMEPC. 2/Circ. 24)の次改訂に含まれる)

10 その他の小委員会の報告

CCC4の結果

10.1 委員会は、一般的に、貨物及びコンテナの運送に関する小委員会 (CCC) の第4回セッションの報告を承認した (CCC4/12及びMEPC72/10)。また、小委員会の作業プログラムに関する行動項目以外は、委員会に対してこれ以上の措置は要求されなかったことを確認した(第15.11項参照)。

III4の結果

10.2 委員会は、一般的には、IMO実施に関する第4回小委員会(III) (III4/15、III4/15/Add. 1、MEPC72/10/1)の第3回セッションの報告を承認し、以下に示すような行動をとった。

10.3 小委員会(MEPC72/10/1, 2)によって要求された行動に関しては、委員会は次のように述べている。

- . 1 バラスト水管理条約に関する. 2及び. 3の2点は、議題項目4(バラスト水中の有害水生生物) (4. 23~4. 33項参照)の下で取り扱われていたことを想起した。

及び

- . 2 小委員会の作業計画に関する6、7及び8の点は、議題項目15(委員会の作業計画、及び補助機関)に対応することに留意された(15. 12項参照)。

第3回小委員会10. 4によってなされた総会決議

10.4 MEPCとMSCが第3回小委員会に対して、第30回総会(A-30)の採択を必要とする事項に関する成果を報告することを承認したことに留意した(2. 7. 1項及び2. 7. 3項から2. 7. 6項までを参照)。委員会はまた、A-30(2. 7. 1及び2. 7. 3項参照)によって採択された付属決議に留意した。

共同FAO/IMO合同作業部会の第3回目の不法・未報告・未報告・未規制漁業に関する結果、MSCによる同時決定を必要とする事項に関する関連事項

10.5 FAO/IMO合同作業部会の第3回セッションの結果を検討したことに留意し、10. 6~10. 16に示されているように、MSCによる同時決定を必要とする事項については、非報告・非規則漁業及び関連事項(JWG 3)に関するFAO/IMO合同作業部会の第10. 5回セッションの結果を報告した。

不法・非報告・規則されていない漁業を防止、抑止及び排除するための港湾国の措置に関するFAO協定

10.6 委員会は、非合法的、未報告、不規則の漁業及び共同能力開発プログラムの組織を防止、抑止及び排除するためのFAO協定の実施の招請に資することを事務局に要請した。

10.7 さらに、委員会は、港湾国の管理体制において、IMO要件及び協定の双方が適用される船舶に関して実施される可能性のある他の種類の検査との協定の調整された実施を奨励した。

漁船の識別及び承認

10.8 委員会は、事務局に対し、次のことを要請した。

- . 1 FAOグローバル・レコード作業部会への参加を継続する。
- . 2 さらに、FAO事務局の支援を得て、FAO事務局の支援を受けて、漁船の国内艦隊の関連するセグメントを特定し、FAO加盟各国政府に情報を伝達することを可能とする国内連絡窓口を設置し、また、第3小委員会及び委員会の進行に関する委員会を更新することを目的とする既存の機能をさらに発展させる。

及び

- . 3 100総トン数未満の漁船に特異的な新しいデータ交換機構を用いて、その結果について委員会や理事会に報告することを目的とする。

FAOの旗国行動のための自発的ガイドライン(VGFSP)

10.9 委員会は、IMO加盟国監査スキームの管理に関して得られた経験に基づいて、FAOの旗国行動能力に関する自発的ガイドライン(VGFSP)の実施がいかに招請されるかを調査するためにFAOを支援するよう事務局に要請した。

10.10 上記の要請に関連して、委員会は、FAOに対し、VGFSPの実施に関する情報を共有するとともに、IMOとILOが採択した関連する手段が効果的に実施される方法を調査することを要請した。その結果、委員会は、事務局に対し、適宜ILO事務局との協力を要請した。

10.11 第3回締約国会議に於けるVGFSPへの参照を作成するに当たっては、小委員会は、小委員会に対し、その内容を更に検討するよう指示した。その中には、当該VGFSPへの言及が含まれる可能性がある機器及びその手段の特定、並びに委員会に対して委員会に勧告することができる。

海洋ガバナンスに関するIMOとFAOによる潜在的な行動

10.12 海洋ガバナンスに関するIMOとFAOの潜在的行動は、持続可能な開発目標14と機関の活動に関連する海洋ガバナンスに関するIMOとFAOの行動をさらに検討するとともに、海洋ガバナンスに関して次の項目を追加することで合意した。

太平洋島嶼国における国内船舶の旗国実施に関する了解覚書

10.13 委員会は、太平洋島嶼国における国内船舶の旗国実施に関する了解覚書のイニシアティブへの支持を表明し、加盟国が適切な関連情報を将来にわたって提供することを奨励した。

共同作業部会の頻度とILOの包含

10.14 委員会は、FAO漁業委員会第32回セッション(COFI 32)は、JWG3の成果を考慮したものであり、共同作業部会のセッションがより頻繁で、ILOが共同作業部会に正式に参加することを勧告したことに留意した。

10.15 委員会は、共同作業グループの会合と、共同作業グループに加わり、支援のためのILOの4年の間隔に同意した。この点では、委員会はILOの統治機関の次のセッションへの参加のために、共同作業グループにILOを含めるための正当性を確保する際に、ILO事務局への援助について連絡を取り、提供するためにFAO事務局と協力するよう事務局に要求した。

JWG4のための基準と暫定案

10.16 「非合法・未報告・非規制漁業及び関連事項に関する共同FAO/IMO合同作業部会第4回セッション」(JWG 4)は、2019年に暫定的に開催されることを確認し、FAO及びILO事務局と共同で、FAO及びILO事務局との共同開発に協力するため、FAO及びILO事務局と協力して事務局を要請し、第5回締約国会議(MEPC73)及びMSC100(パラグラフ10.12参照)の承認を得て、III 5に提出した(10.12項も参照)。

FAO/IMO合同作業部会の第3回セッションの結果、非報告・未報告・規則された漁業に関する共同作業部会の開催、及び漁具のマーキングに関する問題に関する事項

10.17 漁船の問題に関するJWG3の結果に対するJWG4に要請されるIII 4の行動の関連で、第3回締約国会議の結果に基づいて要求された措置を考慮し、委員会は10.18~10.21年に示された措置を実施した。

10.18 委員会は、2018年2月5日から9日にかけて開催された漁具のマーキングに関するFAO技術協議が、FAO漁業委員会の第33セッション(COFI 33)に提出することを、FAO漁業委員会の第セッションで留意した(MEPC72/15/2、8項)。

10.19 委員会はまた、FAOの「漁具のマーキングに関する自発的ガイドライン」は、COFI33によって承認された場合、特に漁具の所有を識別する手段を提供する漁具のマーキング用のシステムを開発及び適用するための支援を行うことに留意した。これは、漁具の廃棄を阻止することになる。

10.20 海洋における漁具の廃棄は、MARPOL附属書Vの関連する要件に違反し、ロンドン条約と議定書に違反していることを強調し、委員会は、漁具の有効なマーキングを奨励し、FAOガイドラインがMARPOL附属書Vの関連条項の実施を支援できることを認識した。さらに、委員会は、海洋プラスチックごみに関する議題項目15(委員会の作業計画)に基づき承認された新しい出力下の海洋プラスチックごみに関する本委員会の議題第号(15.6項参照)に基づいて、海洋プラスチックごみに関する経験を提出することを確認した。

10.21 MARPOL附属書V及び/又はMARPOL附属書Vの実施に関する2017年のガイドライン(決議MEPC.295(71))の改正見通しについては、同委員会は、海洋プラスチックごみに関する新たな情報に基づく更なる検討のために、当該修正を支持する加盟国又は国際機関が、将来の会期に対して意見及び提案を提出すべきであることに合意した。

11 北極海における燃料としての重油の使用・運搬の危険性を低減するための対策の開発

11.1 委員会は、MEPC71が、2018-2019の隔年アジェンダで、「北極海における燃料としての重油の使用及び移動のリスクを低減するための措置の開発」に新たな出力を含めることに合意したことを想起し、PPR Sub-Committeeは、その作業を完了するために必要とされる2回のセッションを伴って、関連機関となった。

11.2 委員会はさらに、MEPC71が次のことを行ったことに留意した。

- .1 新しい出力に関する作業範囲を含む、どのような種類の措置を策定すべきかについての具体的な提案を行い、PPR6に対して作業開始のために明確な指示を与えるために、このセッションに向けての努力を要請する。

及び

- .2 この措置の詳細な検討を経て、将来的には、措置の義務的又は勧告的性質について委員会によって決定されることに合意した。

北極海の船舶により燃料として重油を使用した場合の使用及び運搬の危険性を低減するための措置を講ずること

11.3 委員会は、次の書類を検討した。

- .1 文書MEPC72/11(ロシア連邦)は、航行手段に関して北極海における船舶による燃料としての重油(HFO)の使用及び運搬に伴うリスクを低減するための以下の多くの潜在的措置を提案する。

船舶の運航

インフラとコミュニケーション

原油流出事故や早期発見の際に備えた緊急事態対策

訓練

- .2 文書MEPC72/11/1(フィンランド他)は、MARPOLが北極海で運転する場合には、燃料タンク保護を有する船舶の5年間の遅延があっても、燃料タンクの防護を有する船舶に対しては年間の遅延が生じないようにするために、2021年以降すべての船舶によるHFO使用及び燃料使用の義務的禁止を提案する。共同スポンサーは、PPR小委員会のためのアウトプットについての作業範囲を提案した。

- . 3 文書MEPC72/11/2(CSC他)は、北極における燃料としてHF0を使用し、輸送する船舶の種類に関して国際クリーン輸送評議会(ICCT)の主要な発見を概説し、北極海におけるHF0の使用を禁止するための規則措置を求めている。
- . 4 文書MEPC72/11/3(ロシア連邦)は、文書MEPC72/11/1に記載され提案された禁止令についてコメントし、提案された禁止が確立されれば、戦略計画に規定されているように、経済発展の必要性和環境保護の必要性和との間のバランスを大きく歪めるため、HF0流出リスクを緩和するための措置をまず検討すべきであると主張した。
- . 5 文書MEPC72/11/4(カナダとマーシャル諸島)は、北極海における船舶による燃料としての重油の使用及び運搬のリスクを低減するための措置を開発する場合には、北極地域及び経済に及ぼす影響の潜在的影響を考慮し、文書MEPC71/14/4の12項に概説された要素を考慮して、作業の範囲が影響の評価を考慮したアセスメントを含むべきであると主張した。
- . 6 文書MEPC72/11/5(CSC等)は、MARPOLが北極海域で操業中に適用される全ての船舶について、文書MEPC72/11/1に提案された強制禁止を支持し、燃料タンクの防護を有する船舶の実施の遅れに関する懸念を表明することを支持する。
- . 7 文書MEPC72/11/6(CLIA)は、北極海域における船舶による燃料としての使用に関し、提案されているHF0使用禁止の範囲内にあることを意図した地理的区域と燃料仕様を明確にすることを求めている。
- . 8 文書MEPC72/INF. 14(カナダ等)は、重油に関する海洋環境作業部会の北極評議会保護によって行われた作業の要約を提供している。
- . 9 文書MEPC72/INF. 18(ロシア連邦)は、北極水域における燃料としてのHF0の使用及び運搬に伴うリスクを低減するための航海手段の一例として、ベーリング海峡における勧告的経路の確立及び予防区域の整備に関する情報を提供する。

及び

- . 10 文書MEPC72/INF. 20(CSC等)は、IMO極性コード北極圏における重油使用に関するICCT報告を含む。「出荷タイプ」で要約される。

11.4 その後の議論では、文書MEPC71/11/1に記述されているように、HF0使用を禁止し、北極海の船舶で燃料として使用することを禁止するという提案が広く支持された。

11.5 多くの代表団が文書MEPC72/11/4で提案を支持し、北極地域や経済への潜在的影響は、対策を策定する際に考慮されるべきであるとしている。

11.6 多くの代表団は、提案された禁止措置の正当性はないと考えており、北極海における燃料としてのHF0の使用と運搬に関連する可能性のあるリスク軽減措置は、提案された禁止が確立される前に考慮されるべきであることを強調した。

11.7 一つの代表団は、PPR小委員会の作業範囲を拡大することを提案し、北極海域における貨物としてのHF0の運搬にも適用される禁止措置を開発することを提案した。ただし、これは、出力範囲外とみなされていたため、取り上げられなかった。

11.8 HF0の明確な定義を開発する必要性があったことが注目された。この関連で、ある代表団は、硫黄含有量に関する新たな制限の導入と、近い将来、市場にHF0の新しい種類やブレンドが出現することを考慮すべきであると指摘した。

11.9 委員会は、以下の議論に続いて、PPRに関する以下の作業範囲を承認した。

- .1 MARPOL附属書Iの規則43を考慮してHF0の定義を作成する。
- .2 極水域における船舶による燃料としての重油の使用及び運搬のリスクを低減するための緩和措置に関する指針のセットを作成し、文書MEPC72を考慮して、文書MEPC11を作成する。

及び
- .3 影響の評価に基づき、北極海水中の船舶による燃料としてのHF0の使用及び運搬の禁止を適切なタイムスケールに基づいて実施することが適当な時間であることを確認する。

11.10 他の代表団に支持されたバハマの代表団は、PPR小委員会がその作業を実施できるようにするために、適切な影響評価の方法に合意することが重要であるとの見解を表明した。

11.11 その結果、委員会は、MEPC73のためにこの議題を保持することに合意し、加盟国政府及び国際機関に対し、適切な影響評価方法論プロセスに関する具体的な提案をMEPC73に提出することを要請した。

12 海洋環境保護のための技術協力活動

12.1 委員会は、次の書類に記載された情報を留意した。

- .1 2017年4月1日から12月31日にかけて実施された統合技術協力プログラム(ITCP)の下で実施された海洋環境の保護に関する技術協力活動についてのMEPC72/12(事務局)について、委員会は、特にこれらの活動が地域機関と協力して実施されたことを踏まえ、関連するIMO条約及び議定書(AFS、BWM、ロンドン条約/議定書、MARPOL、OPRC、OPRK-NS及び船舶再資源化)の実施を支援することを目的とした。
- .2 MEPC72/12/1(事務局)は、2017年4月から12月までの間に達成された進捗であり、外部からの資金提供を受けた多数の主要な技術協力プロジェクトを実施し、海洋環境部の直接監督に基づいて実施されている。委員会は、これらの主要プロジェクトがIMO加盟国のIMO環境関連条約及び議定書の実施を支援するためのテーマとプログラムに基づいたアプローチを取ったことに留意し、TC基金が支援するITCP活動を拡大したことに留意した。
- .3 2017年4月1日から12月31日までに実施された追加的活動に関するMEPC72/12/2(事務局)は、船舶からの汚染を防止するために、海洋汚染防止条約の実施に関連した、地中海向け海洋汚染対策センター(REMPEC)からの支援を受けたものであり、緊急時の場合には地中海の汚染を防ぐことを目的としている。

12.2 委員会は、ITCPの下で事務局が実施した様々な技術協力活動について多くの代表団が表明した感謝の意を伝え、IMO環境関連条約の実施を改善するための重要性を強調した。

12.3 委員会は、多くの途上国がバラスト水管理条約の批准を支援するために、バラスト水管理分野での安定的なキャパシティ・ビルディングを実施した10年後に、2017年6月30日にGEF UNDP IMO GloBallastパートナーシップ・プロジェクトが成功裏に妥結されたことを評価した。同委員会はまた、事務局が「水生生物付着によるGloFoulingからの影響を最小限に抑えるためのパートナーシップを構築する」新たな世界プロジェクトを開始するために事務局が実施した準備活動の評価した。

12.4 委員会は、多数のIMO環境条約の加盟と実施に対処した様々なIMO-Noradプロジェクトの成功裡の妥結に感謝することに留意した。委員会はさらに、「東南アジア海域の海洋環境保護」(MEPSEAS)という名称の新しいIMO Noradプロジェクトが事務局から委託されたことに留意した。

12.5 委員会は、GEF UNDP IMO Global Marine Energy Efficiency Partnership(GloMEEP)及びIMO European Union Global Marine Technology協力センター(GMN)プロジェクトに謝意を表明し、MARPOL 附属書VIの実施を支援する上でこれらのイニシアティブが果たす重要な役割について言及した。

12.6 GloMEEP・GMNプロジェクトは、2018年12月と2019年12月にそれぞれ完成する予定であることに留意し、委員会は事務局に対し、これらのイニシアティブがこれらの期間枠を超えてさらに支援されることを検討するよう要請した。

12.7 委員会はまた、いくつかの加盟国から新たなMTCCsを新たな地域に設置することに関心を示した。この関連で、委員会は事務局に対し、地球環境ファシリティ (GEF)や緑の気候基金(GCF)などの多国間ドナーから資金を動員するための努力を継続することを要請した。委員会はまた、事務局に対し、GloMEEP及びGMNイニシアティブを支援するために専用のマルチドナー・任意信託基金を設立することを検討するよう要請した。

12.8 委員会は、GloMEEPプロジェクトの枠組み内に設置された低炭素輸送(GIA)を支援するために、世界産業同盟の作業に関してMEPC72/12/3(事務局)に提供された最新情報を報告した。

12.9 委員会は、GIAが行った革新的な作業に感謝し、特に船舶からのGHG排出量削減に関する初期IMO戦略の目標を支援するための潜在的役割を指摘し、GIAのようなイニシアティブが将来にわたって継続されるべきであることを示唆した。

12.10 文書MEPC72/12/3の21項に要求された措置に関して、委員会は、船員が船舶のエネルギー効率に優れた運転を確実にするために十分な訓練を受けた船員ができる不可欠な貢献に留意した。また、近年では船舶のエネルギー効率に関する規則を含む、MARPOL附属書VIに導入された有意な改正に鑑み、船員訓練、認定及び監視のための規範に含まれる環境側面の基準を拡大するという利点があることに留意した。委員会は、委員会の作業方法(MSC MEPC. 1/Circ. 5)に従って、委員会の将来のセッションに新たな出力の提案を提出するために、利害関係国に提案を提出した。

12.11 議長は、ITCPの構成プログラムは、必要な資金が内部資源及び/又は外部ドナーの拠出金から確保されている場合にのみ提供されることに留意した。また、IT CP及び主要プロジェクトへのすべての資金及び現物の拠出に対して謝意を表明した。加盟国及び国際機関を招請し、可能であれば、組織の技術協力活動への支援を増加させ、プログラムの成功を達成することができるようになると述べた。

13 新たな施策の実施に向けたキャパシティ・ビルディング

13.1 委員会は、MEPC71(MEPC71/17、12.2項)が委員長と協議して委員会の副議長に要請し、事務局が支援して、必須機器の修正に関連する能力構築の意味合いと技術的支援の必要性に関する予備的評価をこのセッションに提出し、MEPC71で承認された必須な機器に関連する技術的援助の提出を要請した。

13.2 委員会は、文書MEPC72/13(副委員長)を検討し、上記の予備評価の結果を提供し、必須な計器の修正に関連する文書の附属書2の項目は、特にR0-R0貨物及びR0-R0の旅客船舶のために、著しい能力構築への影響を示す可能性を示唆しているR0-R0貨物に関する修正に関して、何らかの能力構築に関する意味合いを有することが確認された。この文脈では、委員会は、選択されたコンプライアンスの方法に依存するとともに、限られた能力構築の影響を伴うこれらの規則措置を遵守するための選択肢が存在することに留意した。

13.3 委員会はまた、船舶の燃料消費のデータ収集システムに関連するMARPOL附属書VIの修正案の能力構築への影響について、MEPC70によって要請されたように、再評価を検討した。この文脈で、委員会は、より最近の分析で、これらの修正に関連する能力構築の意味合いがあることを指摘した。しかし、特定された訓練要件はIMOによって管理されているグローバルMTCCネットワークプロジェクトによって現在支持されており、その他の技術協力は、組織の統合技術協力プログラムの要請に基づいて利用可能である。

13.4 MEDPOL附属書VI (MEPC71/12、附属書3)の規則14の改正に関して、MEPC71で承認された必須機器に関連する新規出力の評価を検討したところ、委員会は、必要な知識と指導が既に実施されており、この新しい出力に関連する有意な能力構築の意味はないことに合意した。

13.5 委員会は、アドホック能力構築のニーズ分析グループ(ACAG)を設立する必要がないと合意したことに基づき、副議長に相談し、事務局の支援を得て、現行セッションにおいて承認された新たな措置に関連する必須な手段及び新しい出力の修正に関連する能力構築の意味合い又は技術的支援の必要性について、MEPC73Aに対して予備的評価を提出することを要請した。

14 委員会の作業方法の適用

14.1 委員会は、A 30が組織の決議A-1111(30)を採択したことに留意した。この決議は、2018-2019年のビエンニウムにおいて、決議A-1111(30)を考慮して、その作業方法を検討し、改訂することを理事会と委員会に要請した。

14.2 この文脈では、委員会は、MEPC72/14/Rev. 1(事務局)の文書に記載されている、海事安全委員会及び海洋環境保護委員会とその子会社(委員会の作業方法)の組織と方法について、改訂されたMSC MEPC. 1回覧を検討した。

14.3 検討の後、委員会は、MSC99による同時決定に従うことを条件として、MEPC72/14/Rev. 1の文書に記載された、改訂された委員会の作業方法を承認した。

15 委員会の労働プログラムと新たな出力についての補助機関提案

新出力の提案

15.1 委員会は、本セッションに提出された新しい出力に関する提案を評価する際に、委員会の作業方法(MSC MEPC. 1/Circ. 5)及び組織の戦略計画の適用(決議A-1111(30))の規定を考慮に入れた。この点に関し、委員会は特にA-1111(30)の決議案A 30は、承認されたアウトプットに対する通常の行動が、委員会の2年ごとの議題に配置されるべきであることを指摘した。

持続可能な開発目標14と海洋プラスチックごみ

15.2 持続可能な開発目標と海洋プラスチックごみの海洋汚染を防止し、2025年までに大幅に削減することを目的としたSDG14の目標に沿って、海洋汚染の防止と大幅削減に向けた国際的解決策の一つとして、海洋の汚染を防ぐために必要とされるMARPOL附属書Vで対処されている海洋プラスチック汚染の問題を認識していることを、同委員会は想起した。A 30は、文書A 30/11/1(オーストラリア等)を参照しており、これらのコメントは、必要とみなされる詳細な検討と行動のために、全体としてのコメントとともにMEPC72及びLC40/LP13に提出された。

15.3 委員会は、この問題に対処するために組織が有する役割を認識し、この問題に対処するために継続していることを改めて想起した。A 30は、同委員会の作業方法に従って、文書A 30/11/1の24及び25項に広く支持されている提案を考慮に入れて、第72部及び第40部/LP13号への具体的な提案を行った。

15.4 委員会は、次の書類を検討した。

- .1 MEPC72/15、Corr. 1(アイスランド他)は、2030年持続可能な開発目標14(SDG 14)の文脈で海運からの海洋プラスチックごみの問題に対処する新しい方法を提案している。

及び

- .2 MEPC72/15/2(FA0)は、文書MEPC72/15にコメントを提供し、海洋プラスチックごみのFA0関連の作業に関する情報を提案の議長予備評価とともに提供する。(MEPC72/WP. 4、附属書2)。

15.5 その後の議論では、特に以下のコメントがなされた。

- .1 海洋プラスチックごみは、気候変動とともに、今後数十年にわたって世界的な課題の一つである。陸上に拠点を置くものは優勢と考えられていたが、海運からのプラスチックごみは海洋のごみに大きく寄与していた。
- .2 MARPOL附属書Vの最近の強化は、良い一歩であった。IMOは、持続可能な開発目標14(SDG 14)の文脈で海運からの海洋プラスチックごみの問題に取り組む上で、先導的役割を果たすべきである。
- .3 統合行動計画が必要であり、特に船舶による不法投棄の防止に対処することが必要であった。FA0の入力及びロンドン条約/議定書の統治機関は、海洋プラスチックごみへの漁船/活動の貢献、廃棄物及びその他の事項の投棄の防止に関して、積極的に探求されるべきである。クリーンアップ措置も関係していた。
- .4 プラスチックの生産と使用の増加、及び不適切な処分は、海洋生物や生態系に有害な影響を及ぼすだけでなく、人間や地域社会の健康への悪影響ももたらした。
- .5 プラスチックによる汚染の深刻さと海洋環境への影響は、疑う余地のないことであった。IMOからの行動は原則的に支持されるが、提案は優先的な作業項目の正当な正当性を提示しなかった。提案は、MARPOL附属書Vの非効率性の推定を支持する科学的根拠を欠いたものであった。
- .6 引用された数値は、国際海運に由来する海産プラスチックごみの割合と、放棄され、紛失された、またはその他の廃棄された漁具(ALDFG)に由来するものとを区別していなかった。MARPOL附属書Vの適切な適用を支援するために特別にISO21070-2011が開発されていたため、海洋ゴミの管理に工業的基準が存在しないという主張は不正確であった。コンテナの喪失を伴う事故が、緊急措置を必要とする海洋ごみの3つの源の一つであるという主張は、データによって支持されていなかった。
- .7 船舶からのプラスチックを使って、海水中のグレーウォーターからのプラスチックを洗濯することで、海洋プラスチックごみの発生源と関連した多くの異なるベクターが存在した。
- .8 海洋ごみは海洋環境や沿岸地域への脅威を増大させた。マイクロプラスチックは、食物連鎖への侵入が可能であるため、人間の健康への脅威と認識されてきた。海洋落葉物との戦いの鍵となるのは、予防と減少の政策であった。
- .9 試験は、特に海洋プラスチック汚染の異なる発生源、船舶に損傷を与えるプラスチックの可能性、浄化措置及び予防措置を含む広い視野をもって実施されるべきである。
- .10 海洋ごみは、世界的かつ重要な問題であり、緊急行動を必要とする。損失のため、コンテナ紛失の数値は過小評価される可能性がある。潜在的措置を分析するために必要なデータを定義するために、第1段階で作業計画を策定すべきである。

及び

- . 11 船源海洋プラスチックごみの問題についてリーダーシップを発揮し、所有権を確保することは、組織と海洋環境にとって有益であろう。事務局は、対外的なコミュニケーションや公共外交において、より積極的な役割を果たすべきである。

15.6 委員会は、特にIMOの海洋プラスチックごみへの取り組みを強化することが、提案に圧倒的に支持されたことに留意し、以下のことに合意した。

- . 1 MEPCの2018-2019隔年アジェンダにおいて、PPRの「海洋プラスチックごみに対処する行動計画の策定」を含め、PPR小委員会を関連機関とし、2020年の目標達成年を目途とする。
- . 2 MEPC73の新しい出力が含まれる。
- . 3 加盟国政府及び国際機関に対し、行動計画の策定に関するMEPC73に具体的な提案を提出するよう求める。
- . 4 事務局に対し、機関間協力に関する更新状況を含む海洋プラスチックごみへの対応に関する組織の作業の要約をMEPC73Aに提出するよう要請する。
- . 5 ロンドン条約/議定書の理事会を招集して、提案された行動計画に関するインプットを、委員会の将来のセッションに提出する。

及び

- . 6 FAOや他の国際機関を招待して、海洋プラスチックごみへの対応に関する委員会の作業に関して委員会が更新されるようにしている。

侵入性水生種の移動を最小限に抑えるために船舶の生物付着を制御及び管理するための2011年ガイドライン(決議MEPC. 207 (62))の検討

15.7 委員会は、次の文書を検討した。

- . 1 MEPC72/15/1(オーストラリア他)は、提案の議長予備評価とともに(MEPC72/WP. 4、附属書2)、MEPC2011/Circ. 811の3項に規定された性能測定値を基にして、必要に応じて本ガイドラインを改正することを目的とし、船舶の生物付着 (*biofouling*) を制御・管理するための図書の指針を検討する新たなアウトプットを提案することができる。

及び

- . 2 MEPC72/INF. 11(ニュージーランド)は、ニュージーランドのクラフトリスク管理規格に関する最新情報を提供しており、これは、船舶の生物汚染をどのように管理する必要があるかについての詳細な情報を提供している(MEPC72/WP. 4、附属書2)。

15.8 議論に続いて、委員会は、委員会が隔年アジェンダに参加している水生生物種の侵入を最小限に抑えるために、2011年の「船舶の生物付着の制御及び管理に関するガイドライン」の見直しに新たなアウトプットを含めることで合意した。この委員会は、PPR小委員会を関連団体とし、2セッションに参加させて、作業を完了させた。このセッションは、作業を完了するために必要とされる。

PPR、CCC及びIII小委員会の隔年議題、及びその来るべき会合のための暫定的議題

PPR小委員会の隔年議題とPPR6の暫定議題

15.9 委員会は、PPR5とMEPC72との密接な関係のため、PPR72/9に報告され報告された緊急問題とは別に、PPR5の結果はMEPC73に報告されると述べている。

15.10 委員会は、CCC小委員会の隔年アジェンダとCCC5 15.11の暫定議題は、MSC99の同時決定に従うことを条件として、2018-2019ビエンニウムに対するCCC小委員会の隔年アジェンダ、CCC5の暫定議題(CCC4/12、附属書5及び6)を承認した。

CCC小委員会の隔年アジェンダとCCC5 暫定議題

15.11 委員会は、MSC99による同時決定に従うことを条件として、2018-2019年ビエンニウムとIII5(III4/15、附属書6及び7)の暫定的議題に関する3年の小委員会の2年ごとの議題を承認した。

III 5のためのIII Sub委員会の2年ごとの会議事項及び暫定議題

15.12 委員会は、2018-2019年2年間のためのIII Sub委員会の2年ごとの会議事項、及びIII 5(III 4/15は6と7を付加する)(MSC 99による同時決定に従う)のための暫定議題を承認した。

2018-2019BIENIUMのMEPC出力の状況報告

15.13 通常の慣行に従って、2018-2019年の2年ごとの会議に対する慣例通りの出力の状態は、附属書13に記載のように、委員会の報告書の附属書としてのセッション後にのみ生成されることを想起し、不必要な著作物の重複を避けるために、同委員会は、9.1に従って、2018-2019年の2年ごとの会議に対するMEPCの出力の状況報告書に留意して、同委員会を招集した。

MEPC73及びMEPC74の議題に含まれる項目

15.14 委員会は、議題に入れるべき項目MEPC72/WP.3及び本セッションで下された決定を考慮し、附属書14に規定されているMEPC73及びMEPC74の議題を承認した。

15.15 この点に関して、委員会は、「船舶からの海洋プラスチックごみに対処するための行動計画の策定」に関して、MEPC73A新しい項目の議題に含めることで合意したことを再確認した(15.6項参照)。

MEPC73及びMEPC74 15.16の暫定的な日付

15.16 委員会は、MEPC73及びMEPC74は、2018年10月22日から26日および2019年5月13日から17日に暫定的に予定されていることに留意した。

MEPC73 15.17に設置される予定のグループ

15.17 委員会は、それぞれの議題に基づいて行われた決定を考慮に入れて、MEPC73に以下のグループが設立される可能性があることを予期した。

- .1 大気汚染・エネルギー効率に関する作業部会
- .2 船舶から排出されるGHG排出量を削減するための作業部会
- .3 海用プラスチックごみに関する作業部会

- . 4 必須手段の修正に関する起草グループ

及び

- . 5 バラスト水レビューグループ

対応グループ

15. 18 委員会は、MEPC71が次のセッション間対応グループを設立したことを再確認した。

- . 1 MEPC73への報告による燃料油質に関する対応グループ

及び

- . 2 中間報告をMEPC73に提出することにより、第2段階を超えたEEDIレビューに関する対応グループが作成される。

セッション間会合

15. 19 委員会は、2018年7月9日から13日に予定されているMARpol付属書VIの規則14. 1. 3の一貫した実施に関するセッション間会合の開催を、C/ES. 29が承認したことに留意した。

15. 20 委員会は、理事会の承認を得て、次のことを承認した。

- . 1 2018年後半の船舶からのGHG排出量削減に関する第4回セッション(7. 26項参照)

及び

- . 2 2019年にはESPHワーキンググループのセッション間会合が開催された。

16 他の業務

地域的な受け入れ施設計画(RRFP)－北極委員会の概要と計画ガイド

16. 1 委員会は、北極地域のための地域受け入れ施設計画(RRFP)の概要と計画ガイドの策定に関して、文書MEPC72/16(カナダ他)を検討した。

16. 2 提供された情報に留意して、委員会は、委員会の作業方法(MSC MEPC. 1/Circ. 5)に従って、MEPC73に新たな出力の提案を提出するために文書の共同スポンサーを招請し、北極におけるこのような地域的な取り決めの確立を可能にするために、MARPOLの関連する部分を修正することを指示した。

海洋環境保護に関する問題についての省庁間協力

16. 3 委員会は、海洋環境保護局が海洋環境の保護に関わる問題について、海洋環境部を通じて事務局が最近実施した作業に関する最新情報を提供した文書MEPC72/16/1(事務局)を検討した。

16. 4 委員会は、提供された情報を確認した上で、事務局に対し、委員会及び海事環境部の作業に関する重要な省庁間協力を継続して更新するよう要請した。

16. 5 委員会はまた、移住性種に関する条約第12回締約国会議(CMS)の第12回セッションの結果に関して、MEPC72/16/3(野生動物の移住種の保存に関する条約)についても言及した。

16.6 この関連で、委員会は、衛星技術の利用を通じて、船舶が回遊性海洋種が存在する地域に接近しないことを確保するために実施された措置について、1国の代表団によって提供された情報に留意した。

16.7 委員会は、海洋雑音、海洋漂着物、重要な海洋哺乳動物地域及びその他の鯨類保全措置に関するCMSの関連作業に留意し、事務局に対し、両組織間の協力及びパートナーシップを強化する方法について事務局と協議することを要請した。

香港条約早期発効

16.8 委員会は、香港条約への締約国の数は6か国で、世界の商船トン数の21.23%を占め、年間最大船舶リサイクル量は112,161トンであり、これは条約の発効要件よりも大幅に低いことを示す。

16.9 委員会は、インドから提出されたMEPC71/16/3は、インド船舶リサイクル産業の歴史に関する実質的な情報を提供し、日本とともに香港条約の批准に向けた最近の取組みについても明らかにした。

16.10 この関連で、委員会は、香港条約の発効を招請するための最近の努力を詳述した文書MEPC72/16/2(日本)を検討し、香港条約への加盟に向けて日本とインドが行ってきた顕著な進展に留意した。

16.11 結論として、委員会は、他の加盟国に対し、この条約の批准に向けた努力を前進させることを奨励した。

北太平洋での海洋クリーンアップの展開

16.12 委員会は、海洋浄化(TOC)の作業について文書MEPC72/16/4(オランダ)を検討した。これは、海洋からプラスチックを除去するための技術的解決策を開発することを目的としたものであり、今後のセッションにおいてこのイニシアティブの進展に関する委員会を最新にするためにオランダを派遣することの意図を明らかにし、MSC99中でこの作業の認識をさらに高めることを目的とした。

16.13 いくつかの代表団は、上記のイニシアティブへの支持を表明し、海上に配備されたあらゆるシステムの位置が明確に見えるように、船舶の安全に十分配慮する必要があることを強調した。多くの代表団はまた、陸上に拠点を置くことが海におけるプラスチックの主要な貢献者であることを強調し、その予防措置はプラスチックの海と海洋を放棄するための全体的な目標に向けた重要な要素であったことを強調した。

16.14 議論の後、委員会は、利害関係代表団に対し、この問題に関する将来文書を提出することを招請した。これは、議題15(15.6項)に基づき承認された。

船舶からの海中騒音低減

16.15 海運からの水中騒音低減委員会は、MEPC71数回にわたり、船舶の騒音に関する理解を深め、それを緩和するための対策を強化するために、MEPCのいくつかの代表団が、カナダからの海中騒音の経験を共有することを支持することを表明した。委員会はさらに、加盟国に対し、関連する経験を引き続き共有することを奨励したことを改めて想起した。

16.16 この関連で、委員会は、以下の文書を検討した。

- .1 船舶設計及び運航措置を利用して水中騒音を低減することを目的とした1MEPC72/16/5(カナダ)
- .2 MEPC72/INF.4(ITTC)は、国際曳航タンク会議(ITTC)の概要を概説しており、モデルスケールキャビテーション騒音測定に関するガイドラインを推奨しており、これは、典型的にはキャビテーションプロペラの本格的音響源強度を予測するために用いられる、一貫した信

頼性のあるノイズ測定結果を得るために推奨される。

及び

- . 3 MEPC72/INF.9(IWC)は、最近の研究に起因する水中ノイズの影響に関する情報を概説するとともに、各国レベルでの国際的な組織による影響、IWCから入手可能な勧告、情報及び資料を概説している。

16.17 その後の議論では、水中ノイズとは対照的に、水中ノイズが他の水源からの影響をよりよく理解するための更なる研究の必要性が、多くの代表団によって提起された。また、この問題の更なる検討には、騒音排出量を削減するために努力した船舶のエネルギー効率を得るためになされた技術的進歩と、SOLAS1974規則II-I/3-12のような機構が既に実施している関連作業とを考慮すべきであると述べている。船上における騒音レベルに関するコードと商業的海運からの海中騒音の低減に関するガイドライン(回覧MEPC.1/Circ.833)。

16.18 結論として、委員会は、加盟国が、海運からの水中騒音の低減に関して経験を共有し続けることを奨励するとともに、この問題に関する新たな出力を将来の委員会に提案するために、カナダとの協力に関心を示すことを奨励した。

船舶のグレーウォーター

16.19 委員会は、委員会が検討した文書MEPC72/16/6及びMEPC72/INF.21(FOEI et AL.)は、特定の地域におけるグレーウォーター規則に加えて、発生した特徴、環境への影響及び可能な量の船舶用グレーウォーターを詳述している。

16.20 一つの代表団は、事前排水処理システムの利用など、グレーウォーターを扱うクルーズ船に関して、多くの対策について委員会の注意を引いた。委員会はさらに、十分な港湾受入れ設備が利用可能であることは、グレーウォーターの排出問題に関連して考慮される必要がある要因であるとさらに強調した。

16.21 議論の後、委員会は、参加国を招待して、船舶グレー水のMEPC73への影響についての経験を共有することを要請した。

GISIS16.22の状況に関する情報

16.22 委員会は、出荷関連データの収集、処理及び共有を容易にするために設立された国際統合海運情報システム(GISIS)の現状について文書MEPC72/INF.3(事務局)に提供された情報に留意した。

17 他のIMO団体に対して要求されるアクション

17.1 理事会は、第120回セッションで次のように招請される。

- . 1 第72回MEPC会議の報告書を検討し、IMO条約第21条(b)に従って、第31回総会に対して意見を述べるとともに、意見書を提出する。
- . 2 委員会は、IMO規則作成プロセス(2.3項)に使用するための正式な安全評価のための改訂ガイドラインについて、MSC MEPC.2/Circ.12/Rev.2を承認したことに留意されたい。
- . 3 C/ES.29(2.4項)の結果に従って委員会が実施した措置に留意すること。

- . 4 委員会は、2016年に完了した18件の義務的監査から得られた教訓(回覧番号3772)を含む最初の連結監査要約報告書(CASR)を提出し、検討及び分析のために、小委員会に報告することを指示し、小委員会にその結果を報告するよう指示した(2. 8項)。
 - . 5 委員会は、BWM条約の改正、MARPOL附属書VI、IBCコード及びBCHコード、およびバラスト水管理システム(BWMS Code)承認のためのコードを採択した(3項及び附属書1から9)。
 - . 6 バラスト水管理に関する問題、特に経験構築段階のデータ収集と分析計画の承認に関して、委員会が実施した措置(第4項)に留意すること。
 - . 7 船舶の大気汚染及びエネルギー効率に関して委員会が行った措置であって、船舶の大気汚染及びエネルギー効率性に関する問題、特に船舶に乗り入れるための非準拠燃料油の燃焼又は船舶への運転に関しての非準拠燃料油の輸送禁止に関するMARPOL附属書VIの改正案の承認、並びにMARPOL附属書VI(5及び附属書10)の義務的エネルギー効率措置の実施に関連する作業
 - . 8 船舶の燃料油消費に関するデータ収集システムの実施に関する問題について、委員会が実施した措置(第6節)に留意すること。
 - . 9 船舶から排出されるGHG排出量の削減に関する委員会の進展、特に船舶から排出されるGHG排出量の削減に関する最初のIMO戦略に関する決議MEPC. 304(72)の採択(7節)に留意。
 - . 10 PPR5から発生する緊急事態に関する委員会の措置(9節)に留意する。
 - . 11 委員会が実施した第4条(10項)の結果に関しての措置を明記すること。
 - . 12 委員会は、北極海における燃料としての重油の使用及び運搬のリスクを低減するための措置を開発するためのPPR小委員会の作業範囲を承認した(第11節)。
 - . 13 海洋環境の保護に関する技術協力活動に関する委員会の措置(12項)に留意すること。
 - . 14 委員会は、MSC99(第14条)による同時決定に従うことを条件として、海事安全委員会及び海洋環境保護委員会及び海事環境保護委員会の組織及び方法に関する改訂MSC MEPC. 1回覧を承認し、MSCによる同時決定に従うことを条件として、同附属書第1号(72)に規定された附属書に記載されたその補助団体を承認した。
 - . 15 2018-2019年の2年毎の議題に含めるために2件の新たなアウトプットを承認した(15. 1から15. 8項まで)。
 - . 16 2018-2019ビエンニウム(15. 13項及び附属書13)に対するMEPCの出力の状況報告書に記す。
 - . 17 委員会は、2018年10月22日から2019年10月13日までの間に予定されているMEPC73及びMEPC74の議題に含まれる項目を承認したことに留意されたい。
- 及び
- . 18 次の2つのセッション間会合の開催をサポートする。
2019年：2018年後半に実施されたESPH作業グループの「船舶からのGHG排出削減に関する第4回セッション」(15. 20項)。

17.2 海上安全委員会は、99回目のセッションで、次のように要請する。

- . 1 委員会は、決議MEPC. 302(72)及びMEPC303(72)によって、1年一月2020日に効力を有すると予想されるバルク中の危険化学品をバルク内に輸送するための適合性証明書のモデル様式に関連するIBCコード及びBCHコードの修正を、2019年7月1日(3.52~3.55項)に承認したことに留意すること。
- . 2 III 4の成果を検討する際には、FAO/IMO合同作業部会の第3回セッションの結果に関して、非合法・未報告の漁業及び関連事項に関する第4回セッション(JWG 3)(10.5~10.16項)を考慮すること。
- . 3 文書MSC99/19(14.3項)と同一である文書MSC19(72)と同一の文書であるMEPC/14/Rev1の附属書に記載されている海事安全委員会及び海洋環境保護委員会及びその補助団体の組織及び方法に関する改訂MSC MEPC.1回覧の草案を同時に承認する。
- . 4 同時に、2018-2019年ビエンニウムに対するCCC小委員会の隔年議題と、CCC5(15.11項)の暫定議題を同時に承認する。

及び

- . 5 2018- 2019年ビエンニウムとIII5小委員会の暫定議題(15.12項)に関する3年ごとの小委員会の議題を同時に承認することになっている。

17.3 海上安全委員会は、第100回セッションで、次のように要請する。

- . 1 IMO規則作成プロセス(2.3項)に使用するための正式安全評価(FSA)の改訂ガイドラインに関するMSC MEPC.2/Circ.12/Rev.2の同時承認に留意すること。
- . 2 委員会は、2016年に完了した18件の義務的監査から得られた教訓(循環書簡No.3772)を含む第1回連結監査要約報告書を提出し、III 5の検討及び分析のために、小委員会にその検討結果を報告するよう小委員会に指示した(2.8.2項)。
- . 3 委員会は、MEPC71において、PPR小委員会が、低硫黄燃料油(5.7項)に関して識別される可能性のある安全問題をMSCに報告すべきであるとの決定を繰り返したことに留意すること(5.7項)。

及び

- . 4 本委員会は、MEPC255(67)及びMEPC.262(68)に改正された船舶の操縦性の維持のために決議MEPC255(67)及びMEPC262(68)によって改正された暫定的な推進能力を決定する暫定ガイドライン2013の改訂案の更なる開発に向けて、利害関係加盟国政府及び国際機関への要請を繰り返したことに留意すること。(232)(65)に提出すること。

17.4 技術協力委員会は、第68回セッションにおいて、2017年4月1日から12月31日にかけて実施された海洋環境保護に関する機構の技術協力活動に関する情報を、外部から調達された主なプロジェクトの下で、その情報を評価することに留意することを要請し、ITCP及び主要プロジェクトへのすべての資金及び現物の拠出に対して謝意を表明した。加盟国政府及び国際機関を招待し、可能であればIMO技術協力活動への支援を拡大する(12節)。

(本報告書の附属書は、文書MEPC72/17/Add.1として発行されている。)

海洋環境保護委員会第 73 回会合について

海洋環境保護委員会第 73 回会合では、主に国際海運からの温室効果ガス削減戦略、バラスト水処理設備の設置期限、船舶からの SOx 排出規制強化における不正防止対策、新造船に対する燃費規制、海洋プラスチックごみ問題への対応について審議が行われた。

なお、本報告書の原文及び各議題に対する提案文書については、IMO の web サイト (<http://docs.imo.org/>) を参照のこと。

3 調査研究委員会

- ・ 第1回委員会議事概要
- ・ 第2回委員会議事概要
- ・ 第3回委員会議事概要

「海事の国際的動向に関する調査研究（海洋汚染防止関係）」

第1回委員会 議事概要

1. 日時：平成30年4月3日（火）14時00分～15時50分

2. 場所：海事センタービル701・702会議室

3. 議事次第

- (1) 平成29年度第2回委員会議事概要について
- (2) 平成30年度事業実施計画
- (3) IMO第5回汚染防止・対応小委員会（PPR5）の審議結果について
- (4) IMO第72回海洋環境保護委員会（MEPC72）の対処方針案の検討
- (5) 関連情報提供
- (6) その他

4. 出席者（順不同、敬称略）

(1) 委員

道田豊（委員長）／東京大学大気海洋研究所、三村治夫／神戸大学大学院、山地哲也／海上保安大学校、南清和／東京海洋大学、大森彰／日本船主協会、新谷猛／日本内航海運組合総連合会、武田克巳／日本海事協会、古賀定治／日本船舶技術研究協会、桐明公男／日本造船工業会、城田英之／海上・港湾・航空技術研究所

(2) 関係官庁

井上清登／国土交通省総合政策局海洋政策課、浦野靖弘／国土交通省海事局海洋・環境政策課、山本亮一・佐久間春輔／国土交通省海事局外航課、水野敦大／国土交通省港湾局海洋・環境課、山根佳裕／海上保安庁警備救難部環境防災課、松本敬三／海上保安庁海洋情報部環境調査課、村田陽介／環境省水・大気環境局水環境課、マルティネス リベラ リリアナ／(株)環境計画研究所

(3) 事務局

鏡信春・大内勝美・水成剛／日本海難防止協会

5. 配布資料：

- ・ MP18-1-1 第 1 回委員会 議事次第
- ・ MP18-1-2 委員会名簿
- ・ MP18-1-3 平成 29 年度第 2 回委員会 議事概要（案）
- ・ MP18-1-4 平成 30 年度海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海洋汚染防止関係）実施計画（案）
- ・ MP18-1-5 IMO 第 5 回汚染防止・対応小委員会（PPR5）の審議結果
- ・ MP18-1-6 IMO 第 72 回海洋環境保護委員会（MEPC72）対策資料（案）
- ・ MP18-1-7 欧州における油濁汚染等対応について

6. 議事概要

【開会】

（事務局）開会宣言。日本海難防止協会鏡常務理事より挨拶。第 1 回委員会のため委員等の紹介。道田委員の委員長推薦、承認。資料の確認（MP18-1-1～MP18-1-7）。議事進行を委員長に依頼。

【(1)平成 29 年度第 2 回委員会議事概要について】

（事務局）資料 MP18-1-3 について、修正があれば 1 週間を目処に事務局に連絡をいただきたい。

【(2)平成 30 年度事業実施計画】

（事務局）（資料 MP18-1-4 に基づき、平成 30 年度事業実施計画案について説明）
（道田委員長）何か意見・コメント等あれば。
（特にコメント等なし）

【(3)IMO 第 5 回汚染防止・対応小委員会（PPR5）の審議結果について】

（総政局）まずは年度も変わり委員・関係官庁等メンバーの変更もあったので、本委員会の位置付けについてご説明させていただきたい。海事関係の環境規制は総合政策局・海事局・環境省等色々な役所で共管しているところ。主だった所として、設備規制は海事局でやっており、排出行為規制は総合政策局で所管している。この会議は日本政府の IMO における対処方針に関し合意形成を行う場であるが、総合政策局が担当している議題、即ち各種条約の行為規制に関する議題について検討していただいている。

（その後、PPR5 の審議結果について、資料 MP18-1-5-1 乃至 MP18-1-5-3 に基

づき紹介)

(道田委員長) 何か意見・コメント等あれば。

(三村委員) 資料 MP18-1-5-1 の「1. SO_x 規制の統一的な実施方策」の最後から 3 行目、
「条約の規定内容の見直しとなることから」とあるが、高硫黄分燃料の使用が
禁止、というのが、積載も禁止されるという事か。

(総政局) 「硫黄分 0.5%以上のものを使ってはならない」と条約上書かれているが、こ
れを「使ってはならない、かつ使うために積載してはならない」とする改正案
が小委員会で合意され、報告された親委員会、即ち来週の MEPC72 で承認され
る見込み。

(道田委員長) 使うために積載してはならない、としておかないと、検査の時に「この
燃料油は使いません、積載しているだけです」と言われる抜け穴を防ぐためと
いう事か。

(総政局) 背景をご説明すると、本件についてはノルウェーが数年前から強硬に主張し
ていた。PSC で立入検査した際に機関が停止している時に燃料タンクに（高硫
黄分燃料が）あれば「どう考えたって使うだろう」という状況なのに「今使っ
ていない」と抗弁されれば罰則をかける事ができない。日本であれば、行政指
導である PSC で航行停止にはできるが、海上保安庁が立入検査をして罰金刑
に処するというのは立証が難しくなる。このような事もあり、（高硫黄分燃料
が）燃料タンクに入っているだけで捕まえる事ができるように条約を変えた
かったのではないかと推測する。燃料油硫黄分二次規制である 3.5%規制の際、
日本でも 3.5%を超える高硫黄分燃料を PSC で発見した際に厳し目の行政指導
をしたという事例がある事から、日本において条文が不足しているために規
制ができないという事はないので、あまり影響は無いものと思料。

(道田委員長) 国内規制の実施上の穴を潰すという事か。他に質問があれば。

(山地委員) SO_x 規制を国内法に適用する場合、海洋汚染等防止法に取り込むという理
解でよいか。

(総政局) 硫黄分 0.5%規制自体は 2008 年に条約改正案が採択されており、規制開始を
2020 年にするか 2025 年にするかという話はあったが改正作業自体は終了し
ていた。それに伴い、国内法においては海洋汚染等防止法は改正済みである
が、政令で 3.5%と記載されているところを 0.5%に改正しなければならない部
分が実は残っており、2020 年までに作業する事となっている。他方、コレス
ポンデンスグループで検討しているスクラバーのガイドラインや 7 月中間会
合で検討する実施ガイドラインの中身については政令・省令改正となり、ガイ
ドラインの改正内容を見ながら 2020 年までに作業することとなっている。

(道田委員長) 資料 MP18-1-5-2 の裏面、「3. 寄港国に奨励される不正対策」に「※た
だし、不当な遅延を要さないことを条件とする。」とあるが、この内容を明確に

ガイドラインへ記載するという事か。

(総政局) 日本は所謂「ご無体な」PSC は実施しないが、そのような扱いを受ける可能性もある。燃料油をサンプリングして、試験機関へ持ち帰り試験するのに数週間かかるとして出港停止をかけられると海運が止まってしまうため、正当な理由が無いのに遅延をさせないという事をどこかに明記する事を考えている。

(南委員) スクラバーについて。硫黄分規制が進んで世の中全ての燃料油の硫黄分濃度が落ちたとすれば船舶にスクラバーが不要となる可能性があるのではないか。

(総政局) 超長期的には供給燃料全てが脱硫されているかもしれないが、数十年、場合によっては百年程度先のレベルでは原油生成過程でどうしても残渣油が発生してしまう。残渣油は陸上の工場等産業界では燃焼させることがほぼできず、現在船舶でしか使用できる所が無いいため、スクラバーがしばらくの間主流的な位置付けとなるのではないかと個人的には考えている。国交省としては環境負荷の少ない LNG や低硫黄分燃料使用を推奨しているが、グローバル展開している船社の一部では既にスクラバーへの大規模投資を宣言している会社もあるなど、海運業界も有力視していると思われる。

(南委員) 環境負荷が少なくなる燃料の使用については是非継続していただきたい。小さな練習船、特に漁業の練習船のような船にスクラバーを設置しなければならないという話になると大変な事になると思料。遠い将来の話ではなく、近い将来に環境負荷が少ない燃料が主流となるよう尽力いただければ。

(三村委員) スクラバー使用後の硫酸を含んだ海水の処理について、法的にはどのようなになっているか。

(総政局) スクラバーを使用するか使用しないかは、煙突から硫黄分を排出するか、スクラバーで回収した硫黄分を海中に排出するかの違い。その意味で、残渣油を使わない世の中を志向するというのが環境政策的に正論の話。スクラバーを使用すると希硫酸を海中に流す事となるが、現状はスクラバー洗浄水の排出基準が IMO にあり、酸性度・濁度・芳香族含有率等を常時モニタリングしながら基準値以下である事を確認し排出する事となっている。他方、この基準はガイドラインであるほか、スクラバー自体現在（硫黄分 0.1%規制海域である）ECA 内を航行する船舶にしか積載されていないため、2020 年を機に爆発的に普及し、議論が深められていくと思われる事から、今後日本としてどうしていくのかというのを国交省において議論しているところ。

【(4) IMO 第 72 回海洋環境保護委員会 (MEPC72) の対処方針案の検討】

(総政局) (MEPC72 の対処方針案について、資料 MP18-1-6-1 乃至 MP18-1-6-5 に基づき説明。)

(道田委員長) 4 つ話題が出たので順番に質疑応答を実施する。

まず、バラスト水条約関係で何か意見・コメント等あれば。

(南委員) 救命タグボートと無人非自航バージのバラスト水問題について説明いただいたが、これらの船のバラスト水の容量について情報はるか。

(総政局) 情報は無いが、救命タグボートについてはそれほど大きなバラスト水タンクでは無いものとする。他方、無人非自航バージは重量物を積載するバージなので、一般の貨物船と同程度(タンク容量が)あるものとする。但し、無人非自航バージは一般の貨物船と違い長距離の物流に使われる事はないのではないかと思う。

(南委員) 救命タグボートに関しては(バラスト水タンクの)容量が少ないのであればいいのかもしれないが、条約第3条を改正せず適用除外とするのは「なし崩し」になる可能性もあるという事で、ご説明いただいたように対応いただければ。無人非自航バージについても同様で、しかもバラスト水を相当量積載するのであればアウトなのではないかと。曳航中乗り移ってバラスト水を交換する事が不可能だということも確かにそのとおりとは思いますが、ルールが確立しているので、免除というところには加担しない方がいいと考える。バラスト水条約には私も関わってきたが、こういう問題が出てくる状況にあり、経験を蓄積するしかないという理解はしている。

(総政局) 南委員ご発言のとおり、無人非自航バージのD-2規則については当初申し上げたとおり貨物船と変わらないと考えているので、免除は適当ではないと考える。ただ、D-1規則については、そもそもこの条文が「可能な限りやりましょう」という考え方で置かれたもの。例えば、昨年7月にMEPC71で日韓間のような深海域が無い場所でバラスト水交換(D-1)をしなくても良いという回章が1つ発出された。実は条約ガイドラインをよく読むとそのように記載されているのだが、D-2で設備を積みなさい、その猶予期間中は無条件に猶予ではなくできる限りD-1でバラスト水交換をするように、できる限り環境負荷を軽減させるようみんなでやろうというフィロソフィーがあった。それに照らせば、今回の無人非自航バージでも「人が死ぬかもしれない」という点でD-1免除としても不公平感が無いと思われる。他方、前述のとおり、D-2免除はやりすぎだろう、と考えており南委員のご指摘に同感である。

(道田委員長) 次に、極海で使用する重質油の輸送について、何か意見・コメント等あれば。

(大森委員) ブラックカーボンについて、IMOで報告書式がようやく定められて今後因果関係を検討していくと理解している。ブラックカーボンとこの話は結びつかないのかもしれないが、一方で北極海の環境保護を考えればやむなしと感じている。但し、タンククリーニングの実施のようなオペレーション上多大なる影響が出るような決定については避けていただければと考える。

(道田委員長) 北極航路は最近のキーワードに入っていると思うので、将来的には重要な議論と個人的には考えている。ちなみに南極の場合はどうなっているか。

(総政局) 南極は貨物としての輸送も燃料油としての使用も禁止されている。南極は商用航路として使用されていないが、北極の場合は輸送があるため、一番厳しい発言をする欧州でも貨物としての輸送の禁止までは言っていない。

(道田委員長) 今後 PPR で議論されていくと思うので、議論の進捗に応じ折に触れてこういう場で意見を聞いていくというのが大事と考える。

次に、プラスチックごみの件について、何か意見・コメント等あれば。

(大森委員) プラスチックごみに関しては説明があったように外航海運ではきちんと処理を実施している。普通のプラスチックという意味ではこれ以上対応しようが無い。しかしながら、個人的にマイクロプラスチックに関しては気になっており、シャンプーの中に(研磨剤として)入っていたり、場合によってはペンキに含まれている可能性があるなど、色々な場所で使われている可能性がある。漁船の漁網のような普通のプラスチックの話だとなんとなく理解しやすいが、マイクロプラスチックの話になれば話が重くなるかと思料。

(道田委員長) ご指摘のとおり、マイクロプラスチックは生活用品、化粧品とあらゆるものに一杯入っており、陸上での使用量が大きいだろうが船でも使われる事から、これをターゲットとするとどうすればいいのかという話になると思われる。使う側から言えば代替物を作ってもらいしかなくなるため難しい話ではあるが、議論の動向は見据えておく必要があると思料。説明のとおり国連レベルや、伊勢志摩サミット前の環境大臣会合、更にはその前の前から G7 で相当騒がれている案件であるため、避けては通れないと思う。IMO でできる事という観点で考えれば、規制は既にできる事をやっているため、できる事と言えば、海洋のプラスチックの 8 割が陸・残りが船起源という排出源情報の検証や、データを整える手伝いというのはありえるのかなと思料。船舶から本当にそれだけ出ているのかというのは個人的には疑問だが。

(総政局) MARPOL 附属書 V で漁具は規制対象外となっている点で、規制強化の切りしろはある状況。ただ、水産業界を説得するのは大変とは思う。

(道田委員長) 今回の提案は今後どうなるか。

(総政局) 新規作業計画に採用され、MEPC73 以降も審議する可能性がある。

(道田委員長) 最後に、グレイウォーターについて、何か意見・コメント等あれば。

(南委員) グレイウォーターの排出規制の件で全面的にマイクロプラスチックの話が出てきた場合、どうなるのかと心配している。まだその段階まで至っていないという事か。

(総政局) 各締約国政府の環境の担当者が、海洋環境にとって毒性が強いものを順番にターゲットにしている中で、グレイウォーターはまだ順番になっていないだ

けか、これまで俎上にはならなかった。ちなみに、提案文書では「グレイウォーター問題は過去 MEPC63 でも検討されている」とあるが、これはバラスト水タンクとグレイウォータータンクを兼用している場合のバラスト水条約規制に関する話であったので、誤解である。グレイウォーターの議論についてはこれまで機運が高かったわけではないので、この提案文書が一石を投じる形になるかもしれないし、受けが悪ければ消えるかもしれない。現段階で検討が本格化するかどうかについては何とも言えない。

(南委員) 推移を見守るしか無いかもしれないが、マイクロプラスチックとひっかけて話題が大きくなる可能性もある。昔話だが、バラスト水条約の時も当初バクテリアの話は無視されていたのが、ある所から風向きが変わって入れろという話になった。マイクロプラスチックがどこで議論されるかわからないので、データを収集していただければよろしいのではないかと思料する。

(道田委員長) 既存の規制が各国で実施されている中で、おそらくマイクロプラスチックは規制対象に入っていないと思う。それよりは富栄養化の問題や溶存物質が周辺の海洋環境に影響を及ぼすという事で規制されているものと思う。マイクロプラスチックがここに入ってくる事で次元が違う話になると思う。マイクロプラスチックが海洋生物に取り込まれるプロセスがありそうだ・なさそうだという議論が盛んに行われている状況なので、注意が必要かもしれない。

(大森委員) グレイウォーターの件も注意が必要と思う。懸念するのは、まずグレイウォーターをどのように処理するのか。し尿はバクテリアで処理するが、生活排水がそこに入るとバクテリアが死滅してしまう。貨物船でもその状況なので、客船となると相当問題になるのではないかと思う。もう一点懸念している事として、仮に装置があったとしても、他のバラスト水規制と同様スペック通りの性能が出なければ駄目というゴールベース規制となっている。以前は 15ppm のビルジオイルセパレータ装置を付ければいい、という話で終わっていたのが、性能が維持されないと駄目という方向になってきている。今後この方向性が変わる事は多分無いと思うが、またバラスト水と同じように変な条約ができる懸念があり、個人的には慎重に、というより潰せるなら潰せないかな、という気がしている。

(総政局) 産業界から明確にスタンスを聞ければ我々もどちらのゴールにボールを蹴り入れれば良いかがわかるので、大変ありがたい。議論させていただければ。

(道田委員長) 取り上げるかどうかわからない問題だが、放っておいていいという話ではないと理解。

【(4) 関連情報提供】

(事務局) (欧州における油濁汚染等対応について、MP18-1-7 を使用して紹介)

(道田委員長) 何か意見・コメント等あれば。

(山地委員) セミナーの中のケーススタディの時間に、どのような事例が紹介されていたか情報提供いただきたい。

(事務局) 陸上で洪水が発生し民家等の油タンクが流れてしまった際の防除活動、南アフリカで重油とともに 15,000 メートルトンの米が流出した事案、また前回の Interspill が開催された 3 年前から現在までの ITOPF が関わった湯濁事故の話として事例がいくつか紹介された。現場で収集した情報については共有させていただく。

(城田委員) 大型ドローンの話があったが、無人小型ドローンの話も出ていたか。荒天下で離れた場所に無人ドローンを飛ばすことができるか研究所で検討しているので。

(事務局) DJI ファントムの名前は出ていた。EMSA のドローン活用は組織的に大掛かりに実施していたものだが、例えば 7 ページの写真については小型ドローンで撮影されたものと思料。

(道田委員長) 引き続きこのような情報提供をお願いしたい。

【(5)その他】

(事務局) 次回委員会は、10 月 22 日から開催予定の MEPC73 より少し前に開催予定だが、日程が近づいてから改めて日時を調整させていただきたい。

閉会。

「海事の国際的動向に関する調査研究（海洋汚染防止関係）」

第2回委員会 議事概要

1. 日時：平成30年10月18日（木）14時00分～15時45分

2. 場所：海事センタービル701・702会議室

3. 議事次第

- (1) 平成30年度第1回委員会議事概要について
- (2) IMO第72回海洋環境保護委員会（MEPC72）の審議結果について
- (3) IMO第73回海洋環境保護委員会（MEPC73）の対処方針案の検討
- (4) 関連情報提供
- (5) その他

4. 出席者（順不同、敬称略）

(1) 委員

道田豊（委員長）／東京大学大気海洋研究所、三村治夫／神戸大学大学院、山地哲也／海上保安大学校、南清和／東京海洋大学、見上博／日本内航海運組合総連合会、武田克巳／日本海事協会、城田英之／海上・港湾・航空技術研究所

(2) オブザーバー

貴家誠／全国漁業協同組合連合会、木上正士／大日本水産会

(3) 関係官庁

井上清登・酢谷真巳／国土交通省総合政策局海洋政策課、永井忠行／国土交通省海事局外航課、成川和也／国土交通省港湾局海洋・環境課、山根佳裕／海上保安庁警備救難部環境防災課、松本敬三／海上保安庁海洋情報部環境調査課、村田陽介／環境省水・大気環境局水環境課、菅原玲・マルティネス リベラ リリアナ／(株)環境計画研究所、魚谷敏紀・豊嶋彩香／水産庁増殖推進部漁場資源課

(4) 事務局

鏡信春・大内勝美・水成剛／日本海難防止協会

5. 配布資料：

- ・ MP18-2-1 第2回委員会 議事次第
- ・ MP18-2-2 委員会名簿
- ・ MP18-2-3 平成30年度第1回委員会 議事概要（案）
- ・ MP18-2-4 IMO第72回海洋環境保護委員会(MEPC72)の審議結果
- ・ MP18-2-5 IMOでのプラスチック問題
- ・ MP18-2-6 IMO第73回海洋環境保護委員会(MEPC73)対策資料（案）
- ・ MP18-2-7 MARPOL 附属書Vガイドライン仮訳

6. 議事概要

【開会】

（事務局）開会宣言。資料の確認（MP18-2-1～MP18-2-7）。議事進行を委員長に依頼。

【(1)平成30年度第1回委員会議事概要について】

（事務局）資料 MP18-2-3 について、修正があれば1週間を目処に事務局に連絡をいただきたい。

【(2)IMO第72回海洋環境保護委員会(MEPC72)の審議結果について】

（総政局）(MEPC72の審議結果について、資料 MP18-2-4の中から GHG 削減対策、北極海での重質燃料油の使用・保持期限、海洋プラスチックごみ問題、船体付着生物管理ガイドラインのレビューについて紹介)

（道田委員長）何か意見・コメント等あれば。

（特にコメント等なし）

【(3)IMO第73回海洋環境保護委員会(MEPC73)の対処方針案の検討】

（事務局）本委員会では国交省より対処方針案の説明をいただいているところだが、今回より新たな議題となる海洋プラスチック廃棄問題について概要を説明させていただきます。

（以後、IMOでのプラスチック問題について、資料 MP18-2-5に基づき概要を説明）

（道田委員長）何か意見・コメント等あれば。

（特にコメント等なし）

（総政局）(MEPC73の対処方針案について、資料 MP18-2-6-1に基づき議題8（海洋プラスチックごみ）について説明）

(道田委員長) 何か意見・コメント等あれば。

(山地委員) MEPC 73/8/2 (バヌアツ等) の提案文書まで聞いた限りでコメント。「IMO 船舶海洋プラスチックごみ調査」とあるが、調査前の段階で文書 (MEPC 73/8/2) がここまで充実していれば調査の意味があるのか、逆に調査して何もわからなければここに書かれた内容が審議できるのか、と思う。

(総政局) 断片的な事実が把握されている状況から欠けている部分を補完するための調査と捉えていただければと考える。

(道田委員長) 北太平洋だとハワイとミッドウェー諸島との間の海域のような場所にあるのは事実だが、起源 (海陸) がどういう割合なのかというのはわからないので、事実としてごみが浮いていることから対策をしつつ調査が必要だという趣旨と理解。

(三村委員) バヌアツ周辺にあるごみとしてはペットボトルのようなものをイメージしていたが、漁具も浮いているのか。

(総政局) 漁具にも色々あるが、浮きがついているものは浮くと思料。なお、社会的に問題となっているのはポリタンクやバケツ等で、これは IMO マターではなく国連マター。IMO で議論されるのは、船舶発生のもの。世界全体で見たときには、船舶由来が特に取り上げられているわけではないと思料。

(木上オブザーバー) バヌアツ周辺のごみがどこから来たのかというのが大事と思料。バヌアツに調査させるという話ではなく、みんなでごみの由来を特定する作業が最初で、それがわかってから何をするのかというアプローチが必要と思料。

(総政局) 機会ある毎に日本のポジションを発言しようと考えているが、IMO は多数決の世界なので、結果を報告し今後相談させていただきたい。

(木上オブザーバー) 震災や大雨等自然災害により日本由来の生活物質が流出する例もある。日本ではこのような海洋ごみは自らの漁業に影響が及ぶ漁業者が掃除するという形で回収することが多々あるので、日本はこうしているという話をしていただければありがたい。日本から自然災害でごみが流出しているというのも事実だし、調査には協力すればいいと思うが、アプローチについてはロジカルにした方が効率も良く、意味のない調査をしない等を考えながら実際の調査を進めていただければと思料。

(南委員) 規制強化の評価について。国交省において規制強化によって漁業にどの程度影響が及ぶという推算はあるか。

(総政局) 具体的な数字は無い。例えば評価可能な「廃棄物記録簿を内航船に適用拡大した場合、年間コストがどのくらい増えるのか」等の試算について実施しつつ、結果によっては必要に応じて IMO で「政策効果と被規制者の負担がバランスしない」旨の提案をする等の必要があると思料。

(南委員) 規制強化となると漁業者から必ず「費用負担をどうするのか」という話になる。こういう部分を国はどう見ているのかをお聞きしたい。

(総政局) 繰り返しになるが、具体的な数字は無い。本格的な規制に関する議論は先の話であるので、水産庁や業界団体とも相談しながら戦略を考えることになると思料。

(南委員) 状況は理解。省庁横断ではないが、水産庁とも議論いただければ。

(貴家オブザーバー) 水産業界として、船舶からの海洋プラスチックごみ問題の総論については賛成だが、いきなり規制強化というと金銭面・作業面で大きな負担が発生するので慎重に対応いただきたい。

質問だが、「漁具のマーキング」とは、タグのようなものを付けるという事か。漁具は消耗品なので、細かな管理は漁業の現場としてはそぐわないのではないかと思料。

(総政局) マーキングの基準は決まっていない。漁具毎に IMO 番号の入った小さなタグが付くという個人的なイメージだが、知見が国交省には無い。魚種漁法によって漁獲に影響があるなどを考慮し技術基準を決めることが必要になるので、水産業に関する専門的知見が不可欠だと考える。ただし、現段階では提案者も考えていないものと思料。

(水産庁) 今回の漁業関係の提案で、漁具のマーキングについては、流出廃棄物の観点からのみならず漁業管理の観点も含め、総論として有効性が認識されているもの。ただし、マーキングするに際し、どういう規模の船でどういう漁具が使用され、どのような仕立てになっているか、その漁具のどこの部分に具体的にどのようにマーキングすべきなのか、というのは漁業の実態を把握している者でないと、具体的な仕様も含む義務化を行うことは難しいと思料。その中で、FAO の水産委員会で、現時点では自主的ガイドラインが採択されており、対処方針資料にあるとおり、漁業の実態を知っている政府や地域漁業管理機関が、例えばこの漁業種類であればこのようなマーキングをする等を検討するのが現実的と思料。実際に、いくつかの地域漁業管理機関ではマーキングが義務化されていたり、国内では、例えばベニズワイガニのかごについては省令でボンデンに許可番号等を表示することを規定したりしているが、漁業の実態についての知見を有しない IMO において一律的にルール化というのは難しいと認識。今回の提案では IMO 番号が漁船では義務化されていない状況及び義務化されたとしても一定規模以上の船舶が対象となるということから直ちに負担が生じるとは考えていないが、漁具の使用実態にあわせたマーキングは必要と認識し、国交省と相談しているところ。

他方、漁具の偶発的な流失時の通報義務については、現行の条約附属書 V を受け、国内的には水産資源保護法第 30 条に基づき報告義務が課されているが、

「大きな脅威となるもの」という限定があるため、現時点では 20 トン以上の船かつ一定規模以上の漁具流失、例えばかご漁業であれば一連丸々の流失等、ワンセットの漁具が流失した場合にのみ報告義務を課している。つまり、かご 1 個、浮き 1 個に至るまで全ての流失について報告する形にはなっていない。今回の提案については、現在水産庁に報告されている内容を IMO に報告するということであり、それであれば漁業者の負担にはならないと考えているが、仮に、例えばあらゆる大きさの船からのあらゆる漁具の流失について報告義務を課するというような議論となる場合は、現場への負担になると思料するので、得られる効果と現場の負担等を評価した上で検討すべき、との立場で臨む方針である。今回の提案はあくまで旗国から IMO の通報であるため、この範囲であれば適宜聴取、それを超えるのであれば中身に応じて費用対効果等の評価が必要と指摘する考えである。

(木上オブザーバー) 3 点意見がある。

まず、マーキング義務化について。ケープタウン協定で出ている話と認識しているが、日本国内では漁業 3 条約（トレモリノス条約・ケープタウン協定・STCW-F 条約・ILO 条約）の批准に向けた検討を行っている最中で、（ケープタウン条約が）未批准かつ未発効という状況ではマーキングが効果的かどうかは未知数と認識。

港湾受入施設について。最近漁業関係団体でゴミ問題の話が出た時に、一部の旅船（魚を追って全国渡り歩く漁船）について、当然制度上は海洋投棄できない漁具を入港時に陸揚げすることになるが、一部の港で受入が十分にできていないという話も聞いている。陸上はゴミを回収して生計を立てている業者が存在するので、陸上と同様に海の方も十分受け入れていただければと思う。義務化等していただければ安心して入港時に漁具を陸揚げできることになると思料。

旗国からの IMO への通報について。漁船の総数の大半は 200 海里内で操業しており、200 海里外で操業する漁船は非常に少ない。遠洋漁船の数はかなり少ないため、漁船のゴミ問題は国内問題と理解いただきたい。その上で、ゴミが排出されているとするならば日本国内で排出されていることになる。この観点で、国際的な操業をする遠洋漁船はごく一部だが、遠洋漁船でどのような漁具を流失する可能性があるのか、マーキングはどうすべきなのか。旗国主義として日本のごみは日本で回収するのが原則論であり望ましい。遠洋漁船については国ごとにマーキングし IMO に報告するならば、この形はできる。基本的に旗国主義でないものに IMO への報告義務を課することが実現可能かは疑問に思う。

(総政局) 漁業 3 条約について。ケープタウン協定は発効前なので現実的に今すぐでき

るかといえは疑問で、意見に同意。将来を見据えているものと認識。

港湾受入施設について。網羅的に調べたわけではないので、手薄な港もあると思料。ただ、プラゴミの処理に関しては、産廃業者として特別な焼却炉が必要というわけではないので、手薄な港に気づいて対処すればなんとかかなと思料。港湾区域内に最終処分場を作る必要はなく、その港湾で営業する産業廃棄物取扱業者を手配しマッチングすれば大きなコストはかからないと考えるので、適宜港湾管理者等に相談する等でそれほど問題にならないものと思料。

旗国からの IMO への通報について。一般論として、商船でいうと SOLAS 条約は 500 総トン未満の内航船に対して国内規制をかけているが、MARPOL 条約は隣国に影響が及ぶという観点から内航・外航区別せず両方に規制をかけている。プラスチックごみに関しても、他国に流れる可能性があり国内法のみで実施するとは言えない状況。MAPROL 関連では、GHG 対策として京都議定書パリ協定の対象となっていない外航船は MARPOL、内航船はパリ協定対象として省エネ法で担保しているという例外はあるがごく一部。MARPOL は内航外航区別なく規制するというのが締約国の認識。

(木上オブザーバー) そこは共通認識で問題ないと思料。そもそも MARPOL で船舶からのプラスチックごみ廃棄は禁止されていてゼロのはず、それを報告等できちんと強化すれば済む話と思うので、そのレスポンスをしっかりとやればいいと考えている。その上で、海洋に流れるごみはどこから来たかという話になるので、実態をきちんと調査しなさい、という話であればよくわかるが、船が海にいるからという理由で排出源だという認識は違う。そういう意味で、国内の漁船は国内法で報告義務も含めきちんと担保する、遠洋漁船は他国に迷惑をかけないような方策を実施するというのを旗国できちんと管理するという姿が必要と思料。

(道田委員長) FAO 提案文書について、日本の対処方針とバッティングする部分はないのか。

(総政局) 事務局提案文書であり、特にもめる要素はない。

(道田委員長) 2016 年の MEPC に参加した際、海洋プラスチックごみに関する情報提供文書（編注：MEPC 70/INF. 38）の検討の際に「そもそも MARPOL で規制されているではないか」と誰かが発言をしたのを記憶していて、対処しようとするれば規制の網がかかっていないか実効性を問うかどちらかしかない。船舶由来がどのくらいあるかについて、バヌアツ周辺にあるごみの大半が船舶由来というわけではないと思料。調査をしようという対処方針としてはこれで問題ないと思料。海洋プラスチックごみを減らすという点については誰も反対しないと思うが、実効性のあるものにするという観点が大事と認識。

当時と比較すると急速に議論が進んでいると認識しているが、それは IMO も

国際情勢等から MARPOL で規制しているというだけでは済まなくなっているという事実だと思料。IMO のスタンスも理解できるので、我が国の対応や、IMO として必要な事を実施するのだということを強調していただければ。

(総政局) (MEPC73 の対処方針案について、資料 MP18-2-6-2 及び MP18-2-6-3 に基づき議題 9 (北極海における燃料油としての重質油使用) について説明)

(道田委員長) 何か意見・コメント等あれば。

(外航課) ロシア以外の他の北極海利用国が重質油使用に反対等しているか。

(総政局) 北極海と、水温等の気象・海象条件が同じ状況の南極では別の条約で、重質油は使用どころか輸送も禁止されている。このため、北極海利用国で反対はしにくい状況と認識しており、反対していたのはロシアのみであった。

(南委員) (「ロシアとフィンランド大統領、北極海での船舶燃料として LNG の義務化に向け協力」のトピックに関し) 北極海での重質油禁止が一足飛んで LNG 義務化という話になる可能性はあるか。

(総務局) ロシアは LNG 輸出国なので使用者を増やしたいという観点から計算した可能性はあるが、IMO ではそこまではいかないと思う。MARPOL 条約では条約改正に必要な賛同は得られないと思うが、ロシア国内法で義務化する可能性もあるというのが個人的感想。

なお、参考までに、2020 年 1 月から燃料油硫黄分 0.5%規制が始まるので、(一般海域で使用される) 船舶燃料油は残渣油から留出油となる。C 重油と A 重油の差と比較して A 重油と軽油の格差はそれほどないので、海運会社の負担で見た時 2020 年以降は縮まるのではないかと認識している。

(南委員) LNG 炊きの長距離航走可能な船が出ていない問題もあり、他方水素炊き船も本学で検討している状況。影響があまり大きくならない形で議論を進めていただければ。

【(4) 関連情報提供】

(事務局) 海洋プラスチックごみ問題に関し、MARPOL 附属書 V の話題が今後増えることと思料。条約本文については海文堂の条約本で和訳されているが、MARPOL 附属書 V ガイドラインについては調べた限り和訳がなかったため仮訳版を作成した。個人で作成したため内容の誤り等までは責任がとれないが、役に立つと思うので皆様の組織でご活用いただければ幸い。また、誤り等の指摘も是非お願いしたい。

(総政局) 一点補足。MARPOL 附属書 V は、附属書本文とコード、そしてガイドラインの 3 つ構成となっている。このうち、附属書本文及びコードは義務規定であるが、ガイドラインは任意規定となっているので留意いただきたい。

(道田委員長) 何か意見・コメント等あれば。

(木上オブザーバー) 本ガイドラインは国内法でどのように適用されているのか。

(総政局) 即答は難しいが、国内法に取り入れられているものと取り入れられていないものがある。

【(5)その他】

(事務局) 次回委員会は、来年2月18日から開催予定のPPR6より少し前に開催予定だが、日程が近づいてから改めて日時を調整させていただきたい。

閉会。

「海事の国際的動向に関する調査研究（海洋汚染防止関係）」

第3回委員会 議事概要

1. 日時：平成31年2月7日（木）13時30分～14時30分
2. 場所：海事センタービル401・402会議室
3. 議事次第
 - (1) 平成30年度第2回委員会議事概要について
 - (2) IMO第73回海洋環境保護委員会（MEPC73）の審議結果について
 - (3) IMO第6回汚染防止・対応小委員会（PPR6）の対処方針案の検討について
 - (4) その他
4. 出席者（順不同、敬称略）
 - (1) 委員
道田豊（委員長）／東京大学大気海洋研究所、三村治夫／神戸大学大学院、山地哲也／海上保安大学校、大森彰／日本船主協会、見上博／日本内航海運組合総連合会、武田克巳／日本海事協会、古賀定治／日本船舶技術研究協会、桐明公男／日本造船工業会
 - (2) 関係官庁
大西泰史・酢谷真巳／国土交通省総合政策局海洋政策課、岩城耕平／国土交通省海事局海洋・環境政策課、中村由／国土交通省海事局外航課、上迫大介／国土交通省港湾局海洋・環境課、山根佳裕／海上保安庁警備救難部環境防災課、松本敬三／海上保安庁海洋情報部環境調査課、村田陽介・マルティネス リベラ リリアナ（随行）／環境省水・大気環境局水環境課、高木勇希・豊嶋彩香（随行）／水産庁増殖推進部漁場資源課
 - (3) オブザーバー
貴家誠／全国漁業協同組合連合会、木上正士・松本冬樹（随行）／大日本水産会
 - (4) 事務局
鏡信春・山本一・黒原雅央・原口啓太郎／日本海難防止協会

5. 配布資料：

- ・ MP18-3-1 第3回委員会 議事次第
- ・ MP18-3-2 平成30年度第2回委員会 議事概要（案）
- ・ MP18-3-3 IMO第73回海洋環境保護委員会（MEPC73）の審議結果
- ・ MP18-3-4 IMO第6回汚染防止・対応小委員会（PPR6）対策資料

6. 議事概要

【開会】

（事務局）開会宣言。資料の確認（MP18-3-1～MP18-3-4）。

【(1)平成30年度第2回委員会議事概要について】

（道田委員長）資料MP18-3-2「第2回委員会議事概要（案）」について、修正があれば1週間を目処に事務局に連絡していただきたい。

【(2)IMO第73回海洋環境保護委員会（MEPC73）の審議結果について】

国土交通省総合政策局海洋政策課大西氏より、MEPC73の審議結果について、資料MP18-3-3により説明が行われ、特段の意見は無かった。

【(3)IMO第6回汚染防止・対応小委員会（PPR6）の対処方針案の検討について】

国土交通省総合政策局海洋政策課大西氏より、PPR6の対処方針案について、資料MP18-3-4より説明が行われ、以下の質疑応答がなされた。

（山地委員）実際に燃料油硫黄分0.50%規制が実施された場合、国内法はどのように規制が行われるのか。

（総政局）海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の政令により、現時点では燃料油硫黄分3.50%規制となっているが、これを0.50%規制に変更する。さらに、現在IMOで議論になっている燃料油が入手できない場合の措置については、同法の省令に定められていないため、施行規則に規定する予定である。

（山地委員）承知した。

（三村委員）硫黄分0.50%以上の燃料油が、硫黄分0.50%未満と偽って売られた場合には、誰が販売者を行政指導することになるのか。

（総政局）資源エネルギー庁所管の揮発油等の品質確保等に関する法律があり、その省令において、船舶への販売が認められる重油の硫黄分含有率を現行の3.5%以下から0.50%以下とする改正をし、措置を講じる予定と聞いている。

（三村委員）補油が国内で行われるとは限らない。海外で行われる場合も、同様の規制

となるのか。

(古賀委員) 三村委員のご質問は PPR6/8/9 に関係していると考えます。この提案は不適合の燃料油を補油して出港した場合についてのものである。対応方針(案)を見ると、「民間同士の契約に関する内容であるため、IMO が規定することが必ずしも適切であるかはわからない。しかしながら、この提案に支持が集まった場合にはそれが問題であるということではない。」という趣旨であると思う。経験上最も多く見られた問題は、B/L 上では適合であったのにも関わらず、実際に計測すると不適合であり、それが発覚した時には本船はすでに出港後であったというものである。規制のあり方は別として、INTERTANKO の提案を見ると、それが国際的な実状であることが推察できる。

(大森委員) この問題には 2 つの側面があると考えます。1 つは古賀委員のご発言のとおり、実際には硫黄分 3.50% の燃料油が硫黄分 0.50% と称して販売されるという場合である。他方は、実際には硫黄分 0.50% の燃料油であったが、タンククリーニング等が間に合わなかったため、硫黄分が 0.50% を超えた値として計測される場合である。これを PSC で厳しく取り締まると、後者の場合に不都合が生じてしまうため、配慮を願うという意味があるのではないかと。

(総政局) 三村委員のご質問について、MARPOL の附属書 VI に「締約国は、この附属書の規定に適合する燃料油の利用可能性を促進するためすべての妥当な措置をとるもの」と記載されており、締約国の責務としてそのような燃料を提供することとされている。また、今回の PPR6/8/8 には、「燃料を船に引き渡す前にサンプルを採取してテストする」と提案されている。このように締約国は適合する燃料油を提供することと条約で決められており、また、実際に措置を講じるべきとする提案も挙がっている。

(桐明委員) 燃料切り替え時にどのような国内の手続きが必要となり、どのように認証されるか。外航船は日本船主協会により以前から検討されているが、内航旅客船には情報が周知されていない場合があるため、十分それに対応しなければならないと考える。特に旅客船は定時運航をしなければならないため、手厚く情報を周知していただきたい。

(総政局) 2020 年以降の規制実施は内航船にも関わるものである。国土交通省では海事局を中心に、海事関係業界や燃料供給業界を交えて意見交換を行っている。その中で実際に燃料油をどのように切り替えるかといった問題等を整理している。規則としてどこまで決めることができるかということも含め、今後の検討課題とさせていただく。

(貴家オブザーバー) 本件は漁船も対象であるため、情報を提供していただきたい。

(総政局) 漁船は C 重油をどの程度使用しているのか。

(貴家オブザーバー) C 重油はあまり使用されない。基本的には A 重油が使用される。

(木上オブザーバー) 漁船のうち第三種漁船、いわゆる運搬船は、一般商船と同様 C 重油を使用する。したがって、情報提供は必要だと考える。

(総政局) 承知した。

(見上委員) 10 月頃を目処に、石油の販売会社が適合油を出し始めると言われているが、法律の施行まで 11 ヶ月を切っており、緊迫した状況である。特に不定期の内航船や C 重油を使用する小型船は、燃料切り替え時に間に合わず緊急避難措置を必要とする可能性もある。どのタイミングで具体的な国内法制化の情報を得る事ができるのか。

(総政局) 規則の改正については、直前まで検討するという予定ではない。なるべく早い段階で措置し、情報を提供したい。

(山地委員) 北極海域において重質油の使用が禁止されれば、代替燃料としては例えば LNG 等が想定されているのか。

(総政局) 禁止対象は重質油であるため、重質油でなければ A 重油等、他の石油燃料も認められる。一切の石油燃料を禁止するものではない。重質油とは具体的に何かということは、この議論の中で決めていくことになっている。なお、南極でも重質油の使用が禁止されているが、その規定での重質油の要件は燃料油の密度等で規定されている。

(三村委員) 北極海域における重質油について、硫黄分による規制はあるのか。

(総政局) 硫黄分による規制は海域を指定するものではなく、全海域が対象である。

【(4)その他】

(事務局) MEPC74 が 5 月 13～17 日に予定されているため、次回委員会は、直前の連休前後を目処に開催する方向で調整させていただき、開催日が整えば改めてご連絡させて頂く。

閉会。

＜参考資料＞

- ・ 国際海事機関（IMO）第 72 回海洋環境保護委員会（MEPC72）の開催結果
（出典：国土交通省 プレスリリース）
- ・ 国際海事機関（IMO）第 73 回海洋環境保護委員会（MEPC73）の開催結果
（出典：国土交通省 プレスリリース）

平成 30 年 4 月 16 日
総合政策局 海洋政策課
海事局 海洋・環境政策課

国際海運、世界で初めて「今世紀中の温室効果ガス（GHG）排出ゼロ」に合意

～ 国際海事機関第 72 回海洋環境保護委員会の開催結果について ～

国際海事機関（IMO）は、第 72 回海洋環境保護委員会（日時：平成 30 年 4 月 9 日～13 日 於：英国ロンドン 議長：国土交通省海事局 斎藤 英明 船舶産業課長）において、国際海運の温室効果ガス（GHG）削減目標やその実現のための対策等を包括的に定める「**GHG 削減戦略**」を採択しました。

この戦略は、**単一セクターで全世界的に今世紀中の GHG 排出ゼロを目指すことに世界で初めてコミットしたものです**。今後、省エネ技術の更なる促進、経済的インセンティブ手法の実施、新たな燃料の導入・普及等を通じ、**2030 年までに国際海運全体の燃費効率を 40% 改善し、2050 年までに GHG 排出量を半減させ、最終的には、今世紀中の GHG 排出ゼロを目指します**。

1. GHG削減戦略の採択（詳細は別紙 1 を参照）

IMOでは、世界共通の燃費規制を他セクターに先立って導入するなど、GHG削減を積極的に推進しています。一方、2015年にパリ協定が採択され、脱炭素化に向けた世界的な機運が一層高まる中、国際海運における更なるGHG排出削減は、喫緊の課題です。

このような中、IMOは、一昨年より国際海運全体が目指すべきGHG排出削減に関する**将来のビジョンや目標、その実現のための対策等を盛り込んだ「GHG削減戦略」**の策定作業に取り組み、多数の提案がある中、日本案を中心に、最終的に合意しました。

GHG削減戦略 主なポイント

- ① 2008年をベースに、2030年までに国際海運全体の燃費効率を40%改善し、2050年までにGHG排出量を半減させ、最終的には、**今世紀中のなるべく早期にGHG排出ゼロを目指すこと**。
- ② ハード・ソフト両面での省エネの推進、経済的インセンティブ手法の実施、新たな燃料の導入・普及等の、短・中・長期的対策に取り組むこと。（具体的な対策は今後決定）
- ③ **船籍上の区別なく先進国・途上国共通の対策**を講じること。但し、開発途上国等に対し、必要な技術協力などを行うこと。

2. その他

別紙 2 を参照。

<問合せ先> 代表 03-5253-8111

総合政策局 海洋政策課 井上、酢谷

内線：24362、24376

直通：03-5253-8266

FAX：03-5253-1549

海事局 海洋・環境政策課 今井、岩城

内線：43921、43923

直通：03-5253-8636

FAX：03-5253-1644

- ・ MEPCは、海洋汚染防止条約(MARPOL)等に基づく環境規制を検討、策定。
- ・ 温室効果ガス(GHG)、硫黄酸化物(SOx)や窒素酸化物(NOx)の排出削減、バラスト水管理、油汚染対策等の環境規制が海事産業に与える影響は非常に大きく、注目度が高い委員会。
- ・ 2017年7月に行われた2018年の議長選挙の結果、我が国の齋藤英明氏(海事局船舶産業課長)がアジアから初めて議長に選出。

MEPCにおける審議の様子



議事進行を務める齋藤議長



○新興国等の経済成長に伴う貿易量の増大により、国際海運分野の温室効果ガス(GHG: Greenhouse Gas)排出量は今後大きく増大する見込みであり、GHG削減に向けて積極的な取組が求められている。

※国際海運は世界のCO2排出量(356億CO₂トン)の2.2%(8億CO₂トン)を占める(2012年時点)

○国際海運におけるGHG排出削減対策は、国連気候変動枠組条約(UNFCCC)における国別削減対策の枠組みには馴染まないことから、国際海事機関(IMO)に検討が委ねられている。

○国土交通省は、我が国海事産業の国際競争力強化に向け、IMOにおける国際規制の策定に向けた取組みを主導するとともに、省エネ技術の開発・普及を一体的に推進。

IMOにおける国際規制の策定に向けた取組み

2011年採択 新造船の燃費規制(2013年開始)

新たな建造船に燃費性能(CO₂排出効率)基準値のクリアを義務化するとともに、当該性能を「見える化」することで、省エネ技術開発競争を促進。

(2015年～10%削減(2013年比)、2020年～20%削減、2025年～30%削減)

2016年採択 燃料消費実績報告制度(2019年開始)

船舶の運航時における実燃費の報告を義務化することにより、CO₂排出を「見える化」し、省エネ運航を促進。

2018年4月採択 IMO GHG削減戦略(決議)

削減目標を設定するとともに、経済的インセンティブ手法等の更なる削減対策を推進。

省エネ技術の開発・普及

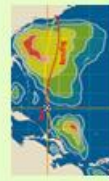
i-Shipping (Operation)への補助



IoTを活用した最適航行ルート選定支援

先進船舶導入等認定計画

海上ブロードバンド通信技術その他の先進的な技術を搭載した船舶 ⇒ **運航の効率化**



石油に比べてクリーンな燃料である天然ガスを燃料とする船舶 ⇒ **環境負荷低減**



技術開発の動向を踏まえ、技術的知見の提供により基準作りを主導

- 2018年4月、IMO第72回海洋環境保護委員会で採択。
- 先進国・途上国の区別なく、**グローバルセクター**で「**今世紀中のGHGゼロ排出**」を目指す**世界初の取り組み**。

項目	内容
ビジョン	今世紀中可能な限り早期に、GHGのゼロ排出を目指す
削減目標	①2008年をベースに、海運全体の燃費効率を、2030年までに40%改善とともに2050年までに70%改善努力及び ②2008年をベースに、海運全体のGHG排出量を、2050年までに50%削減とともに今世紀中可能な限り早期にゼロ排出の努力
基本原則	・ 義務的要件は旗国に関わらず適用することを明記 ・ IMOの無差別原則に加え、CBDR※¹を併記し、開発途上国への影響を考慮。 ※¹ UNFCCCにおける先進国・途上国間の「共通だが差異ある責任」の原則
対策手段	【短期対策（～2023年に合意）】 【中期対策（～2030年に合意）】 【長期対策（～2060年に合意）】 ・ 船舶設計の改善 ・ 経済的インセンティブ手法の導入 ・ ゼロ炭素代替燃料の導入 ・ 運航オペレーションの効率化 等 ・ 低炭素代替燃料の導入 等
技術協力等	技術協力、能力構築(キャパビル)等による対策の実施支援
定期的レビュー	技術開発や対策の実施状況等を踏まえ5年毎にレビュー

国際海事機関（IMO）第 72 回海洋環境保護委員会 審議結果概要（その他の主な議題）

燃料油硫黄分規制の統一的な実施

【経緯】

船舶からの排気ガス中の硫黄酸化物（SO_x）や粒子状物質（PM）による人の健康や環境への悪影響を低減するため、海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）により、燃料油中の硫黄分濃度が世界的に規制されています（SO_x 規制）。さらに、この規制値は、2020 年 1 月以降、現行の 3.50% 以下から 0.50% 以下に強化されることが決まっています。一方、基準に適合しない安価な高硫黄燃料油を使用するなど同規制が遵守されない場合、外航海運の競争条件が不当に歪められることが懸念されています。このため、IMO では、本年 2 月に開催された第 5 回汚染防止・対応小委員会（PPR5）より、SO_x 規制の統一的な実施方策に関する審議が本格的に開始され、同規制の統一的な実施のためのガイドラインを 2019 年夏までに策定することが合意されました。

【審議結果】

PPR5 からの報告を受け、本年 7 月 9 日～13 日に、SO_x 規制の統一的な実施のためガイドラインの策定に向けた集中審議を行うための中間会合を開催することが正式に承認されました。

シップ・リサイクル条約

【経緯】

船舶の安全かつ環境上適正な解撤・再生利用を確保するため、2009 年に、シップ・リサイクル条約（船舶再資源化香港条約）が採択されました。同条約は、締約国の船腹量や解撤能力が一定の条件（発効要件）を満たしてから 2 年後に発効することになっています。

【審議結果】

我が国より、主要解撤国であるインドとの首脳級共同声明に基づき実施している同国のリサイクル設備近代化プロジェクトの状況を報告しました。また、我が国における同条約の締結に向けた準備状況（本年 3 月 9 日に閣議決定し、今次通常国会に提出済み）を説明し、各国に同条約の早期締結を呼びかけました。

また、トルコから、同条約への加入書が近く IMO に寄託される旨の報告がありました。これにより、同条約の発効要件のうち、締約国は 7 ヶ国（要件:15 ヶ国）、締約国船腹量は 21.69%（要件:40%）、締約国解撤能力は船腹量（40%と仮定）の 0.69%（要件:3%）となります。

北極海での重質燃料油の使用・保持制限

【経緯】

北極海航路の拡大に伴い、今後、当該海域を航行する船舶の増加が見込まれている中、船舶からの油流出事故に伴う生態系や環境への悪影響が懸念されています。このため、欧米諸国が、北極海での重質燃料油の使用制限を提案しています。

【審議結果】

北極海での重質油の燃料油としての使用・保持制限について、検討を開始することが合意されました。今後、下部委員会の汚染防止・対応小委員会（PPR）において、2020年までの2年間をかけて、規制の効果や社会経済的影響等を検討することとなりました。

海洋プラスチックごみ問題への対応

【経緯】

海洋へのごみの投棄は海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）により禁止されていますが、海上に投棄・流出されたプラスチックごみは増加を続けていることが国際的な課題となっています。このため IMO において更なる対策を検討することが提案されています。

【審議結果】

IMO において海洋プラスチックごみ対策（船舶からの海洋プラスチックごみの影響評価と MARPOL 条約に基づくごみ投棄禁止の徹底等）を 2020 年までの 2 年間をかけて検討することが合意されました。

船舶バラスト水規制管理条約

【経緯】

2017 年 9 月に船舶バラスト水規制管理条約が発効しました。今次会合では、同条約及び関連ガイドライン等の見直しが行われます。また、現時点では信頼性の高い有害水生生物のサンプリング分析手法が確立していないことから、サンプリング結果のみでは違反を特定せず、各国が自主的に条約実施上の問題点等を IMO に報告・共有する経験蓄積期間（EBP）が設けられており、必要に応じて将来的に条約や関連規則の見直しを行うこととされています。

【審議結果】

経験蓄積期間（EBP）において、各国が IMO に情報提供する際に使用する報告フォーマットや、EBP を通じて蓄積した各種課題等に対応するための条約や関連規則の見直しを 2022 年を目途に行うための作業スケジュールが合意されました。

平成 30 年 10 月 29 日
総合政策局 海洋政策課
海事局 海洋・環境政策課

コンテナ船、2022 年から世界的に燃費ルールを強化

～ 国際海事機関海洋環境保護委員会第 73 回会合（10 月 22～26 日）の開催結果 ～

国際海事機関（IMO）は、海洋環境保護委員会第 73 回会合（於：英国ロンドン、議長：齋藤 英明 国土交通省海事局船舶産業課長）において、全船舶の温室効果ガス（GHG）排出量の約 1/4 を占めるコンテナ船のうち、特に排出量の多い大型コンテナ船について、2022 年から、国際的な新造船燃費規制を強化するための条約改正案を取りまとめました。

1. 温室効果ガスの削減対策

IMOでは、本年 4 月に採択した「GHG削減戦略」に基づき、今世紀中に国際海運からのGHG排出ゼロを目指すことを目標に、GHG削減対策を積極的に推進しています。

このような中、戦略の目標達成に向けた各種対策を適時適切に講じるため、我が国等の提案をもとに、2023年までに新たな対策に国際合意するためのアクションプラン（作業行程表）を決定しました。

さらに、今次会合では、具体的なGHG削減対策の一環として、全船舶のGHG排出量の約 1/4 を占めるコンテナ船のうち、特に排出量の多い大型コンテナ船について、2022年から国際的な新造船燃費規制を強化するため、我が国提案（燃費40%改善）を含む条約改正案を取りまとめました。今後の条約改正採択に向け、引き続き、協議が進められます。（その他の船種は別紙をご参照）

現行規制と改正案の比較（大型コンテナ船）

現行規制	改正案
基準値以上（2013～）	基準値以上（2013～）
10%以上強化（2015～）	10%以上強化（2015～）
20%以上強化（2020～）	20%以上強化（2020～）
30%以上強化（2025～）	40%以上強化（2022～）

基準値は過去10年間（1999～2008）に建造された船舶の平均値
各規制の適用時期は船舶の建造契約が結ばれた時期による

2. その他の主な審議結果

国際的な環境問題である海洋プラスチックごみ対策について、IMOは、既に、船舶からの投棄を国際条約により全面禁止していますが、これら対策の実効性を強化すべく、漁具へのIMO番号マーキング制度や廃棄物記録簿の対象拡大の検討等を含む行動計画「アクションプラン」を決定し、2025年までの実現を目指すことに合意しました。

また、2019年のIMO海洋環境保護委員会の議長選挙が行われ、現在議長を務めている我が国の齋藤英明氏（国土交通省海事局船舶産業課長）が議長に再選されました。

その他、今次会合の主な審議結果の詳細は別紙をご参照ください。



<問合せ先> 代表 03-5253-8111

総合政策局 海洋政策課 井上、酢谷

直通：03-5253-8266 FAX：03-5253-1549

（内線：24-362、24-376）

海事局 海洋・環境政策課 今井、岩城

直通：03-5253-8636 FAX：03-5253-1644

（内線：43-921、43-923）

- ・ MEPCは、海洋汚染防止条約(MARPOL)等に基づく環境規制を検討、策定。
- ・ 温室効果ガス(GHG)、硫黄酸化物(SOx)や窒素酸化物(NOx)の排出削減、バラスト水管理、油汚染対策等の環境規制が海事産業に与える影響は非常に大きく、注目度が高い委員会。
- ・ 2017年7月に行われた2018年の議長選挙の結果、我が国の齋藤英明氏(海事局船舶産業課長)がアジアから初めて議長に選出。(本年10月、2019年の議長に再選。)

MEPCにおける審議の様子



議事進行を務める齋藤議長





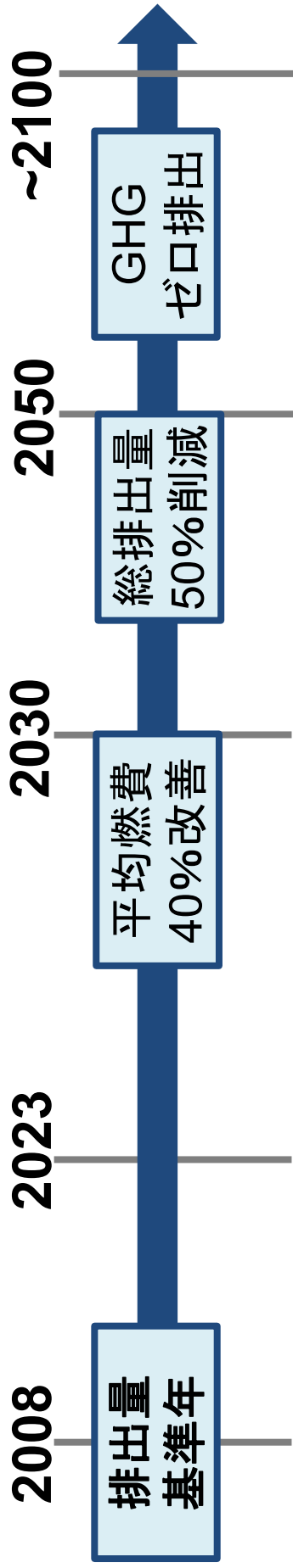
IMO

2018年4月、GHG削減戦略採択

長期目標

今世紀中なるべく早期に、国際海運からの
GHGゼロ排出を目指す。

※特定セクターのグローバルな合意としては**世界初**。



対策の候補

- **新造船の燃費規制の強化**
- オペレーション効率化等
- 市場メカニズム(MBM)の導入
- 低炭素燃料の導入等
- ゼロ炭素燃料の導入等

2023年までに合意

2030年までに合意

2030年以降合意

- 義務的ルールは、**旗国に関わらず一律に実施**。
- あわせて、途上国等への影響評価を実施するとともに、**技術協力**等を推進。

海洋環境保護委員会第 73 回会合（MEPC 73）

主な審議結果

1. 国際海運における地球温暖化対策について

（１）温室効果ガス（GHG）削減戦略関係

本年 4 月の MEPC 72 において、国際海運セクターの①2030 年までに平均燃費 40%改善、②2050 年までに GHG 総排出量 50%削減、③今世紀中の GHG ゼロ排出といった削減目標等やその実現のための対策候補を盛り込んだ「GHG 削減戦略」が採択されました。今後、この実現に向け、各種対策を検討し、実施することとなっています。

今次会合では、戦略の目標達成に向けた各種対策を適時適切に講じるため、我が国等の提案に基づき、2023 年までに必要なデータ分析等を行いつつ新たな対策に国際合意するためのアクションプラン（作業行程表）を決定しました。

（２）新造船燃費規制（EEDI 規制）関係

国際海運において、新造船に対する燃費規制（EEDI 規制：2013 年発効）は、段階的に規制値が強化されることとなっています。

今次会合では、他の船種と比べて CO₂ 排出量が多く、全船舶からの排出量の 1/4 を占めるコンテナ船を中心に、2025 年から開始予定のフェーズ 3 について、我が国や欧州の提案等をもとに審議を行いました。

【適用時期】

日本提案：コンテナ船は 2022 年に前倒し。その他は 2025 年を維持。

欧州提案：全船 2022 年に前倒し。但し、RORO 船（欧州で多く使用）を除く。

【規制値】

日本提案：大型コンテナ船（4 万 DWT～）のみ 40%に強化。その他は 30%を維持。

欧州提案：全てのコンテナ船を 40%に強化。その他は 30%を維持。

審議の結果、

- コンテナ船については、日本提案通り、適用時期を 2022 年に前倒した上で、大型コンテナ船については、規制値を更に強化（基準値から 40%減）に強化することとなりました。欧州が提案した小型コンテナ船の規制強化は継続審議となりました。
- バルカー・タンカーについては、日本提案通り、適用時期は 2025 年、規制値は 30%を維持することとなりました。

今次会合では、これらの内容を盛り込んだ条約改正案を取りまとめました。来年 5 月の MEPC 74 での条約改正の承認に向け、引き続き、協議が進められる予定です。

※その他の船種を含む適用時期・規制値の詳細は、下表をご参照ください。

EEDI規制：現行規制と改正案の比較

	現行規制	改正案			
		コンテナ船	一般貨物船	バルク/タンカー	その他
フェーズ0	基準値以上 (2013～)	同左	同左	同左	同左
フェーズ1	10%以上強化 (2015～)	同左	同左	同左	同左
フェーズ2	20%以上強化 (2020～)	同左	同左	同左	同左
フェーズ3	30%以上強化 (2025～)	40%以上 ^{*1} 強化 (2022～)	30%以上強化 (2022～)	30%以上強化 (2025～)	30%以上強化 (2022/25 ^{*2} ～)

*1: 小型コンテナ船の規制値は引続き検討

*2: 適用時期を引続き検討

基準値は過去10年間(1999～2008)に建造された船舶の平均値
各規制の適用時期は船舶の建造契約が結ばれた時期による

2. その他

(1) 船舶からの海洋プラスチックごみ関係

海洋プラスチックごみは、主要7か国首脳会議(G7)でも議論されるなど、国際的な環境問題として関心が高まっています。このうち、船舶からの投棄については、IMOが対策を講じており、既に国際条約により全面禁止されています。

今次会合では、これら対策の実効性を強化すべく、漁具へのIMO番号のマーキング制度や廃棄物記録簿の対象拡大の検討等を盛り込んだ今後の行動計画「アクションプラン」を決定しました。合わせて、持続可能な開発目標(SDGs14)の目標年である2025年までに、これらアクションの達成を目指すことに合意しました。

(2) 燃料油硫黄分0.50%規制関係

健康への悪影響を及ぼす排気ガス中の硫黄酸化物(SOx)、粒子状物質(PM)を削減するため、船舶に使用する燃料油中の硫黄分濃度規制の強化(3.5%→0.5%)が2020年1月1日から開始されます。

これに向け、今次会合では、船舶側に規制対応準備のための「実施計画」作成を促すためのガイダンスを作成しました。また、各国政府に対して規制適合燃料油の供給状況をIMOを通じて情報共有するよう要請することとしました。

※一部の国・団体から提案のあった、一定期間条約の実施に関する情報をIMOに集約・分析する案については、規制の緩和や遅延は一切含めず燃料油の品質や供給に係る事項(マルポール条約附属書Ⅵ第18規則)に対象を絞ることとし、関心国に対して具体的な方策の提案を求めることとしました。

（３）バラスト水関係

バラスト水※中に含まれる水生生物が本来の生息地ではない海域に移入・繁殖することによる生態系への悪影響を防止するため、2017年にバラスト水管理条約が発効しました。

今次会合では、各国政府が予め性能を確認・認定したバラスト水処理装置を船舶に搭載する際に行う検査の方法に関するガイダンスを審議しました。当初、懸案事項であったバラスト水の採取条件や分析方法・期間等については、造船所周辺の海水の使用を認める等、我が国の提案を踏まえた合理的な方法を採用することとしました。

※バラスト水...船舶の安定性を保つために荷物量等に応じて「おもし」として出し入れする海水

（４）水中騒音関係

船舶からのソナー音やプロペラ音等の水中騒音が、水生生物（特に水生哺乳類）に悪影響を与える恐れがあるとして、一部の国から懸念が示されています。今次会合では、カナダが、水中騒音対策の必要性や船舶の静音技術向上等の更なる対策を呼びかけました。

（５）IMO 海洋環境保護委員会議長選挙

2019年のIMO 海洋環境保護委員会の議長選挙が行われ、現在議長を務めている我が国の斎藤英明氏（国土交通省海事局船舶産業課長）が議長に再選されました。

以 上

船体付着生物管理ガイドラインのレビュー

【経緯】

船体に付着した生物の越境移動による生態系への悪影響を防止するため、2011 年に、適切な防汚塗料やメンテナンス等の対策を盛り込んだ「船体付着生物管理ガイドライン」が採択されました。

【審議結果】

下部委員会の汚染防止・対応小委員会（PPR5）において、2020 年までの 2 年間をかけて当該ガイドラインの実効性等についてレビューすることが合意されました。

船舶由来の水中騒音

【経緯】

船舶から発生した水中騒音が、クジラやシャチ等の海中生物に悪影響を及ぼす可能性がカナダや欧州諸国等から指摘されており、各国で調査研究が行われています。

【審議結果】

カナダから、水中騒音の低減策や水中騒音が海中生物に与える影響等に関する調査研究の結果が報告されました。あわせて、カナダから、各国に対し、新規議題の共同提案が呼びかけられました。

以 上

公益社団法人日本海難防止協会

〒105-0001

東京都港区虎ノ門1丁目1番3号

磯村ビル6階

TEL 03 (3502) 3543

FAX 03 (3581) 6136

Supported by  日本財団 THE NIPPON
FOUNDATION