

## Member Circular 17/2016

# 2004年の船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約と米国のバラスト水管理 (BWM) 規制

こちらは、英文記事「[International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 and US Ballast Water Management \(BWM\) Regulations](#)」（2017年1月）の和訳です。

### 背景

IMOの「2004年の船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約」（以下「条約」といいます）が2017年9月8日に発効します。この条約は、ある地域に生息する有害な水生生物が別の地域に拡散しないように、船舶のバラスト水と沈殿物の管理および規制のための基準と手順を定めたものです。

2017年1月11日現在、条約の批准国は54カ国であり、世界の商船総トン数の53.3%に相当します<sup>1</sup>。

米国はこの条約の締約国ではありませんが、独自の要求事項を定めています。特に米国コーストガード (USCG) の規制は、米国水域を航行しバラスト水を排出するほとんどの船舶に対し、2016年1月1日以降の最初のドライドックの際に、USCGの試験基準を満たすUSCG認定のBWMシステムを設置することを求めています。このUSCGの試験基準は、IMOの「バラスト水管理システムの承認に関する2016年のガイドライン(G8)」が昨年採択されるまで、IMOガイドラインよりも厳格であるとみなされていました。後述しますが、カリフォルニア州は、USCGの基準よりもさらに厳しい独自のBWM基準を定めています。

こうした様々な規制が混在する状況が、海運業界に少なからず混乱を生じさせてきました。

### IMOのBWM条約

条約の下では、国際航海に従事するすべての船舶が、旗国当局が承認した船舶ごとのBWM計画に従い、一定の基準に沿ってバラスト水と沈殿物を管理することを求められるようになります。また、すべての船舶はバラスト水記録簿と国際BWM証書を備え置く必要があります。BWM基準は時間をかけて段階的に導入されますが、最終的にほとんどの船舶は、(IMO総会決議A.1088(28)の定めのとおり)2017年9月8日の条約発効後、最初に到来するIOPP証書<sup>2</sup>の更新日までに、IMOの基準を満たすバラスト水処理システムを船舶に設置しなければなりません。例えば、IOPP証書更新検査を2017年9月7日に受けた船舶は、2022年9月7日までに条約のD-2規則に準拠し型式承認を受けたBWMシステムを設置することが求められます。

条約締約国には、条約とIMOガイドラインの合意内容の両方の基準を満たすことを条件として、追加措置を講じる選択肢が与えられています。メンバーの皆様は、旗国が条約締約国である場合には、旗国当局に問い合わせて、こうした追加措置の有無を確認すべきです。

条約発効後は、バラスト水の取り込み、管理目的での循環・処理、海への排出の実施日時を船舶備え付けのバラスト水記録簿に記録しなければなりません。また、バラスト水を受入施設に排出した場合や、意図しない排出、例外的な排出の場合も日時を記録しておくべきです。

### IMO承認のバラスト水管理システム

条約の制定過程において、バラスト水交換基準(D-1基準)、バラスト水排出基準(D-2基準)など、BWMに関する適切な基準作りに多大な努力が注がれました。バラスト水の交換を実施する船舶は、バラスト水量の95%の容量交換を求められます。またBWMシステムを使用する船舶は、バラスト水排出時に

<sup>1</sup> <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20of%20Treaties.pdf>

<sup>2</sup> MARPOL条約附属書Iに基づき発行される国際油汚染防止証書 [International Oil Pollution Prevention Certificate] のこと。

排出される可能性のある、生存可能な微生物の最大許容数（単位水量当たり・サイズ別で規定）について定めた D-2 排出基準を満たさなければなりません。

条約の D-3 規則は、活性物質を使用する BWM システムが条約を遵守するためには、「活性物質を使用するバラスト水管理システムの承認手順（G9）」に従って IMO の承認を受ける必要があると規定しています。この承認手順（G9）は、BWM システムが環境、人の健康、財産または資源に不当なリスクをもたらすことがないように、2 段階のプロセス（基本承認と最終承認）で構成されています。

以下のリンクには、IMO から基本承認または型式承認のいずれかを取得済み（活性物質を使用したバラスト水管理システムの場合には、最終承認取得済み）の 60 以上の BWM システムのリストが掲載されています。

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/BallastWaterManagement/Documents/Table%20of%20BA%20FA%20TA%20updated%20May%202015.pdf>

IMO は、下記のサイト上で「よくある質問」についても公開しています。

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/BallastWaterManagement/Pages/BWMFAQ.aspx>

BWM システムに関する具体的な要求事項は、条約の B-3 規則（船舶のバラスト水管理）に記載されており、BWM システムが条約に準拠するには、「バラスト水管理システムの承認に関するガイドライン（G8）」に沿って旗国当局から承認を受けなければならないと規定しています。具体的な要求事項の詳細については、下記からご確認いただけます。

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-\(BWM\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx)

IMO は、2016 年 10 月の第 70 回海洋環境保護委員会（「MEPC 70」）において、前述の G8 ガイドラインを包括的に修正し、決議 MEPC. 279(70)により「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（G8）」（「2016 年 G8 ガイドライン」）を採択しました。また、MEPC 70 では最新版のガイドラインを義務化することが合意されたため、IMO は現在、2016 年 G8 ガイドラインを「バラスト水管理システムの承認に関する規約（Code for approval of ballast water management systems）」と改称するよう、内容の見直しに取り組んでいます。

2016 年 10 月 28 日以前にその当時の G8 ガイドラインに従って承認された BWM システムを既に設置している船主、または一つ前の G8 ガイドライン（すなわち、決議 MEPC. 174(58)で承認された G8 ガイドライン）に従って承認された BWM システムを 2020 年 10 月 28 日以前に設置する船主は、2016 年 G8 ガイドラインに従って承認されたシステムと交換する必要はありません。

2017 年 9 月 8 日以降 2020 年 10 月 28 日までに BWM システムを設置する船主は、一つ前の G8 ガイドライン（すなわち、決議 MEPC. 174(58)で承認された G8 ガイドライン）、または改正された 2016 年 G8 ガイドラインのいずれかに従って承認されたシステムを設置することができます。

しかし、2020 年 10 月 28 日以降に BWM システムを設置する船主は、2016 年 G8 ガイドラインに従って承認されたシステムを設置しなければなりません。

IMO は、2016 年ガイドラインの適用前に採択されていた過去の G8 ガイドラインに従って承認されたシステムをいち早く設置した船主を考慮して、そうした船主を保護するべく、決議 MEPC. 253(67)を通じてこのアプローチに合意したものと思われま

これら 2 つのガイドラインの詳細情報は、旗国当局から入手することができます。

## USCG の BWM 規制

USCG は 2012 年 3 月に BWM に関する規制を改正し、船舶から米国水域に排出されるバラスト水に含まれる生物の許容濃度について基準を設けました。現在、米国水域（基線から 12 海里以内）を航行する外航商船に対しては、次の方法のいずれかによりバラスト水を管理することが要求されています。

- ・ 米国で型式承認され、基準に適合した BWM システムを使用すること。
- ・ 33 CFR Part 151 に従って設置した場合、USCG から代替管理システム（AMS）として認められ、外国で型式承認された BWM システムを 5 年を上限として暫定的に使用すること。
- ・ バラスト水の使用および排出については、米国の公共用水施設から取り入れたものに限ること。
- ・ バラスト水を受入施設に排出すること。
- ・ 未管理状態のバラスト水を 12 海里以内で排出しないこと。

この USCG の規制は 2012 年に発効していますが、USCG の型式承認を取得したシステムは最近まで存在しませんでした。しかし 2016 年 12 月 2 日に、USCG の海上安全センターが、Optimarin 社の BWM システムが初めて USCG の型式承認を取得したことを発表しました。2016 年 12 月 23 日には、USCG はさらに 2 つのシステム（Alfa Laval Tumba AS 社の PureBallast 3 と、OceanSaver AS 社の BWTS MKII）の型式承認をしたことを発表しました。これら 3 つのシステムはすべて IMO の型式承認も取得しています。したがって、USCG と IMO の両方の BWM 基準に適合できるシステムとしては、現在 3 つの選択肢があることになります。

また、USCG は型式承認に関連して、[Marine Safety Information Bulletin 14-16](#) に以下に関する「よくある質問」の回答を掲載しています。

- ・ （遵守日の）延長プログラムについて
- ・ 船舶の遵守日につて
- ・ 代替管理システム（AMS）の使用について

ただし、この Bulletin は、船長、船主、オペレーター、代理人または担当者（併せて「船主・オペレーター」といいます）が、あらゆる努力にもかかわらず、USCG の型式承認された BWM システムを設置することを認められている BWM 方法のいずれにも準拠できないことを証拠書類で立証した場合、米国の規則上 USCG が船舶の遵守日を延長することを認めているとしています。

この遵守日の延長に関して重要なことは、USCG が以下の勧告をしていることです。USCG の型式承認済み BWM システムが入手可能である現状において、USCG に遵守日の延長を要請しようとする船主・オペレーターに対して、承認済みシステムの製造業者と設置の選択肢についての話し合いを行い、遵守に向けて努力してきたことの明確な陳述書とそのことを証明する文書を添えて提出するとともに、なぜ型式承認済みのシステムを決められた実施スケジュールに従って設置することが不可能であるかの明確な理由（例えば、納入の遅延）を提出しなければならないという勧告です。また、延長申請を希望する船主は、改訂された申請用紙（[ここをクリック](#)）を使用しなければなりません<sup>3</sup>。この用紙は、USCG のスタッフが各申請書を個別に審査できるように先頃改訂されたものです。これに伴い、一括申請は受け付けられなくなり、船舶ごとに別々の申請書を提出しなければなりません。

USCG は Bulletin の中で、今回の型式承認によって船主とオペレーターはバラスト水排出基準を満たす型式承認されたシステムを使用できるようになるとする一方で、各船舶は本サーキュラーに記載の代替手段を採用することで USCG の BWM 規制に引き続き準拠可能であることを再確認しています。

<sup>3</sup> 出所: 国際独立タンカー船主協会 (Intertanko)

## カリフォルニア州の BWM 要求事項

カリフォルニア州は、USCG の基準よりもさらに厳しい独自の BWM 基準を設定しているため注意が必要です。カリフォルニア州の BWM システムに関する「Interim Performance Standards (暫定排出基準)」は、2020 年 1 月 1 日に発効します。この基準は、カリフォルニア州の「Final Performance Standards (最終性能基準)」の発効が予定されている 2030 年 1 月 1 日に、さらに厳格化されることが決まっています。カリフォルニア州の Interim Performance Standards に適合する BWM システムは、今のところ存在しません。

2016 年 12 月 30 日、カリフォルニア州土地委員会は、カリフォルニア州の港に寄港する船舶に向けて、BWM に関する既存の報告要件の再確認を促す通知を発行しました。この通知の内容は下記からご確認いただけます。

[http://www.slc.ca.gov/Forms/MISP/2017\\_LtrAgents.pdf](http://www.slc.ca.gov/Forms/MISP/2017_LtrAgents.pdf)

## P&I 保険カバー

条約と USCG 規制はいずれも既存のクラブ約款の改正を必要としません。承認済みのシステムであっても、ある欠陥に起因して未処理バラスト水が船外へ流出・排出した場合の賠償責任（不注意による未処理バラスト水の流出に対する過怠金を含む）やバラスト水に関連したその他の環境賠償責任は、クラブ約款とカバー条件に従っている限り、カバー対象となります。BWM に関する要求事項違反に伴うその他の過怠金に対するカバーについては、クラブの裁量で判断されることとなります。

国際 P&I グループに加入するすべてのクラブが同様のサーキュラーを発行しています。

上記に関するご質問は、[Tonje Castberg](#)、[Nick Platt](#)、[Kristin Urdahl](#) もしくは [ガードジャパン株式会社](#) までお問い合わせください。

敬具

GARD AS



Rolf Thore Roppestad  
CEO (最高経営責任者)

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性及び品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されています。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。