

PRESTIGE号油濁事故の影響 シングル・ハル・タンカーの早期排除へ向けた新たな規制について

要旨

2002年11月19日スペイン沖を航行中のバハマ籍タンカー"PRESTIGE"が荒天に遭遇し、船体が折損して積荷の重油が大量に流出した事故につきましては、本ニュースの第152号(2002年12月)にて、その概要をご紹介致しました。

その後、この事故の影響は、IMO(国際海事機関)における、シングル・ハル・タンカーに対する新たな規制の導入、油濁損害に関する新たな補償制度(第3層の新設)を設ける条約の採択、避難地に関するガイドラインの設定など、多岐に及んでいます。

今回は、このうち、シングル・ハル・タンカーに対する新たな規制の導入について、その内容をご紹介申し上げます。

1. "ERIKA"および"PRESTIGE"の油濁事故とEUの動き

1999年にフランス沖で油濁事故を起こした"ERIKA"は船齢24年のシングル・ハルのタンカーでした。この事故を契機として、IMOはシングル・ハル・タンカーの航行禁止を前倒しすることを決定し、同決定に基づいて採択された、海洋汚染防止条約(MARPOL条約)の改正案が2002年9月に発効しました。その結果、シングル・ハル・タンカーは、原則として船齢25年をもって順次航行が禁止され、最終的な使用期限は2015年となりました。

その後、2002年11月にスペイン沖で油濁事故を起こした"PRESTIGE"は船齢26年のシングル・ハル・タンカーであり、2005年以降は航行禁止となるはずでした(本船のような船型は、2003年から2007年までの5年間にわたって順次航行が禁止されることになっていました)。

"ERIKA"と"PRESTIGE"の事故では、いずれも老齢のシングル・ハル・タンカーが折損し甚大の油濁損害を引き起こしたため、EU(欧州連合)はシングル・ハルのタンカーの排除をさらに前倒しすることについて、積極的な検討を単独で開始しました。

2. IMOにおける検討と新条約案の採択

IMOは、欧州独自でこのような規制が導入されれば国際的な船舶の運航に支障が生じることになるとの危機感を抱き、IMOの場で国際的な解決をはかるべく、海洋環境保護委員会(MEPC)において、シングル・ハル・タンカーの航行禁止をさらに前倒しすることについての検討を開始しました。

同委員会における審議をEUも巻き込んだ形で進めた結果、昨年12月初めに開催された第50回会合で海洋汚染条約(MARPOL条約)の新たな条約案(改正規則案)に関する合意が成立し、採択されました。新規則は来年(2005年)4月5日に発効する見込みです。

3. 新条約の特徴

新条約の概要について、当初提出されたEU案と対比して、添付の別表の通りとりまとめました。ポイントは以下の通りです。

- (1) まず、タンカーへの規制として、同条約付属書(油に関する規則)の13GG規則が改定されました。カテゴリ1の船舶については、EU案通り、最終期限を現行の2007年から2年前倒して、2005年としました。カテゴリ2および3の船舶については、EU案(最終期限を現行の2015年から5年前倒して2010年とする)をそのまま採用せず、原則的には2010年としつつも、詳細な船体検査によって旗国が問題ないと認められた船については、2015年または船齢25年まで使用できることとしました。しかしながら、別途、寄港国はこの延命した船の入港を拒否することを認めていますので、実質的には、EU案と大差がないと言えます。
- (2) 重質油のシングル・ハル・タンカーによる輸送の禁止に関し、EUの厳しい提案(原則、禁止)については議論が分かれましたが、結局、内航船を適用除外とすることができるようにし、また、旗国の主官庁の判断により船齢25年までの航行を認めることとする、という妥協がなされて、最終決着をみました。
- (3) こうした妥協の結果、旗国が延命措置をした船についても、他方で寄港国に入港拒否権を与えたことにより、将来、例えば欧州で入港を拒否された船がアジアに流入するのではないかと、という可能性が残ることになりました。
- (4) 我が国としては、提案内容が概ね反映された結果となっており、新規則を採択する方向にあります。内航船の適用除外の是非については今後検討する予定となっています。

以上

添付資料：

「シングル・ハル・タンカーの規制に関する新規則」

シングル・ハル・タンカーの規制に関する新規則

(海洋汚染防止条約(MARPOL 条約)の改正)

- 2005年4月5日に発効予定 -

1. タンカーの規制(規則13Gの改正)

カテゴリー1の船舶(1982年までに建造された、いわゆる"Pre-Marpol 船")

欧州連合の提案	IMOでの審議経過	新規則
最終期限: 2005年 (現行 2007年) (注)この場合、2005年に船齢23年以上の船が締め出される。	賛成の方向	改正条約の発効時 (2005年4月5日の見込み)

カテゴリー2の船舶(1982年から1996年に建造された、いわゆる"Marpol 船")

欧州連合の提案	IMOでの審議経過	新規則
最終期限: 2010年 (現行 2015年) (注)この場合、2010年に船齢14年の船が締め出される。	最終期限: 2010年 ただし、CAS(後述)の検査により、構造状態が良いとされた船は、2015年(?)まで使用できる、という方向。	最終期限: 2010年 ただし、CASの検査により、旗国の主官庁が認めた場合には、2015年または船齢25年まで使用できる。

カテゴリー3の船舶(カテゴリー1、2より小型で、これまで条約の対象外とされた5,000重量トン以上のタンカー)

欧州連合の提案	IMOでの審議経過	新規則
最終期限: 2010年 (現行 2015年)	最終期限: 2010年 ただし、CASの検査により、構造状態が良いとされた船は、2015年(?)まで使用できる、という方向。	最終期限: 2010年 ただし、CASの検査により、旗国の主官庁が認めた場合には、2015年または船齢25年まで使用できる。

「船舶状態評価制度」

(Condition Assessment Scheme: CAS)を強化する制度(注)を導入する。

(注)老齢シングル・ハル船の船体検査を強化するための制度。

欧州連合の提案	IMOでの審議経過	新規則
なし	カテゴリー2、3の船で、船齢15年以上の船はCASの検査を義務づける方向。	カテゴリー2、3の船で、船齢15年を超える5,000重量トン以上のシングル・ハル・タンカーはCASの検査を義務づける。 (条約発効日以降、最初の定期検査または中間検査時に行う。)

2. シングル・ハル・タンカーによる重質油輸送の規制(新規則13H)

欧州連合の提案	IMOでの審議経過	新規則
600 重量トン以上のシングル・ハル・タンカーは禁止する(ただし、5,000 重量トン以下の船は 2008 年まで猶予する)	結論出ず。	内航船は、主官庁の判断により、適用除外にできる。 外航船の内、5,000 重量トン以上のシングル・ハル・タンカー(原油輸送)は条約の発効時から禁止。600-4,999 重量トンの小型タンカーは2008年から禁止。 ただし、いずれの場合にも、主官庁の判断により船齢 25 年まで航行できる。

3. CAS 検査により延命されたタンカーと寄港国の権利

CAS の検査により、旗国の主官庁によって延命された船、及び、重質油輸送を船齢 25 年まで主官庁が認めた船については、寄港国は入港を拒否することができる。

(注)IMO の審議において、わが国は次の提案を行った。

(1)シングル・ハル・タンカー

2015 年または(例えば)船齢 20 年に達した時点の、いずれか早い時点で排除する。

(2)重質油輸送

新造船は直ちに禁止。

現存船は十分な猶予期間(2010 年 2015 年まで)を設けた後に禁止。

以上