

平成 17 年 度

海事の国際的動向に関する調査研究  
＝海洋汚染防止関係＝  
事業報告書

平成 18 年 6 月

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及び日本海事財団の補助金を受け、平成17年度に実施した「海事の国際的動向に関する調査研究（海洋汚染防止関係）」事業を取りまとめたものである。

平成18年6月

社団法人 日本海難防止協会

# 目 次

## 緒 言

## 委員会名簿

## I 研究の概要

1. 実施の目的 ..... 1
2. 実施方法 ..... 2
3. 実施経過 ..... 3
4. 本事業の成果 ..... 4

## II. 研究の内容

1. 第53回 MEPC (海洋環境保護委員会) 報告書 (MEPC 53/24 仮訳) ..... 5
  - 同附属1 決議 MEPC. 123 (53) - バラスト水管理同等対応に関する  
ガイドライン(G3) ..... 113
  - 同附属2 決議 MEPC. 124 (53) - バラスト水交換に関するガイドライン(G6) ..... 118
  - 同附属3 決議 MEPC. 125 (53) - バラスト水管理システム承認に関する  
ガイドライン(G8) ..... 129
  - 同附属4 決議 MEPC. 126 (53) - 活性物質を利用するバラスト水管理システムの  
承認に関する手順(G9) ..... 162
  - 同附属5 決議 MEPC. 127 (53) - バラスト水管理計画ガイドライン(G4) ..... 181
2. 第54回 MEPC (海洋環境保護委員会) 報告書 (MEPC 54/21 仮訳) ..... 203
  - 同附属1 決議 MEPC. 124 (53) - プロトタイプバラスト水処理技術プログラムの  
承認及び監視のためのガイドライン(G10) ..... 277

## III. 参考

1. REPORT OF THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION  
COMMITTEE ON ITS FIFTY-THIRD SESSION (MEPC 53/24) ..... 1
2. REPORT OF THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION  
COMMITTEE ON ITS FIFTY-FOURTH SESSION (MEPC 54/21) ..... 167

## IV むすび

## 緒 言

IMO（国際海事機関）が策定した「海洋汚染防止条約（MARPOL 73/78 条約）」は、条約本文、議定書及び6つの附属書、すなわち附属書Ⅰ（油による汚染の防止のための規則）、附属書Ⅱ（ばら積みの有害液体物質による汚染の防止のための規則）、附属書Ⅲ（容器への収納の状態で海上において運送される有害物質による汚染の防止のための規則）、附属書Ⅳ（船舶からの汚水による汚染の防止のための規則）、附属書Ⅴ（船舶からの廃物による汚染の防止のための規則）及び附属書Ⅵ（船舶からの大気汚染防止のための規則）から構成されている。

昨年までに、附属書Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ、Ⅴは発効に至っており、また、附属書Ⅵについては2005年5月に発効した。

我が国は、2004年までに附属書ⅠからⅤに加入、2005年2月16日に附属書Ⅵに加入し、国内法である「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」を整備・改正するなど積極的対応を進めてきた。

さらに、1990年代以来継続中であった「船舶バラスト水及び沈殿物の管制及び管理のための国際条約」に関しても、2004年2月の外交会議において採択され、本年度は6本のガイドラインが採択された。

本事業では、IMOを中心とする海洋汚染防止に係る国際的動向を的確に把握し、関係するこうした条約の国内法への導入及び行政の円滑な運営等に寄与するため、関係当局、関係民間団体及び学識経験者が一体となって問題点の検討を行い、情報の連絡を密にしてIMOの関係会議に対する国内意見の統一、調整及び対応の強化の一助とするなどの作業を学識経験者、専門家及び関係団体からなる委員会を設置して進めてきた。

本報告書は、平成17年度における海洋汚染防止に関する国際的動向をとりまとめたものである。

本報告書の作成に当たり、ご協力をいただいた関係各位に厚く感謝の意を表するとともに、本書が海洋環境保全の一助としてお役に立てば幸いである。

## 委員会名簿

(順不同、敬称略、( )内氏名は前任者)

### 委員長

上田 浩一 独立行政法人海上技術安全研究所環境・エネルギー研究領域  
海洋汚染防止研究グループ上席研究員

### 委員

福代 康夫 東京大学アジア生物資源環境研究センター教授  
石田 廣史 神戸大学海事科学部教授  
津金 正典 東海大学海洋学部航海工学科航海専攻教授  
岡村 敏 元 IMO 海洋環境部次長  
半田 收 社団法人日本船主協会海務部長  
工藤 栄介 財団法人海洋政策研究財団常務理事  
井崎 宜昭 日本内航海運組合総連合会審議役  
中村 靖 財団法人日本海事協会船体部主管  
岡部 亮介 社団法人日本船舶技術研究協会基準部主任研究員  
(柳瀬 啓)  
桐明 公男 社団法人日本造船工業会技術部部長

### 関係官庁

馬場先 靖 国土交通省総合政策局環境・海洋課海洋室長  
(小滝 晃)  
松永 健次 国土交通省海事局外交課長  
(櫻井 俊樹)  
安藤 昇 国土交通省海事局安全基準課長  
(石田 育男)  
和田 昌雄 国土交通省海事局船用工業課長  
(田中 護史)  
森川 雅行 国土交通省港湾局環境・技術課環境整備計画室長  
(牛嶋 龍一郎)  
野俣 光孝 海上保安庁警備救難部環境防災課長  
(春田 幸一)  
小川 晃範 環境省地球保全局環境保全対策課長  
(荒井 真一)  
奥野 勝 水産庁増殖推進部漁場資源課長  
(小松 正之)

## オブザーバー

久野 勝秀	財団法人技術部調査課副参事
華山 伸一	財団法人海洋政策研究財団海技研究グループ主任研究員
石橋 深雪	日本エヌ・ユー・エス株式会社 HSE コンサルティング エキット

## ご尽力いただいた方々

黒越 仁	社団法人日本船主協会海務部係長
今井 新	社団法人日本船舶技術研究協会基準部主任研究員
井田 光彦	国土交通省総合政策局環境・海洋課海洋室課長補佐 (大野 敬介)
伊藤 弘志	国土交通省総合政策局環境・海洋課海洋室海洋専門官
村岡 英一	国土交通省海事局安全基準課課長補佐
高瀬 竜二	国土交通省海事局外交課国際機関条約対策室
森本 裕史	国土交通省海事局船用工業課国際係国土交通技官
辻 広登	国土交通省港湾局環境・技術課環境整備計画室課長補佐
山廻辺 伸充	国土交通省港湾局環境・技術課環境整備計画室海域環境係長
宮崎 一己	海上保安庁環境防災課国際海洋汚染対策官
塩入 隆志	海上保安庁環境防災課専門官
安達 裕司	環境省地球環境局環境保全対策課審査係長 (長崎 孝俊)
加藤 英雄	水産庁増殖推進部漁場資源課課長補佐

## 事務局

津田 眞吾	社団法人日本海難防止協会常務理事
菊地 武晃	社団法人日本海難防止協会海洋汚染防止研究部長
田井 洋介	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
小林 秀一	株式会社水圏科学コンサルタント技術部顧問
吉田 勝美	株式会社水圏科学コンサルタント企画開発室長

# I 研究概要

## 1. 実施の目的

海洋環境保全問題は海上交通の性格上、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、バラスト水管理の法規制化、船舶のリサイクル問題、船舶からの大気汚染の防止問題、OPRC-HNS 議定書批准のための包括的な作業、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、特別海域及び特に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。

以上のことから、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、国内関係者への周知とともに、当協会ロンドン連絡事務所の協力のもと、IMO 関連会議に調査員を派遣し、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

本事業の推進に当っては、MEPC 等での審議議題に関し、会議前後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。

本年度は昨年度に引き続き、MEPC において最優先議題の一つとなっているバラスト水中の有害水生生物問題を主要検討課題とし、集中的に取り上げることとした。

### 3. 実施経過

7月5日

第一回委員会を開催した。同委員会では、第4回バラスト水作業部会及び第53回MEPCにおけるバラスト水問題に関する我が国の対処方針について最終検討を行った。

7月11日～7月23日

第4回バラスト水作業部会及び第53回MEPCに調査員として、菊地武晃 海洋汚染防止研究部長、相馬 淳 ロンドン連絡事務所長及び田井洋介 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。

11月25日

第二回委員会を開催した。同委員会では、第4回バラスト水作業部会及び第53回MEPCにおけるバラスト水問題に関する結果報告を行い今後の対応を検討した。

平成18年3月15日

第三回委員会を開催した。同委員会では、第54回MEPCにおけるバラスト水問題に関する我が国の対処方針について最終検討を行った。

平成18年3月20日～3月24日

第54回MEPCに調査員として、相馬 淳 ロンドン連絡事務所長及び田井洋介 海洋汚染防止研究部主任研究員を出席させ、さらに助成事業「海事の国際的動向に関する調査研究」の委員である東京大学の福代教授にご出席頂き、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、わが国対処方針の策定及び行政の円滑な運営に寄与した。

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、これらから得た情報は当局をはじめ、海運業界等に提供するなど有効な活用を図った。

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、関係者の海洋環境の保全に貢献するところ大であった。

## Ⅱ 研究の内容

## 第 53 会期 海洋環境保護委員会報告書（仮訳）

### 項目

- 1 序論
- 2 バラスト水中の有害水生生物
- 3 船舶リサイクリング
- 4 船舶からの大気汚染の防止
- 5 強制法規改正の検討及び採択
- 6 MARPOL 73/78 及び関連法規の解釈及び改正
- 7 OPRC 条約及び OPRC-HNS 議定書並びに関連条約決議の実施
- 8 特別海域及び特に敏感な海域の特定及び保護
- 9 受入施設の不備
- 10 各小委員会の報告
- 11 他の委員会等の作業
- 12 IMO 加盟国任意監査スキーム
- 13 改正 MARPOL 附属書 I 及び附属書 II へのフォローアップ
- 14 条約の進捗状況
- 15 船舶の有害防汚システム
- 16 MARPOL 73/78 及び関連法規の実施及び施行の促進
- 17 UNCED 及び WSSD へのフォローアップ
- 18 技術協力計画
- 19 総合安全性評価及び人的要因の将来の役割
- 20 委員会及び下部組織の作業計画
- 21 委員会ガイドラインの適用
- 22 2006 年度の議長及び副議長の選出
- 23 その他の事項

### 附属一覧

- 附属 1 決議 MEPC.123 (53)  
ーバラスト水管理同等対応に関するガイドライン(G3)
- 附属 2 決議 MEPC.124(53)  
ーバラスト水交換に関するガイドライン(G6)
- 附属 3 決議 MEPC.125(53)  
ーバラスト水管理システム承認に関するガイドライン(G8)

- 附属 4 決議 MEPC.126(53)
  - －活性物質を利用するバラスト水管理システムの承認に関する手順 (G9)
- 附属 5 決議 MEPC.127(53)
  - －バラスト水管理計画ガイドライン(G4)
- 附属 6 バラスト水条約統一実施のためのガイドライン作成計画
- 附属 7 総会決議案
  - －船舶リサイクリングに関する法的拘束力のある新たな文書
- 附属 8 総会決議案
  - －船舶リサイクリングに関するガイドライン(決議 A.962(23))の改正
- 附属 9 任意の船舶からの CO2 排出インデクシング試行のための暫定ガイドライン
- 附属 10 決議 MEPC.128 (53)
  - －MARPOL 附属書VIのための検査及び証書の調和されたシステムの下での改訂検査ガイドライン(決議 A.948(23))の改正
- 附属 11 決議 MEPC.129 (53)
  - －MARPOL 附属書VIの下での旗国検査のためのガイドライン
- 附属 12 決議 MEPC.130 (53)
  - －船上における排気ガス－SOx 洗浄システムのためのガイドライン
- 附属 13 MARPOL 附属書VI及び NOx テクニカルコードの統一解釈
- 附属 14 MARPOL 附属書VI及び NOx テクニカルコードの改訂に関する BLG 小委員会への委託事項
- 附属 15 決議 MEPC.131 (53)
  - －状態評価スキーム(CAS)の改正
- 附属 16 決議 MEPC.132 (53)
  - －1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約及び 1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年議定書改正のための 1997 年議定書附属の改正 (MARPOL 附属書VI及び NOx テクニカルコードの改正)
- 附属 17 改正 MARPOLVIの改正提案  
(第 13 規則の追加－操作要件に関する旗国検査)
- 附属 18 現在の MARPOL 附属書 I の第 13F 規則の統一解釈
- 附属 19 OPRC-HNS 技術部会の改正作業計画及び TG 4 の議題案
- 附属 20 総会決議案
  - －特に敏感な海域の特定及び指定
- 附属 21 決議 MEPC.133 (53)
  - －グレートバリアリーフへ拡大した特に敏感な海域としてのトレス海峡の指定
- 附属 22 決議 MEPC.134 (53)
  - －特に敏感な海域としてのカナリー諸島の指定
- 附属 23 決議 MEPC.135 (53)
  - －特に敏感な海域としてのガラパゴス諸島の指定
- 附属 24 決議 MEPC.136 (53)

- 特に敏感な海域としてのバルト海区域の指定
- 附属 25 改訂 MARPOL 附属書 I の改正提案(燃料油タンク保護に関する第 13A 規則の追加)
- 附属 26 決議 MEPC.137 (53)
  - 油及び/若しくは有害液体物質による船上海洋汚染防止緊急計画 (Shipboard Marine Pollution Emergency Plan)作成のためのガイドラインの改正 (決議 MEPC.85(44))
- 附属 27 決議 MEPC.138 (53)
  - 危険品、有害物質及び/若しくは海洋汚染に関する事故の通報のためのガイドラインを含む、船舶通報制度及び通報要件の一般原則 (決議 A.851(20)) の改正
- 附属 28 危険化学薬品ばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する規則 (BCH コード) の改正提案
- 附属 29 危険化学薬品ばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則 (IBC コード) の改正提案
- 附属 30 改正 MARPOL I 第 21 規則の改正提案
- 附属 31 現在の MARPOL I 規則第 13H 規則(2)の統一解釈
- 附属 32 決議 MEPC.139 (53)
  - 改正 MARPOL 附属書 I の要件の浮体式海洋石油ガス生産貯蔵積出設備(FPSO)及び浮体式海洋石油ガス貯蔵積出設備(FSU)への適用のためのガイドライン
- 附属 33 2006–2007 年 2 年間の海洋環境保護委員会の作業計画
- 附属 34 BLG 及び FSI 小委員会の作業計画及び次回会期議題案
- 附属 35 環境問題に関する DSC、NAV、DE、SLF 及び STW 小委員会の作業計画
- 附属 36 MEPC 54、MEPC 55 及び MEPC 56 の議題に含むべき項目
- 附属 37 小委員会への改正委託事項
- 附属 38 小委員会への指示

## 1 序論

1.1 第 53 回海洋環境保護委員会は、Mr. A. Chrysostomou (キプロス) を議長として、2005 年 7 月 18～22 日に、IMO 本部において開催された。

1.2 今会期、以下の 88 IMO 加盟国からの代表団が出席した。

アルジェリア	イラン
アンゴラ	アイルランド
アンチグアバーブーダ	イスラエル
アルゼンチン	イタリア
豪州	ジャマイカ
バハマ	日本
バングラデシュ	キュート
バルバドス	ラトビア
ベルギー	リベリア
ベリーズ	ルクセンブルグ
ボリビア	マレーシア
ブラジル	マルタ
ブルガリア	マーシャル諸島
カナダ	メキシコ
チリ	モロッコ
中国	オランダ
コロンビア	ニュージーランド
クロアチア	ナイジェリア
キューバ	ノルウェー
キプロス	オマーン
北朝鮮	パキスタン
デンマーク	パナマ
ドミニカ	パプアニューギニア
エクアドル	ペルー
エジプト	フィリピン
エストニア	ポーランド
フィンランド	ポルトガル
フランス	カタール
ドイツ	韓国
ガーナ	ルーマニア
ギリシャ	ロシア
グアテマラ	セントクリストファー・ネイヴィス
ホンジュラス	セントヴィンセントグレナディーン
アイスランド	サウジアラビア
インド	シンガポール
インドネシア	スロベニア



南アフリカ	ウクライナ
スペイン	アラブ首長国連邦
スウェーデン	英国
スイス	タンザニア
シリア	米国
タイ	ウルグアイ
トルコ	バヌアツ
ツバル	ベネズエラ

次の IMO 準加盟国からの代表団が出席した。

香港（中国）

次の国連及び専門機関からの代表団が出席した。

国際連合（UN）  
国連環境計画（UNEP）  
国連教育科学文化機関（UNESCO）  
国連気象変動枠組み条約（UNFCCC）

次の 5 政府間機関からオブザーバーが出席した。

欧州委員会（EC）  
西部・中部アフリカ海事機関（MOWCA）  
海洋環境保護地域機関（ROPME）  
東及び南アフリカ港湾管理協会（PMAESA）  
国連海事衛星機構（IMSO）

次の 38 非政府間機関からオブザーバーが出席した。

国際海運集会所（ICS）  
国際標準化機構（ISO）  
国際海運連盟（ISF）  
国際自由貿易組合連合（ICFTU）  
国際海上無線委員会（CIRM）  
国際港湾協会（IAPH）  
バルチック国際海運同盟（BIMCO）  
国際船級協会連合（IACS）  
欧州化学製造者連合協議会（CEFIC）  
石油会社国際海事評議会（OCIMF）  
国際水先人協会（IMPA）  
国際地球の友（FOEI）  
国際航法研究協会（IAIN）

国際海洋産業協会 (ICOMIA)  
国際船長協会連盟 (IFSMA)  
国際サルベージ連合 (ISU)  
International Association of Oil and Gas Producers (OGP)  
Community of European Shipyards' Associations (CESA)  
国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO)  
船主責任相互保険組合国際グループ (P AND I CLUBS)  
国際タンカー船主汚染防止連合会 (ITOPF)  
国際自然保護連合 (IUCN)  
グリーンピース・インターナショナル  
国際巡航船協議会 (ICCL)  
国際ドライバルク貨物船主協会 (INTERCARGO)  
世界自然保護基金 (WWF)  
欧州内燃機関製造者協会 (EUROMOT)  
国際石油産業環境保全協会 (IPIECA)  
海洋工学、科学及び技術協会 (IMarEST)  
国際パーセルタンカー協会 (IPTA)  
国際航行連盟 (ISAF)  
国際海洋請負業者協会 (IMCA)  
世界原子力輸送協会 (WNTI)  
国際港長協会 (IHMA)  
英国造船学会 (RINA)  
INTERFERRY

- 1.3 海上安全委員会 (MSC) 議長 Mr. Tom Allan (英国) ; ばら積み液体及びガスに関する小委員会 (BLG) 議長 Mr. Z. Alam (シンガポール) ; 船舶設計設備小委員会 (DE) 議長 Mr. I.M. Ponomarev (ロシア) ; 危険物、固体貨物及びコンテナ小委員会 (DSC) 議長 Mrs. O.P. Lefevre (フランス) も出席した。

#### 事務局長開会の辞

- 1.4 参加者に歓迎の意を表し、事務局長は、今年の World Maritime Day のテーマは「国際海運－世界貿易の運び手(International Shipping-Carrier of World Trade)」とすべきであるとした昨年 11 月の理事会の決定を想起した。そして、その決定は、まず第一に事故の発生を防ぐ効果を高める手段や方法を探し出し、海運のイメージに注意を引きさらにそのプロフィールを高めるよい機会を提供するであろう。事故である以上、それがいかに例外的で地味であったとしても、海運のイメージを傷つけてきた。事務局長は海運の人的側面を示す機会を提供する海上における特別な勇氣ある行動のための IMO 賞(IMO Award for Exceptional Bravery at Sea)を作成するための今年の 6 月の理事会の決定にも言及した。

- 1.5 事務局長は、さらに海洋環境保護における IMO の役割をより若い世代に伝えることの価値及び重要性、並びに環境のための世界子供サミット (Children's World Summit for the Environment) に 4 人の子供の参加を促進している IMO の役割に注意を促した。事務局長は子供たちの参加を確保するための努力に対しギリシャ海洋環境保護協会(HELMEPA)、トルコ海洋環境保護協会(TURMEPA)及びキプロス海洋環境保護協会(CYMEPA)に感謝を表明し、さらに同氏はこれらの子供たちがサミットにおいて海洋環境保護の分野において IMO の目標を促進するための良き大使となることを確信した。
- 1.6 本年 4 月 5 日に発効された、改正 MARPOL 第 13G 規則（早められたシングルハル油タンカーのフェイズアウト）及び新規の第 13H 規則（貨物として重油を輸送しているタンカーからの汚染防止）に言及し、事務局長は、これら 2 規則の厳格な実施が、状態評価スキーム(Condition Assessment Scheme)と共に、汚染のない海洋環境を達成するための IMO の努力に重要な貢献をすることを希望した。
- 1.7 2005 年 5 月 19 日の MARPOL 附属書 VI（船舶からの大気汚染の防止）の発効を歓迎して、事務局長は、汚染に関する最近採択された他の IMO 文書の批准のペースが遅いことに懸念を残し、同氏は参加国に対し、2000 年 OPRC-HNS 議定書、2001 年 AFS 条約及び 2004 年バラスト水管理条約の批准又は加入のため速やかな行動を促した。
- 1.8 バラスト水管理条約に話題を移し、事務局長は、当委員会にすべての関連した事項、特に、必要なバラスト水処理技術を発達させるためバラスト水処理技術の承認及び活性物質を使用しているシステムの関連した手続きのためのガイドライン、に関して総体的合意の決定に到達することを促した。これに関連して、事務局長は、適切な技術がバラスト水管理条約の規則 D-2 により要求されたバラスト水処理基準を達成することが可能であるかどうか決定するための見直し部会の設置が当委員会にとってバラスト水管理条約の関連要件の早期かつ効果的な実施に向けた最も適切な戦略を可能とすることを希望した。
- 1.9 事務局長は第 23 回総会による船舶リサイクリングに関する IMO ガイドラインの採択が法的拘束力を持ち、広く受入られる国際海運及びリサイクリング設備のための船舶リサイクリングの規定、規則及び標準を設けるための強制的な管理体制の作成の可能性に向かった第一歩であったことを想起した。同氏は、IMO が世界の海上輸送及び運航の終了から船舶の迅速な回収に関連するすべての項目の特定の特徴を正確に把握すると共に、現実的、実用的、バランスの取れた、作業可能及び効果的な解決策の作成に最大限緊急さ及び重要性を与えてきたこと、及び、実行可能な解決策を達成するために、3 団体間での二度手間並びに責任及び能力の重複を避けるために IMO が ILO 及びバーゼル条約との協力を継続していくことを強調した。

- 1.10 MARPOL 附属書VIの実行に関して、事務局長は今会期において当委員会がさらに；附属書VIの下の検査及び証書の調和されたシステムの採用に関する；寄港国監督に関する；船上の排気ガス洗浄システムに関する3件のガイドラインを採択する見込みであることを銘記した。同氏はMARPOL 附属書VIの3件の改正を採択する計画も銘記した。最も重大な改正は北海をSO<sub>x</sub> 排出制御地域に指定する第14規則(3)の改正であった。MARPOL 附属書VI及びNO<sub>x</sub> 技術コードの提案された多数の統一解釈に関連して、事務局長は、船用ディーゼル機関からの排出の削減を達成した種々の技術的発達を銘記し、現在の文書を見直すための提案は当委員会の特別の注意に値するという見解を表明した。
- 1.11 現在のPSSA ガイドラインの改正提案の審議に話題を移し、事務局長は、当作業は採択のため第24回総会に提出に向け今会期で完了することを確信した。同氏は、現在のPSSA 指定の基準により得られた教訓および経験を受け取ることにより、当委員会は（国際的な海運活動に脆弱である）海洋の生態系の保護及び国際的海上貿易の潤滑な流れの維持の必要性との間に適切なバランスの必要性に積極的に応じることが可能であると述べた。
- 1.12 長期間立ちはだかつてきた港湾の受入設備の不備の問題に関連して、事務局長は、すべての関連団体による行動の必要性を強調し、条約の義務をすべて満たすことを加盟国、特に条約の寄港国に強く促した。同氏は当委員会が将来の行動計画の作成を招請されることを銘記し、当活動が当委員会の有能かつ効果的な方法でこの問題に取り組むための努力を支援するための必要な刺激を提供することを望んだ。
- 1.13 IMO 条約を実施するため及び各国の能力を発達させるための各国、特に発展途上国、を支援するIMO の努力に話題を移し、事務局長は発展途上国からバラスト水制御及び管理方法の効果的実施の障害を取り除くためのGEF/UNDP/IMO 計画(GloBallast 計画)の好結果の終了を歓迎し、「GloBallast 協力」と名付けられた計画の第二段階の準備に注意を促した。
- 1.14 海上電子ハイウェイ実施計画に関して、事務局長は、IMO が現在世界銀行及びマラッカ・シンガポール海峡沿岸3カ国－インドネシア、マレーシア及びシンガポールとの交渉を最終化させていると通知した。IHO、INTERTANKO 及びICS との協力を含む、覚書は、計画が2005年以内又は遅くとも2006年始めに開始されると共に、間もなく署名される見込みである。
- 1.15 事務局長は、当委員会に東アジア海洋環境管理パートナーシップ(PEMSEA)に関する5年間のGEF/UNDP/IMO 計画を2006年12月に終了させる見込みであることも通知し、同氏はPEMSEA 計画参加国に対して次の段階でのPEMSEA の継続を確保するための地域的なメカニズムの設置及び東アジア海域のための持続可能な開発戦略の確保に最善をつくすよう促

した。さらに同氏は、主要な目的がすべての関連する国際条約の一貫した、効果的な及び統一の実施及び船舶からの汚染を防止することによる地中海海域の海洋環境の保護を促進することである EC の出資した SAFEMED 計画への事務局の貢献に言及した。

- 1.16 締めくくりに、事務局長は IMO 加盟国任意監査スキーム案の重要性、IMO のイニシアチブに対する国連総会の歓迎及びサブスタンダード船の世界からの排除の IMO の取り組みを審議している当委員会の役割を強調した。同氏は、当委員会が第 13 回旗国小委員会及び第 3 回 MSC/MEPC/TCC 共同特別作業部会の結果及び承認のため第 24 回総会へ最終的な提出に先立ち第 23 回臨時理事会に提出されている意見を審議することを期待した。

### 議長 の 辞

- 1.17 返答して、議長は、事務局長の開会の辞及び助言に感謝し、それらすべてを当委員会の作業で審議すると述べた。

### 議題 の 採 択

- 1.18 当委員会は議題(MEPC 53/1)及び本会期中のガイドラインの暫定計画表(MEPC 53/1/1、附属 2、改正)を採択した。各議題項目の下で審議される文書一覧と共に、採択された議題は文書 MEPC 53/INF.22 に記載された。

### 信任 状

- 1.19 当委員会は、各代表団の信任状が正当かつ適切なものであったという事務局長報告を銘記した。

## 2 バラスト水中の有害水生生物

- 2.1 当委員会は、2004 年 6 月 1 日から 2005 年 5 月 31 日の間に、8 カ国（アルゼンチン、オーストラリア、ブラジル、フィンランド、モルジブ、オランダ、スペイン及びシリア）が批准に向けバラスト水管理条約に署名したこと、及び 2005 年 5 月 31 日から、バラスト水管理条約はすべての国に加盟のために開放されていることを銘記し、加盟国に発効を促進するために可能な限り早期の文書の批准を促した。当委員会はさらにモルジブが 2005 年 6 月 22 日に文書の批准を寄託した後、最初の締約国となったことも銘記した。

- 2.2 当委員会は、当議題の下に提出された 42 件の文書の内、20 件は 2005 年 7 月 11 日～15 日に開催されたバラスト水作業部会(BWWG)の会期間会合で取り扱われたことを銘記し、作業部会で検討された文書をプレナリーで紹介する必要はないことに合意した。

- 2.3 当委員会は、第 48 回会期において、船舶設計設備小委員会(DE 48)がガイドライン(G8)及び関連文書を審議し、その結果(MEPC 53/10)が BWWG 会期間会合で言及されたことを想起した。
- 2.4 当委員会は、塗装とバラスト水管理のために使用される活性物質の間の適合性に関する DE 48 からの勧告を支持し、当該勧告が会期間の BWWG により考慮されたことを銘記した。
- 2.5 当委員会は、ばら積み液体及びガスに関する小委員会が、第 9 回会期(BLG 9)において、ガイドライン(G3)及び(G6)を最終化したことを想起し、BWVG 会期間会合におけるガイドライン(G2)、(G4)及び(G11)に関する作業を継続するための勧告を銘記した。

### ガイドライン(G3)及び(G6)の採択

- 2.6 当委員会は、文書 BLG 9/17 附属 14 に含まれたバラスト水管理同等対応に関するガイドライン(G3)の最終文書及びBLG 9/17附属13に含まれたバラスト水交換に関するガイドライン(G6)の最終文書に関する BLG 9 の勧告を審議し、2 件のガイドラインをそれぞれ決議 MEPC.123(53) 及び MEPC.124(53)として採択した。それらは附属 1 及び附属 2 に記載された。

### 会期間バラスト水作業部会の報告書

- 2.7 会期間 BWVG の報告書(MEPC 53/WP.1 及び Add.1)を紹介して、同部会議長、Mr. Mike Hunter (英国) は、作業部会の委託事項は基本的には残っているガイドラインに関する作業の継続であるが、同部会はガイドライン(G8)及び(G9)に関する DE 48 の意見及び提案を審議し、審議の結果に関して当委員会に助言したと述べた。同議長は、同部会がバラスト水管理計画ガイドライン(G4)及びバラスト水交換に関する設計及び建造基準に関するガイドライン(G11)に関する作業を完了させたことを通知した。
- 2.8 同部会議長は、プロトタイプバラスト水処理技術の承認に関するガイドライン(G10)に関する作業も完了し、MEPC 54 において MEPC 決議による採択のため審議を行うことが可能であると述べた。同氏はさらに、残りのガイドラインに関しても進捗しているが、更なる作業を必要とすると述べ、BLG 10 にそれぞれの起案に関して作業を継続することを勧告した。
- 2.9 同部会議長は、これまでの進捗状況を考慮して、バラスト水管理条約(MEPC 51/21、附属 1)に関するガイドラインの作成計画を適切に改正及び最新化したことを通知した。
- 2.10 同議長は、当部会が、適切な意志決定手段の使用を勧告した船舶バラス

ト水管理国際条約により採択された決議 2 を想起し、条約の規則 D-5 により要求される技術の見直しを行うために使用される可能な評価手段を検討し、検討結果に関する意見を提供したことを通知した。

- 2.11 当委員会は、会期間 BWVG の報告書を審議及び同議長の口頭の報告を銘記し、以下の行動を取った。

#### 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)の採択

- 2.12 当委員会は、バラスト水管理システムの型式承認の際船上試験を必要とするバラスト水作業部会の勧告を支持し、同部会により提案されたバラスト水管理システム承認に関するガイドライン(G8)案の変更に合意した。
- 2.13 当委員会は、同作業部会に参加した 15 代表団が船上での生物学的効果試験の保持に賛成し、2 代表団が反対し及び 4 代表団がその様なテストの実施に保留を表明したことを銘記した。
- 2.14 多数の他の代表団に支持された、ノルウェー代表団は、実行不可能、高額な費用及び不確実な結果により、船上での生物学的効果試験を保持することは条約の実施を遅らせるとの見解を表明し、この件に関する規定の削除を提案した。
- 2.15 多数の他の代表団に支持された、米国代表団は、商業化に先立ち、船上での厳格かつ完全な試験のみが確実なバラスト水システムの作動を保証することを見解を表明し、船上の生物学的効果試験に関する規定を保持することを提案した。
- 2.16 広範囲な議論の後、当委員会は、船上の生物学的効果試験を保持することに合意し、BWVG により提案された変更(MEPC 53/WP.1 の第 8 項及び 13 項～17 項)と共に、附属 3 に記載された決議 MEPC.125(53)により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)を採択した。

#### 活性物質を利用するバラスト水管理システムの承認に関する手順(G9)の採択

- 2.17 当委員会は、活性物質を利用するバラスト水管理システムの承認に関する手順(G9)の文書及び付録内のフローチャート間の不一致を銘記し、事務局に適切に変更することを指示した。
- 2.18 当委員会は、活性物質及びタンク塗装間の適合性はバラスト水管理システム承認に関するガイドライン(G8)同様、活性物質を利用するバラスト水管理システムの承認に関する手順(G9)の第 6.3.1 節及び第 6.3.2 節により処理されていることを銘記した。

2.19 当委員会は、活性物質を利用するバラスト水管理システムの承認に関する手順(G9)(MEPC 53/2/1)の緊急の必要性に関するバラスト水作業部会の勧告を銘記し、附属 4 に記載された決議 MEPC.126(53)により上記手順を採択した。

#### バラスト水管理計画ガイドライン(G4)の採択

2.20 当委員会は、バラスト水管理計画ガイドライン(G4)(MEPC 53/2/9)に関して当部会の勧告及びプレナリーでの意見を考慮し、附属 5 に記載された決議 MEPC.127(53)により上記ガイドラインを採択した。

#### バラスト水管理条約の統一の実施のための残りのガイドラインに関するさらなる作業

2.21 当委員会は、BWWG がバラスト水交換に関する設計及び建造基準に関するガイドライン(G11)(MEPC 53/WP.1、附属 1)に関する作業を完了したことを銘記し、BLG 10 に一般的に及び、特に設計及び設備に関する観点から、当該ガイドラインを審議すること及び、MEPC 決議による採択の目的で MEPC 55 への意見の提供を指示することに合意した。

2.22 ブラジル代表団は当ガイドライン(G11)の第 3.5.3 項内の *over pressurization* に関しての文章の採用に懸念を表明した、しかし BLG 10 においてガイドラインの最終審議の間に本件についてさらなる検討を行うことに合意した。

2.23 当委員会は、採択の目的で MEPC 54 において審議のために、事務局により準備された、プロトタイプバラスト水処理技術の承認に関するガイドライン(G10)(MEPC 53/WP.1、附属 2)最終案及び関連 MEPC 決議案を審議するための当部会の勧告を支持した。

2.24 当委員会は、緊急事態を含む追加方策に関するガイドライン(G13)に関する同部会の勧告を銘記し、事務局に同作業部会での検討を基に BLG 10 での更なる審議のための統合した文書の提出を指示し、参加国及びオブザーバーに関連のある貢献を招請した。

2.25 当委員会は、審議のため BLG 10 に残りのガイドラインを提出するため速やかな方法でのそれらを作成する作業の継続の必要性に関する同部会の見解を銘記し、文書 MEPC 53/WP.1 の第 58 項に記載された委託事項と共に



オーストラリアの調整の下での通信部会<sup>1</sup>の設置を承認した。

- 2.26 当委員会は、附属 6 に記載された、BWWG により最新化された「バラスト水管理条約統一の実施のためのガイドラインの作成計画」を承認した。

### ガイドライン(G9)の規定に応じた活性物質のための技術部会の設立

- 2.27 当委員会は、活性物質を利用するバラスト水管理システムの承認に関する手順(G9)に従い、機関が当手順に規定された基準に従い活性物質を利用するバラスト水管理システムの承認の提案を見直すため、及び提案が環境、人間の健康、財産又は資源に不当な危険を与えるかどうか機関へ報告するための技術部会を設立するべきであることを銘記した。
- 2.28 当委員会は、技術部会設立の提案(MEPC 53/2/18)を審議して、活性物質を使用するバラスト水管理システムの承認を要求している関連産業により支払われた基金より融資を受けた、活性物質に関する GESAMP バラスト水(GESAMP-BW)専門技術部会が、海運産業の必要性に応じること及びバラスト水管理条約により設定されたタイムラインにより述べられた課題に適合することが最も可能であることに合意した。
- 2.29 当委員会は、活性物質に関する技術部会の設立の緊急の必要性に関する BWWG の勧告を銘記して、事務局に正式に GESAMP とこの件に関して交渉を開始して、合意に至った場合には、可能な限り早期に第一回の会合の準備を開始することを指示した。当委員会は、GESAMP-BW 部会がこの作業を行うための詳細な方法及び情報要件を作成すること及び MEPC 54 において当委員会に報告することが可能であることに合意し、この技術部会のための委託事項を作成することを日本に率いられた非公式部会に要求することを決定した。
- 2.30 CEFIC からの明確化の要求に従い、当委員会は、活性物質を認めた基本承認が当物質を使用しているシステムのガイドライン(G8)に応じた船上試験の間は排出を認めるべきであることに合意した。
- 2.31 当委員会は文書 MEPC 53/WP.7 に記載された日本により率いられた非公式部会により作成された GESAMP-BW 技術部会の委託事項を承認し、活性物質の保管、取り扱い及び申請を行う際、部会において関連する技術的専

---

<sup>1</sup> 通信部会調整者

Ms. Karina McLachlan  
Invasive Marine Species Program  
Department of Agriculture, Fisheries and Forestry  
P. O. Box 858 Canberra ACT 2600  
Tel : +61 2 6272 3289  
Fax : +61 2 6272 4215  
E-mail : [karina.mclachlan@daff.gov.au](mailto:karina.mclachlan@daff.gov.au)

門知識を含むことの必要性に関するオランダの提案を銘記した。

- 2.32 当委員会は、ドイツにより提出された活性物質を使用するシステムの基本承認の要求(MEPC 53/2/3)を銘記し、GESAMP-BW 技術部会に当提案の見直しを行わせること及び MEPC 54 に報告させることに合意した。

#### バラスト水に関連する他の委員会の結果及び他の情報

- 2.33 当委員会は、バラスト水交換を行う際一時的に適用されないとした SOLAS 条約第 V 章第 22 規則の改正(MEPC 53/2/3)及び関連した船長への予防のための助言とした MSC/Circ.1145 に関する事務局より提供された情報を銘記した。

- 2.34 当委員会は、バラスト水管理条約の下で寄港国監督のためのガイドラインの作成に関する FSI 13 への提案がなかったことを銘記し、FSI 小委員会の加盟国及びオブザーバーへの FSI 14 へ提案を提出することによるガイドラインの作成に貢献するための招請を支持した。

- 2.35 当委員会はバラスト水管理条約の規則 E-1 に応じた検査ガイドラインの作成の状況を銘記し、決議 A.948(23)の改正書式での HSSC の下のガイドライン作成のための FSI 小委員会の勧告を支持した。

- 2.36 当委員会は FSI 小委員会に FSI 14 においてガイドライン(G1)及び(G5)(BLG 9/WP.2、附属 4 及び 5)を審議すること及び MEPC 決議による採択に目的で MEPC 55 に最終案を提出することを指示した。

- 2.37 当委員会は、BLG 9 の結果(MEPC 53/10/5)及び DE 小委員会の過大な作業量を銘記し、BLG 10 に設計及び設備に関して焦点をあてた船上での沈殿物管理ガイドライン(G12)(BLG 9/WP.2、附属 6)の最終案の更なる審議を行うこと及び MEPC 決議による採択の目的で MEPC 55 に意見を提出することを指示した。これに関連して、当委員会は参加国政府及び国際機関に BLG 10 の代表団に設計及び設備の専門家を含めることを招請した。

- 2.38 当委員会はサウジアラビアにより提供されたバラスト水管理条約の規則 D-2 の下の「処理」の代替えと信じられる特許を持った技術に関する情報(MEPC/INF.16)を銘記した。

- 2.39 当委員会はブラジルにより提供されたバラスト水交換及びフィルター、塩素殺菌を組み合わせている船上で行った実験に関する情報(MEPC 53/INF.18)を銘記した。

## バラスト水見直し部会の設立

- 2.40 当委員会は、MEPC 52 が、規則 D-2(MEPC 52/24、第 2.21.5 項)の下で要求されたバラスト水処理基準を達成することが可能であるかどうか決定するために、バラスト水管理条約規則 D-5 の規定に応じて見直し部会を設立することに合意したことを銘記した。同見直しは船舶及び乗組員の安全の考慮、環境の受容性、実用性、費用の有効性、生物学的有効性及び発展途上国特に島嶼発展途上国の発展上の必要性に関する社会経済的影響の評価も含まれる。
- 2.41 当委員会はさらに、MEPC 52 が技術の見直しを行うための勧告(MEPC 53/2/2 参照)を作成したこと、及び加盟国及びオブザーバーに MEPC 53 の間に見直しを促進するためこれらの勧告に従い関連情報の提出を招請したことを想起した。
- 2.42 当委員会は、既に開発された又は開発中のバラスト水処理技術に関する情報を提供している 6 件の提案文書：MEPC 53/2/6(スウェーデン)、MEPC 53/2/11(ドイツ)、MEPC 53/2/14(米国)、MEPC 53/2/15(オーストラリア)、MEPC 53/2/16(ノルウェー)及び MEPC 53/2/31(韓国)を銘記した。
- 2.43 当委員会は、技術的見直しを行う際に使用可能な意志決定手段の可能性に関して作業部会により提供された意見を銘記し、同部会の以下の委託事項に合意した：
- 1 会期間バラスト水作業部会により提供された意見を考慮して技術的見直しを行うための方法に合意すること；
  - 2 意志決定手段として評価方法を使用して、文書 MEPC 53/2/6(スウェーデン)、MEPC 53/2/11(ドイツ)、MEPC 53/2/14(米国)、MEPC 53/2/15(オーストラリア)、MEPC 53/2/16(ノルウェー)及び MEPC 53/2/31(韓国)により提供されたバラスト水処理技術に関する情報を見直すこと；
  - 3 規則 D-5.2 に定められた基準を考慮して、特に処理基準の適用される 2009 年以降に建造されるバラスト水容量 5000m<sup>3</sup> 未満の船舶に関して、規則 D-2 に定められた基準を達成するためのバラスト水処理技術の可能性を決定すること；
  - 4 当委員会による審議のための適切な行動を勧告すること；及び
  - 5 2005 年 7 月 21 日木曜日に当委員会による審議のために行われた作業に関する文書による報告書を準備すること。

## バラスト水見直し部会(BWRG)の報告書

- 2.44 BWRGはMR. Mike Hunter(英国)議長の下2005年7月18日～20日に開催された。
- 2.45 見直し部会の報告書(MEPC 53/WP.9)を紹介し、当部会の議長はタイトルに下線を引いた第7.1.7項を「活性物質を使用するシステム(Systems that do use Active Substances)」と読むべきであるとして当委員会の注意を促し、現段階では、規則B-3の日付を含む規則の改正を審議する必要はないとする勧告を言及した。しかし、不確実性が残り承認過程のためのタイムラインの評価を行っているとの見解で、同氏はMEPC 55で規則D-5に応じて更なる技術の見直しを行うべきであることを強調した。
- 2.46 多数の代表団に支持された、ドイツ代表団は報告書の6.2.1項の最後の文に関して単語「残余(residual)」が定義されていないとして懸念を表明し、順を追ってのこの項目の更なる審議を提案した。ドイツは、報告書の附属が同部会により徹底的に検討されたものではない情報のみであると見なしているとの見解を表明した。
- 2.47 インド代表団はバラスト水管理システムの承認のタイムラインの長さ及びシンガポールにより明示された船上効果試験の困難さに言及しD-2基準のための実施される日付(すなわち2009年1月)は不適切であるとの見解を表明した。
- 2.48 オランダ代表団はMEPC 53/WP.9の10ページの附属2で自身が提供した情報の第2段落で単語「hypochloride」を「hypochlorite」と置き換えるよう事務局に要求した。
- 2.49 当委員会は、見直し部会が第4回バラスト水作業部会会期間会合の間に作成された評価方法に基づいた技術の見直しを行う方法に合意した。そして、それは報告書の附属1に記載された。
- 2.50 当委員会は、見直し部会の結論及び、特に、船上試験を行っている種々のシステムが安全性、環境の受容性及び実用性を持っていること及びバラスト水処理技術及び型式承認システムが2008年10月までに規則D-5.2の見直しの基準に適合が可能であるとの予測が妥当であることを銘記した。
- 2.51 当委員会は、報告書の第8節で提供された見直し部会の勧告を審議し、MEPC 55で見直し部会を再設立すること(附属36参照)に合意し、MEPC 55における見直しが予想された進捗が達成されていないと示さなければならない、可能な選択肢に関してMEPC 54において審議のための提案を招請した。

2.52 当委員会は一般に見直し部会の報告書を承認した。

### 3 船舶リサイクリング

3.1 当委員会は、MEPC 52 において、船舶リサイクリングに関する作業を継続したこと及び、とりわけ、船舶リサイクリングに関する IMO ガイドライン(以後 IMO ガイドラインと表記)の一定の要素の強制の適用、リサイクリングを運命付けられた船舶のための通報制度の作成及び船上の潜在的危険物質の「単一のリスト」の準備の様な多数の主要な問題について重要な進捗のあったことを想起した。MEPC 52 は IMO ガイドラインの実施を促進するためのメカニズム、船舶の「リサイクル準備完了」宣言のための基準の作成、IMO ガイドラインの改正提案及び船舶リサイクリング国際基金の設立提案の様な多数の他の問題も審議した。

3.2 当委員会はさらに、迅速な船舶リサイクリングの問題に関する作業を処理することの必要性を考慮して、MEPC 52 が以下の事を行ったことを想起した：

- .1 会期間にさらに作業を処理するために通信部会の設置に合意した；
- .2 今会期の前の週に 3 日間の船舶リサイクリングに関する作業部会の会期間会合を承認した；及び
- .3 今会期において作業部会の再設立に合意した。

3.3 当委員会は、船舶解体に関する ILO/IMO/BC 共同作業部会(以後、共同作業部会と表記)の第 1 回会合が 2005 年 2 月 15 日～17 日に IMO 本部で開催されたこと及び 3 機関による適切な審議のため、船舶リサイクリングの問題についての ILO、IMO 及びバーゼル条約の締約国会議の作業計画及び活動に関しての多数の勧告に合意したことを想起した。

#### 船舶リサイクリングに関する作業部会の会期間会合の報告書

3.4 船舶リサイクリングに関する作業部会の会期間会合は Mr. Jens Koefoed(ノルウェー)議長の下 2005 年 7 月 13 日～15 日に IMO 本部において開催された。

3.5 作業部会の会期間会合の報告書(MEPC 53/WP.2)を紹介して、同作業部会の議長は、権限に応じて、同作業部会が船舶リサイクリングに関する通信部会の報告書(MEPC 53/3/1)を当部会の作業の結果に関する MEPC 53 への提案(MEPC 53/3/2(日本)、MEPC 53/3/5(ICS、BIMCO、INTERCARGO、INTERTANKO、IPTA 及び WNTI)、MEPC 53/3/6(インド)、MEPC 53/3/7(デンマーク)、MEPC 53/3/8(デンマーク)及び MEPC 53/3/9(グリーンピース・イ

ンターナショナル))同様に審議したと述べた。それから、同氏は当作業部会の主要な結果を発表した。そして、それは以下の段落に要約された。

- 3.6 IMO が最も効果的かつ能率的な方法で、船舶リサイクリングに関する環境、職業上の健康及び安全の危険を減少させ、同時に、特に世界の海上輸送の特徴及び運航の終了に至った船舶の速やかな引退を確保することの必要性を考慮して、船舶リサイクリングの問題に関する効果的な解決策の作成に貢献するべきであるとの同作業部会での一般的な合意があった。
- 3.7 同作業部会は、IMO が、上記の目標に向け、高い優先順位として、法的拘束力を有し世界中で適用できる国際海運及びリサイクリング施設のための船舶リサイクリング規則を提供する目的で新しい文書を作成するべきであることに合意した。
- 3.8 船舶リサイクリングに関して新しい法的拘束力のある文書によりカバーされる基本的地域を審議して、同作業部会はその様な文書は以下の規則を提供するべきであることに合意した：
- .1 船舶の安全及び運航能力を損なうことなく、安全かつ環境上適正なりサイクリングを促進するための船舶の設計、構造、運航及び準備；
  - .2 安全かつ環境上適正な方法でのリサイクリング施設の運用；及び
  - .3 船舶リサイクリングのための適切な実施メカニズムの設立（証書／通報要件）。
- 3.9 同作業部会は船舶リサイクリングに関する新しい文書のための準備段階の構造案を作成し、船舶リサイクリングに関する適切な強制要件の作成に関係する、とりわけ、船舶の構造及び設備に一定の危険材料の使用禁止、リサイクリング及び危険材料の除去を促進する船舶及び設備の設計、船上の潜在的危険材料一覧表の準備、最新化及び証明、検査及び証書制度の必要性、リサイクリングを運命付けられた船舶の通報制度の作成、国際的に作成及び世界的に適用される基準に従い承認／許可又は適切に規制されたリサイクリング施設の必要性、船舶リサイクリング計画の作成及びリサイクリング施設による船上の廃棄物及び他の廃棄物のための十分な受入施設への接近及び適切な利用の規定を含む、多数の問題に関して最初の審議を行った。
- 3.10 当作業部会は船舶リサイクリングに関する新しい規則のための合法的枠組みの選択肢の可能性に関して準備段階の検討を行った。新しい要件の実施の均一さ、容易さ及び明確さの必要性と同様に船舶リサイクリングの運用及び手続きの特有な特徴及び複雑な本質を考慮して、同作業部会は新しい独立した文書、ことによると新しい条約が、最適な選択肢であるとの見

解であった。しかしながら、その様な決定は新しい文書の作成がさらに進捗した際の最終段階で行われると認められた。

3.11 同作業部会は、前述の手法を審議して、総会決議案は、高い優先度で、法的拘束力を有し世界中で適用できる国際海運及びリサイクリング施設のための船舶リサイクリング規則を提供する新しい文書を作成する機関の責任を記載して準備されるべきことを当委員会に勧告することに合意した。

3.12 船舶リサイクリングに関する新しい文書の作成は緊急事項として審議されるべきであることを認め、同作業部会は、機関の作業負担及び可能な予算を考慮して、当委員会が同過程の可能なタイムラインの適切な審議を行うべきであるという見解であった。

3.13 同作業部会は、船舶リサイクリングに関する法的拘束力を有する文書の作成に向かった過程は、その実施から得られる経験が新しい文書の作成のための有益な手段となり最終的な実施及び成功が十分可能となるまで、IMO ガイドラインの実施のために必要である重要な作業から利害関係者の注意をそらしてはならないという見解であった。これに関連して、同作業部会は、当委員会が、IMO ガイドラインの実施の促進に関する共同作業部会の勧告の審議を招請されることを銘記して、IMO ガイドラインの実施の促進のため、新しい文書の最終化及び発効まで、会期間に取られる実効的な措置に関して当委員会の次回会期に追加の提案を招請することに合意した。

3.14 同作業部会は、以下の項目を審議し：

1. リサイクリング施設において切断作業の間の爆発の報告がしばしば人命の脅威という結果となっていること；
2. 「火気作業のためのガスフリー」証明の要件がリサイクリング施設における安全に関する大きな影響を伴う単一の措置であること及びその実施がリサイクリング作業における危険の削減に大きく貢献すること；
3. 決議 MEPC.111(50)(第 13G 規則の改正及び第 13H 規則の追加)により採択された、MARPOL 附属書 I の改正により、特定の期間にリサイクルされる船舶の隻数の増加が予想されること；
4. 予想されたシングルハル油タンカーのリサイクリングの増加はやむを得ず関連した環境及び安全の危険を増加させてはならないこと；

当委員会に、IMO ガイドラインの実施のための適切な行動を取るためにすべての関連団体を促し、「火気作業のためのガスフリー」証明に特別の重要性を与える、MEPC 回章の発行を勧告することに合意した。

- 3.15 最終的に、同作業部会は、「単一のリスト」及び船上の潜在的危険材料の目録の作成に関する問題を審議し、通信部会により提案された、採択のため第 24 回総会に提出の目的で当委員会の承認のため、IMO ガイドラインの改正案の文書を最終化した。
- 3.16 当委員会は、同部会の報告書(MEPC 53/WP.2)を審議して、確保されている項目に示された行動を取った。
- 3.17 インド代表団は、船舶リサイクリングに関する作業部会の会期間会合の結果の承認を銘記し、船舶リサイクリングに関する整理されたレベルの設立の目的で強制要件の作成及びガイドラインの実施のために必要とされる重要な作業を強調した。インドは、現在のリサイクリング設備の能力及び長所を確認することの必要性を指摘し、通報及び証明システムに従い、これを基にリサイクリング施設の能力の分類システムが、作成される船舶リサイクリングに関する強制管理体制の最も重要な要素の一つであると述べた。インドは、船舶リサイクリングに関する IMO、ILO 及びバーゼル条約のそれぞれの役割のさらなる見直し及び明確化が、特に、船舶又はその材料が廃棄物となった場合に関して、必要であるとの見解を表明した。
- 3.18 ギリシャの代表団は、船舶リサイクリングに関する会期間会合の積極的な結果を強調し、法的拘束力を有し世界中で適用できる船舶リサイクリング規則の作成に積極的に貢献すると表明した。さらに、船舶リサイクリングに関する新しい IMO 文書は陸上のリサイクリング施設における環境、職業上の健康及び安全の危険の減少ばかりではなく船員が有害物質にさらされる可能性も最小化すると述べた。
- 3.19 Community of European Shipyards' Association (CESA) のオブザーバーは、船舶リサイクリングに関する通信部会及び作業部会会期間会合による重大な進捗を確認し、適切な技術的審議及び船上の潜在的な危険材料の「単一のリスト」の作成の重要性を強調し、最初に既存船、後の段階で、新造船に適用される、技術的に可能で実用的な船舶リサイクリングの強制要件の作成に向けた作業を快く行うことを表明した。
- 3.20 数カ国の代表団に支持された、マーシャル諸島の代表団は、同作業部会がリサイクリング施設の作業は船舶リサイクリングに関する法的拘束力を有する新しい文書で処理されるべきであることに合意したことを銘記し、IMO はその様な陸上の産業を規制するための適切な組織ではないとの見解であり、IMO によるその様な文書の作成の提案に懸念を表明した。
- 3.21 ある代表団は、船舶リサイクリングの問題は主にバーゼル条約を通して規制されるべきであり、IMO は勧告という形でガイドラインの作成及び他の措置に注目するべきであるとの見解を表明した。



3.22 ベネズエラの代表団は、船舶リサイクリング規則作成においては危険材料の取り扱いによる船員の潜在的な有害な影響の問題を正当に審議するべきであると指摘した。

3.23 大多数の代表団に支持されて、発言したノルウェーの代表団は、以下を指摘した：

.1 SOLAS 第X I -2 章第 10 規則、MARPOL 附属書 I 第 12 規則、MARPOL 附属書 II 第 7 規則、MARPOL 附属書 IV 第 12 規則、MARPOL 附属書 V 第 7 規則及び MARPOL 附属書 VI 第 17 規則の様に、陸上の施設に向けられた IMO 強制要件は多数の前例があること；

.2 同作業部会は、リサイクリング施設の作業に関する要件が新しい強制管理体制に含まれるべきであることに合意し、この新しい IMO 強制文書の中で陸上の要件の適用への拡大をさらに審議するべきであるとの見解であること(MEPC 53/WP.2、18 項)；

.3 バーゼル条約の締約国会議、決定VII/26 により、IMO に船舶リサイクリングの環境上適正な管理を確保する強制要件の規則の設立に向けた作業の継続を招請したこと。

及び IMO による船舶リサイクリングに関する新しい強制文書の作成に強い支持を表明した。

3.24 上記の議論に続き、当委員会は、IMO が、高い優先度として、法的拘束力を有し世界中で適用できる国際海運及びリサイクリング施設のための船舶リサイクリング規則を提供する目的で新しい文書を作成するべきであるという同作業部会の勧告を支持した。

3.25 当委員会は、船舶リサイクリングに関する新しい法的拘束力を有する文書によりカバーされる基本海域に関する同作業部会の見解も承認した。(MEPC 53/WP.2 の 17 項及び上記 3.8 項)

3.26 当委員会は、同作業部会により作成された、船舶リサイクリングに関する新しい文書の予備段階の構造案を銘記した。(MEPC 53/WP.2 の 19 項)

3.27 当委員会は、船舶リサイクリングに関する新しい強制要件の同作業部会の審議の結果も銘記した。(MEPC 53/WP.2 の 22~48 項)

3.28 当委員会は、IMO ガイドラインの実施に関する MEPC 回章は特に「火気作業のためのガスフリー」証明を強調して発行されるべきであるとした同作業部会の勧告と意見が一致し、船舶リサイクリングに関する作業部会に当委員会による承認の目的で共に回章案の作成を指示した。

- 3.29 当委員会は、船舶リサイクリングに関する新しい文書のための最高の法的骨格の選択肢に関する見解を銘記した。(MEPC 53/WP.2 の 49 項及び上記 3.10 項)
- 3.30 当委員会は、総会決議案を、高い優先度として、船舶リサイクリングに関する IMO 文書作成のための機関の委員会が準備するべきであるとする同作業部会の勧告に合意し、船舶リサイクリングに関する作業部会に採択のため後の第 24 回総会へ提出のために当委員会による承認の目的で決議案の作成を指示した。
- 3.31 船舶リサイクリングに関する新しい IMO 文書の作成のための可能なタイムラインを審議して、当委員会は、問題の緊急性、機関の作業負担及び可能な予算を考慮して、目標は 2008 年～2009 年の二年間を採択のための期間として上述の文書案を完了するべきであるとした英国による提案に合意した。当委員会は船舶リサイクリングに関する作業部会に前項で言及した総会決議案の中に適切な文書を含めることを指示した。
- 3.32 当委員会は、船舶リサイクリングに関する法的拘束力を有する文書の作成に向かった過程は、IMO ガイドラインの実施のために必要である重要な作業から利害関係者の注意をそらしてはならないという同作業部会の見解に意見が一致し、IMO ガイドラインの実施の促進のための実用的な措置に関する MEPC 54 へ提案の提出のための作業部会の招請を支持した。
- 3.33 当委員会は船上の潜在的危険材料の「単一のリスト」の作成に関する同作業部会の審議の結果を銘記した。(MEPC 53/WP.2 の 55 項～57 項)
- 3.34 当委員会は、採択のため第 24 回総会へ提出の目的で、MEPC 53/WP.2 の附属に記載された、IMO ガイドラインの改正案を承認し、船舶リサイクリングに関する作業部会に IMO ガイドライン改正の採択に関する関連した総会決議案の準備を指示した。

## 第 1 回船舶解体に関する ILO/IMO/BC 共同作業部会の報告書

- 3.35 第 1 回船舶解体に関する ILO/IMO/BC 共同作業部会の報告書(MEPC 53/3)を紹介して、同共同作業部会の議長、Mr. Jens Koefoed (ノルウェー) は、同共同作業部会が、第 1 回会合において、作業計画活動、船舶リサイクリングガイドラインの実施の促進及び共同技術協力活動に関して、適切に、3 機関により考慮された多数の勧告を作成したと述べた。同共同作業部会は、可能性のある相違、重複又はあいまいさを明確にする目的で船舶リサイクリングに関する関連した ILO、IMO 及び BC ガイドラインの調査も招請した。

- 3.36 当委員会は、国境を越えた有害廃棄物の移動及び排出の管理に関するバーゼル条約の無期限作業部会が、第4会期において(2005年7月4日～8日)、第1回共同作業部会の報告書を審議し、MEPC 53/WP.17 附属書3に記載された、関連した決定を採択した。そして、無期限作業部会は、とりわけ、共同作業部会の決定及び作業計画を支持し、第2会期をスイス、ジュネーブにおいてバーゼル条約の主催で行うとした共同作業部会の勧告に合意した。当委員会は、無期限作業部会が、他の問題について、陸上又は港内での船舶の放棄及び船舶分解の環境面での管理を審議したこと及び2件の決定を採択したこと、そしてそれらはMEPC 53/WP.17の附属1及び2にそれぞれ記載されたことも銘記した。
- 3.37 当委員会は、ILOの管理団体が、第292回会期(2005年3月)において、各部門間及び技術的会合及び関連した問題に関する委員会を通して、第1回共同作業部会を銘記し、以下を行ったことを通知された：
- 1 2005年終期もしくは2006年早期にジュネーブにおいて、10名のILO代表(5名の雇用者及び5名の労働者)、5名のバーゼル条約代表及び5名のIMO代表で構成される、第2回共同作業部会を行うことを認めた；及び
  - 2 ILO事務局長(Director-General)にバーゼル条約事務局の幹部(Executive Secretary)及びIMO事務局長に決定を伝達することを要求した。
- 3.38 当委員会は、共同作業部会の報告書及び勧告を銘記して、以下の項に示された行動を取った。
- 3.39 当委員会は、手順の規則案に関する共同作業部会の審議の結果を銘記した。
- 3.40 3機関が「陸上又は港内での船舶の放棄」の問題は、適切と見なされる国際的に法的拘束力を有する文書により適切に処理されることを確保しなければならないという共同作業部会の見解と意見が一致して、当委員会は、1972年ロンドン条約の締約国諮問会議及びIMO法律委員会に、文書ILO/IMO/BC WG 1/2/2により提供される解析を基に、この問題の効果的な解決策を支援する目的で陸上及び港内での船舶の放棄の問題を審議することを招請した。
- 3.41 3機関の審議と意見が一致した、船舶リサイクリングの問題に関する主な作業計画項目に関する共同作業部会の勧告を審議して、当委員会は、将来の審議の際、適切に考慮することに合意した。
- 3.42 当委員会は、可能性のある相違、重複又はあいまいさを明確にする目的で船舶リサイクリングに関する関連したILO、IMO及びBCガイドライン

の最初の調査を請け負っている共同作業部会による進捗を銘記し、第2回共同作業部会において機関の代表に指名された、加盟国に関連した会期間の通信での作業に積極的に参加することを促した。

- 3.43 当委員会は、船舶リサイクリングに関する ILO、IMO 及び BC ガイドラインの実施は船舶リサイクリングに関連した環境、職業上の健康及び安全の危険の最小化並びに人間の健康の保護及び船舶リサイクリング施設の環境の改善が最も重要であるとした共同作業部会の見解を支持した。
- 3.44 ICS のオブザーバーは、当委員会の取った上述の行動を強く支持し、加盟国、海運産業及びリサイクリング施設に効果的な方法で船舶リサイクリングに関する新しい文書の作成を待つことなく IMO ガイドラインの実施の緊急の行動をとることを招請した。
- 3.45 文書 MEPC 53/3 附属の 4.11 項に記載された船舶リサイクリングに関するガイドラインの実施の促進に関する共同作業部会の勧告を支持し、当委員会は事務局に以下を招請する MEPC 回章(MEPC/Circ.467)の発行を指示した：
- 1 船舶リサイクリング国に船舶リサイクリングに関する問題のための責任ある適切な組織の通報地点についての公的に入手可能な情報を作成すること；及び
  - 2 各国政府及びすべての利害関係者に機関へ IMO ガイドラインの実施により得られた経験に関する情報を提供すること。
- 3.46 事務局は当委員会に ILO 及びバーゼル条約事務局の船舶リサイクリングに関連したウェブページへの適切なリンクはもちろん船舶リサイクリング及び共同作業部会による最新の作成に関する当委員会の作業の情報を提供する、この点で共同作業部会による関連した勧告を満たす、機関の船舶リサイクリングウェブページ(<http://www.imo.org>- ‘Marine Environment/Ship Recycling’)を選択)を通知した。(文書 MEPC 53/3 附属 4.11.2 項)
- 3.47 機関が IMO ガイドラインの主な船舶リサイクリング国の作業言語への翻訳を審議するべきであるとの勧告(MEPC 53/3 附属 4.11.3 項)に関連して、当委員会は事務局に、技術協力過程を通して、この勧告の実施の最高の可能性を見つける目的で懸念された各国へ連絡を取ることを指示した。
- 3.48 当委員会は、機関により開始又は計画された船舶リサイクリングに関する技術協力活動に関連した共同作業部会の勧告(文書 MEPC 53/3 附属 5.8 項)を支持し、機関の統合した技術協力計画(ITCP)の一部として、IMO ガイドラインの実施に関する地域的な講習会が 2005 年 10 月にトルコのイズミールでの開催が計画されていることを銘記した。

- 3.49 当委員会は、各国政府及び他の利害関係者へ機関に既に開始された又は計画された技術協力活動又は他の関連する行動の情報をこれらの活動を将来の機関の技術協力計画で考慮するために提供することの共同作業部会の招請も支持した。
- 3.50 当委員会は、船舶リサイクリングに関する技術協力計画の作成のための提案を機関がさらに審議するべきであるとした共同作業部会の提案を支持し、IMO の技術協力委員会(TCC)に船舶リサイクリングに関する関連したガイドラインの実施のため発展途上国の能力の開発／強化へ融資するための資金の流通を意図した世界的／地域的技術協力計画の作成の審議を招請することに合意した。
- 3.51 当委員会は、船舶リサイクリング基金の設立に関連する共同作業部会により表明された見解を銘記し、MEPC 52 が、原則として、機関の技術協力活動を通して安全かつ環境上適正な船舶リサイクリングの管理を促進するための基金の設立の必要性に合意し、TCC にその設立のためのさらなる配置の検討を招請したことを想起した。これに関連して、当委員会は、TCC が、第 55 会期(2005 年 6 月 14 日～16 日)において、事務局長が基金を設立する時、同基金が特定の活動を支援するという明白な指示を与えるべきであることを規定した、当委員会のその様な基金の設立の提案を支持したことを銘記した。
- 3.52 当委員会は、規定する措置が現実的で、バランスの取れた及び効果的な船舶リサイクリングの解決策の作成に向けられるべきであり、同時に、持続可能な船舶リサイクリングの必要性を考慮するべきであることを提案した共同作業部会の見解を支持した。
- 3.53 当委員会は、船舶リサイクリング国に船舶リサイクリング活動に関する入手可能な情報の機関への提出を招請するための共同作業部会の勧告も支持した。
- 3.54 さらに作業計画に関する共同作業部会の審議の結果を銘記し、当委員会は、当委員会に合意され、スイス、ジュネーブでバーゼル条約により主催される、第 2 回会議の議題項目の追加提案を承認した。事務局は当委員会に共同作業部会第 2 会期が 2005 年 12 月 12 日～14 日にジュネーブの国連事務所においても開催されることが仮に計画されていること及び会合の招請状が後日回章されることを通知した。
- 3.55 当委員会は、バングラデシュ、日本、オランダ、ノルウェー及び米国が共同作業部会第 2 会期で、以下の了解で、機関を代表するべきことに合意した：

- 1 共同作業部会での上記で指名された各国により表明される見解は船舶

リサイクリングの問題に関する当委員会の審議の結果及び決定に従い IMO の立場を反映しなければならないこと；及び

2 他の加盟国、及び政府間組織又は非政府組織の代表は、共同作業部会に出席し、オブザーバーとして参加出来ること。

3.56 当委員会は、英国が共同作業部会第 2 会期においてバーゼル条約の参加に関連して経済的な貢献を行うことを銘記した。

3.57 当委員会は、環境上適正な管理及び先だつて通知されたバーゼル条約の状況内の同意のような概念に関する、バーゼル条約事務局により提出された、文書 MEPC 53/INF.19 により提供された情報を銘記した。

### 船舶リサイクリングに関する報告書及び他の情報

3.58 グリーンピース・インターナショナルは、文書 MEPC 53/3/3 で、2004 年 12 月に発行された報告書「目的地未定：ヨーロッパのシングルハル油タンカー：行き場所なし(Destination Unknown: European single hull oil tankers: no place to go)」の答申に関する情報を提供した。この研究の結果を基に、グリーンピース・インターナショナルは、シングルハル油タンカーの段階的削除の結果として発展途上国における現在の船舶解体の実行に関する人間及び環境の問題の差し迫った増加を警告した。グリーンピース・インターナショナルは、「グリーン」船舶リサイクリング能力の不足を強調し、IMO が近い将来リサイクリングされるシングルハル油タンカー数の増加に関連した問題の軽減を目的に審議を行うべきであることの一つの可能な措置として、段階的削除の適用を受けるシングルハル油タンカーの最終的で統合されたリストの作成を提案した。グリーンピース・インターナショナルにより提出された、文書 MEPC 53/3/4 は原則として汚染者負担に基づく船主による貢献を高めることによる環境上適正なリサイクリングへの資金提供に向けた国際的な環境破壊基金の採用及び設立のためグリーンピース・インターナショナルにより委託された報告書「環境上適正な遠洋航路の船舶の解体及びリサイクリングに融資する、船舶リサイクリング基金」に関する情報を提供した。最後に、グリーンピース・インターナショナルは、船舶リサイクリングに関する新しい IMO 強制文書の作成の当委員会により取られた決定を歓迎し、当文書は少なくともバーゼル条約と同水準の管理を提供すべきであることを強調した。

3.59 当委員会は、文書 MEPC 53/3/4 に含まれた提案を審議して、機関の技術協力活動を通じた安全かつ環境上適正な船舶リサイクリングの促進のための国際的な船舶リサイクリング基金の設立に関する前回の決定を繰り返した。

3.60 文書 MEPC 53/3/3 に含まれた、段階的削除の適用を受けるシングルハル

油タンカーの最終的で統合されたリストの作成の提案に関して、当委員会は、以下を考慮し：

1. MARPOL 附属書 I 第 13G 規則の改正の実施は主管庁の責任であること；
2. CAS のための IMO データベースは船齢 15 年以上のシングルハル油タンカーに関する十分な情報を提供すること；

作業の重複を避けるため、その様なリストの作成の必要はないとの見解であった。

3.61 インドは、安全、環境及び作業員の健康に関する工場において行われた改善の簡潔な記述を与えている、文書 MEPC/INF.12 で、インド、アランの船舶リサイクリング工場の現状に関する情報を提供した。インドは、船舶リサイクリング施設における現在の状況が短期間の間にさらに改善されると予期されると述べ、発展途上国の船舶リサイクリング工場に対する非現実的で軽率な行動が、結局は、国際的な海運に有害となるので、調整された方法で国際的な要件に適合するために発展途上国の船舶リサイクリング産業に十分な時間を与えるべきであることを強調した。

3.62 当委員会は、インドにより提供された情報を銘記して、リサイクリング国に船舶リサイクリング活動に関する入手可能な情報の提供を招請した前回の決定を繰り返した(上記 3.53 項)。

3.63 カナダは、当委員会に既存船のためのグリーンパスポートを作成しているカナダの船主が経験した現実的な見解(MEPC 53/INF.17)を通知した。提出された情報によると、要件は、船舶の所有者及び運航者が適度に会うことである。

3.64 当委員会は、文書 MEPC 53/INF.17 により提供された情報を銘記し、加盟国及び非政府組織に当委員会へ IMO ガイドラインの実施により得られた経験を報告することを招請した。

#### 作業部会への指示

3.65 上述の検討に続き、当委員会は船舶リサイクリングに関する作業部会の設立に合意し、プレナリーによる決定及び意見を考慮して、以下を指示した：

1. 作成のための予想されるタイムラインを含む、船舶リサイクリングに関する新しい IMO 文書を、高い優先度で、作成するための機関の委任を記載している総会決議案を準備すること；

- .2 「火気作業のためのガスフリー」証書を特別に強調する IMO ガイドラインの実施に関する MEPC 回章案を作成すること；
- .3 IMO ガイドライン改正の採択に関する総会決議案を作成すること；及び
- .4 2005 年 7 月 21 日木曜日に当委員会への報告書を提出すること。

## 作業部会の結果

3.66 船舶リサイクリングに関する同作業部会は、議長 Mr. Jens Koefoed(ノルウェー)の下、2005 年 7 月 19 日～20 日に開催された。当委員会は、同部会の報告書(MEPC 53/WP.10)を審議して、以下の行動を取った。

3.67 当委員会は、同部会の報告書を原則として、特に以下を、承認した：

- .1 附属 7 に記載された、採択のために第 24 回総会へ提出するための、船舶リサイクリングに関する IMO ガイドラインの作成に関する総会決議案を承認した；
- .2 MEPC 53/WP.10 の附属 2 に記載された、船舶リサイクリングに関する IMO ガイドライン「火気作業のためのガスフリー」証書の実施に関する MEPC 回章案を承認した。そして、それは MEPC/Circ.466 として回章された；
- .3 附属 8 に記載された、採択のために第 24 回総会へ提出するための、船舶リサイクリングに関する IMO ガイドライン改正の採択に関する総会決議案(決議 A.962(23))を承認した；
- .4 事務局に、適切な方法により、船舶リサイクリングに関する当委員会の審議の結果をこの問題に関する第 25 回総会の結果同様にバーゼル条約の第 8 回締約国会議に伝達することを指示した；
- .5 MEPC 53/WP.2 の 22 項～44 項を反映させた、適切な強制要件の作成に関する船舶リサイクリング作業部会の会期間会合の結果は船舶リサイクリングに関する新しい IMO 文書の作成のための開始点となるべきであるとした同部会の見解を支持した；及び
- .6 海上安全委員会に、新しい船体構造のためのゴールを基礎とした基準(GBS)の作成の審議の際、適切に、設計及び設備の段階の間で船舶に適用される要件に関連した問題に関して船舶リサイクリングに関する作業部会の会期間会合の結果を考慮することを招請した。



## 4 船舶からの大気汚染防止

### MARPOL 附属書VIの発効

4.1 当委員会は、MARPOL 附属書VI、船舶からの大気汚染の防止のための規則が、2005年5月19日に発効したことを銘記した。

### 船舶で使用される重油の世界的平均残留硫黄分監視

4.2 当委員会は、MEPC 45以来重油の世界的平均残留硫黄分監視計画がオランダ及び多数の加盟国の指導及び不完全な基金の下で試験的に実施されてきたこと及びMEPC 52がIMO予算の下での恒久的な基金の設立のため理事会への働きかけを合意したことを想起した。これに関連して、当委員会は第93回理事会がこの問題について審議し2006年1月1日以降当監視計画を継続するために事務局へ必要な基金の割当に合意したことを銘記した。

4.3 当委員会は、MEPC 52が、ガイドライン（決議MEPC.82(43)）の4項に定められた平均値を2.67%及びガイドライン5項に定められた参考値を2.7%に設定したことも銘記した。

4.4 当委員会はさらに、オランダにより提出された2004年の重油の世界的平均残留硫黄分監視に関する情報(MEPC 53/4/2)及びガイドラインの4項に定められた3年間(2002-2004)の平均値が2.67%であった、そしてそれは過去3年間の平均値を示すという結果を銘記した。ガイドライン5項に定められた参考値は2.7%で変更なしである。

### 船舶からの温室効果ガス排出

4.5 当委員会は、MEPC 52が、文書MEPC 52/4/2（ノルウェー、ドイツ及び英国）に記載された船舶CO<sub>2</sub>インデックシングガイドライン案の骨子は試行期間の間に使用される任意のメカニズムとしてCO<sub>2</sub>インデックシングスキームの作成に関する審議のよい出発点を提供することに合意した。MEPC 52は、試行を行う立場の加盟国に、CO<sub>2</sub>インデックシングスキームに関するガイドライン案を使用し、これを行うこと及びMEPC 53に報告することを招請した。

4.6 当委員会は、インド(MEPC 52/4/9)、ドイツ(MEPC 53/INF.5)及びノルウェー(MEPC 53/INF.6)によるその様な試行に関して提出された情報を日本、マーシャル諸島、韓国及びINTERTANKOによる行動の口頭による情報と共に銘記した。提出された全情報は2005年7月15日金曜日に開催された1日の技術部会で審議された。

4.7 当委員会は、文書MEPC 53/WP.3(事務局)に記載されたGHGインデックシ

ングスキームに関する技術部会の結果を銘記し、大気汚染作業部会に GHG インデックシングに関するガイドライン案をさらに改良することを指示した。

#### **MARPOL 附属書VIの HSSC の下の検査ガイドライン**

- 4.8 当委員会は、FSI 13 に、緊急事項として、MARPOL 附属書VIの検査及び証書の調和されたシステム(HSSC)の下の検査ガイドライン案の作成を指示したことを想起した。ガイドライン案を含む FSI 13 の結果は文書 FSI 13/23 の 12 章及び附属 11 で報告された。
- 4.9 当委員会は、MSC 80 がガイドライン案の安全性を審議したこと及び事務局に MEPC 53 へガイドライン案の安全性が満足されていること(文書 MSC 80/24、15.23 項)の通知を指示したことを銘記した。
- 4.10 当委員会は、文書 MEPC 53/4/2(事務局)が FSI 13 の結果に関する情報を提供したこと及び当委員会が FSI 13/23 附属 11 に記載された MARPOL 附属書 VI の HSSC の下の検査ガイドラインに関連した決議 A.948(23)の改正に関する MEPC 決議案の採択を招請されたことを銘記した。
- 4.11 当委員会は、インドによる意見(MEPC 53/4/17)を銘記し、大気汚染作業部会にガイドライン案の最終的な見直しを作成する際、当意見を考慮することを指示した。

#### **寄港国監督(port State control)のためのガイドライン**

- 4.12 当委員会は、緊急事項として、FSI 13 に MARPOL 附属書VIの寄港国監督のためのガイドライン案の作成を指示したことを想起した。ガイドライン案を含む FSI 13 の結果は文書 FSI 13/23 の 9 章及び 8 項で報告された。
- 4.13 当委員会は、文書 MEPC 53/4/2(事務局)が FSI 13 の結果に関する情報を提供したこと及び当委員会が FSI 13 附属 11/23 の附属 8 に記載された MARPOL 附属書VIの寄港国監督のためのガイドラインに関する MEPC 決議案の採択を招請されたことを銘記した。
- 4.14 当委員会は、ドイツ(MEPC 53/4/18)及び INTERTANKO(MEPC 53/4/16)による意見を銘記し、大気汚染作業部会にガイドライン案の最終的な見直しを作成する際、当意見を考慮することを指示した。
- 4.15 当委員会は、FSI 13 の勧告(MEPC 53/4/2、9.3 項)として、MEPC 回章(FSI 13/WP.6 の附属 3)によりガイドラインを発行することに合意し、大気汚染作業部会に今会期において当委員会による承認に先立って回章案の最終的な見直しを作成することを指示した。

## バンカーデリバリー文書

- 4.16 当委員会は、FSI 13 が、MARPOL 附属書VIの下の寄港国監督のためのガイドラインを起案する際、附属書VIにバンカーデリバリー文書に関する船主要件及び供給された燃料油の代表サンプルの規定を認めたことを想起した。燃料油供給国が 1997 年議定書の締約国でない場合、要求されたバンカーデリバリー文書又は代表サンプルが入手不能の可能性がある。
- 4.17 当委員会は、適切な文書—MARPOL 附属書VI非締約国の主権の下で補油の際、供給された重油のバンカーデリバリー文書及び代表サンプル—を入手できない船舶の問題に関する数カ国により表明された懸念を銘記した。
- 4.18 当委員会は、MARPOL 附属書VI非締約国の主権の下で営業を行っている多数の重油供給者が、MARPOL 附属書VIの締約国の主権の下で寄港国監督を受けなければならない船舶の場合、船上の重油の証明を提供するために、「Bunker Certificate of Compliance」を船舶に発行していることを銘記した。当委員会は、MARPOL 附属書VIの第 14 規則及び第 18 規則の適用に応じ、適切な文書を保持する責任を有する船舶であることを確認した。
- 4.19 この問題を審議して、当委員会は、Bunker Certificate of Compliance が MARPOL 附属書VI締約国の主権の下で営業を行う重油供給者により発行される適切な文書としないことに合意した。当委員会は、Certificate of Compliance を認めるかどうか及び適切な行動をとることは MARPOL 附属書VI締約国の寄港国監督権限の自由裁量であることも合意した。
- 4.20 当委員会は、これに関連して、事務局が燃料油の受領者及び供給者双方から多数の問い合わせを受けたことを銘記した。質問に回答して、事務局はこの問題は供給者と受領者の間の商業上の問題として審議されていること、及び MARPOL 附属書VIに従い、船舶は船上の及び使用した燃料油の品質の文書を保持する責任を有することを通知した。
- 4.21 当委員会は、FSI 13 の勧告を審議して、MARPOL 附属書VIに批准していない各国に船舶が必要なバンカーデリバリー文書及び供給された燃料油の代表サンプルを提供されるための関連措置を設けることを招請することに合意した。

## CO2 計算方法上による SO<sub>x</sub>

- 4.22 当委員会は、SO<sub>x</sub> 排出監視の DE 48 による審議の間、SO<sub>x</sub> 排出監視を平易にするために CO<sub>2</sub> 監視方法を SO<sub>x</sub> に使用することが提案されたことを銘記した。69/kWh の SO<sub>x</sub> 排出として SO<sub>x</sub>(ppm)/CO<sub>2</sub>(%)の割合を 65 とすることが船上における排気ガス SO<sub>x</sub> 船上システムのためのガイドラインの B に使用されている。しかし、数字に微調整を加えるため、「65」は排気ガス洗浄

ガイドラインの MEPC 採択前にさらなる意見を求めるため角括弧のままとした。

4.23 当委員会は、DE 48 により提案された、提案を支持し、大気汚染作業部会に船上における排気ガス SO<sub>x</sub> 洗浄システムのためのガイドライン案の最終的な見直しを作成する際に考慮することを指示した。

#### **船上における排気ガス SO<sub>x</sub> 洗浄システムのためのガイドライン案**

4.24 当委員会は MEPC 41 が DE 小委員会に船上における排気ガス SO<sub>x</sub> 洗浄システムのためのガイドライン案の作成を指示したことを想起し、文書 DE 48/25 の 13.8 項及び附属 8 で報告されたガイドライン案を含む DE 48 の結果を銘記した。

4.25 当委員会は、文書 MEPC 53/4/3(事務局)が DE 48 の結果に関する情報を提供したこと及び当委員会に船上における排気ガス SO<sub>x</sub> 洗浄システムのためのガイドラインに関する MEPC 決議案の採択を招請したことを銘記した。

4.26 当委員会は、中国(MEPC 53/4/6)、英国(MEPC 53/4/10)及び米国(MEPC 53/4/20)により提供された意見を銘記し、大気汚染作業部会に船上における排気ガス SO<sub>x</sub> 洗浄システムのためのガイドライン案の最終的な見直しを作成する際に考慮することを指示した。

#### **洗浄水排出基準**

4.27 当委員会は、船上の排気ガス SO<sub>x</sub> 洗浄システムからの廃水の排出のための基準を作成するための DE 48 による招請(DE 48/25 の 13.10 項及び MEPC 53/4/3 の 14.3 項)を銘記した。

4.28 当委員会は、中国による意見(MEPC 53/4/6)を銘記し、審議の後、大気汚染作業部会にこの問題のさらなる審議及び当委員会のさらなる審議のための提案の作成を指示することに合意した。

#### **MARPOL 附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの統一解釈**

4.29 当委員会は、MEPC 52 が DE 小委員会に、緊急事項として、IACS により提案された 70 以上の統一解釈(UIs)及び数カ国による意見の審議を指示したことを想起した。

4.30 当委員会は、DE 48 が、指示されたとして、MARPOL 附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの UIs を審議したことを銘記した。小委員会の審議の結果は文書 DE 48/25 附属 10 により報告された。

- 4.31 当委員会は、文書 MEPC 53/4/3(事務局)が DE 48 の結果に関する情報を提供したことを銘記した。多数の UIs が MARPOL 附属書VI及びNOx テクニカルコードの改正として審議され UIs として審議されなかった。これらの UIs は文書 MEPC 53/4/3 の 8 項に明示された。
- 4.32 当委員会は、MEPC 53/4/3 の 9 項及び 10 項に明示された多数の UIs 提案が大多数により受け入れられず合意されなかったこと又は時間的な制約により検討されなかったこと及び、DE 48 が加盟国及び国際機関に、適切に MARPOL 附属書VI及びNOx テクニカルコードの改正案を含む、提案の提出を招請することに合意したことも銘記した。
- 4.33 当委員会は、DE 48 が MARPOL 附属書VIの第 9 規則及び第 13 規則に関して明確化するよう指示されたことを想起し、加盟国に最終的に明確化が合意される前にこの問題に関するさらなる見解の提出を招請することに合意した。
- 4.34 この問題をさらに審議して、当委員会は、文書 DE 48 の附属 10 に明示された UIs に関するインド(MEPC 53/4/19)及び米国(MEPC 53/4/21)による意見を銘記し、大気汚染作業部会に当委員会による最終的な合意に先立って UIs の見直しを指示した。(4.55.7 項参照)
- 4.35 当委員会は、大気汚染作業部会に DE 小委員会により明示された未解決の UIs を審議すること及び当委員会による適切な行動のためそれらの承認又はは棄却に関する勧告を作成することも指示した。

#### **DE 小委員会の作業計画**

- 4.36 当委員会は、「船上における排気ガス船上システムに関するガイドライン(Guidelines on onboard exhaust gas cleaning system)」の項目をこの項目は完了したとして DE 小委員会の作業計画から削除することに合意した。(項目 20 の下の当委員会の決定参照)
- 4.37 当委員会は、MARPOL 附属書VIの第 14 規則(4)(c)が MARPOL 附属書VIの第 14 規則(4)(b)に定められた排気ガス船上システムと同等の水準に SOx 排出の制限が確認可能で、実行可能なその他の技術的手法に関するガイドラインの作成を要求していることを想起した。燃料油の混合が現在 SOx 排出制御海域規則の遵守に至る選択肢として審議されているとして、当委員会はその様な技術のためのガイドラインの作成が切迫していることに合意した。
- 4.38 当委員会は、DE 小委員会の作業計画の中の「船舶からの NOx 排出を削減するための同等手法に関するガイドライン(Guideline on equivalent methods to reduce on-board NOx emissions)」の項目が MSC 80 により提案されたので BLG 10 の暫定議題項目に含まれていたことを銘記した。

4.39 当委員会は、選択触媒還元法(SCR)の提案を含んでいる日本による提案(MEPC 53/4/15)を審議した。当委員会は、日本の提案が船舶からのNO<sub>x</sub>排出を削減するための同等手法に関するガイドラインの作成にBLG 10により考慮されるべきであることに合意した。

4.40 当委員会は、DE 小委員会の過負荷となった議題項目を考慮して、現在はDE 小委員会の作業計画である、MARPOL 附属書VIの第14規則(4)(b)の下で要求された排気ガス船上システムと同等の水準にSO<sub>x</sub>排出の制限が確認可能で、実行可能なその他の技術的手法に関するガイドラインの作成を、BLG 小委員会の作業計画に移すべきことに合意し、2007年完了を目標としてBLG 10の暫定議題項目に含めた。

### MARPOL 附属書VIの実施に関連した他の問題

4.41 米国は、提案MEPC 53/4/14で、要求されたエンジンの再証明の最初の試験なしで新しいプロトタイプエンジンの実地での試験を行うことが可能であるかどうか調査した。米国はその様な再証明は非現実的なプロトタイプ及び実験的なエンジン技術のテストを妨害又は行うこととなると主張し、他の加盟国及び業界代表団に現在のNO<sub>x</sub>テクニカルコードの規定を通して、MEPC 回章の様な代替え手順を通して処理するか、又はこの問題がMARPOL 附属書VIの見直し又は改正を要求するかどうかの質問に関する見解を招請した。

4.42 この問題を審議して、当委員会は、以下に述べられたMARPOL 附属書VI及びNO<sub>x</sub>技術コードの一般的な見直しの問題を含むことに合意した。

### MARPOL 附属書VI改正提案の見直し

4.43 当委員会は、1997年の大気汚染会議(Air Pollution Conference)が決議3により当委員会に、緊急事項として、1997年議定書の発効後NO<sub>x</sub>排出制限を最低5年のインターバルで見直すこと、及びもし見直しの結果が適切であった場合MARPOL 附属書VIの第13規則(3)及び相当しているNO<sub>x</sub>テクニカルコードの規定の改正の準備を招請したことを想起した。

4.44 当委員会は、世界中の多数の地域で空気の品質の問題への船舶からの排出における貢献が進んでいること、及び多数の政府が現在地域、国家及び国際レベルで船舶からの排出をいかにして良くするか審議していることも想起した。

4.45 当委員会はさらに、MARPOL 附属書VIに見られる現在の基準を上回るには相当の進歩を必要とする異なった技術の進歩が必要とされていること、NO<sub>x</sub>排出の管理に関するMARPOL 附属書VIは2000年1月1日以降に建造さ

れた船舶のみに適用すること及び、排出素粒子(PM)、揮発性有機塩素化合物(VOCs)及び温室効果ガス排出(GHG)、代替え燃料及びディーゼルエンジン以外の推進システムには MARPOL 附属書VIは向けられていないことが船用エンジン製造者に広く知られていることであると想起した。

4.46 当委員会は、MEPC 52 が 70 以上の統一解釈のための提案を受領したことを想起した。そして、それは現在の MARPOL 附属書VIの文書は不明確であり実際の実施へ移すことが困難であることを示した。

4.47 当委員会は、7 件の提案が MARPOL 附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの特定の改正のための見直しの完了又は提案の作成の必要性に向けられたものであったことを銘記した。

4.48 ノルウェーにより紹介されたフィンランド、ドイツ、イタリア、オランダ、ノルウェー、スウェーデン及び英国による共同提案(MEPC 53/4/4)は附属書VI作成の背景及び船用ディーゼルエンジンに関して 1997 年以降行われてきた技術的發展を想起した。文書は船舶からの大気排出をさらなる改良のため最も適した機関であるとする IMO の役割を強調し当委員会がいかにして MARPOL 附属書VIを現在及び将来の環境の課題及び技術の発達に応じて最新化するかの調査の過程に着手することを勧告した。提案している各国は大気汚染に関する作業部会の委託事項の審議及び附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの見直し及び改正の手段として使用することを提案した。文書の附属で、船舶から排出される大気及び人間の健康及び環境に与える影響に関する詳細な情報が提供された。それはさらに船用ディーゼルエンジンからの排出の制御に関する最新の技術的發展に関する情報も提供した。

4.49 国際地球の友(FOEI)は2件の提案(MEPC 53/4/1 及び MEPC 53/4/8)で NGO の連合により作成された文書「海運の大気汚染排出の削減－実行可能で費用効果の高い選択肢(Reducing Shipping Emissions of Air Pollution-Feasible and Cost-effective Options)」に関する情報を提供した。

4.50 提案を審議し検討の後、当委員会は、MARPOL 附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの全般的な見直しに着手することに合意した。当委員会はその様な見直しに 2～3 年を要することを認めた。当委員会の多大な議題を考慮して、当委員会は MARPOL 附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの見直しに関する項目を BLG 小委員会の作業計画 2007 年を完了目標として BLG 10 の暫定議題に含めることを決定した。

4.51 当委員会は、油タンカーの船上における VOCs 削減のための新技術、特に積荷の間、に関するノルウェーによる提案を審議した。MARPOL 附属書VIの第 15 規則が VOCs の排出を削減するための措置として、「気体収集システム(vapour collection systems)」のみに向けられていること及びノルウェーが VOCs 排出の削減のための他の解決策を含むために規則の改正を勧告したこ

とを銘記して、当委員会は、この問題が MARPOL 附属書VIの全般的な見直しに関連して考慮されるべきであることに合意した。

4.52 当委員会は、1 件の MARPOL 附属書VIの第 13 規則の改正提案及び 45 件の NOx テクニカルコードの解釈又は改正のための特定の提案を含む EUROMOT による提案(MEPC 53/4/5 及び MEPC 53/4/13)を銘記した。

4.53 EUROMOT による提案を審議して、当委員会は、米国により提出された意見(MEPC53/4/21)を銘記し、改正提案には BLG 小委員会による MARPOL 附属書VIの全般的な見直しを含むべきであることに合意した。

### 大気汚染作業部会の設立

4.54 当委員会は、以下の委託事項とともに大気汚染作業部会の再設立を決定した：

加盟国からの提案及びプレナリーで作成された意見を考慮して、大気汚染作業部会は以下を指示された：

1. 船舶からの温室効果ガス排出の削減又は制限に関する作業の継続に関する勧告を作成する目的で一日の技術的勉強会の報告書(MEPC 53/WP.3)を審議すること；
2. 今会期における当委員会による採択(MEPC 52/4/2)の目的で GHG インデックスガイドライン案を審議し、可能であれば最終化すること；
3. 今会期における当委員会による採択(FSI 13/23、附属 11)の目的で MARPOL 附属書VIの HSSC の下の検査ガイドライン案を見直すこと；
4. 今会期における当委員会による採択(FSI 13/23、附属 8)の目的で MARPOL 附属書VIの下の寄港国監督ガイドライン案を見直すこと及び MEPC 回章案(FSI 13/WP.6、附属 3)を見直すこと；
5. 今会期における当委員会による採択の目的で船上における SOx 洗浄システムガイドライン案を見直すこと；
6. 排気ガス洗浄システムからの廃水のための排出基準の作成に関する当委員会の将来の行動のための提案を審議し作成すること；
7. DE 48 により勧告された MARPOL 附属書VIに関する緊急で重要な未解決の統一解釈を審議し最終化すること；
8. BLG 小委員会により緊急事項として行われる MARPOL 附属書VI及び



NOx テクニカルコードの全般的見直しのための委託事項案を準備すること；及び

- 9 2005年7月21日木曜日午後に、当委員会による審議及び承認のため文書による報告書を提出すること。

## 大気汚染作業部会の報告書

4.55 作業部会の報告書(MEPC 53/WP.11)を受領して、当委員会は一様に報告書を承認し、特に：

- 1 附属9に記載された、試行に使用するための任意の船舶からのCO<sub>2</sub>排出インデックス暫定ガイドラインに関するMEPC回章を承認した。MEPC回章はMEPC/Circ.471として回章された；
- 2 附属10に記載された、決議MEPC.128(53)により、MARPOL附属書VIの目的のための検査及び証書の調和されたシステムの下での検査ガイドライン(決議A.948(32))の改正を採択した。；
- 3 附属11に記載された、決議MEPC.129(53)により、MARPOL附属書VIの下での寄港国監督のガイドラインを採択した。ガイドラインの最大かつ速やかな伝搬を確保するために、当委員会は事務局に可能な限り速やかにMEPC/Circ.472としてガイドラインの発効を指示することに合意した；
- 4 1997年議定書、未締約国に、船舶が供給された燃料油の必要なバンカーデリバリー文書及び代表サンプルを受け取るために関連した措置を設けることを促すことに合意した；
- 5 附属12に記載された、決議MEPC.130(53)により、船上における排気ガスSO<sub>x</sub>洗浄のためのガイドラインを採択した。；
- 6 排気ガス洗浄システムからの廃水のための排出基準の作成に関する作業部会の見解を銘記し、EGCS-SO<sub>x</sub>洗浄水に関するより特定の勧告及び基準を将来作成すべきであることに合意した。当委員会は加盟国にこの問題に関する情報のMEPC 54への提出を招請した；
- 7 附属13に記載された、DE 48及び作業部会により合意された項目を含み、MARPOL附属書VIの統一解釈を承認し、事務局にMARPOL附属書VIの発行に続きUIsの緊急の必要性の見解で可能な限り早期にMEPC/Circ.473として発行することを指示した；

MARPOL附属書VIの文書の改正として審議されたUIsが合意に至ら

ず又は承認されなかったことに関連して、当委員会はそれらの提案を BLG 小委員会の MARPOL 附属書 VI の全般的な見直しに含めることに合意した；及び、

- .8 MARPOL 附属書 VI 及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの全般的な見直しに関する作業部会の見解を銘記し、附属 14 に記載された、BLG 小委員会より行われる見直し作業の委託事項を承認した。

## 5 強制法規改正の検討及び採択

### 状態評価スキーム(CAS)の改正提案

- 5.1 当委員会は、MEPC 52 が改正 MARPOL 附属書 I を採択し、改正 MARPOL 附属書 I 発効後に規則の新しい番号付けと関連させる目的で状態評価スキーム(CAS)の改正も承認した。これらの改正案は当委員会報告書(MEPC 52/24、附属 4)に記載され、回章状 No.2597 として、MARPOL 第 16 条(2)(a) に応じて、2004 年 11 月 15 日に事務局長により回章された。
- 5.2 当委員会は、会期間の間に改正提案の記載された意見を受領していないこと及び事務局が文書 MEPC 53/5 に示され、当委員会による改正の検討及び採択のための MEPC 決議案を準備したことを銘記した。
- 5.3 当委員会は、CAS の実施を促進させる目的で、事務局が MEPC 52 の後、即座に決議 MEPC.94(46)により採択され、決議 MEPC.99(48)及び MEPC.112(50)のより改正された CAS 文書を統合した、CAS に関する IMO 公表を準備したことが通知された。しかしながら、当会期により採択されたさらなる改正を考慮して、事務局は改正 MARPOL 附属書 I の統合された CAS の文書の項目番号を調整し、今会期終了後可能な限り早期に IMO 公表を発行する予定である。
- 5.4 当委員会は、計画された CAS 公表を評価と共に銘記し、見直しのための起案部会の改正提案及び MEPC 決議案に言及した。

### MARPOL 附属書 VI 及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの改正提案

- 5.5 当委員会は、2000 年の MEPC 44 及び 2003 年の MEPC 49 が MARPOL 附属書 VI 及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの改正提案をそれぞれ承認したことを想起した。MEPC 52 が 2005 年 5 月 19 日に MARPOL 附属書 VI が発効することを銘記した際、大気汚染作業部会は編集上で、委員会報告書(MEPC 52/24、附属 1)に記載された、改正提案を再度、見直した。事務局長は、回章状 No.2598 として、MARPOL 第 16 条(2)(a)に応じて、2004 年 11 月 15 日に改正提案を回章した。

5.6 当委員会は、会期間の間に改正案の記載された意見を受領していないこと及び事務局が文書 MEPC 53/5/1 に示され、当委員会による改正の検討及び採択のための MEPC 決議案を準備したことを銘記した。

5.7 事務局は、検査及び証書の調和されたシステム(HSSC)に関する MARPOL 附属書VIの改正提案の採択に関する MEPC 決議案のさらなる反映の後、当委員会が MEPC 決議案の最後に、以下の、MARPOL 73/78 加盟国に HSSC の早期の実施の審議を招請している、新しい作業項目 6 を挿入することを提案した：

“6 加盟国に実行可能な限り早期に改正の発効予定日前に自国船と見なされる船舶へ検査及び証書の調和されたシステム(HSSC)に関する MARPOL 附属書VIの前述の改正の適用を審議することを招請し、他の加盟国に MARPOL 附属書VIの HSSC の下に発給された証書を認めることを招請した。”

5.8 当委員会は、事務局により提案された追加項目の目標に合意し、上記 5.4 項の見直しのための起案部会に改正提案及び決議案に言及し以下の指示をした：

1. CAS、MARPOL 附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの改正提案の最終的な見直しを行うこと；
2. 改正の採択のため 2 件の MEPC 決議案及び事務局による追加項目の見直しを行うこと；及び
3. 2005 年 7 月 21 日、火曜日までに当委員会に文書による報告書を提出すること。

### 当委員会の取った措置

5.9 当委員会は、2005 年 7 月 20 日及び 21 日に、Mr. Zafrul Alam(シンガポール)議長の下で行われた MARPOL 改正に関する起案部会の報告書を審議し、MARPOL 附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの改正の中の数件のタイトル及びヘディングが改正 MARPOL 附属書 I の使用に従い変更されたことを銘記した。(MEPC 53/WP.13)

5.10 当委員会は、起案部会により作成された編集上の変更に合意し、後に以下を採択した：

1. 本報告書の附属 15 に記載された、状態評価スキーム(CAS)に関する決議 MEPC.131(53)；及び

2 本報告書の附属 16 に記載された、1973 年海洋汚染防止条約及び 1973 年海洋汚染防止条約の 1978 年議定書(MARPOL 附属書VI及び NOx テクニカルコードの改正)を改正するための 1997 年議定書附属の改正に関する決議 MEPC.132(53)。

5.11 起案部会の勧告により、当委員会は、以下の問題がこれらの改正の IMO 通知により加盟国政府に明確にされるべきであることに合意した。MARPOL 附属書VIの改正の発効日は 2006 年 11 月であるにもかかわらず、MARPOL 附属書VIの第 14 規則(7)により、第 14 規則の下で北海海域が「SOx 排出制御海域の要件(requirements within SOx emission control areas)」に含まれるのは 1 年後、すなわち 2007 年 11 月である。

5.12 当委員会は、事務局に、改正の正文の準備の間に不適切な間違いであると判断された際、採択された改正の中でそれらの間違いの適切な編集上の改正を行うことを認めた。

## 6 MARPOL 73/78 及び関連法規の解釈及び改正

### 改正 MARPOL 附属書IVの改正提案

#### 操作要件に関する寄港国監督

6.1 当委員会は、MARPOL 73/78 内で附属書IVのみが「操作要件に関する寄港国監督」に関する規則が欠けているとして、同種の新規の第 13 規則の MARPOL 附属書IVへの追加を含む文書 MEPC 53/6(オーストラリア)を審議した。

6.2 議論に続き、当委員会は、2005 年 8 月 1 日に発効する、改正 MARPOL 附属書IVが寄港国監督に関する規則を設けるべきであることを認め、MEPC 54 で採択の目的で回章のため改正 MARPOL 附属書IV(第 13 規則—操作要件に関する寄港国監督)の改正提案を承認した。改正提案は附属 17 に記載された。

#### 改正された寄港国監督のための手順の見直し(決議 A.787(19)、改正)

6.3 当委員会はさらに、同文書 MEPC 53/6 で、決議 A.787(19)により採択された寄港国監督のための手順の 1.4 項及び 3.5 章が、改正 MARPOL 附属書IVの発効の結果、改正として、見直しが必要であることを含んだ、オーストラリアの見解に一致した。当委員会は、FSI 小委員会が議題項目に寄港国監督に関する継続項目のあることを想起し、決議 A.882(21)による改正のため、附属書IV—検査手順に関して、を扱うための規定を審議するために、決議 A.787(19)により採択された寄港国監督のための手順の見直しを課すことに合意した。

6.4 当委員会は、加盟国政府及び関係のあるオブザーバー代表団に FSI 小委員会の将来の会期へ提案及び意見の提出を招請した。

#### **MARPOL 条約及び 1972 年ロンドン条約(LC)の間の境界を明確にするための協力**

6.5 当委員会は、それ以前に 2 件の起こりうる「境界」の問題を明確にするために LC 諮問委員会の当委員会と協力することの要望の概略を提供している文書 MEPC 53/6/1(事務局)を受け取っていた。その様な明確化は MARPOL 条約及びロンドン条約双方の下に(1)LC の下の船舶の「通常操作」の除外及び(2)腐敗貨物の良い管理の促進に関して責任ある実施において国内の規定及び実施機関を支援することが可能である。

6.6 当委員会は、LC の懸念、段階及び両問題の深刻さを実証するための情報/ケーススタディが信頼できる記録の不足のため入手困難であること及び行動がより信頼できる情報の収集に最初に向けられるべきであり、その上にそれに基づき、明確化に関する検討を行うことが可能であることを銘記した。

6.7 当委員会は、LC 科学部会(2005 年 5 月)が MARPOL 及び LC の実施の専門家を出席させた代表団が MEPC 53 の間に両条約間の境界を扱うための LC/MEPC 共同通信部会のための委託事項案を作成するための会合を行うべきであると勧告したことも銘記した。

6.8 当委員会はさらに、MARPOL 締約国から船舶の通常操作(normal operations)の代わりに廃棄(dumping)とみなす例に関しての提出がなかったことも銘記した。

6.9 当委員会は、MARPOL 73/78 の附属書 V の実施のための IMO ガイドラインに含まれる「操作上の廃棄物(operational wastes)」及び「貨物関連廃棄物(cargo associated wastes)」に関する検討及び MEPC 53/6/1 の 4 項に提案された行動に、特に以下に関して、焦点を当てることに合意した：

- .1 MARPOL 加盟国が、文書の 2.5.4 項に言及された、船舶の「通常操作」の間の排出の代わりに「廃棄」と見なすいかなる排出ケースに関しても MEPC 54 へ報告するべきである要求；
- .2 いかにして、文書の 3.9 項に言及された、腐敗貨物に関する信頼出来る記録を文書とし主官庁による検査のために可能とするか；及び
- .3 2 件の問題に関する LC/MEPC 共同通信部会設立に向けた作業のための LC 科学部会による提案及び数カ国の代表団が共同部会のための委託事項を起案するために今週会合を行うこと。

6.10 引き続き検討では、MARPOL 附属書Vは海洋環境への排出の全面的な禁止を負わせる規則を定めるべきであり、例えば、MARPOL 附属書 I 及び IIはこの種の規則を定めており、MARPOL 附属書Vの場合も、規則に従い明確に許可された場合を除き排出は禁止されているという明確なメッセージを伝えるべきであるという見解が表明された。他は前もって計画された廃棄は、バナナの様に、腐敗貨物の排出の間に明白な手順の下に行われ、操作事項である、一方、梱包用のプラスチックの様に、定められた他の禁止物質は排出されないことも MARPOL 附属書Vの下に認められるという意見であった。

6.11 当委員会は、ロンドン条約/MEPC 共同通信部会の委託事項及び MEPC 及び諮問機関の間の協力の目的の提案を提供している文書 MEPC 53/WP.19(事務局)の審議に続き、以下を合意した：

- .1 ロンドン条約/MEPC 共同通信部会の設立；
- .2 通信部会の委託事項及び組織配置を以下とすること：
  - .1 MARPOL 附属書V及び1972年ロンドン条約及び1996年議定書及びガイドライン及び解釈及び、特に腐敗貨物に関する、両者の境界の問題に向けられた文書の下に作成されたこれらの文書の規定に関する簡潔な概要(overview)を準備すること；
  - .2 MARPOL 附属書Vの下の「排出(discharge)」ではなくむしろ1972年ロンドン条約及び1996年議定書の下「廃棄(dumping)」と見なされるケースとして MARPOL 附属書V及びロンドン条約締約国により提出された報告書の見直しと、これを考慮して明確化の必要がありそうな部分を識別すること；
  - .3 いかにして腐敗貨物に関する信頼出来る記録を文書とし主官庁による検査のために可能とするかについての行動を審議すること；
  - .4 MEPC 55(2006年10月)及び第28回諮問委員会(2006年11月)による審議のための報告書及び勧告を準備すること；及び
- .3 第27回諮問委員会にこれらの配置の合意を招請すること。

6.12 当委員会は、改正された(MEPC/Circ.405)、通信部会の作業が MSC 及び MEPC 及び下部組織の作業の組織及び方法に関するガイドラインに従い組織されること及び通信部会の連絡者を以下とすることも銘記した：

Mr. Paul Topping  
Acting Head, Ocean Disposal and Marine Programs

Marine Environment Branch, National Programs Directorate  
Environmental Protection Service, Environment Canada  
351 St. Joseph Blvd., 12<sup>th</sup> floor  
Gatineau, Quebec K1A 0H3, Canada  
Tel: +1(819) 953 0663  
Fax: +1(819) 953 0913  
E-mail: [paul.topping@ec.gc.ca](mailto:paul.topping@ec.gc.ca)

## 改正 MARPOL 附属書 I の第 22 規則の明確化

- 6.13 IACS は、改正 MARPOL 附属書 I の第 22 規則の適用に関連した問題の明確化を求めている文書 MEPC 53/6/2 を紹介して、それは貨物及びバラストポンプ室に適用されること及び(第 13F 規則により貨物タンクの中に配置することができず二重底に配置しなければならない)バラスト配管はいかなるパイプへの損傷も船舶のポンプ(バラスト及び貨物)を使用不能としないならば要求されたポンプ室二重底に配置することを認めることとの意見を表明した。
- 6.14 検討に続き、当委員会は、この意見と一致し、今会期の時間的制約及び多大な作業負担のため次回会期において統一解釈を作成することが望ましいことに合意した。これに関連して、IACS は MEPC54 へふさわしい提案の提出を引き受けた。

## 現在の MARPOL 附属書 I の第 13F 規則の明確化

- 6.15 当委員会は、現在の MARPOL 附属書 I の第 13F 規則の統一解釈を承認するための提案と共に文書 MEPC 53/6/3(IACS)を銘記した。
- 6.16 当委員会はさらに、独立タンク(すなわち、船体の構造の一部を形成していないタンク)を有するアスファルト運搬船の起こりうる問題に焦点をあてた提案は、現在の MARPOL 附属書 I の新しい第 13H 規則の発効に続き、数カ国がそれらの船舶をダブルハルトンカーであると認めず、それゆえ、この見解により、第 13H 規則に定義された重質油(Heavy Grade Oil)であるアスファルトの輸送が許可されなくなる事態に直面していることも銘記した。
- 6.17 検討の後、当委員会は、船体構造の一部を形成しない自己支持型独立タンクを有するアスファルトタンカーは、貨物タンク端から船底及び船側までの最小距離に関する第 13F 規則の要件に適用しなければならない、ダブルハルトン油タンカーとして審議されなければならないことを認め、附属 18 に記載された現在の MARPOL 附属書 I の第 13F 規則の統一解釈に合意した。
- 6.18 当委員会は、この統一解釈が改正 MARPOL 附属書 I の第 19 規則にも適

用されることを認め、事務局に改正 MARPOL 附属書 I を含む MARPOL 73/78 の次回の統合版に含めることを指示した。

#### 状態評価スキーム(CAS)の改正提案

- 6.19 当委員会は CAS 検査の間に、船籍、船主、RO 等が変更となった場合に旗国主官庁に影響する問題を扱うために CAS を改正するための提案を含む文書 MEPC 53/6/4(マーシャル諸島)を銘記した。
- 6.20 当委員会は、この問題がマーシャル諸島による文書 MEPC 51/17/4 に含まれた提案に従い MEPC 51 により言及され、現在 DE 小委員会で検討中であることを想起した。DE 48 は、この問題の審議に続き、次回会期で CAS 改正提案をさらに審議することに合意し、もし適切であれば、作業部会に関連した CAS 改正案の最終化を指示することができるよう加盟国及び国際組織に具体的な提案を DE 49 へ提出することを招請した。(DE 48/24、3.8 項及び 3.9 項)
- 6.21 マーシャル諸島代表団は、当委員会に、この問題は DE 小委員会の権限の下にある時に提案の提出により、CAS 手続きの途中で船籍の変更が発生した場合、旗国が深刻な問題に直面すること、この問題が時間的制約により DE 48 において深く審議されなかった事実に対して、一般に当委員会及び海運業界の注意を高めるためであることを通知した。
- 6.22 当委員会は、マーシャル諸島の懸念に意見が一致して、このことは DE 小委員会において扱われる問題であることに合意し、CAS 改正提案は DE 49 で合意され、2006 年 3 月の MEPC 54 により承認されるべきであることを銘記し関心のある代表団に DE 49 へ意見を提出するよう念を押した。

#### 提案された現在の MARPOL 附属書 I の第 13G 規則(5)及び第 13H 規則(5)の解釈

- 6.23 当委員会は、船齢 25 年まで運航を拡大するという趣旨で第 13G 規則(5)及び第 13H 規則(5)の要件の共通の理解は、貨物タンク全長の 95%に渡る、ダブルボトム又はダブルサイド (又は第 13F 規則又は第 13G 規則(1)(c)の要件に適合していないダブルハル) を有するシングルハル油タンカーを認めると提案している文書 MEPC 53/6/5(マーシャル諸島)を審議した。
- 6.24 当委員会は、同提案が 6.23 項に示された貨物タンクの長さの約 5%を占める通常の船側に燃料油タンクを有する船舶のみを言及していること、したがって、両規則により要求された「油の輸送に用いない」空間により貨物タンクの全長が保護されていない場合のあることも銘記した。
- 6.25 引き続いた検討で、当委員会は、今会期において、燃料油の総容量が 600m<sup>3</sup> 以上のすべての船舶の燃料油タンクの保護を要求している改正



MARPOL 附属書 I の新しい第 13A 規則の承認が予想されることを想起し、マーシャル諸島の提案に合意できなかった。

- 6.26 しかしながら、当委員会は、6.23 項及び 6.24 項全段に掲げられた油タンカーにサイド燃料油タンクが船体と貨物及び燃料油タンク間の要求された最小距離を貨物区域の全長に渡り確保している縦方向又は横方向のバルクヘッドを備えている場合は、第 13G 規則(5)及び第 13H 規則(5)で許可された運航を継続する資格を与えることに合意した。
- 6.27 当委員会はさらに、この明確化が第 13G 規則(5)及び第 13H 規則(5)の(c) 項の規定の適用のきっかけとならないことにも合意した。

## 7 OPRC 条約並びに OPRC-HNS 議定書及び関連決議の実施

- 7.1 当委員会は、2004 年 UNEP で合意され MEPC 52 において当委員会で承認された、事務局により提出された海洋への油流出に続く環境損傷の評価及び復旧に関する IMO/UNEP ガイドスマニュアル案の作成の背景を提供している文書(MEPC 53/7)を銘記した。当文書は第 2 回 OPRC-HNS 技術部会で設立された通信部会により会期間の間に行われた行動を記述し、マニュアルが、計画されていた、今会期において当委員会の審議のために準備されていない理由を説明した。
- 7.2 これに関連して、事務局は当委員会に通信部会が要求された作業量に関して懸念を高めたこと及びマニュアル案の完了のために割り当てられたタイムラインが高品質を確保するため徹底的な調査及び評価期間に割り当てるために不十分であったことを通知した。最初に提案された時間枠の間にマニュアルに貢献するための UNEP 自身の組織的な制約を審議し、及び通信部会による意見を考慮して、マニュアルの完了を 2006 年前半とすることが認められた。
- 7.3 当委員会は、以下の文書により提供された情報を銘記した：
- .1 MEPC 53/INF.9(ベネズエラ)、HNS を含む油及び他の物質の流出の防止及び対応のための国家システムを通しての OPRC 条約の実施の進捗状況を提示した；
  - .2 MEPC 53/INF.11(韓国)、韓国、オンサン港において化学物質流出の清掃での好結果の使用に続き、HNS 物質及び油汚染の復旧のための新製品に関して行われた最近の実験の良い結果を強調し、事務局に他の HNS 流出時の可能な将来のガイダンスに使用するための情報として保存することを指示した；及び
  - .3 MEPC 53/INF.20(インド)、OPRC 条約の実施の更なる進捗のため油流

出対応のための訓練要件を強調した。

### 第3回 OPRC-HNS 技術部会の報告書

7.4 当委員会は、第3回 OPRC-HNS 技術部会が2005年7月11日～15日に開催され当部会の報告書がMEPC 53/WP.4として発行されたことを銘記した。

7.5 議長 Mr. Ezio Amato(イタリア)による技術部会の報告書の説明に続き、当委員会は(MEPC 53/WP.4の項及び附属に関して)以下を行った：

- .1 OPRC 訓練組織及び専門家の信任又は承認のためのガイドライン及び基準の改正案を承認し(3.2項及び3.3項及び附属1)、事務局に対し、周知のためこれを収めるMEPC回章の準備を指示した；
- .2 油流出の危険評価及び対応準備の評価に関するマニュアル案作成の進捗状況を銘記した；(3.4項～3.15項)
- .3 油流出損害の評価及び復旧に関するIMO/UNEP マニュアル作成の進捗状況を銘記した(3.16項～3.25項)；
- .4 HNS 事故の緊急計画及び対応に関するガイダンス文書作成の進捗状況を銘記した(3.26項～3.33項)；
- .5 HNS 事故のための訓練計画作成の進捗状況を銘記し、事務局に、Integrated Technical Co-operation Programme(ITCP)の下のこの目的のためにとっておかれている基金を使用して、通信部会の報告書(MEPC/OPRC-HNS/TG 3/4)に添付された概要に基づいた2件の入門コース案を準備するために、適切な専門家と契約することを指示した(4.1項～4.7項)；
- .6 HNS 事故の情報を提供しているウェブページ作成の進捗状況を銘記した(5.2項～5.7項)；
- .7 提案されたウェブページの概要を見せるために、調査及び作成を含め油流出の準備及び対応に関するウェブリンクのディレクトリを承認し(5.8項～5.11項及び附属2)、事務局に適切な行動を取ることを指示した；
- .8 2006年早期に仮に計画されている、海洋汚染対処の地域協力に関する第3回IMO/UNEP フォーラム計画の進捗状況を銘記した(6.1項～6.9項)；
- .9 当報告書の附属19に記載された、第4回技術部会のための改正作業計画案及び暫定議題を承認し、次回技術部会をMEPC 54の前週の2006

年 3 月 13 日～17 日に行うことを確認した(7.1 項及び 7.2 項)；

- .10 放射性物質にかかわる海難事故の対応に関する問題の IAEA と共に取られるフォローアップ行動を銘記した(8.2 項～8.9 項)；
- .11 新たに作成するためのポリシー及び承認過程案及び OPRC-HNS 技術部会により作成された改正 OPRC モデルコースを承認し(8.10 項～8.21 項及び附属 4)、事務局にそれらの普及のため MEPC 回章の準備を指示した；
- .12 油汚染－行政上の油汚染対応に関するマニュアル(Manual on oil pollution-Administrative aspects of oil pollution response)の第 V 章の改正に着手するための提案及び、2007 年を完了目標とした、この項目の OPRC-HNS テクニカルグループの作業計画への追加を承認した(8.22 項～8.24 項)；及び
- .13 一般に報告書を承認した。

## 8 特別海域及び特に敏感な海域の特定及び保護

### 現在のグレートバリアリーフの水先制度のトレス海峡への拡大の審議

- 8.1 当委員会は、MEPC 49 が、特に、現在のグレートバリアリーフ PSSA のトレス海峡への拡大の承認に合意したこと及び航行安全小委員会(NAV)に、最初の 1 件がトレス海峡における両方向航路の最近の採択である、2 件の関連保護措置(APMs)の審議を要求したことを想起した。当委員会はトレス海峡における提案された水先制度に関する NAV 50 における検討(NAV 50/19、3.29 項)も想起した。
- 8.2 当委員会はさらに、前記の問題の MEPC 52 における審議の結果を想起し、この問題に関する LEG 89 の結果が事実により追い越されたことを銘記した。
- 8.3 当委員会は、この問題に関する MSC 79 の結果を審議し、MSC 79 がグレートバリアリーフの水先制度の APM をトレス海峡へ拡大するためのオーストラリアの提案を採択するべきであると合意したことを銘記した。当委員会はさらに MSC 79 が決議 MEPC.45(30)を新しい MEPC 53 決議に変更するための提案に合意したこと及び MSC 79 が当委員会にオーストラリア及びパプアニューギニアにより提案された決議の採択の審議を招請したことを銘記した。(MSC 79/23、10.13～10.15 項)
- 8.4 当委員会は、現在のグレートバリアリーフ PSSA の拡大を指定し APMs をトレス海峡へ適用させるための MEPC 決議案を含んだオーストラリア及

びパプアニューギニアによる文書 MEPC 53/8/3 を銘記した。

8.5 文書 MEPC 53/8/3 に意見して、米国代表団は、MSC 79 において示された協力の精神を評価した。そして、それは当委員会の前に決議案という結果となった。米国代表団は、この決議案がトレス海峡の環境的感受性のみではなく、国際法で定められた重要かつ基本的な航海の権利を認めており；トレス海峡の環境的感受性の国際的な意識を高めること及び海峡内の安全及び効果的な航行の促進を支援し；用語及び効果を明白にし；トレス海峡の保護に関する IMO 及び加盟国による重大な責任を表しているとして述べた。同代表団は、この決議は勧告でありこの海峡又は国際航海に使用される他の海峡を通峡する船舶のための強制水先制度は国際法に基づいていないことを認めるべきであると述べた。当委員会がこれに反する見解となった場合、米国はこの決議を支持することはできない。当委員会がこの決議を採択した場合、米国はある程度国際法及び通峡の権利に一致した勧告を実施する。米国は、勧告がオーストラリア船籍のトレス海峡通過船舶にオーストラリアの水先制度の勧告に従い行動することを促すためであり、航行の拒否、阻害又は遅延とはならないことを強調した。

8.6 数カ国の代表団が米国による声明を支持した。オーストラリア代表団はその声明に反対しないことを示した。

8.7 当委員会は、米国及び他の代表団により表明された見解がこの問題に関する MSC 79 の結果に一致したことを銘記し、PSSA 技術部会にグレートバリアリーフ PSSA の拡大としてのトレス海峡の指定に関する MEPC 決議案の準備及びプレナリーへの報告を指示することに合意した。

### 3 件の新たな PSSA 提案に関する NAV 51 の結果

8.8 当委員会は、MEPC 51 が、原則として、(1)カナリア諸島水域（スペイン）(2)ガラパゴス諸島（エクアドル）及び(3)バルト海（ロシア水域を除く）（デンマーク、エストニア、フィンランド、ドイツ、ラトビア、リトアニア、ポーランド及びスウェーデン）の PSSA としての指定を承認し、提案国に、当委員会へ勧告を提供するための、APMs の詳細な提案を NAV 51 に提出することを銘記した。

8.9 当委員会は、NAV 51(2005 年 6 月)がカナリー諸島 PSSA の APMs 提案：数点の項目の改正と共にカナリー諸島の分離通航方式；数点の項目の改正と共にカナリー諸島通過船舶の避けられるべき海域；及び数件の改正と共に船舶の強制通報制度を審議し承認した。そして、それらすべてについて、MSC 81 が採択を招請された。

8.10 ガラパゴス諸島 PSSA に関して、NAV 51 は、MSC 80 により合意された、提案された数点の項目の改正と共に避けられるべき海域を承認し、MSC 80

により認められたので、事務局に採択のため第 24 回総会に送付することを指示した。エクアドルの代表団は NAV 51 にガラパゴス諸島の避けられるべき海域に入域する船舶の強制通報制度のため NAV 52 へ提案を提出することを通知した。

- 8.11 バルト海 PSSA(ロシア水域を除く)に関して、NAV 51 は、APMs の提案が 2 カ所の新しい強制的避けられるべき水域の設定を含んでいることを銘記し、提案は正当でないという意見を表明した。しかしながら、非強制的避けられるべき水域としての設定には合意した。スウェーデン代表団はこの決定が満たされていない間は、NAV 52 へのより詳細な提出が認められると述べた。
- 8.12 NAV 51 は、バルト海 PSSA のための、MSC 80 により合意された、新しい分離通航方式の設定提案；勧告された深水深航路；避けられるべき海域；及び数点の項目の改正と共に現在の分離通航方式の改正、を承認し、MSC 80 により認められたため、事務局に採択のため第 24 回総会に送付することを指示した。
- 8.13 ロシア代表団は、バルト海 PSSA に関連して採択されたすべての保護措置を満たしている一方、APMs 制限提案はバルト海全域を保護しておらず、ロシアは PSSA 指定の政治的な決定にかかわらないとの見解を表明した。
- 8.14 当委員会は、ロシアによる反対を銘記する一方、この問題に関する NAV 51 の結果を支持し、PSSA 技術部会にカナリー諸島、ガラパゴス諸島及びバルト海(ロシア海域を除く)の PSSA としての指定に関する MEPC 決議案の準備及びプレナリーへの報告を要求することに合意した。

## 西ヨーロッパ水域 PSSA を航行する船舶の強制通報制度に関する MSC 79 の結果

- 8.15 当委員会は、MSC 79 が、決議 MSC.190(79)により、西ヨーロッパ水域 PSSA における提案された新しい船舶強制通報制度を採択したことを銘記した。(MEPC 53/8/1、3 項及び 4 項)
- 8.16 西ヨーロッパ水域 6 カ国(ベルギー、フランス、アイルランド、ポルトガル、スペイン及び英国)を代表して、スペイン代表団は、当委員会に PSSA の下の船舶強制通報制度の進捗状況を通知した。6 カ国すべては「WETREP」と呼ばれる通報制度の発効に先立って、水路通報、現在の水路誌及び無線信号関係出版物の改正を含む、通知キャンペーンを行った。通知キャンペーンは、北海及びイギリス海峡からポルトガル南岸まで、NAVAREA を含むすべての海域における WETREP に関する包括的な情報を提供した。WETREP 通報制度は 2005 年 7 月 1 日に開始された。通報を受信した沿岸局は、必要な場合、さらなる普及のため、national co-ordination centers へ転

送している。

- 8.17 同代表団はさらに、他の PSSA 関係国と協議中の、英国が、無料の、Select Special Access Code (SAC) 45 の MRCC Falmouth を通じて通報を送信するインマルサット C の使用を提供する、さらなる商船へ通知を準備していることを報告した。受信された情報は関係した強制通報制度間で共有される。西ヨーロッパ水域 PSSA 参加国は 2005 年 6 月 30 日にポルトガル、リスボンで PSSA 参加に関し、PSSA 内の活動及び船舶通報制度の最も効果的な協力を確保するための覚書に署名した。2005 年 7 月 1 日の WETREP 発効以来、問題は発生していない。

### PSSA ガイドラインの見直し

- 8.18 当委員会は、MEPC 51 が、総会決議 A.927(22)(PSSA ガイドライン)に含まれた、特に敏感な海域の特定及び指定のためのガイドラインが、正当化ばかりではなく、見直され、MEPC 52 へ提出されるための特定の提案を求められるべきであると合意したことを想起した。MEPC 51 は、PSSA ガイドラインの見直しが行われている間、現在の PSSA ガイドラインの下現在の及び新規の提案の一時停止を勧告しないことも合意した。(MEPC 51/22、8.11 項～8.15 項)
- 8.19 当委員会はさらに、MEPC 52 が、PSSA ガイドラインの明確化及び、適切に、強化の目的での、見直し及び、基本文書として米国による文書 MEPC 52/8 を使用し、当会期での関連する提案、2005 年 12 月の総会による採択のため、関連提案及び当委員会による承認の目的で当委員会報告書(MEPC 52/24、第 8 章)で与えられた検討及び方向性を考慮して、総会決議案の準備の指示で会期間通信部会を設立したことを想起した。
- 8.20 当委員会は、部会の調整役として米国より提出された、通信部会の報告書(MEPC 53/8/2)を審議した。文書を紹介し、米国代表団は附属に含まれた総会決議案及び改正 PSSA ガイドライン案に言及した。当委員会により決議に要求された主要な問題は 3 件の包括的な問題を含んだ。名付けて：原則として指定の概念；PSSA 提案の実際の APM 提案の追加；及び APM 提案の法的基礎の明確化。数件の生態学的基準及び「再生(recreation)」の尺度に使用される表現に関する用語の問題、及び、とりわけ緩衝帯(buffer zone)/中心海域(core area)；基準は提案された PSSA のすべて又は一部に存在するのかどうか；及び、特定の用語は強制水先を述べるかどうか、を含む数件の多方面にわたる問題が、技術部会が PSSA ガイドラインの見直しを完了させることができる前に当委員会からのガイダンスを要求された。
- 8.21 当委員会は、優れた包括的な報告書を提供した、通信部会の責任者、Ms. Lindy Johnson(米国)に感謝した。

8.22 ロシア代表団は、現在の PSSA ガイドラインに関する立場を保留し、以下の見解を繰り返した：

- .1 PSSA のための二段階アプローチ(原則として指定)はもはや受け入れられていない： PSSA に APM が提案されなければ、適用は無効とすべきである；
- .2 PSSA 指定の基準は優先され、高い優先度を認められた生物学的基準でなければならない；
- .3 数カ国に影響する PSSA の適用は、各国の一致した意見を基に作成されなければならない；及び
- .4 新しい PSSA の提案は関係する地域で既に実施されている現在の IMO 措置のみに基づくことはできない。

8.23 数カ国の代表団が、共同 PSSA 適用は一致した意見を基に作成されなければならないとするロシアによる提案に共鳴したにもかかわらず、そのような規定をガイドラインに含めるために十分な支持はなかった。

8.24 当委員会は結論を再確認した。(1)PSSA ガイドラインの見直しを今会期で行い、第 24 回総会による審議のため提出に向ける；(2)ガイドラインの見直しが行われている間、現在及び新しい提案の一時停止は行わない。

8.25 見直しを完了させるためのガイダンスを要求した、通信部会の報告書の中で取り上げられた問題を処理して、当委員会は、以下を合意した：

- .1 原則として指定： すべての PSSA 申請は少なくとも 1 件の APM を明示しなければならない； APM のための実際の提案は PSSA 提案に添付しなければならない；提案者は後に追加の APMs を提案することが認められる。「原則として指定」の条項は現在のところ当委員会が提案を見直した後、適切な機関による APM の承認又は採択を待つ間、当委員会により使用されるのみである。；
- .2 PSSA 及び APMs の提案準備の資金制限： このことは特に小国にとっての懸念であり、技術部会に PSSA ガイドラインにおけるこの問題へ向けるための用語の作成を要求することが認められた；
- .3 「that is」に対して「may be」の用語の使用： 「may be」の表現がガイドラインの第 4 章(基準)の 4.4.2 項、4.4.5 項及び 4.4.7 項で適用すべきである；
- .4 「unique」及び「natural」の用語の使用： これらの単語をガイドラ

インの第4章(基準)の4.4.5項、4.4.16項及び4.4.17項で改正するべきである；

- .5 独立した基準としての再生(recreation)： 現在のガイドラインの4.4.13項を繰り返してはならず、再生をガイドライン第4章の下の独立した基準としてではない；
- .6 第4章の尺度はPSSA提案又はPSSAの「主要な一部(greater part)」を通して存在しなければならない： PSSA提案のすべての部分に少なくとも1件の第4章の尺度を含まなければならない；
- .7 PSSAの激増に関するPSSAガイドラインの1.2項内文書の包含： その様な文書を改正ガイドラインに含んではならない；
- .8 強制水先又は船舶航行管理システムに関する用語の引用： その様な文書を改正ガイドラインに含んではならない；
- .9 「緩衝帯(buffer zone)」概念の使用： 現在のPSSAガイドラインの6.3項の緩衝帯に関する現在の文書を繰り返すべきであり、この段階でさらに作成してはならない；
- .10 船舶運航への影響： 「及びUNCLOSの下に制定された航海の権利を含む」の語句を7.5.3項から削除しなければならない、同部会はガイドラインが国際法に従い実施される事実の適切な言及を確保しなければならない；及び
- .11 APMsの法的基礎： 一般に基本文書に与えられ決議A.927(22)を細かく反映している用語を繰り返されなければならない。そして、それは現在のIMO文書—総会、MEPC又はMSCによるIMO条約の下に採択された決議；新しいIMO文書の改正又は作成の後に採択されたAPM、又は第21条及び211条のようにIMOのその様な権限を与えているUNCLOSの特定の用語に基づき採択されたAPMを含む—の下に採択されたAPMを認める。

## **PSSA 技術部会への指示**

8.26 新しいPSSA及びPSSAガイドラインに関して作成されたすべての提案及び意見を審議して、当委員会は、PSSA技術部会に以下を指示した：

- .1 プレナリーで作成された意見及びNAV 51の結果を考慮して、通信部会報告書の附属を基に、特に敏感な海域の特定及び指定のための改正ガイドラインの最終文書案を準備すること；



- .2 新しい PSSA ガイドラインの採択に関する総会決議案を準備すること；
- .3 文書 MEPC 53/8/3 に添付された文書案を基にトレス海峡を含めるためのグレートバリアリーフ PSSA の指定に関する MEPC 決議案(文書 MEPC.45(30)を改正している)を準備すること；
- .4 PSSA としてカナリー諸島の指定に関する MEPC 決議案を準備すること及び MSC 81 により採択が予想される APM(NAV 51/19、附属 1、2 及び 4)に関して MSC 決議起案の引用を含めること；
- .5 PSSA としてガラパゴス諸島の指定に関する MEPC 決議案を準備すること及び第 24 回総会により採択が予想される APMs(NAV 51/19、附属 5)に関して総会決議案の引用を含めること；
- .6 PSSA としてバルト海(ロシア海域を除く)の指定に関する MEPC 決議案を準備すること及び第 24 回総会により採択が予想される APM (NAV 51/19、附属 6)に関して総会決議案の引用を含めること；
- .7 2005 年 7 月 21 日木曜日にプレナリーへ文書による報告書を提出すること。

#### **PSSA 技術部会の報告書**

- 8.27 PSSA に関する技術部会は 2005 年 7 月 18 日～20 日に、Ms. Lindy Johnson(米国)議長の下で、会合を行った。同部会の報告書が文書 MEPC 53/WP.15 として当委員会に提出された。
- 8.28 改正 PSSA ガイドラインに関して、当委員会は、独立した尺度としての「再生」の削除及び 4.4.12 項～4.4.14 項の下の特質の不足に関するクロアチアの懸念を銘記して、タイトル「経済の」及び文書の 4.4.12 項の前に「社会の又は」の語句を追加することに合意した。
- 8.29 NAV 小委員会により挙げられた手続きの要点に関して、当委員会は、それらの要点が改正 PSSA ガイドラインに向けられていることを銘記して、事務局に NAV 小委員会へ通知することを指示した。
- 8.30 多数の代表団により支持された、ロシア代表団は、PSSA ガイドラインの見直しの結果に合意せず、将来 APM の追加を認めた条項(7.3 項)に従い改正ガイドラインに残された PSSA 指定の二段階のアプローチについて述べた。見直しはその結果、PSSA を特定及び指定することによる範囲及び方法を制限することに成功しなかった。それゆえ改正 PSSA ガイドラインには賛成することができない。

- 8.31 多数の代表団に支持された、スペイン代表団は、PSSA の特定及び保護並びに PSSA ガイドラインの見直しに関して IMO により行われた作業が疑いのないものであることを強調した。PSSA の特定は、常時、その実施のために使用される国際的文書の範囲内で、制定された手順に従った。PSSA は当委員会の目的の海洋環境の保護のためのツールとして審議されるべきであり、従って、関係国が指定のための手続きを課される以外にいかなる制限もなく、必要な時は加盟国に使用されるべきである。
- 8.32 PSSA 技術部会議長は、当委員会に MEPC 及び MSC 双方に見直しの下で改正ガイドラインの保持を要求している総会決議案の作業中の第二項に注意を促した。
- 8.33 当委員会は、PSSA 技術部会が総会決議案及びすべての MEPC 決議案を見直し、適切に変更したこと、及び提案国が決議附属の中で関連する情報を添付したことを銘記し、PSSA 技術部会の報告書を一般に及び特に以下を承認した：
- .1 採択に向け第 24 回総会に提出のため、附属 20 に記載された、特に敏感な海域の特定と指定のための改正ガイドラインの文書及び改正 PSSA ガイドラインの採択に関する総会決議案を承認した；
  - .2 附属 21 に記載された、グレートバリアリーフの特に敏感な海域の拡大としてトレス海峡を、決議 MEPC.133(53)により、指定した；
  - .3 附属 22 に記載された、特に敏感な海域としてカナリー諸島を、決議 MEPC.134(53)により、を指定した；
  - .4 附属 23 に記載された、特に敏感な海域としてガラパゴス諸島を、決議 MEPC.135(53)により、を指定した；及び
  - .5 PSSA に関する技術部会に、MEPC 54 において、PSSA を指定するための MEPC 決議の統一の書式の作成を要求することに合意した。
- 8.34 バルト海 PSSA に関して、ロシア代表団は、ロシアの主権及び管轄権に関して基本的な懸念のため、PSSA の指定に合意できないと述べた。ロシアは数か国の支持とともに、この件は助言のため法律委員会へ送付するべきであると提案した。
- 8.35 スペイン代表団は、ロシアの見解に反対し、バルト海 PSSA が既に MEPC 51 において原則的に承認され今会期の月曜日に既に指定されたことを指摘した。バルト海を PSSA として指定するための金曜日の決議の採択は形式的な問題であり文書を法律委員会へ送付する必要はない。

- 8.36 スウェーデン代表团及び数カ国の他の代表团はスペインの意見と一致し、MEPC 決議の即座の採択に努めた。
- 8.37 PSSA 技術部会議長は、数カ国の代表团により表明された見解及びその後の協議を考慮して、バルト海 PSSA の指定に関する MEPC 決議の附属 1 改正文書を提示した。当委員会は、改正文書を審議して、附属書 24 に記載された、特に敏感な海域としてバルト海を決議 MEPC.136(53)により指定することを決定した。
- 8.38 ロシア代表团は、PSSA としてバルト海の指定に関する MEPC 決議が法的に正しいことを認め、にもかかわらず先に発言した理由を基に MEPC 決議の採択を棄権した。ロシア代表团は PSSA としてバルト海を指定するための決定には関わらなかった。
- 8.39 当委員会は、技術部会の参加者の努力及び協力の精神、及び特に、Ms. Johnson(米国)の部会を作業完了の成功へ導いた精力的で如才のない手法に深い感謝を表明した。
- 8.40 当委員会は、改正 PSSA ガイドラインを考慮して、将来の「PSSA 技術部会」は、PSSA 提案の IMO への提出のためのガイダンス文書(MEPC/Circ.398)及び PSSA 見直し提案書式の見直しも必要であることを銘記した。

#### PSSA に関連する他の問題

- 8.41 当委員会は、PSSA 特定のためのツールとして戦略的環境評価(Strategic Environmental Assessment)に関する文書 MEPC 53/INF.10 で WWF により提供された情報を銘記した。その様な評価は、海運活動並びに船舶が集中する及び経済的感受性が特に高いと信じられる幅広く優先される海域を描く際の一助となる。海運活動からの危険が大きく PSSA がその海域での海運活動の管理の増進に寄与する海域が指定される。PSSA 候補の指定は従来その場限りであったが、このアプローチ戦略は一定の利便性を与える。それは新しいツールではなくノルウェー、英国及び欧州連合で既に使用されている。

#### 保護海域の技術的専門家会議に関する情報

- 8.42 カナダ代表团は、カナダが保護海域の特定基準を検討するために招待された専門家の会合の主催を申し入れ、2005 年 6 月 13 日～17 日にイタリアで開催された生物的多様性条約(the Convention on Biological Diversity)の下での保護海域に関する無期限特別作業部会の第一回会合に当委員会の注意を促した。専門家会議は IMO、FAO、地域的漁業管理組織、IUCN 及び生物的多様性条約を含んでいる問題の関心と共にこれらの見解及び展望が反映され集約された幅広い技術的検討を行う見込みである。関心のある代表は

さらなる情報のため Mr. Paul Topping<sup>2</sup>(カナダ)への連絡を招請された。

## 9 受入施設の不備

9.1 当委員会は、MEPC 52 において、受入施設の不備の問題を審議して、加盟国、特に入港国としての MARPOL 条約加盟国に、十分な受入施設の提供に関する条約上の義務を果たすことを招請したこと及び、さらなる審議に先立つ港灣の受入施設の通報要件問題に関する FSI 13 の結果を待つことに合意したことを想起した。長年続いている港灣の受入施設の不備の問題に取り組むことの重大な必要性を考慮して、MEPC 52 は問題地域の特定及び将来の行動計画の作成へ向けて今会期への提出も招請した。

### 港灣の受入施設の問題に関する FSI 13 の結果

9.2 当委員会は、港灣の受入施設に係る問題に関して FSI 13 の結果を提供している、文書 MEPC 53/9 を審議して、以下の行動を取った。

9.3 当委員会は：

- .1 港灣の受入設備の不備の申し立ての通報の低レベルに関して事務局により行われた調査の FSI 小委員会による審議の結果を支持した；
- .2 MEPC/Circ.349 と入れ替わっている、港灣の受入設備の不備の申し立て通報のための改正された統合書式に関する MEPC/Circ.469 を承認した；
- .3 廃棄物受入施設の通報要件に関する MEPC/Circ.470 を承認した；
- .4 IMO Global Integrated Shipping Information System(GISIS)の一つとしての港灣の受入設備のデータベース(PRFD)作成に関する FSI 小委員会の決定と一致した；及び
- .5 PRFD の概要提案に関する FSI 小委員会の事務局への指示を支持した。(MEPC 53/9、14 項)

---

<sup>2</sup> Mr. Paul Topping  
Environment Canada  
351 St Joseph Blvd.  
Gatineau, Quebec Canada  
K1A 0H3  
Telephone: 819 953 0663  
Email: [paul.topping@ec.gc.ca](mailto:paul.topping@ec.gc.ca)

## 港湾の受入施設の不備に取り組むための行動計画

- 9.4 文書 MEPC 53/9/1 で、BIMCO、IAPH、ICS、INTERCARGO、INTERTANKO 及び OCIMF は港湾の受入施設の規定及び使用を高めるための海運及び港湾産業の受入施設のフォーラムの構成及び開始に関する情報を提供した。文書 MEPC 53/9/1 の要約として、同フォーラムは港湾の受入施設の不備に関連した多数の問題地域を特定し、有効で十分な港湾の受入施設の増加及びその使用の促進へ向けた行動計画を描いた。同フォーラムは、FSI 小委員会が今会期で作成される当委員会の行動計画に基づく十分な受入施設の規定及び使用の促進に関するさらなる作業を行うべきであることも提案した。
- 9.5 当委員会は、文書 MEPC 53/9/1 を審議して、海運及び港湾産業組織に港湾の受入施設の規定及び使用に関する問題の特定及び解決策の提案に向けた努力の継続を促し、文書 MEPC 53/9/1 の附属 1 が当委員会に受入施設の不備に関する行動計画の作成に良い基礎を提供することができることに合意した。
- 9.6 港湾の受入施設のデータベースとのリンクを通しての IMO Global Integrated Shipping Information System(GISIS)の拡大に関連して、当委員会は加盟国にデータベースが使用可能となった場合は可能な限り即座にデータベースに関する要求された情報をアップロードし維持することを促した。
- 9.7 当委員会は、事務局に産業界による文書 MEPC 53/9/1 の附属 1 を基に行動計画案の作成を指示した。終わりに、海運及び港湾産業及び他の関連組織は事務局への貢献を促された。行動計画案は審議のため FSI 14 に提出されなければならない。当委員会は、港湾の受入施設に関する項目が FSI 小委員会の作業計画から削除されたことを銘記して、「港湾の受入施設に関する問題」を FSI 小委員会の作業計画に 2 会期での終了を目標として FSI 14 の議題に加えるとともに高い優先度の項目として再挿入することを決定した。
- 9.8 当委員会は、港湾が十分な受入施設を備えるためナイジェリアにより行われた作業の通知を受けた。
- 9.9 最後に、当委員会は、MEPC.3/Circ.及び MEPC.4/Circ.が可能な港湾の受入施設に関する情報を最新化し広めるために毎年発行されていることを想起した。港湾の受入施設のデータベース(PRFD)が GISIS を通して使用可能となった際は、その様な情報はすべての関連団体により簡単に入手可能となる。

## 10 各小委員会の報告

10.1 当委員会は、PSSA に関する、NAV 51 の結果の文書(MEPC 53/8/5)が議題項目 8 の下で既に審議されたことを銘記した。

### DE 48 の結果

#### 一般

10.2 当委員会は、船舶設計設備に関する DE 小委員会が 2005 年 2 月 21 日～25 日に第 48 回会期を開催し、報告書が DE 48/25 として回章されたことを銘記した。

10.3 当委員会は、BWM 条約及び MARPOL 附属書 VI に関する問題が議題 2 及び 4 の下でそれぞれ審議されたことを銘記した。他の問題に関して当委員会により取られた行動を以下に示した。

#### 燃料油タンクの保護

10.4 当委員会は、DE 48 が燃料油タンク保護に関する改正 MARPOL 附属書 I の新規の第 13A 規則案を最終化させ、自己昇降式掘削設備(SEDUs)の新規の第 13A 規則案への適用除外を提案しているシンガポールによる提案(MEPC 53/10/6)を審議した後、シンガポールにより提案された除外と共に燃料油タンク保護に関する改正 MARPOL 附属書 I の新規の第 13A 規則案を承認した。当委員会は、結果として起こる IOPP 証書の補足(書式 A 及び B)の改正案を承認した。すべての改正案は附属 25 に記載された。

10.5 新規規則案を承認して、当委員会は、改正 MARPOL 附属書 I の改正を、採択の際、当委員会が、MARPOL 条約第 16 章に従い、2007 年 1 月 1 日以降とすることを定めた発効日(2007 年 1 月 1 日と予想される)前に採択させることが可能であるとする MEPC 52 における前回の決定を考慮した。その意見の後、当委員会は、事務局長に MEPC 54 における採択の目的で改正 MARPOL 附属書 I の改正提案の回章を要求した。

10.6 当委員会は、DE 小委員会が「燃料油タンクの保護」に関する作業を終了したことを銘記し、小委員会の作業計画からのこの項目の削除に合意した。(議題項目 20 の下の当委員会の決定参照)

#### 決議 A.744(18)の改正

10.7 当委員会は、「決議 A.744(18)の改正」に関する議題の審議の間、DE 48 が、ハルガーダー(hull girder)の主要な改造及びデッキプレート(deck plate)とロンジ(longitudinal)間のすみ肉溶接(fillet weld)に関する 2 件のガイドライ

ンを含む、CAS を改正するための日本による提案及び CAS 検査中に船籍の変更が行われた場合に旗国政府の手續きに関する問題に関して CAS を改正するためのマーシャル諸島による提案を審議したことを想起した。

10.8 当委員会はさらに、改正提案の重要性に一般に合意する一方、DE 48 が船籍の変更に関連した種々の法律的な問題、特に適合証書の発給並びに CAS 文書及び CAS における IACS の船級の変更(TOCA)の参照の適応性のすべての技術的な見直しを行うことの政府の義務、に関する見解を表明したことを銘記した。

10.9 当委員会は、DE 小委員会が DE 49 において、もし適切であれば、適切な CAS 改正案を最終化させる目的でのこの問題のさらなる審議に合意したことを銘記した。

### MEPC/Circ.235 の見直し

10.10 当委員会は、DE 48 が、総合ビルジ処理システム(integrated bilge water treatment systems(IBTS))のためのガイドライン MEPC/Circ.235 の改正文書のための提案を含んでいる日本による他の提案を審議したこと並びに審議の間、DE 48 がバラスト水の油混入の回避及び清浄機からスラッジタンクを満たすことに関する懸念及びこの提案が機関部乗組員の作業負担を増加させるという見解を銘記した。

10.11 当委員会は、DE 48 が次回会期においてこの問題のさらなる審議に合意したこと及び日本代表団が DE 49 へ文書を提出する意向を表明したことを銘記した。

### 活性物質(G9)の承認

10.12 当委員会は、活性物質承認の手順(G9)は関連物質が使用された塗装と相容性であることを考慮しなければならないという DE 48 の見解を銘記した。(2.18 項参照)

### FSI 13 の結果

#### 一般

10.13 当委員会は、第 13 回 FSI 小委員会が 2005 年 3 月 7 日～11 日に開催され、同会期の報告書が FSI 13/23 として回章されたことを銘記した。

10.14 当委員会は、バラスト水管理、MARPOL 附属書VI及び港湾の受入施設に関する問題の FSI 13 の結果がそれぞれ議題項目 2、4 及び 9 の下で審議されたこと及びIMO 強制文書実施のためのコード案に関する FSI 13 の結果

が、コード案と監査スキーム案の関係により、議題項目 12(IMO 加盟国任意監査スキーム)に関連していることを銘記した。

- 10.15 当委員会は、文書 MEPC 53/11/5 の概要として、MSC 80 が FSI 13 からの緊急の問題を審議したことを銘記して、報告書を一般に承認し、FSI 13 により言及されたすべての残りの議題項目(MEPC 53/10/1)に関する行動を取った。

#### **MARPOL 73/78 の下の強制通報**

- 10.16 当委員会は、MEPC/Circ.318 に従い 2003 年の間に MARPOL 73/78 締約国により提出された強制通報解析の結果を銘記し、MARPOL の下の通報要件に従うことに関する FSI/Circ.12 の小委員会による承認を支持した。

- 10.17 当委員会は、小委員会の事務局への MARPOL 73/78 の下の強制通報の作業に関して文書 FSI 13/3/1(MARPOL 73/78 の下の強制通報の状況)に附属したリストを最新化すること及び審議のため FSI 14 へ提出することの指示を支持した。最新化されたリストは過去 5 年間に MARPOL 73/78 の下の強制通報を提出した国とそうでない国を見分け易いものでなければならない。

#### **IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS)**

- 10.18 当委員会は、IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS)の作成状況を銘記し、以下の GISIS モジュールが現在 IMO ウェブサイトでアクセス可能であると通知された：認められた機関、状況評価スキーム(CAS)及び事故。港湾の受入施設の様態、他の情報も GISIS に含まれる予定である。加盟国はログインの詳細を 2002 年に MARPOL 締約国へ通知した CAS モジュールを除きシステムにアクセスを許可され、ログイン名及びパスワードを使用者に適用するべきであると通知された。

- 10.19 当委員会は、適切な書式での適時の事故のデータの規定に関する加盟国への小委員会の注意(MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372)及び可能となった際可能な限り早期の GISIS の報告されている施設の使用を支持した。

#### **IMO 文書の包括的インデックス**

- 10.20 IMO 文書の包括的インデックスの重要性を銘記し、当委員会は、一定の基礎に関する IMO 文書の包括的インデックスを最新化し IMO ウェブサイトで電子的に入手可能とするための事務局への指示を支持した。

#### **海難事故に関する問題**

- 10.21 当委員会は、海難事件及び事故の報告書(文書 FSI 13/23 の附属 5)の



MSC/MEPC 回章の MSC 80 の承認と意見が一致した。そして、それは事故に関する GISIS モジュールのインターネットアドレスの回章の言及を加えるための事務局への指示と同様、MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372 と入れ替わる。

10.22 当委員会は、改正のため、事故解析手順の FSI 小委員会の承認にも意見が一致した。そして、それは小委員会による審議のため現在の規定の骨格の問題の評価及び変更又は修正の必要性の特定に使用される。

10.23 海難事故及び事件の調査のためのコードの改正に関する FSI 小委員会の見解、勧告及び決定に関して、当委員会は、MSC 80 が FSI 13 の全部であろうが一部であろうが、コードが最初に改正されるべきであるとの理解で、海難事故及び事件の調査のための強制のコード作成のアイデアへの大変な支援の表明を銘記したことを想起した。

10.24 当委員会はさらに、MSC 80 が、FSI 13 が法的拘束力のあるコードの作成の可能な方法を審議した際、先入観なしで、しかしながら、この問題に関する新しい条約の明白な受入又は作成による現在の SOLAS I/21 規則を改正している、新しい SOLAS 第 X Ⅲ 章の作成の様に、代換え方法のさらなる審議として SOLAS 第 XI-1 章の新規則の導入へ向けることを一般的に好むとの表明も銘記したことを想起した。

10.25 これに関連して、当委員会は、コードの強制の決定はコードの見直しが出来たまで延期するべきであると提案した、海難事故及び事件の調査のためのコードの強制力の発効の期限の明確化に関するニュージーランドにより提出された文書 MEPC 53/10/2 を審議した。

10.26 当委員会は、MSC 80 がこの問題(MSC 80/15/1)を審議したことも銘記し、MSC 80 の見解及び FSI 小委員会への以下の指示に意見が一致した：

- .1 改正コード案を作成すること；
- .2 完了の際、改正コード自身又はその一部が強制されるかどうか決定すること；及び
- .3 どのようにして改正コードの、すべて又は一部が強制されるかの勧告を設けること。

その実行のなかで、当委員会は、ニュージーランドによる提案がこれらの文書により処理されたことを銘記した。

## PSC に関する問題

- 10.27 当委員会は、FSI 13 が 2004 年 6 月に開催された第 3 回 PSC に関する IMO 勉強会の勧告を調査したことを銘記し、事務局に、FSI 14 のため、将来の世界的な PSC 勉強会に関する分析用紙を準備することを指示した。当委員会はさらに、FSI 13 が PSC MoU/Agreement Secretaries and Directors of Information Centers のための IMO 勉強会が、世界的な調和及び協力、見解及び経験の技術的交換の促進、明らかな PSC 体制間の能力の構築で、重要な作業を行っていることを通知したことも銘記した。
- 10.28 当委員会は、FSI 小委員会が、各会期において定常的に提出される多大な PSC に関する技術的及び政策的な勧告及びデータを調査するため次回会期において暫定的に設立を合意した、PSC の問題に関する将来の FSI 作業部会への委託事項及びリンクエージの明確化が必要であるとする FSI 小委員会の見解に合意した。
- 10.29 当委員会は、数カ所の小さな編集上の変更が求められたことを銘記し、状態評価スキーム(CAS)への適合を検査する寄港国監督官のためのガイドラインに関する MEPC 回章案を承認し事務局に回章を発行する前のこれらの変更への協力を委託した。
- 10.30 当委員会は、船舶の登録、検査及び証書に関する旗国の措置に関する PSC 検査官のため、並びに ROs に関して新たに作成された GISIS の使用による経験を収集するためのガイドラインの作成をさらに進捗させるための文書提案を求めている FSI 小委員会の決定にも意見が一致した。
- 10.31 当委員会は、事務局長により設立された、予想された IMS コードに関する専門家の独立部会の結果を考慮して、主管庁による ISM コードの実施に関する改正ガイドラインの見直しに関する提案(決議 A.913(22))のさらなる審議を延期するための FSI 小委員会の決定、及び FSI 13 による改正 ISM コードの IACS と共同提案をするための招請に意見が一致した。

## 出版物の船上での保持

- 10.32 当委員会は、MSC と意見の一致した、出版物の船上での保持 IMO 要件に関する MSC/MEPC 回章案(FSI 13/23、附属 10)を承認した。

## HSSC に関する問題

- 10.33 当委員会は、将来の、改正 MARPOL 附属書Ⅳの HSSC の下の検査ガイドラインの作成の必要性に関する FSI 小委員会の見解に意見が一致した。
- 10.34 当委員会は、FSI 13 が、総会が MSC 及び MEPC に HSSC の下の改正検

査ガイドラインの見直しを継続すること及び必要に応じて改正することを要求した決議 A.948(23)の使用中の 3 項の規定を考慮して、以下を合意したことを銘記した：

- .1 一つの委員会の権限を明確に定める、改正検査ガイドラインの要素へ向けた改正は、適切に、MSC 及び MEPC 双方の決議により採択されるべきである；及び
- .2 「一般」の部の様に、改正検査ガイドラインの一部の両委員会の権限の下の問題へ向けた改正は、IBC コードの様に、SOLAS 及び MARPOL 73/78 の両条約の下での強制文書の改正の採択に使用された手続きに従って採択されるべきである。その様な場合、同じ改正は MSC 及び MEPC 決議 2 件の分離した決議により採択されるべきである。

10.35 当委員会は、HSSC の下の改正検査ガイドラインの改正(決議 A.948(23))をいかにして採択するべきであるかに従った標準方法に関する FSI の決定と意見が一致した。

#### **IUU 漁業に関する IMO/FAO 共同作業部会**

10.36 当委員会は、小委員会の IUU 漁業及び関連した事項に関する第 2 回 IMO/FAO 共同作業部会の準備作業に関する事務局への指示を支持した。

#### **証書の有効の拡大**

10.37 当委員会は、船舶が、証書の期限が切れた時に、検査を行う港にいない場合の証書の有効期間の延長のための勧告された条件に関する MSC 80 の MSC/MEPC 回草案(FSI 12/23、附属 12)の承認と意見が一致した。これに関連して、当委員会は、採択のため MSC 82 及び MEPC 55 へ提出するために、決議 A.948(23)の関連する改正を準備するという FSI 14 への MSC 80 の指示と意見が一致した。

#### **船級の変更に関する事項**

10.38 当委員会は、MSC 80 が RO 間の船級の変更に関する事項の妥当性の確保を適用する主管庁のためのガイドラインは IACS の船級の変更の合意 (TOCA)と矛盾してはいけなく、及び新しい規定は非 IACS 団体から IACS 団体への変更に関して現在適用された要件もカバーしなければならないとする FSI 13 の決定を支持したことを銘記した。

10.39 当委員会は、MSC 80 により作成された変更と共に、RO 間の船級の変更に関する事項の妥当性の確保を適用する主管庁のためのガイドラインに関する MSC/MEPC 回草案(FSI 12/23、附属 13)の MSC 80 の承認と意見が一致

した。

## 他の問題

10.40 当委員会は、証書が基とされる検査及び証拠の完了日の解釈に関する MSC/MEPC 回章案(FSI 12/23、附属 14)の MSC 80 の承認と意見が一致した。

10.41 FSI 小委員会の FSI 14 のための改正作業計画及び暫定議題の提案は、議題項目 20 の下で扱われた。

## DSC 9 の結果

10.42 当委員会は、第 9 回 DSC 小委員会が 2004 年 9 月 27 日～10 月 1 日に開催され、報告書が DSC 9/15 として回章されたことを想起した。

10.43 当委員会は、一般に報告書を承認し、小委員会により言及されたすべての残りの項目に関して、以下に示す、行動を取った。

10.44 当委員会は、DSC 9 が国連勧告と専門用語を一致させること及び「Marine Pollutant」の代わりに、危険品の輸送に関する国連勧告の改正として国連専門家小委員会(UN SCOE)により採択された、「Aquatic Pollutant」を使用することを決定したことを銘記した。2004 年 7 月の UN SCOE の会議を考慮して、DSC 9 は MARPOL 73/78 附属書Ⅲの見直しに関する作業部会を設立した。作業部会は IMDG コードの第 2.9 章の文書案を準備し、重大な改正がふさわしく行われたコードの項目番号を明示した。

10.45 当委員会はさらに、UN SCOE が 2004 年 12 月の会議においては、2004 年 7 月の会議の決定とは違う立場を取り、水生環境への危険物質を輸送文書のなかで「AQUATIC POLLUTANT」の単語による明示を採択しなかったことを銘記した。

10.46 当委員会は、DSC 小委員会の編集及び技術部会(Editorial and Technical Group)が 2005 年 4 月 25 日～29 日に会合を行ったことも銘記し、同部会により IMDG コードの項目に明示された重大な改正を想起した。E & T 部会はさらに UN SCOE が現在 2004 年 7 月の会議の決定とは違う立場であることを銘記し、最近の 2004 年 12 月の UN SCOE による決定を考慮して、これらの重大な改正の準備は時期尚早であることに合意した。これに関連して、E & T 部会は、いかにしてこの件を進捗させるのか明確なガイダンスが DSC 10(2005 年 9 月)から必要であるとする結論に達し、加盟国及び国際機関に、通知され良く審議された決定を行うために、DSC 10 における審議のためこの問題に関する提案の提出を促した。

10.47 UN SCOE による最新の決定を考慮して、当委員会は「Marine pollutant」

の語句の使用を保留し、DSC 小委員会に適切な行動を取ることを指示した。

10.48 当委員会は、DSC 9 が MARPOL 附属書Ⅲ見直しのための異なった選択肢の可能性の審議の間に、重大な法的及び政治的な影響と共に、IMDG コード改正の結果を銘記したことを想起した。

10.49 これに関連して、当委員会は、MARPOL 附属書Ⅲ改正の 2 通りの方法の可能性を銘記した：

1. MARPOL 附属書Ⅲ及び付録を改正すること、すなわち、GHS 基準を基に提示された書式の中の有害物質を特定するための特別の基準を改正すること；又は
2. MARPOL 附属書Ⅲを改正し付録を削除した上で、海洋環境への危険物資を扱った IMDG コードの関連規定、すなわち、適切に改正される海洋汚染物質、の引用を作成すること。

このことは海洋環境への危険製品を定義する基準のさらなる改正の責任が SOLAS 第Ⅷ条によることを意味する。

10.50 当委員会は、両方のアプローチが IMO の他の文書、例えば、協定条約 (Intervention Convention)、特に油以外の物質による汚染の場合の公海上の協定に関する 1973 年の議定書(MEPC.100(48))に附属された物質リスト、に影響を与えることを認めた。

10.51 当委員会は、付録を含む現在の MARPOL 附属書Ⅲの構成を維持することに合意し、DSC 小委員会にこのことを考慮して MARPOL 附属書Ⅲの見直しを継続すること及び審議のため当委員会に結果を提出することを指示した。

## **BLG 9 の結果**

### **一般**

10.52 当委員会は、第 9 回 BLG 小委員会が 2005 年 4 月 4 日～8 日に開催され報告書が BLG 9/17 として発行されたこと想起した。

10.53 当委員会は、バラスト水管理に関する事項の BLG 9 の結果を議題項目 2 の下に扱ったことを銘記した。

10.54 当委員会は、一般に報告書を承認し、小委員会により言及されたすべての残りの項目(MEPC 53/10/5)に関して、以下に示す、行動を取った。

## 三者間の合意の延長

10.55 当委員会は、三者間の合意の下の製品の危険評価のための GESAMP/EHS 作業部会の必要な試験及び追従を行うのに 3 年間で十分であるとする小委員会の見解に意見が一致し、規定された 3 年間を越えて三者間の合意を延長する提案を却下するための小委員会の決定を支持した。

## MARPOL 附属書Ⅱの下に参照されたガイドライン

10.56 当委員会は、MARPOL 附属書Ⅱの 2002 年の統合された編集の下で言及されたガイドラインを審議すること及び改正 MARPOL 附属書Ⅱに関しての地位を決定することの MEPC 51 による BLG への指示を想起した。これに関連して、当委員会は、汚染の危険に関しての MARPOL 73/78 附属書Ⅱ及び IBC コード及び BCH コードの物質リストの改正の適用のためのガイドラインの撤回に関する BLG 小委員会の決定を支持した。

10.57 これに関連して、当委員会は、附属 26 に記載された、決議 MEPC.137(53) により、決議 MEPC.85(44) 一油及び/又は有害液体物質による船上海洋汚染防止緊急計画(Shipboard Marine Pollution Emergency Plan)作成のためのガイドラインの改正提案を採択した。

10.58 当委員会が、総会決議 A.886(21)により認められ、総会決議により採択された実行基準を改正できることを銘記して、当委員会は、附属 27 に記載された、決議 MEPC.138(53)により決議 A.851(20)一危険品、有害物質及び/又は海洋汚染に関する事故の通報のためのガイドラインを含む、船舶通報制度及び通報要件の一般原則の改正提案を採択した。

## BCH コードの改正提案

10.59 当委員会は、附属 28 に記載された、BLG 9 により合意された BCH コードの改正提案を承認した。

10.60 BCH コードが MARPOL 附属書Ⅱの下で強制であることを銘記し、当委員会は、改正提案が MEPC 54(2006 年 3 月)による採択のため可能な限り早期に事務局長により回章されるべきであることを要求した。当委員会は、BCH コードの改正が MSC 82 により採択される見込みであることを銘記した。

## MEPC.2/Circ.に関する問題

10.61 当委員会は、すべての通報国への、改正 MARPOL 附属書Ⅱが発効した時これらの記載は効力を失うので、特に有効期限が 2007 年 1 月 1 日以降及び有効期限のない、(ばら積みで輸送される液体物質の暫定的な分類を扱っ

た)、MEPC.2/Circ.の附属 2、3 及び 4 の現在の記載の再評価をそれぞれの産業界へ通知することの小委員会による招請を支持した。

10.62 当委員会は、BLG 9 が現在から 2007 年 1 月 1 日の間の期間に暫定的に求められる MEPC.2/Circ.のリスト 1 の製品に関する評価の種々な組み合わせを審議したことを想起して、IBC コードの重大な改正の発効が予想される時に、いかにして MEPC.2/Circ.に関する異なったシナリオを扱うかに関する小委員会のアプローチを支持した。

10.63 2007 年 1 月 1 日以前に改正 MARPOL 附属書 II を実施するために必要な最新の作成に関して可能な限り早期にすべての関係国へ通知する必要性から、当委員会は、IBC コード、暫定 MEPC.2/Circ.及び製品の承認の公表の期間に関する小委員会の勧告を支持した。

### **改正 MARPOL 附属書 II の実施**

10.64 当委員会は、MEPC 52 が改正 MARPOL 附属書 II 及び改正 IBC コードの要件の実施に関連して起こると予想される現実的な問題を処理したこと及び特に以下に関する現実的な問題の調査の BLG 9 への指示に合意したことを想起した：

- .1 発効日前に船積みされた貨物；及び
- .2 証書。

10.65 当委員会は、貨物に関する操作要件を明示した、改正 MARPOL 附属書 II の発効日前に船積みされた貨物の BLG 9 の声明を支持した。

10.66 当委員会は、改正 MARPOL 附属書 II の実施に関連して起こると予想される関連証書に関する可能性のある現実的な問題を解決するための小委員会のアプローチ提案を支持した。

### **製品データ報告書式(Product Data Reporting Forms)**

10.67 当委員会は、事務局にまとまった GESAMP/EHS 製品データ報告書式として、可能な BLG 製品データ報告書式、GESAMP 報告書及び IMO 公式ドメインウェブサイトとしての研究 No.64 を作成することを指示し可能な限り早期に行うことを要求した。

### **MEPC/Circ.265**

10.68 当委員会は、MEPC/Circ.265 が ESPH 11(2005 年 10 月)に最終化されるべきであるばら積みで輸送される液体暫定的評価のためのガイドラインに関

するものであることを想起した。これらのガイドラインは最も早い機会にエンドユーザーに使用可能となること及び改正システムの下で三者間合意を作成するために改正 MARPOL 附属書Ⅱ及び結果として起こる IBC コードの改正の発効に先だって可能となることが要求されているので、当委員会は ESPH 11 に最も早い機会に承認及び回章するため改正 MEPC/Circ.265 を直接 MEPC 54 への提出を許可することに合意した。

#### **沿岸支援船舶によるばら積みの限られた量の危険及び有害液体物質の輸送及び取り扱いのためのガイドライン(Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels)**

10.69 当委員会は、改正 MARPOL 附属書Ⅱ及び適合証書の標準書式に関するガイドラインの付録 2 を含む改正 IBC コードの結果として起こる、沿岸支援船舶によるばら積みの限られた量の危険及び有害液体物質の輸送及び取り扱いのためのガイドラインの改正提案(決議 A.673(16))を銘記した。そして、それらは改正 IBC コードと一致することを要する。当委員会は、MSC の決定を受け、協力している小委員会として、SLF 小委員会に、当委員会及び MSC による適切な行動のためのこれらの改正を最終化させることを指示した。当委員会は DSC 小委員会に本件に関する BLG 9 の結果を銘記することを指示した。

#### **改正 MARPOL 附属書Ⅱ及びガスキャリアー**

10.70 当委員会は、有害液体物質(NLS)輸送の証明の際の海洋環境保護の基準に適合するガスキャリアーのための基準に等しい配置を含むガスキャリアーのための改正 MARPOL 附属書Ⅱの第 5.3 規則に関する BLG 小委員会による明確化を銘記した。

#### **船上の職業上の健康及び安全計画の基本要素に関するガイドライン(Guidelines on the basic elements of a shipboard occupational health and safety programme)**

10.71 船上の職業上の健康及び安全計画の基本要素に関するガイドラインに関する MSC/MEPC 回章案に関して、当委員会は、本件は議題項目 19 の下で検討され、それゆえ、この議題項目の下でさらなる審議を要しないことを銘記した。

#### **MARPOL 附属書Ⅰ 貨物油及び燃料油のための MSDS**

10.72 当委員会は、決議 MSC.150(77)－MARPOL 附属書Ⅰ 貨物油及び燃料油の製品安全データシートのための勧告(Recommendation for material safety data sheets for MARPOL Annex I cargoes and marine fuel oils)に記載された附属 2 の改正提案を含む OCIMF 及び IPIECA により提出された文書 MEPC 53/10/3



を審議した。

- 10.73 提案を歓迎する一方、当委員会は、カーゴインフォメーションシートの技術的項目のさらなる改善が必要であることを銘記し、BLG 小委員会が他の IMO 機関の決定の項目の下で本件を審議するべきであることに合意した。

#### **IBC コードの防火要件の見直し**

- 10.74 当委員会は、BLG 9 が IBC コードの防火要件の見直し(BLG 9/17 附属 11)を最終化させたことを銘記した。これに関連して、当委員会は、MEPC 52 及び MSC 79 で採択された改正 IBC コードは 2007 年 1 月 1 日まで発効せず、それゆえいかなる改正提案も改正 IBC コードの発効前には MEPC 及び MSC により通常採択されないことを想起した。従って、当委員会は、小委員会の勧告に合意し、原則として MSC 81 の意見に一致する、MSC 83 及び MEPC 56 における採択の目的で改正提案を承認した。これに関連して、当委員会は、附属 29 に記載された、改正案が改正 IBC コードの受諾の後、速やかに回章されるべきであることに合意した。

- 10.75 MEPC 及び MSC が 1974 年 SOLAS 条約の締約政府及び MARPOL 73/78 の締約国にそれぞれ、正式な発効が未定となっている、各国の自国籍船舶への改正 IBC コードの改正提案の適用を招請している小委員会の勧告を銘記し、当委員会は、MSC 81 の同一の決定の適用を受ける、改正 IBC コードの防火要件の改正の早期の適用に関する MSC/MEPC 回章案を承認した。

#### **改正 MARPOL 附属書IVに関する事項**

- 10.76 当委員会は、MEPC 51 が改正 MARPOL 附属書IVに関する事項、特に汚水の排出及び排出率の基準に関する事項を、2006 年を完了目標とした、作業計画の高い優先度の項目としての審議のため BLG 小委員会への委託を決定したことを想起した。

- 10.77 当委員会は、決議 MEPC.2(VI)の改正に関する事項及び汚水の排出率の基準に関する小委員会の行動を支持した。

#### **燃料油の定義**

- 10.78 当委員会は、改正 MARPOL 附属書 I (第 21.2.2 規則)の燃料油の定義の明確化が MEPC 52 において検討され、MEPC 52 が BLG 9 へこの項目の審議及び MEPC 53 への報告を指示したことを想起した。

- 10.79 当委員会はさらに、MEPC 52 がいかなる将来の MARPOL 附属書 I の改正提案も 2007 年 1 月 1 日に発効が予定されている、改正附属書 I に規定さ

れること及び改正提案は改正 MARPOL 附属書 I の第 21 規則に作成されるべきであることを決定したことを想起した。

10.80 当委員会は、この明確化が、間もなく原油、燃料油又はビチューメン (bitumen)、タール及びエマルシン(emulsion)以外の Heavy Grade Oil (HGO) の 2005 年 4 月 5 日以降シングルハルトンカーでの輸送を許可する HGO の定義の認知された不一致を満たすことを意図されたものであることを銘記した。

10.81 当委員会は、附属 30 に記載され、MARPOL 条約の下での改正手順により認められた最も早い機会での採択の目的で、改正 MARPOL 附属書 I の第 21.2.2 規則の改正提案を承認した。それゆえ、改正提案は MEPC 54 での採択の目的で審議のため回章されるべきである。

10.82 加えて、当委員会は、BLG 小委員会により提出された現在の MARPOL 附属書 I の第 13H 規則(2)の統一解釈 4.14 を承認した。そして、それは、当委員会により承認された際、即時に実施可能とするため、改正提案発効前の期間における暫定的な解決策を備えている。統一解釈は附属 31 に記載された。

10.83 現在の MARPOL 附属書 I の第 13H 規則及び改正 MARPOL 附属書 I の第 21 規則が同一の文書を含んでおり、現在の MARPOL 附属書 I の第 13H 規則が改正 MARPOL 附属書 I の第 21 規則と置き換わるため、当委員会は、2007 年 1 月 1 日から改正 MARPOL 附属書 I の第 21.2.2 規則の改正提案の発効日(2007 年 7 月と予想される)の間カバーするために改正 MARPOL 附属書 I の第 21.2.2 規則と同じ統一解釈を適用するとして小委員会の見解と意見が一致した。

10.84 改正が発効となる前に時間差をカバーするために MARPOL 附属書 I の重大な改正を予想することは例外的な場合であることを認め、当委員会は、小委員会が決してこれを慣例として審議してはならないことに合意した。

#### **改正 MARPOL 附属書 I FPSO 及び FSU の要件の適用のためのガイドライン**

10.85 当委員会は、決議 MEPC.139(53)により、附属 32 に記載された、改正 MARPOL 附属書 I FPSO 及び FSU の要件の適用のためのガイドラインを採択した。

#### **他の問題**

10.86 当委員会は、2005 年 10 月の ESPH 作業部会の会期間会合の作業計画を銘記した。

10.87 当委員会は、BLG 小委員会の委託事項の改正案を議題項目 21 の下で扱うことを銘記した。

10.88 当委員会は、BLG 小委員会の作業計画の改正提案及び BLG 10 の暫定議題及び 2006 年の ESPH 作業部会の会期間会合の開催要求を議題項目 20 の下で審議することを銘記した。

## 11 他の委員会等の作業

### C 93 の結果

11.1 当委員会は、第 93 回理事会(C 93)が 2002 年 11 月 15 日～19 日に開催され、決定の概要が C 93/D として発行され、同時に当委員会に関連のある事項が MEPC 53/11 の下で報告されたことを銘記した。

11.2 当委員会は、理事会が MEPC 52 から生じた問題を銘記したことを銘記し、以下を行った：

- .1 2006 年以降継続するため機関の通常の前算を通しての将来の硫黄分監視計画の資金に合意した；
- .2 2006 年～2007 年の 2 年間の機関による GESAMP の資金に合意し MEPC 53 が、資金及び覚書の草案を含む、新しい GESAMP 提案をさらに審議する予定あることを銘記した；
- .3 報告書で定められた会期間会合を承認している当委員会により取られた行動を支持した；及び
- .4 当委員会の勧告と共に、小委員会のための新しい通報手順を中断し、現在の通報手順を再度導入することに合意した。

11.3 任意 IMO モデル監査スキームに関して、当委員会は第 93 回理事会以来この問題に関するさらなる進捗がみられたこと及びこの問題が議題項目 12 の下でさらに扱われることを銘記した。

11.4 当委員会は、理事会が第 26 回 1972 年ロンドン条約締約国諮問会議(2004 年 11 月 1 日～5 日)の報告書を審議したこと、特に、船舶からの「排出」及び「廃棄」に関する MARPOL 73/78 及びロンドン条約間の境界の明確化に関する計画された行動も銘記した。当委員会は、この問題が議題項目 6—MARPOL 73/78 及び関連法規の解釈及び改正の下で審議されたことを銘記した。(文書 MEPC 53/6/1 refers)

11.5 当委員会はさらに、文書 MEPC 53/11 で報告された、2005 年の作業計画

及び予算の見直し、重要な航路の保護、並びに国連及び専門機関との関係に関する理事会の決定を銘記した。

## C 94 の結果

11.6 当委員会は、第 94 回理事会が IMO 本部で開催され、決定の概要が C/94/D として発行され、同時に当委員会に関連のある事項が MEPC 53/11/7 の下で報告されたことを銘記した。当委員会は、IMO 加盟国任意監査スキームに関する C 94 の決定が別個に項目 12 の下で報告されたことも銘記した。(MEPC 53/12/6)

11.7 当委員会は、以下を銘記した：

- .1 機関の戦略計画に示されたパフォーマンスインディケーターに関して、理事会は事務局にデータの解析を準備すること及び、高いレベルの行動計画及び 2 年間の優先度の、戦略計画の見直し作業で作業部会を支援するための関連する結論を取り出すことを指示した；
- .2 一定の IMO 刊行物への電子的なアクセスに関して、理事会は事務局に、ITPC の範囲内で、発展途上国のスキームへの関連する影響の評価、及びいかにしてそのスキームを広範囲に及び効果的に発展途上国に利用するかについて、評価のための検査を行うことを要求した；及び事務局長に C 96 における検査の結果の報告を要求した；
- .3 重要な航路の保護に関して、理事会は、適切な時期に理事会へ報告している、戦略上重要な航路の保護に関する作業の継続のための事務局長への指示を再度断言した；及び
- .4 第 23 回通常総会以降の機関の作業に関する理事会の総会への報告書案に関して、理事会は、第 23 回臨時会期において審議及び承認のために理事会へ報告される、前述の文書の発行及び第 24 回通常総会間で発生が予想される作成の適用をうける、報告書を承認した。

11.8 当委員会は、グリーンピース・インターナショナルに関する理事会の決定も銘記した。

11.9 当委員会は、議題項目 23—その他の事項の下で、国際バンカー産業協会 (IBIA) の協議状況を審議した。(23.6 項参照)

## MSC 79 の結果

11.10 当委員会は、第 79 回海上安全委員会(MSC 79)が 2004 年 12 月 1 日～10 日に開催され、同会期の報告書が MSC 79/23 として回章されたことを銘記

した。

- 11.11 当委員会は、バラスト水交換を行う際の一時的な不適合、PSSA、人的要因の役割、総合安全性評価、下部組織の作業計画及び暫定議題並びに協議状況の適用に関する MSC 79 の結果がそれぞれ議題 2、8、19、20 及び 23 の下に報告され、同時に当委員会の関連事項が文書 MEPC 53/11/1 及び MEPC 53/11/Corr.1 で報告されたことを銘記した。
- 11.12 当委員会は、MSC 79 がそれぞれ決議 MSC.176(79)及び MSC.179(79)により改正 IBC コード及び ISM コードの改正を採択したことを銘記した。
- 11.13 当委員会は、MSC 79 が検査完了日に関する BCH コードの改正提案を審議したこと及び 2006 年 1 月 1 日に認められ 2006 年 7 月 1 日に発効すると予想される決議 MSC.181(79)により改正を採択したことを銘記した。これに関連して、当委員会は、MEPC 54 による採択及びその後の MSC 82 による採択の目的で回章のため BLG 9 により合意された BCH コード改正案を以前に(項目 10 の下で BLG 9 の結果を審議した際)承認したことを想起した。
- 11.14 当委員会はさらに、事務局長に MEPC 54 による採択のため MEPC 53 の後、即座に BCH コードの改正の回章を要求したこと及び事務局にこれらの改正に適切な協力を課したことを想起した。
- 11.15 当委員会は、海難事故に関しての FSI 13 の報告書に関連する MSC 79 の結果、特に議題項目 10—小委員会の結果(FSI 13 の結果)の下で海難事故の報告書に関する MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372 の改正提案、を審議した。
- 11.16 当委員会は、MSC 79 が、MEPC 52 と意見の一致を銘記し、以下を行ったことを想起した：
- .1 国家間の船舶の移転に関する MSC/Circ.1140-MEPC/Circ.424 を承認した；
  - .2 IMO 船舶識別番号と共に船舶の計画、マニュアル及び他の文書の作成に関する MSC/Circ.1143-MEPC/Circ.425 を承認した；及び
  - .3 船上に備える証書及び文書のリストに関する FAL/MEPC/MSC 回章の改正を承認した。
- 11.17 当委員会は、C 93 の間のこの事項に関する MSC、MEPC 及び FAL 議長の会合の結果に従い、SPI 作業部会は、FAL 小委員会が必要と審議した際、FAL 小委員会の作業部会として招集されるとした、MSC 79 の決定と意見が一致した。当委員会は、MSC 及び MEPC 双方が、必要であれば、FAL 小委員会による審議のための事項の規定ができるが、直接 SPI 作業部会に対処

の指示はできないことを銘記した。

11.18 当委員会は、MSC 79 が MARPOL 附属書 II の適用を受ける物質のリストに関連するデータを提供する費用の報告書の審議を行ったが、さらなる最新の情報(MEPC 53/11/1)が議題項目 16 の下で事務局により提供されたことを銘記し、当委員会は、本件に関する検討を延期した。

11.19 当委員会は、MSC 79 が MEPC に危険物の安全輸送及び港湾地域の権限の範囲内での関連活動についての勧告の改訂(MSC/Circ.675)(MEPC 53/11/1/Corr.1、1項参照)の状況の審議を招請したことを銘記した。

11.20 当委員会は、この事項の審議の間、この作業の調整者として、DSC 9 が以下を行ったことを想起した：

.1 MARPOL 73/78 の権限の範囲内で海洋汚染、環境の問題及び他の事項へ向けた勧告の状況を銘記した。MEPC の権限の範囲内で、小委員会はこの勧告の海洋汚染の状況及び、バンカーリングチェックリストを含んでいる、バンカーリング警戒に関する勧告(the Recommendations on Bunkering Precautions)の附属 5 を調査しなかった；

.2 MEPC 及び他の関係小委員会(STW 及び BLG)に、拡大する可能性があるため、勧告を見直す際、DSC 9 により改正された勧告として既に設けられた定義の文書の、変更の作成を控えること、及び、もし現在の定義の修正の必要性を発見した際は、DSC 小委員会が再度勧告の文書を見直す立場にあると規定することができると促した；及び

.3 審議のため MEPC 及び関係小委員会(STW 及び BLG)の勧告を規定する必要性の結果 2006 年のこの作業計画項目の目標完了日を延期した。

11.21 2006 年のこの作業計画項目の目標完了日を延期のための DSC 小委員会の決定を考慮して、当委員会は、本件を MEPC 54 において審議することに合意した。

## MSC 80 の結果

11.22 当委員会は、第 80 回海上安全委員会(MSC 80)が 2005 年 5 月 11 日～20 日に開催され、当会期の報告書が MSC 80/24 として回章されたことを銘記した。

11.23 当委員会は、PSSA、IMO 加盟国任意監査スキーム、総合安全性評価、下部組織の作業計画及び暫定議題並びに当委員会のガイドラインの適用に関する MSC 80 の結果がそれぞれ議題 8、12、20 及び 21 の下に報告され、同時に当委員会の関連事項が文書 MEPC 53/11/5 で報告されたことも銘記し

た。

11.24 当委員会は MSC 80 が ISM コード及びばら積み船及び油タンカーの検査の高められた検査計画に関するガイドライン(the Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers)(決議 A.744(18))の改正をそれぞれ決議 MSC.195(80)及び決議 MSC.197(80)により採択したことを銘記した。

11.25 当委員会は、MSC 80 による加盟国政府及び国際機関へ総合安全性評価(FSA)ガイドラインに関して海洋環境保護に関する危険インデックス作成の提案の MSC 81 への提出の招請同様に総合安全性評価ガイドラインの改正案(MSC/Circ.1023-MEPC /Circ.392)及び関連した MSC/MEPC 回章案に関して、これらは議題項目 19—総合安全性評価及び人的要因の将来の役割で扱われることを銘記した。

11.26 当委員会は、MSC 80 との意見の一致を銘記して、以下を承認した(第 10 章参照)：

- .1 MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372 と置き換える海難事件及び事故の報告に関する MSC/MEPC 回章案；
- .2 証書の有効期間の延長のための勧告された状態に関する MSC/MEPC 回章案；
- .3 承認された機関(RO)間の船級の移動に関する事項の適切さを確保するための主管庁のためのガイドラインに関する MSC/MEPC 回章案；及び
- .4 証書に基づく検査及び証明の完了日の解釈に関する MSC/MEPC 回章案。

11.27 船上での記録/文書の原本の保持に関する MSC/MEPC 回章案の承認を審議して、当委員会は、マーシャル諸島及び米国により提出された文書 MEPC 53/WP.18 を審議した。

11.28 米国代表団は、文書 MEPC 53/WP.18 を紹介して、MSC/MEPC 回章案の 3 項を見直した際、国内法の適用及びその結果 MEPC 53/WP.18 に示された 3 項の代換言語の提案に関すると同様、一定の IMO 条約及び潜在的な他の協定の効果的な実施の能力に関する懸念が生じたことを銘記した。特に、米国は、船舶の記録の潜在的な曲解又は安全、警備又は汚染に関する様な適用される法律及び規則又は国際規則及び基準の犯罪的な逸脱に関する調査及び手続きで「すべての関係者」及び船長から事前の承認を求めるガイダンスに反対した。その様な場合、米国は以下の立場を取る：改ざん又は破壊を防ぐため寄港国は遅滞なく証拠の確保を要する；(犯罪行為に携わった

これらを含む)すべての機関の同意に先立ち削除してはならない;及び、証拠及び法廷の理由のため原本を求めることができる。

11.29 大多数の代表団は、MEPC 3/WP.18 の提案は、船舶及び乗組員の証書を含む、記録/文書の原本を船舶から持ち出す及びコピーと置き換える際の船長及びすべての関係者による合意の必要性が削除されたため、実質的に当初の回章案の第3項の本質を変更していると述べた。これに関連して、当委員会は、MEPC 53/WP.18 の提案は本質的に当初の第3項が変更されているので承認のため MSC に戻す必要があることを銘記した。

11.30 幅広い審議の後、当委員会は、改正案は不当な遅延なく採択され可能な限り早期に普及されるべきであること及び当初の回章案の第3項は MSC において注意深い妥協であったことを認め、MEPC 53/11/5 附属 2 に示された記録/文書の原本の船上での保持に関する MSC/MEPC 回章案を第3項のスクエアブラケットの削除と共に承認し、事務局に可能な限り早期に MSC/MEPC 共同回章を発行することを指示した。米国代表団は承認された文書3項に反対した。これに関連して、数カ国の代表団は米国の提案にメリットを見いだし、当委員会に米国による問題及び反対を将来この件が見直される際に考慮するべきであることを要求した。

#### **船舶長距離識別・追尾(Long-range identification and tracking of ships(LRIT))**

11.31 当委員会は、MSC 79 及び MSC 80 の結果で言及された汚染防止のため船舶長距離識別・追尾(LRIT)の重要性及び影響を銘記した。

11.32 当委員会は、船舶長距離識別・追尾(LRIT)が、海事保安を改善するため目的で海上領域での意識を高めることに関連して、海上安全に関する MSC 作業部会の第1回会期間会合(2002年2月11日~15日)の間に、最初に、検討されたことを想起した。

11.33 当委員会は、文書 MEPC 53/11/1Corr.1 の報告として、MSC 79 が LRIT の目的及び範囲が、COMSAR 小委員会による技術的問題の解決を条件とし、安全及び環境保護にまでその適用を拡大することに合意したことを想起した。しかしながら、COMSAR 小委員会による LRIT 適用拡大の詳細な技術的審議の開始が可能となる前に、MSC は LRIT で使用される安全の適用を定義し、MEPC は環境の適用を定義することが必要となる。

11.34 当委員会はさらに、MSC 79 が、COMSAR 9 が最終的な目標は、適切な時期に、安全及び環境保護の適用を含む LRIT の目的及び範囲の拡大であることを心にとどめておくことをアドバイスされるべきであることに合意したことも想起した。それにもかかわらず、COMSAR 9 は、MSC 78 に指示されたため、SOLAS 締約政府が海上の保安を高めるために使用可能なツールとして、LRIT の作成を進めた。



11.35 当委員会は、MSC 80 が SOLAS 締約政府の LRIT 情報の規定に関連して作成された重要な進捗を広く通知したにも係わらず、LRITに関する SOLAS の改正を採択する前に解決が必要とされる数件の顕著な問題があることを認め、以下を合意した：

- .1 MSC 81 において採択の目的で審議のため、SOLAS 締約政府が SOLAS 改正案のための提案の提出を可能とするために、LRIT に関する適切な SOLAS 改正案を作成する目的の、2005 年 10 月 17 日～19 日に開催される、LRIT に関する MSC 会期間作業部会；及び
- .2 COMSAR 10 が LRIT に関する作業の完了を可能とするために、COMSAR 10 に先立ち会合を行う、COMSAR 会期間作業部会。

11.36 当委員会は、MSC 80 が、2 回の会期間作業部会及び COMSAR 10 が海上の保安の目的のために LRIT の作成に集中すること及び、作業が終了した際、安全及び環境面に関して MSC 及び MEPC に指示が求められることに合意したことも銘記した。

11.37 ノルウェーは、文書 MEPC 53/11/4、特に LRIT の使用について、以下の説明を行った：

- .1 汚染の原因となった船舶の特定のためのツールとして；
- .2 位置通報が要求される海域に入域した際、自動的に通報を提出するため；
- .3 適切な時点で、「船舶バラスト水及び沈殿物の管制及び管理のための国際条約」(未発行)の要件に違反した際の証拠のため；及び
- .4 国際海運からのガスの排出の信頼できる予想の確立のための一つの本質的要素として。

11.38 特定の要点が当委員会により広範囲に検討されなかった一方、発言したすべての代表団はノルウェー提案(MEPC 53/11/4)の技術的な内容を支持した。大多数の代表団は、適切な時期に、LRIT の範囲が環境的な適用への拡大を必要とすることに合意した。その他の代表団は、保安と同時に行われるべきであるとの意見であった。しかしながら、現段階でのそのような検討の開始は逆に海事保安を高めるためのツールとしての LRIT を紹介するために MSC 81 における SOLAS 改正の採択のための MSC の計画に影響する可能性のあることを認めた。

11.39 ICS のオブザーバーは、文書 MEPC 53/11/4(ノルウェー)により説明された LRIT の追加の使用法を支持する一方、ICS は目的港や予想到着時間(ETA)

の様な船舶の乗組員による追加入力の要件が人的措置を要求されることを懸念すると銘記した。このことは、彼らの見解では、遺憾であり、保安目的の自動追跡システムの信頼性に疑問を持った。ICS は AIS の短距離の能力及びこれに関連する一補足的な技術一及び船舶に要求される同一の情報を避けらるべきであることにも当委員会の注意を促した。

11.40 当委員会は、MSC に当委員会が、適切な時期に、環境の適用に拡大している LRIT の使用を考えることを希望していると銘記することの招請に合意した。しかしながら、現段階で、当委員会は、LRIT システムの作成に関して MSC により定められた優先度として認められたいかなる最終的な特定の目的を推薦することを望まなかった。

11.41 当委員会は、MSC の情報のため、文書 MEPC 53/11/4(ノルウェー)が、広範囲の議論が行われていないにもかかわらず、環境適用への予想された LRIT の範囲の拡大に関する問題の網羅的でないリストを提供したことを銘記した。当委員会は、適切な時期に、当委員会により決定される必要な期間(2 ヶ月と予想される)にデータを蓄積する LRIT システムの能力は、LRIT の最終的な環境的適用の本質的要素である。結果として、当委員会は、MSC に LRIT システムを、環境的適用に拡大する際、データ蓄積の能力と容量を備えるまで容易に拡大できる程度に作成する必要があると指摘することに合意した。

## LEG 89 及び LEG 90 の結果

11.42 当委員会は、MEPC 52 以来、2 回の法律委員会：2004 年 10 月 25 日～29 日に開催された第 89 会期(LEG 89)及び 2005 年 4 月 18 日～29 日に開催された第 90 会期(LEG 90)があり報告書がそれぞれ LEG 89/16 及び LEG 90/15 として回章されたことを想起した。

11.43 当委員会は、LEG 89 から MEPC への関連のある問題が MEPC 53/11/2 で強調され、一方 LEG 90 から MEPC への関連のある問題が MEPC 53/11/3 で強調された。以下が含まれた：

- .1 沈船の撤去に関する条約案(DWRC)；
- .2 避難海域；
- .3 船員の公正な扱い；及び
- .4 トレス海峡 PSSA.

11.44 LEG 89 からのトレス海峡 PSSA の結果に関して、当委員会は、法律委員会の見解が既に議題 8 の下で銘記されたことを銘記した。

## TCC 55 の結果

11.45 当委員会は、技術協力委員会が 2005 年 6 月 14 日～16 日に第 55 会期を開催し、報告書が TC 55/13 として回章され、同時に当委員会に関連ある問題が MEPC 53/11/6 で報告されたことを銘記した。当委員会はさらに、海洋環境保護に関する MEPC に関連ある問題が議題項目 18－技術協力計画の下で考慮されたことを銘記した。

### 海洋廃棄物の持続可能な管理に関する実行可能な研究

11.46 当委員会は、UNEP により委任され 2004 年に完了した海洋廃棄物の持続可能な管理に関する実行可能な研究に関する文書 MEPC 53/INF.3 の情報を銘記した。

11.47 UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea の代表は、文書 MEPC 53/INF.3 により提供された情報を補い、UNCLOS が UNEP により研究のなかで言及されなかったにもかかわらず、UNCLOS は海洋廃棄物防止のために重要な数件の規定を含むという事実に関心を促した。海洋廃棄物防止に関する UNCLOS の下の加盟国の義務は第 60 回総会の海洋及び海洋法(ocean and the law of the sea)に関する国連事務局長報告書に説明された。

11.48 FOEI のオブザーバーは、研究は海洋廃棄物の範囲：カリブ海におけるマリナ及び錨地での小型船舶のための汚染防止管理コード(The Code of Conduct for the Prevention of Pollution for Small Ships in Marinas and Anchorages)；港湾の受入施設に関する包括的マニュアル；及び船舶で発生した廃棄物のためのカリブ海域での開始のための世界 IMO 銀行計画(World Bank-IMO project on the Wider Caribbean Initiative for Ship-Generated Wastes) のように、海洋廃棄物の範囲で IMO により管理された数件の開始を適切に反映していないことを銘記した。

### 国際標準化機構の第 11 回船舶及び海洋技術、海洋環境保護に関する技術小委員会の結果(ISO/TC8/SC2)

11.49 当委員会は、国際標準化機構の第 11 回船舶及び海洋技術、海洋環境保護に関する技術小委員会(ISO/TC8/SC2)の結果に関する文書 MEPC 53/INF.15 で提供された情報を銘記した。INTERTANKO のオブザーバーは、船舶及び海洋技術に関する ISO 小委員会の議長として、関係団体に 3 件のオイルスキマー標準に関する作業を継続する次回会期間会合への出席を促した。

### 種々の国連会議の結果に関する報告書

11.50 当委員会は、当委員会の作業に関連する 3 機関の国連会議の結果に関し

て報告した文書 MEPC 53/INF.21 を銘記した。

## 国連非公式諮問過程(ICP)

11.51 当委員会は、IPC の骨子内で検討された海洋廃棄物を扱っている議題項目が世界的になり及び増大している問題として審議されて以来特に関連が有ったことを銘記した。この問題を検討した際の ICP 会議の主な懸案は漁具及び海洋廃棄物に関する紛失及び放棄であった。検討から起こった結論は ICP 議長相互により準備された「勧告のための要素」に反映され、本年 11 月に採択が予想される海洋及び海洋法及び水産業の問題の総会決議案に関する諮問の間の審議のため総会に送られた。これらの勧告は、総会が、特に、以下を行うことを含んだ：

- .1 IMO に、FAO、UNEP 及び UN と協議し、MARPOL 附属書 V を見直し、海洋を原因とする海洋廃棄物への有効性の評価を招請する；
- .2 IMO の港湾の廃棄物受入施設に関する作業の継続を歓迎し、問題の範囲を特定し包括的な行動計画を作成するための MEPC の作業を促す；及び
- .3 関連組織、国連の計画及び、FAO、IMO、UNEP その他の機関の間の緊密な協力及び調整を促し、また、その他の者については種々のイニシアチブを通して紛失又は投棄された漁具及び関連海洋廃棄物の問題に留意するよう促す。

## 海洋環境の状態の世界的な報告及び評価のための「通常過程」に関する第二回国際勉強会

11.52 当委員会は、以前は「GMA-過程」として知られていた、海洋環境の状態の世界的な報告及び評価のための「通常過程」に関する第二回国際勉強会が 2006 年 6 月にニューヨークで開催されたことを通知された。

11.53 当委員会は、2004 年 6 月に開催された第一回勉強会と異なり、第二回勉強会は 2 年以内に報告書を可能としない全通常過程の開始段階として「評価のための評価」の本質及び目標に関する合意に至ることができたことも通知された。

11.54 当委員会は、勉強会が通常過程のための組織的な配置を勧告したことを銘記した。しかしながら、前回の会合で、勉強会は資金の問題を適切に検討しなかった。国連機関が、もし資金が提供されなければ、追加の作業は行えないことを説明したにもかかわらず、参加国はまだ国連機関が作業を行うことを予想している。それゆえ、専門家、会議及び出版の資金の問題は未解決である。

## GESAMP

11.55 当委員会は、GESAMP 運営事務局としての能力で、海洋環境部門の管理者が GESAMP の改善過程を検討するための機関を支援している GESAMP 代表者会議を組織したことを銘記した。会議は以下の結論を下した：

- .1 GESAMP のメカニズム及び将来は通常過程と関連してはならない。GESAMP は通常過程に関する決定を考慮せずに継続しなければならない；及び
- .2 WHO、UNEP 及び IOC を例外として、支援機関は、新しい GESAMP の再構築及び資金が未だに解決されていないことを認め、GESAMP の継続を支援する。

11.56 当委員会は、運営事務局が、当委員会に回章された任務の声明及び戦略的見通しに基づき、2005 年に新しい GESAMP の構造及び資金のための GESAMP 事務局会議を招集し、2006 年早期に GESAMP 作業計画作成のための次回の会合を招集するべきであることが合意されたことも銘記した。

## 12 IMO 加盟国任意監査スキーム

12.1 当委員会は、以下によりこの項目の審議の結果を要約している事務局により提供された情報を審議した：

- .1 第 13 回旗国小委員会(FSI)(2005 年 3 月 7 日～11 日)(MEPC 53/12/1 及び MEPC 53/12/2)；
- .2 第 3 回 IMO 加盟国任意監査スキームに関する MSC/MEPC/TCC 共同作業部会(2005 年 3 月 14 日～18 日)(MEPC 53/12)
- .3 第 80 回海上安全委員会(2005 年 5 月 11 日～20 日)(MEPC 53/12/4)；
- .4 第 55 回技術協力委員会(2005 年 6 月 14 日～16 日)(MEPC 53/12/5)；及び
- .5 第 94 回理事会(2005 年 6 月 20 日～24 日)(MEPC 53/12/6)

12.2 当委員会は、MSC/MEPC/TCC 共同作業部会により作成された IMO 加盟国任意監査スキームの手順案に添付された検査前質問 (Pre-audit questionnaire)案の「一般質問(general questionnaire)」の包含を提案している、インドによる提案(MEPC 53/12/3)も審議した。

12.3 当委員会は、特に、MSC 80、TCC 55 及び C 94 により作成された関連す

る決定を考慮して、FSI 13 及び MSC/MEPC/TCC 共同作業部会による行動要求を審議し、以下の項目に示す行動を取った。

### 締約政府/団体の義務

12.4 当委員会は、通信部会の調整者と協議中の、事務局が、文書 MEPC 53/12/2 の附属 1~5 に示された、表を完成させたこと及び、海上安全委員会が IMO 強制文書実施のためのコード案の最終文書内への編入を承認したことを銘記している、IMO 条約の下の締約政府/団体の義務及び強制文書を列挙したテーブルの最終化についての FSI 小委員会の決定と意見が一致した。

### IMO 強制文書実施のためのコード

12.5 MSC 80 により取られた同様の行動と意見が一致して、当委員会は、上記 12.4 項に規定された、IMO 条約の下の締約政府/団体の義務及び強制文書を列挙した表を取り込んだ、第 24 回総会による採択に続く、文書 MSC 80/24/Add.1 の附属 9 に添付された IMO 強制文書実施のためのコード案及び関連する総会決議案を承認した。

### IMO 加盟国任意監査スキームの骨子

12.6 当委員会は、MSC 80、TCC 55 及び C 94 により既に承認されたと銘記されている、MEPC 53/12 の附属 1 に記載された、IMO 加盟国任意監査スキームの骨子案を支持した。

### IMO 加盟国任意監査スキームの手順

12.7 IMO 加盟国任意監査スキームの手順案を是認すべく審議している、当委員会は、手順案の附属 2 に記載された検査前質問案の「一般情報」の章に、文書の 3 項に列挙された質問を記載している「一般質問」と題する新しい 2 項を追加するというインドによる提案(MEPC 53/12/3)を検討した。

12.8 デンマーク代表団による介入の後、及び検査前質問は MSC 80、TCC 55 及び C 94 により既に承認されたことを認め、当委員会は、質問の文書の修正の代わりに、検査官の訓練コースを作成するために IMO により雇われた専門家が、コース材料を準備する際にインドによる提案を考慮することを要求されたことを銘記した。事務局は適切な行動を取ることを指示された。

12.9 当委員会は、MSC 80、TCC 55 及び C 94 により既に承認されたことが銘記されている、文書 MEPC 53/12 の附属 3 に記載された合意された骨子及び手順の採択のための、総会決議案を支持した。

12.10 当委員会は、共同部会が委託事項に的を絞り作業を終了させたこと及び

第 23 回特別理事会にこの議題項目に関して当委員会により取られた行動の経過を承認することを招請した。

### 13 改正 MARPOL 附属書 I 及び附属書 II へのフォローアップ

13.1 当委員会は、MEPC 49 において、改正 MARPOL 附属書 I 及び附属書 II に関連した適切な作成を審議するために議題へのこの項目の追加に合意したことを想起した。

13.2 当委員会はさらに、MEPC 51 及び MEPC 52 において、証書の最新化又はガイドラインの承認の様な、数件の問題をこの項目の下で取り扱ったこと及び、承認を含む改正 MARPOL 附属書 I 及び附属書 II の、MEPC 52 において、2007 年 1 月 1 日に改正 MARPOL 附属書 I が発効した際移行を促進させるためのツールとして使用される MARPOL 附属書 I の「旧」及び「新」規則間の相互参照テーブルを備えている MEPC/Circ.421 の将来の速やかな実施のため、の決定を行ったことを想起した。

13.3 当委員会は、今会期この議題項目の下での提案文書が提出されなかったこと及びこのことはこの問題に関して分離した項目はもはや必要無という信号と判断したことを銘記した。これに関連して、改正 MARPOL 附属書 I 及び附属書 II の実施に関する将来の問題は当委員会議題の「MARPOL 73/78 及び関連法規の解釈及び改正」又は「MARPOL 73/78 及び関連法規の実施及び施行の促進」の項目の下で検討可能であることが認められた。

13.4 議長の提案に従い、当委員会は、次回会期の議題からこの項目を削除することに合意した。

### 14 条約の進捗状況

14.1 当委員会は、海洋環境保護に関連した IMO 条約及び他の文書の状況に関する情報 (MEPC 53/14) を以下の通り銘記した：

- .1 附属 1 は、2005 年 4 月 15 日現在の、海洋環境保護に関連した IMO 条約及び他の文書の状況を示す；
- .2 附属 2 は、2005 年 4 月 15 日現在の、MARPOL の状況を示す；
- .3 附属 3 は、2005 年 4 月 15 日現在の、MARPOL の改正の状況を示す；
- .4 附属 4 は、2005 年 4 月 15 日現在の、1990 年の OPRC 条約の状況を示す；
- .5 附属 5 は、2005 年 4 月 15 日現在の、2000 年の OPRC-HNS 議定書

の状況を示す；

- .6 附属 6 は、2005 年 4 月 15 日現在の、AFS 条約の状況を示す；及び
- .7 附属 7 は、2005 年 4 月 15 日現在の、2004 年 BWM 条約の状況を示す。

14.2 当委員会は、2005 年 4 月 15 日に文書 MEPC 53/14 が発行されて以来事務局により提供された以下の情報も銘記した：

.1 MARPOL の状況に関する文書 MEPC 53/14 附属 2 に関連して：

- .1 リビア及びサウジアラビアが MARPOL 附属書 I、II、III、IV 及び V の批准のための各国法的文書をそれぞれ、2005 年 4 月 28 日及び 2005 年 5 月 23 日に寄託し、モルジブが MARPOL 附属書 I、II 及び V 批准のための同国法的文書を 2005 年 5 月 20 日に寄託した。その結果 2005 年 6 月 18 日現在、MARPOL 条約締約国は 133 カ国となった；
- .2 シンガポールが MARPOL 附属書 IV の批准のための同国法的文書を 2005 年 5 月 1 日に寄託した；及び
- .3 ポーランド、クロアチア、フランス及びエストニアが MARPOL 附属書 VI の批准のための各国法的文書をそれぞれ 2005 年 4 月 29 日、5 月 4 日、7 月 15 日及び 7 月 18 日に寄託した。

.2 2004 年 BWM 条約の状況に関する文書 MEPC 53/14 附属 7 に関連して：

- .1 さらに 3 カ国、オーストラリア、フィンランド及びオランダが署名した；及び
- .2 モルジブが批准のための同国法的文書を 2005 年 6 月 22 に寄託した。

14.3 当委員会はさらに、以下の事実を銘記した：

- .1 ROPME のオブザーバーが、バーレーン、クウェート、カタール及びアラブ首長国連邦が 2005 年末までに MARPOL 73/78 を批准する見込みであり、全 ROPME 締約国が 2005 年末までに 1990 年 OPRC 条約の批准を決定したと述べた；
- .2 キプロス代表団は、同国政府が AFS 条約の批准のための同国法的



文書を近い将来寄託する見込みであると述べた；及び

- 3 オランダ代表団は、同国政府が、MARPOL 附属書IVの批准のための同国法的文書を近い将来寄託する見込みであると述べた。

## 15 船舶の有害防汚システム

### 防汚システム条約(the Anti-fouling System Convention)に関する最近情報

- 15.1 当委員会は、2001年10月5日に船舶の有害防汚システムの規制に関する国際会議により採択された防汚システム条約(AFS条約)に関する情報を提供した文書 MEPC 53/15 に含まれた情報を銘記した。現在まで、世界の商船舶腹量の約9.3%を所有する、11カ国が批准した。
- 15.2 これに関連して、当委員会は、事務局長が最近この条約の受諾の緊急性の必性を思い出させている2001年の会議の最終行動に署名した全参加国に書簡を送ったことを銘記した。
- 15.3 当委員会は、AFS条約、4件の会議の決議及びそれぞれ決議 MEPC.102(48)、MEPC.104(49)及び MEPC.105(49)により採択された3件の関連するガイドラインの文書を再掲載した新しいIMO文書が、間もなく入手可能となることも銘記した。
- 15.4 当委員会はさらに、AFS条約第5条に関する実用的なガイダンスを各国に提供するための努力で、各国はAFS条約の附属1の規定の下に管理された防汚システムの適用又は除去からの環境上適正な廃棄物の管理に関する簡潔なガイドの準備のための基礎となるMEPC 54に実行のコード(Code of Practice)、ガイダンス文書又は他の関連文書の提出を招請された。
- 15.5 キプロスの代表団は、2005年6月24日にAFS条約批准の準備が完了したこと及び間もなく批准のための同国法的文書の寄託を望むことを示した。この件に関してEUの指示に従い、2004年5月1日以来AFS条約の規定に従っていることも示した。(14.3項参照)

### ベネズエラにおけるトリブチルスズ(TBT)を基にした防汚塗料の使用による海洋汚染の問題に取り組むための初期措置に関する進捗報告書

- 15.6 当委員会は、感謝と共にいかにしてベネズエラがAFS条約及び関連決議に関してIMOにより発行されたガイドラインに適合したかに関するベネズエラにより提供された情報(MEPC 53/15/1)を銘記した。海事主官庁として、国立水域及び島部地域研究所(National Institute for Aquatic and Island Spaces(INEA))は、国内及び国際基準に関する適合の確保及び、最終的に、海洋環境汚染の削減の目的で、環境政策及びすべての必要な法的文書の明確化

及び導入の過程を開始した。当委員会は、ベネズエラの情報提供に感謝し、他の代表団に当委員会の次回会期への同様の情報の提供を招請した。

## 防汚塗料のための OECD 排出シナリオ文書

- 15.7 当委員会は、感謝と共に最近の OECD 環境、健康及び安全部門により準備された防汚塗料製品のための OECD 排出シナリオ文書の完了に関する OECD により提供された情報(MEPC 53/INF.3)を銘記し、OECD の情報提供に感謝した。当委員会はさらに、当情報が「現在の」文書であり OECD のバイオサイドホームページを通してアクセス可能であることを銘記した：  
[http://www.oecd.org/department/0,2688,en\\_2649\\_32159259\\_1\\_1\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.oecd.org/department/0,2688,en_2649_32159259_1_1_1_1_1,00.html)

## 16 MARPOL 73/78 及び関連法規の実施及び施行の促進

### 船舶の汚水処理装置のための操作、検査及び整備のためのガイドライン

- 16.1 事務局は、当委員会に第 63 回海上安全委員会(1994 年 5 月 16 日～25 日)により承認された MSC/Circ.648 「船舶の汚水処理装置のための操作、検査及び整備のためのガイドライン」の規定を当委員会に通知した(MEPC 53/16)。これらのガイドラインは、常時安全操作を確保するために、汚水処理装置の取り付け時の試験、日常の検査及び通常の実備に関する統一の基準を促進することを目標に作成された。
- 16.2 当委員会は、事務局により提供された情報を銘記し、主官庁及び産業界に上述のガイドラインに含まれた勧告に注意を促すこと及び締約政府に自国籍船にガイドラインの適用を招請することに合意した。当委員会は、これらのガイドラインが改正 MARPOL 附属書IVのための HSSC の下の検査ガイドラインの将来の作成に考慮されるべきであることも合意した。

### 使用済みリン化マグネシウム燻蒸剤の入れ物の海中への投棄

- 16.3 ニュージーランド代表団は、文書 MEPC 53/16/1 で、2005 年 4 月にニュージーランド沿岸で発生した、多数の使用済み貨物用リン化マグネシウム燻蒸剤の入れ物の海中への投棄に関する、出来事の概要を提供した。当委員会は、現在の海洋汚染防止条約に従いこれらの物質の投棄が禁止されていない一方、リン化ガスを発生する入れ物の投棄は海上において遭遇する可能性のある重大な公共の危険の結果になるという事実に注目した。この出来事の結果として、ニュージーランドは、燻蒸物質の処理に関する MEPC 回章の発行を提案し、公共の健康に高い危険の結果となる可能性のある廃棄物の海中への投棄の禁止へ向けている MARPOL 附属書Vの改正のための提案を MEPC 54 に提出する意志を当委員会に通知した。

- 16.4 ニュージーランドにより提案された薫蒸物質の処理に関する MEPC 回章案を審議して、当委員会は、文書 MEPC 53/16/1 で挙げられた問題が貨物薫蒸手順に関連し、そしてそれは IMDG コードの一部を構成していることを銘記し、MSC と同一の決定の適用を受ける、MSC/MEPC 共同回章として発行される回章案を承認した。この決定を考慮して、当委員会はさらに、DSC 小委員会に、2005 年 9 月の DSC 10 において、この問題の MSC の審議に先立ち、IMDG コードについての適用の見地から、回章案の見直しを要求することに合意した。

#### **寄港国監督(Port State control)行動**

- 16.5 当委員会は、寄港国監督の過程で船上での他の関連した記録簿同様に、船用航海日誌、船員の身分証明及び記録、油記録簿の原本の押収に関しての問題に焦点を当てている、文書 MEPC 53/16/2(マーシャル諸島)が既に MSC 80 の結果(MEPC 53/11/5 参照)に関する議題項目 11 の下で扱われたことを銘記した。(11.29 項)

#### **MARPOL 附属書 II の適用を受ける物質のリストに関連したデータの提供の費用の包含に関する報告書**

- 16.6 当委員会は、事務局により提供された情報(MEPC 53/16/2)を審議し、MEPC 49 が、MARPOL 附属書 II の適用を受ける物質のリストに関連したデータの提供を事務局に指示するための BLG 小委員会の提案を審議して、費用の包含の可能性があることを通知し、事務局にこの点に関しての詳細を MSC 及び MEPC 双方への提供を指示したことを想起した。

- 16.7 提供された情報に応じて、事務局は MARPOL 附属書 II の適用を受ける物質のリスト(MEPC.2/Circ に示されたリストを含む)の管理のための関係のあるデータベースを作成した。改正 MARPOL 附属書 II の要件及び結果として起こる IBC コードの改正が作成中である一方、データベースは調査のツールとしても使用されている。ひとたび、強制要件が改正 MARPOL 附属書 II 及びその結果起こる IBC コードの改正の採択と共に確立された際、データベースの再構築に利用可能な費用効果の高い選択肢と同様に、事務局はいかにして現代のデータベースプラットフォームを使用しているデータベースを再構築するかに関する可能性のある解決策及びその管理を調査した。

- 16.8 当委員会は、事務局が主に内部で吸収されている費用で IMO Global Integrated Shipping Information System により提供されたプラットフォームを使用している組織内の解決策を選んだこと及び、現段階で費用の包含がないことを銘記した。しかしながら、追加の資金が要求された場合、当委員会及び MSC は、適切に、通知される。データベースの再構築は 2007 年 1 月 1 日の MARPOL 附属書 II の発効に先立ち完了することが意図されている。

## 船舶汚染源の発見、起訴及び阻止に関するガイドライン案

- 16.9 当委員会は、MEPC 52 において、米国が当委員会に船舶汚染源並びに関連した犯罪行為の発見、起訴及び阻止を支援し、問題に対する国際的な意識を高め、高められた MARPOL の遵守及び協力の実施を成し遂げるためのガイドラインの作成努力の成果の状況(MEPC 52/16/1)について通知したことを想起した。MEPC 52 は、提供された情報を審議して、米国に当委員会の見解を考慮及び MEPC 53 へ審議のために提案したガイドライン案の提出を招請した。
- 16.10 提案されたガイドライン案が当会期に提出されなかったことを考慮して、当委員会は、米国に当委員会の将来の会期に文書の提出を招請した。

## MARPOL 附属書 I の改正第 13G 規則及び新規の第 13H 規則の実施

- 16.11 当委員会は、欧州連合の代理としての、欧州共同体、及び欧州委員会の理事会議長が、機関に 2005 年 6 月 29 日にすべての加盟国が十分に改正 MARPOL 附属書 I の第 13G 規則及び第 13H 規則を実施したこと及びこれに関連して以下を決定したことを通知したと知らされた：
1. 自国籍船とみなされた油タンカーのための改正第 13G 規則の(7)項の使用を控えること；及び
  2. 第 13G 規則の(5)項及び(7)項並びに第 13H 規則の(5)項及び(6)項の規定の下で運航している油タンカーの入港を拒否するために第 13G 規則及び第 13H 規則双方の(8)(b)項を使用する。
- 16.12 機関の法務・渉外部(Legal Affairs and External Relations Division)部長は、口頭での伝達を確認して、当委員会にこの問題は現在調査中であり、適切な時期に回答すると伝達した。

## 17 UNCED 及び WSSD へのフォローアップ

- 17.1 当委員会は、この項目の下で、当委員会が、正規に、南アフリカ、ヨハネスバーグで開催された持続可能な開発に関する世界サミット(WSSD, 2002)で採択された実施計画に関して海洋環境部門の作成の審議を招請されたことを銘記した。
- 17.2 当委員会は、BWM 条約の作成及び採択を含んでいる、WSSD の要求を常時考慮してきたことも銘記した。
- 17.3 これに関連して、FOEI は当委員会に GloBallast 計画の下で実施されている IMO の作業の、WSSD による、評価の表現を思い出させた。同氏はさら

に当委員会に BWM 条約を可能な限り早期に発効させることの必要性も念を押した。

- 17.4 当委員会は、今会期に提案がなかったことを銘記し、加盟国に審議のため当委員会の将来の会期にこの項目に関する関連した情報の提出を招請した。

## 18 技術協力計画

- 18.1 当委員会は、機関の作業における技術協力(TC)の重要性を与えられた、MEPC 51 が、当委員会は定常的に議題の中で技術協力に関する項目を持たなければならないと決定したことを想起した：機関の海洋環境に関連した技術協力活動に関する徹底的な報告書を提供している奇数会期及び、必要な時はいつでも、偶数会期において最新化された。2004 年～2005 年の 2 年間の機関のすべての TC 活動を扱っている包括的報告書が MEPC 54 において準備されることも銘記した。

- 18.2 当委員会は、以前、大部分を技術協力基金(Technical Co-operation(TC) Fund)以外の資金源から融資された、主要な事業/計画の下で実施された TC 活動を扱っている暫定報告書(MEPC 53/18)を受領した。

- 18.3 当委員会は、事務局が地中海地域海洋汚染緊急対応センター(the Regional Marine Pollution Emergency Response Center for the Mediterranean (REMPEC)) 及びカリブ海地域海洋汚染緊急情報訓練センター(the Regional Marine Pollution Emergency, Information and Training Centre for the Caribbean (REMPEITC - Carob.))の管理及び技術的に後ろ盾を行った作業の暫定報告書に記載されなかったという事実にもかかわらず、海洋環境部門(Marine Environment Division(MED))はこれら 2 カ所のセンターに相当の支援を行ったことを銘記した。同時に、MED は、他の UNEP 地域海洋条約(UNEP Regional Seas Conventions)及び合意下で設立された同様の活動センターに協力及び援助を行った。

- 18.4 当委員会はさらに、以下を銘記した：

- .1 東アジア海洋管理パートナーシップ(PEMSEA)の設立に関する事業の結果が 2 件の PDF Block B Grand projects 及びパートナーシップ合意案及び運用の配置案を含んでいたこと；及び
- .2 発展途上国のバラスト水管理措置の効果的実施の障害を取り除くための事業(the Project on Removal of Barriers to the Effective Implementation of Ballast Water Control and Management Measures in Developing Countries(GloBallast))に関して、予備段階が 2004 年 12 月に完了したこと及び、第 2 段階の PDF-Block B Grant が 1700 万

米ドルの予算と共に全サイズ事業(GloBallast Partnerships)へ向けられたこと。

18.5 当委員会は、以下に関しての作成を銘記した：

- .1 カスピ海内への、及び、カスピ海内からの船舶のバラスト水及び沈殿物を通しての水生生物移送の範囲の調査に関する事業；
- .2 海上電子ハイウェイ(MEH)計画；及び
- .3 EU 加盟国及び他の地中海沿岸国間の地中海地域での海事法規の適用に存在している不均衡の軽減に向けた、海上の安全及び船舶からの汚染の防止(maritime safety and prevention of pollution from ships(SAFEMED))に関して EUROMED 協力に関する事業。

18.6 当委員会は、IMO により又は IMO の監督の下に作成中の、及び実施された主要な事業に関する情報も銘記した。

18.7 当委員会はさらに、統合された技術協力計画(Integrated Technical Co-operation Programme(ITCP))の財政上の引き渡しの継続した増加、及び、これに関連して、MED も計画実施及び技術的後ろ盾の形体として実質的な支援を行った、ITCP の下での海洋環境に関連した活動の実施に関して達成された良い結果を銘記した。

18.8 事務局(Technical Co-operation Division(TCD))は、当委員会に第 55 回技術協力委員会の結果に関する情報を提供した。特に、当委員会は、1,550 万米ドルの総資金要件と共に、2006 年～2007 年の機関の統合された技術協力計画(ITCP)が IMO 加盟国任意監査スキームの側面から能力を構築するための予算の割当と共に承認されたことを銘記した。当委員会はさらに、TCC 55 が特に MEPC 52 により提案された国際船舶リサイクリング基金の設立に合意したことを銘記した。当委員会は、「技術協力のための協定の作成及び強化(Development and Improvement of Partnership Arrangements for Technical Co-operation)」に関する決議 A.965(23)を実施するため事務局長により取られた行動も銘記し、フィリピン及びカリブ海沿岸での地域海事アドバイザーを通してと同様に、コートジボアール、ガーナ及びケニアの 3 カ所の地域事務所を通じた IMO プレゼンススキームの成功を指摘した。

18.9 ベネズエラの代表団は、文書 MEPC 53/2/22 で、国内法の規定、戦略及び行動計画の作成のための国内チームの組織化、船舶のバラスト水及び沈殿物により発生する環境問題に関する周知運動並びに固有種及び外来種の生物分類、生息地及び分布に関する正確で最新の詳細を含んでいるデータベースの作成を含み、バラスト水管理の分野での作業の概要を呈示した。同代表団は、当委員会に、広域のカリブ海沿岸でのバラスト水の問題へ支援

することのできる、措置に関連したベネズエラの提案を通知した。

- 18.10 審議の中で、同文書に意見を述べて、ロシア代表団は OPRC コースの構成中である機関による、特に、黒海沿岸国の利益のための、非常にすぐれた実施を銘記した。同代表団はさらに、機関にとって、この分野で地域の重要な訓練の必要性を与える、その様なコースの構成を継続することの必要性を強調した。ロシアは発展途上国における外部の専門家への依存が徐々に減少しているとの見解で MEPC 52 の間に作成された OPRC 訓練者の訓練のコースの構成の必要性に関する提案を繰り返した。
- 18.11 バラスト水管理の分野における機関の技術協力計画に関して、ロシア代表団は、GloBallast の下で最初の demonstration site を行った 6 カ国により得られた計り知れない経験を強調した。同代表団はさらに、2006 年/2007 年に、GloBallast 協力計画(GloBallast Partnerships project)の第 2 段階の実施の可能性に満足を表明し、バラスト水管理の分野、特にこの計画の実施、での経験を共有する準備のできていることを示した。
- 18.12 要約して、議長は、すべての貢献者及び参加者に統合された技術協力計画への支援及び参加を感謝し、支援の継続を促した。

## 19 総合安全性評価及び人的要因の将来の役割

### 人的要因の問題

- 19.1 当委員会は、MSC 78 において、人的要因に関する MSC/MEPC 共同作業部会が、複雑で相互に関連のある問題及び時間的制約のため、完全な戦力計画を作成することができず、代わりに、人的要因へ向けた戦略計画作成の基礎となる、作業文書を作成したことを想起した。
- 19.2 当委員会は、戦略計画の最終化を促進させるため、MSC 78 が加盟国政府に作業文書(MSC 78/WP.16)に関する意見の提出を招請したことも想起した。
- 19.3 当委員会はさらに、MSC 79 が、当委員会議長との協議に従い、MEPC 52 が人的要因に関する MSC/MEPC 共同作業部会の次回会期の今会期における招集に合意したと銘記したことを想起した。
- 19.4 当委員会は、MSC 79 は、今会期において MSC/MEPC 共同作業部会を再招集するための MEPC 52 の決定を考慮して、共同作業部会が文書 MSC 79/14、MSC 79/14/1、MSC 79/14/2、MSC 79/14/3、MSC 79/14/4、MSC 79/14/5 及び MSC 79/14/6 を詳細に審議すべきであると合意したことを銘記した。
- 19.5 当委員会は、MSC 79 が、機関の戦略計画との混乱を避け、機関の戦略計画と相反しないように、人的要因に関する MSC/MEPC 共同作業部会が「人

的要因に向けた機関の戦略」の表題を変更するべきであると合意したことも銘記した。

- 19.6 当委員会はさらに、MSC 79 が船上の職業上の健康及び安全計画の基本的要因に関するガイドライン案(BLG 8/WP.4)を今会期において共同作業部会が審議するべきであると合意したことも銘記した。
- 19.7 当委員会は、MSC 79 が事務局により提供された機関の費用負担によらないISM コードの影響を調査するための独立した専門家グループの設置に関する情報(MSC 79/14/7)を銘記したことを通知され、加盟国政府に回章文 No.2625 により回章された質問に返答することを促した。
- 19.8 当委員会は、文書 MEPC 53/19(事務局)、MEPC 53/19/1(ロシア)、MEPC 53/19/3(米国)、MEPC 53/19/5(FOEI)、MEPC 53/19/6(インド)の関連提案を審議し、MSC 79 により海上の安全、環境の保護及び安全文化での安全行動を促進するための「人的要因へに向けた機関の戦略」作成のための MSC/MEPC 共同作業部会へ言及された文書 MSC 79/14、MSC 79/14/1、MSC 79/14/2、MSC 79/14/3(リベリア)、MSC 79/14/4(ISF)、MSC 79/14/5、MSC 79/14/6(ICFTU)に加えて関連文書を規定することを決定した。
- 19.9 当委員会は、相容性で、ISM コードに関するガイダンスに加えて、決議 A.947(23)と一致する船員のための安全作業実施のコード(Code of Safe Working Practice for seafarers)作成のための文書 MEPC 53/19/4(ICFTU)の関連提案を審議し、適切な助言のため BLG 9 において ICFTU により表明された見解を考慮している MSC/MEPC 回章案(BLG 9/17、附属 7)に加えて作業部会へ言及することを決定した。
- 19.10 当委員会は、船上及び船舶運航会社の人的要因の管理の効果を評価するための人的要因評価ツール(a Human Element Assessment Tool(HEAT))の作成及び予備試験に関して英国により提供された情報(MEPC 53/19/2)を銘記した。試験は 2005 年 12 月 31 日に完了すると予想され、その後、結果及びフィードバックが解析され必要であると審議された場合適切な変更が行われる。試験の結果が成功した場合、英国はそれらを海運産業内でより安全な作業実行を採択する目的でさらなる審議のため機関へ提出する予定である。当委員会はこのことをさらなる審議のため人的要因に関する MSC/MEPC 共同作業部会へ言及することに合意した。
- 19.11 当委員会は、疲労/居眠りが主要な要因と判断されている、衝突及び乗り上げに関してのスウェーデン海事主官庁による研究に関するスウェーデンにより提供された情報(MEPC 53/INF.7)を銘記し、さらなる審議のためこのことを人的要因に関する MSC/MEPC 共同作業部会及び STW 小委員会へ言及することを決定した。



## 人的要因に関する MSC/MEPC 共同作業部会の再招集

19.12 当委員会は、以下の委託事項と共に人的要因に関する MSC/MEPC 共同作業部会を再招集した：

プレナリーで作成された意見及び決定を考慮して：

- .1 文書 MSC 79/14、MSC 79/14/1、MSC 79/14/2、MSC 79/14/3、MSC 79/14/4、MSC 79/14/5、MSC 79/14/6、MEPC 79/19、MEPC 79/19/1、MEPC 79/19/3、MEPC 79/19/5、MEPC 79/19/6 及び機関の戦略計画(決議 A.944(23))に含まれた情報を考慮して人的要因へ向けた機関の戦略計画を作成すること；
- .2 文書 MEPC 53/19/2 に含まれた情報を審議し、当委員会に適切に助言を行うこと；
- .3 文書 MEPC 53/INF.7 で提供された情報を考慮すること；
- .4 BLG 9 において ICFTU により表明された見解及び文書 MEPC 53/19/4 を考慮して MSC/MEPC 回章案(BLG 9/17、附属 7)を審議し、当委員会に適切に助言を行うこと；及び
- .5 2005 年 7 月 21 日にプレナリーへ報告書を提出すること。

## 総合安全性評価

19.13 当委員会は、MEPC 52 が MSC 78 により審議された後の今会期において総合安全性評価(FSA)に関する通信部会の作業を審議することに合意したことを想起した。しかしながら、時間不足のため、当委員会は MSC 78 が FSA 通信部会の報告書の審議を MSC 79 に延期したことを想起した(MSC 78/19)。

19.14 当委員会は、MSC 79 が、特定の FSA 研究の専門的判断を委託される専門家グループの設立のための提案を審議した後、代表、資金、独立性及び透明性の問題を含み、その様な専門家グループの必要性を審議するために、MSC 80 において特別作業部会を設置すること；FSA ガイドラインを増進させるため MSC 78、MSC 79 及び MSC 80 へ提出された文書を審議すること；及び FSA 及び新しい船舶の構造基準の間のリンクを審議することに合意した。

19.15 当委員会はさらに、MSC 80 が、前述の作業部会の審議の結果を審議して、以下の決定を行った：

- .1 MEPC の同一の決定の適用を受ける、IMO 規則作成過程 (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392)及び関連した MSC/MEPC 回章案 (MEPC 53/11/5、附属 1)で使用される総合安全性評価(FSA)ガイドラインの改正案を承認した；
- .2 通信部会を設立し、MEPC 53 の結果を考慮して、海洋環境の保護に関する危険インデックス(risk index)の作成を含む、さらなる FSA ガイドライン改正案の準備及び MSC 81 への報告書の提出を指示した；
- .3 海洋環境の保護に関する危険インデックスの作成に関する作業を促進させるため、加盟国政府及び国際機関に本件に関して MSC 81 へ提案の提出を招請し、MEPC 53 にこの見解の支持を招請した；
- .4 当委員会が特定の問題に関する決定のための研究を行うと計画した際、FSA 研究の見直しの目的のため、必要な場合、FSA 専門家グループを設立することに合意した；及び、
- .5 原則として、上記専門家グループは、直接当委員会により指示され、機関により提出された特定の問題に関して FSA 研究の見直し及び当委員会へ提出するための関連した報告書の準備を行うことに合意した。

19.16 上記の決定にもかかわらず、当委員会は、前述の専門家グループの構成は将来の検討のため未解決のままとされた、しかし、MSC 80 は、原則として、専門家グループの参加者は FSA ガイドラインの適用を受ける危険性評価の経験、海事の経歴及び知識/訓練を有しなければならないことに合意した。

19.17 当委員会は、通信部会の報告書(MSC 80/7/1)を審議して、MSC 80 の結果を審議し以下の行動を取った：

- .1 IMO 規則作成過程 (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392)及び文書 MEPC 53/11/5 の附属 1 に記載された関連した MSC/MEPC 回章案で使用される総合安全性評価(FSA)改正案を承認し、事務局に MSC/Circ.1180-MEPC/Circ.474 として発行することを指示した；
- .2 海洋環境の保護に関する危険インデックスの作成に関する作業を促進させるため、加盟国政府及び国際機関が MSC 81 へ本件に関する提案の提出を招請されること及び MSC 80 において設立された FSA 通信部会が、MEPC 53 の結果を考慮して、本件のさらなる審議も行わなければならないとした MSC 80 の見解を支持した；及び

- 3 直接当委員会により指示され、機関に提出された特定の問題に関して FSA 研究の見直し及び当委員会へ提出するための関連した報告書の準備を行うための FSA 専門家グループの、必要な際の、設立に関する MSC 80 の結果を銘記した。

## 人的要因に関する MSC/MEPC 共同作業部会の報告書

- 19.18 作業部会の報告書(MEPC 53/WP.12)を受領して、当委員会は、一般に承認し後述の項目に要約された行動を取った。

### 人的要因へ向けた機関の戦略

- 19.19 当委員会は、文書 MSC 79/14、MSC 79/14/1、MSC 79/14/2、MSC 79/14/3、(リベリア)、MSC 79/14/4(ISF)、MSC 79/14/5、MSC 79/14/6(ICFTU)、MEPC 53/19/1(ロシア)、53/19/2(英国)、53/19/3(米国)、53/19/5(FOEI)及び 53/19/6(インド)により提供された情報を審議し、人的要因へ向けた機関の戦略の作成のための基本文書として文書 MSC 79/14 及び MEPC 53/19/3 を使用することに合意した。
- 19.20 当委員会は、海運の安全及び海運会社内の安全管理システムの格上げの方法に影響する人的要因の資格の調査に関連した文書 MEPC 53/19/1(ロシア)で提供された情報を審議し、本件を人的要因に関する MSC/MEPC 作業部会の次回の会議で詳細に審議するべきことに合意した。したがって、当委員会は、人的要因へ向けた戦略提案内で行動要点として本件を含めることに合意した。
- 19.21 当委員会は、人的要因評価ツール(HEAT)の作成及び予備試験に関連した文書 MEPC 53/19/2(英国)で提供された情報を審議し、試験は本年末までに完了すると予想され、その後、結果及びフィードバックが解析されることを銘記した。当委員会はさらに、試験の結果は、成功した場合、海事産業内でより安全な作業実行へ向けての運用についてさらなる審議を IMO で可能とする。文書 MEPC 53/19/1 及び MEPC 53/19/2 で向けられた問題は密接であるため、当委員会は、1 件の行動要件として審議するべきであることに合意した。
- 19.22 当委員会は、Pro Sea により行われる海洋生態系及び持続可能な海運に関する船員のためのコースに関連した文書 MEPC 53/19/5(FOEI)で提供された情報を審議した。当委員会は、これらのコースが環境的意識を高める長い道のりであることを認め、人的要因へ向けた戦略提案の中に行動要点として含めた。
- 19.23 当委員会は、機械及び人的信頼性並び組織のエラーの解析の使用による現在の証明方法で船舶の包括的な安全インデックスの提案を提供している

文書 MEPC 53/19/6(インド)で提供された情報を審議した。当委員会は、提案は例を含むより詳細な情報を要求することを銘記し、本件は人的要因へ向けた戦略提案の中に行動要点として含めることに合意した。

- 19.24 当委員会は、米国により提供された追加の情報(MEPC 53/19/3)に従い文書 MSC 79/14/1(リベリア)により提供された強制及び非強制 IMO 文書の作成又は改正で人的要因の包括的審議を促進するため機関のガイドライン案を審議した。同部会は MSC/MEPC 回章に関連したチェックリストを作成した。当委員会は、MSC 81 による承認の適用を受ける、回章案(MEPC 53/WP.12、附属 12)を承認し、下部組織に同作業においてチェックリストを使用することを指示した。
- 19.25 当委員会は、適切な時期に、新文書、又は現在の文書の改正、の提案を提出した際に加盟国政府が述べるため回章にチェックリストを含むための改正(MSC/Circ.1099 - MEPC/Circ.405)として、海上安全委員会及び海洋環境保護委員会及び下部組織の組織及び作業方法に関するガイドラインの改正を審議することに合意した。
- 19.26 当委員会は、機関の委員会、小委員会、作業部会及び通信部会の会合において人的要因の専門家により広い参加のためのリベリアによる提案(MSC 79/14/3)及び ISF による意見(MSC 79/14/4)を審議した。当委員会は、このことは機関の作業内で人的要因の統合を支援するものであることに合意した。したがって、当委員会は、MSC 81 による承認の適用を受ける、種々の IMO 組織への人的要因の専門家の参加を促している MSC/MEPC 回章(MEPC 53/WP.12、附属 2)を承認した。
- 19.27 当委員会は、IMO 内で人間工学を考慮しての人的要因行動計画を作成するというリベリアによる提案(MSC 79/14/2)を審議し、P&I クラブによると報告された人身事故の内 5 件に 1 件以上は、転倒及び落下によることを銘記した。したがって、当委員会は、MSC 81 による承認の適用を受ける、MSC/MEPC 回章(MEPC 53/WP.12、附属 3)に従い、人間工学及び作業環境の審議のための骨子を承認した。ICFTU による提出を審議して、当委員会は、船橋及び機関室に関連した人間工学基準に関する現在のガイダンス(MSC/Circ.982 及び MSC/Circ.834)を銘記した。
- 19.28 当委員会は、機関のための戦略計画(A.944(23))を支持して、MSC 81 による承認の適用を受ける、関連した MSC/MEPC 回章(MEPC 53/WP.12、附属 4)に従い人的要因へ向けた機関の戦略を承認した。当委員会は、下部組織に適切な行動を取ることを指示した。当委員会は、戦略及び、特に、必要な際に、見直し及び改正の継続の下での行動計画の継続に合意した。

## 船上の職業上の健康及び安全計画の基本要因に関するガイドライン

19.29 当委員会は、関連した MSC/MEPC 回章案(BLG 9/17、附属 7)に従い、船上の職業上の健康及び安全計画の基本要因に関するガイドライン案を審議し、以下を合意した：

- .1 ガイドラインの附属の 3.5 項及び附属 5 の 2.10 項で「安全管理システム(safety management system)」を「安全管理計画(safety management programme)」と置き換えるべきであること；
- .2 1.1 項の最終行で、「職業上の(occupational)」を「船上の(shipboard)」及び「健康(health)」の間に挿入するべきであること；及び
- .3 「職業上の健康及び安全(occupational health and safety)」の語句を文書の最初から最後まで使用するべきであること。

19.30 当委員会は、上記のガイドラインが ISM コードの実施を支援することに合意し、以下の文書を MSC/MEPC 回章案の主要な部分に含むことに合意した：

「3 当委員会は、ISM コードを実施するために船主及び船舶管理者のためのガイダンスを提供する必要性を認め、これらのガイドラインは船上の職業上の健康及び安全に関する関連情報を提供することに合意した。」

19.31 当委員会は、上記の行動を取り、MSC 81 による承認の適用を受ける、MSC/MEPC 回章案(BLG 9/17、附属 7)を承認した。

19.32 ICFTU による提案(MEPC 53/19/4)を審議して、当委員会は将来の会期においてさらに審議することに合意した。

### その他の事項

19.33 当委員会は、文書 MEPC 53/INF.7(スウェーデン)を情報目的のみで FSI 小委員会に送付することに合意した。

19.34 当委員会は、当委員会が「人的要因の役割」を議題に保持すること及び部会を毎年 MSC 及び MEPC 会議において交互に再招集することに合意したことを想起した。当委員会は、このことが人的要因へ向けた機関の戦略に明示された行動を確保するものであることに合意した。

## 20 委員会及び下部組織の作業計画

### 海上における船舶間油移送作業中の汚染の危険防止のための MARPOL 附属書 I の改正

- 20.1 当委員会は、海上における船舶間の貨物油移送により引き起こされる海洋環境への潜在的危険に関して MARPOL 附属書 I に新しい章及び新しい付録の追加を提案した、スペイン及びメキシコによる文書(MEPC 53/20)及び BLG 小委員会の作業計画の新しい項目及び 2006 年 BLG 10 の暫定議題として含まれていることを銘記した。
- 20.2 当委員会は、国際規則が、許可又は通知スキームの設立により、あるいは沿岸国が敏感な海域での運航の制限又は禁止の導入を可能にすることにより、必要とされる海域を規制するための全体の骨子を提供することを好むと示しているスペイン及びメキシコによる提案を支援しているデンマークにより提供された情報(MEPC 53/20/3)を銘記した。
- 20.3 当委員会は、スペイン及びメキシコによる提案を、原則として、支持している、OCIMF 及び ICS による提案(MEPC 53/20/2)を銘記した。しかし、BLG 小委員会により十分に評価され、正当化されることが必要とされる問題、及び、隣接する他国の海域での適法な運航の管理を要望することから起こる主権の問題を含み、MARPOL 又は PSSA の下の特別海域内での運航を禁止する不必要な管理又は提案のような事項を審議のため法律委員会へ送付することが必要な技術的及び運用上の問題があった。
- 20.4 MSC 及び MEPC 及び下部組織の組織及び作業方法に関するガイドライン(MSC/Circ.1099 – MEPC/Circ.405)の 2.17 項の規定に従い、議長はスペイン及びメキシコによる新しい作業計画提案(MEPC 53/WP.6)に関する予備評価を作成した。そして、それは当委員会のガイドラインの 2.9 項により規定された一般的な受諾に適合したことを示した。
- 20.5 検討を行い、当委員会は、海上における船舶間の貨物油移送の間の海洋環境への潜在的危険に関係している技術的及び運用上の問題が国際海洋法、例えば、UNCLOS、の原則を考慮している BLG 小委員会により審議されるべきであり、BLG 小委員会による審議中、沿岸国及び旗国の権利と義務は指導の原則とするべきことを認めた。
- 20.6 当委員会は、上記の 20.5 項に関連する問題を考慮して、完了目標を 2007 年として、BLG 小委員会の作業計画及び BLG 10 の暫定議題の中で「海上における船舶間油移送作業中の汚染の危険防止のための MARPOL 附属書 I の改正」を優先度の高い項目として含めることに合意した。BLG 10 において検討を促進させるため、加盟国及び国際組織は海上における船舶間の油移送作業による事故に関する情報を BLG 10 に提出することを招請され

た。

20.7 当委員会は、ペルシャ湾に関する文書 MEPC 50/20/2 でアラビア半島及びイランの間の海域の国連の地理学上の指定の国連標準に従い OCIMF により作成された変更を銘記した。

#### 高いレベルの行動計画案及び 2006 年-2007 年の 2 年間の機関の作業地域の優先付け

20.8 当委員会は、第 88 回理事会が 2004 年から 2010 年の期間の機関の戦略計画を起案するための特別理事会作業部会を設立したこと、そして、それは第 23 回総会により決議 A.944(23)として採択されたことを想起した。

20.9 当委員会は、第 4 回理事会特別作業部会が、行われた作業の理事会への報告を含み、戦略の指揮、高レベル行動計画、優先度及び当委員会の作業計画は関連させるべきであることに合意したことを銘記し；さらに優先度は 2 年ごとに結果を基に決定され、当委員会により作成された提案を基に理事会により合意されるべきであることに合意した。

20.10 当委員会は、第 93 回理事会が 2006 年～2009 年(現在の戦略計画の残っている 2 回の 2 年間)の期間の高レベル作業計画案を採択し、事務局に第 24 回総会において採択の目的で審議のため当委員会へ送付することを指示したことも銘記した。

20.11 当委員会は、文書 MEPC 53/20/1 の附属 1 に含まれた、高レベル行動計画案を審議し、支持した。

20.12 当委員会は、オーストラリア及びオランダによる改正を考慮して、2006 年-2007 年の期間の当委員会の結果に基づく優先度の草案(MEPC 53/20/1、附属 2)を審議、改正及び支持した。2006 年-2007 年の 2 年間の当委員会からの計画された結果は、改正として、附属 33 に記載された。

#### 当委員会の(2010 年までの)長期作業計画に関する進捗報告書

20.13 当委員会は、総会が、決議 A.943(23)により、2010 年までの機関の長期作業計画を承認し、当委員会に機関の作業の作成を考慮して見直しの下でのそれぞれの事項のリストの保持を要求したことを想起した。

20.14 当委員会は、機関の長期作業計画に関する総会文書は作業計画に関し設置された項目に関して作成された進捗に関する情報を含まなければならないという第 23 回総会(1999 年 11 月)の要求に従い、事務局が第 24 回総会への提出に先立つ当委員会による審議のために当委員会の(2010 年までの)長期作業計画に関する進捗報告書(MEPC 53/INF.4、附属)を準備したことを銘

記した。

20.15 当委員会は、第 93 回理事会(2004 年 11 月 15 日～19 日)が、機関の高レベル行動計画案を審議した際、現在の長期作業計画は第 24 回総会からやめると決定したことを銘記した。

20.16 当委員会は、MEPC の(2010 年までの)長期作業計画に関する進捗報告書(MEPC 53/INF.4、附属)に合意し、事務局に第 24 回総会への提出に先立つ今会期により行われた進捗を含めるため報告書の最新化を要求した。

### **BLG 及び FSI 小委員会の作業計画及び暫定議題**

20.17 当委員会は、MSC 80 が、DE 49 の作業負担を削減させることが必要であるとの見解で、特別に 2006 年のみ、以下の項目を DE 49 の暫定議題から BLG 10 の暫定議題へ移すことに合意したことを銘記した：

.1 バラスト水管理の安全性；及び

.2 船上の NOx 排出を削減するための同等方法に関するガイドライン。

20.18 当委員会は、MSC 80 が、FR 50、STW 37、DE 49 及び BLG 10 がタンカーの事故の調査に関する産業間作業部会(Inter-Industry Working Group(IIWG))暫定報告書を審議し、MSC 81 による審議のため意見を提出するべきであると決定したことも銘記し、その結果、BLG 10 の暫定議題に「事故の解析」に関する項目を含めた。

20.19 当委員会は、海上における船舶間油移送作業中の汚染の危険防止のための MARPOL 附属書 I の改正に関する新項目を BLG 小委員会の作業計画及び BLG 10 の暫定議題に含めることを承認したことを想起した。

20.20 当委員会は、FSI 小委員会について、MSC 80 が「寄港国監督に関する地域協力(Regional co-operation on port State control)」及び「寄港国監督の遅延並びに報告書の解析及び評価に関する報告手順(Reporting procedure on port State control detentions and analysis and evaluation of reports)」に関する現在の項目と置き換えるための「寄港国監督(Port State control)」に関する単一の継続項目のための FSI 13(FSI 13/23、7.6 項)の勧告を審議し、「寄港国監督」に関する提案された項目の名称を「寄港国監督活動の調和(Harmonization of port State control activities)」に変更することに合意したことを銘記した。

20.21 当委員会は、附属 34 に記載された、MSC 80 により承認された基礎(MSC 80/24、附属 18 及び 19)に関して、それぞれ、来る会期の、BLG 10 及び FSI 13、の暫定議題ばかりではなく BLG 及び FSI 小委員会の作業計画を変更し



承認した。

### 環境問題に関する DSC、NAV、DE、SLF 及び STW 小委員会の作業計画

20.22 当委員会は、文書 MEPC 53/20/5 及び MSC 80 の決定(MSC 80/24、附属 18 及び 19)により提供された情報を銘記し、附属 35 に記載された、DSC、NAV、DE、SLF 及び STW 小委員会の作業計画の中の環境に関連した項目を変更し承認した。

### 来る 3 回の会期の委員会の議題に含まれる項目

20.23 当委員会は、附属 36 に記載された、MEPC 54、MEPC 55 及び MEPC56 の議題(MEPC 53/WP.5)に含まれた項目を変更し承認した。

### MEPC 54、MEPC 55 及び MEPC 56 の日程

20.24 当委員会は、MEPC 54 が 2006 年 3 月 20 日～24 日に開催されること並びに MEPC 55 及び MEPC 56 がそれぞれ 2006 年 10 月 9 日～13 日及び 2007 年 7 月に仮に計画されていることを銘記した。

### MEPC 54 における作業/起案部会

20.25 当委員会は、文書 MEPC 53/20/4 で報告された、MSC 80 が、MSC 81 において、MEPC 55(2006 年 10 月)の後に 2006 年 12 月に招集される、MSC 82 において人的要因 MSC/MEPC 共同作業部会の設立の審議に合意したことを銘記した。

20.26 当委員会は、原則として、MEPC 54 において以下の作業/起案/技術部会の設立に合意した：

- [1 バラスト水管理作業部会；]\*
- .2 船舶リサイクリング作業部会
- .3 大気汚染作業部会；
- .4 MARPOL 附属書VIの改正起案部会；及び
- .5 PSSA 技術部会

---

\* MEPC 54 において決定される。

## 通信部会

20.27 当委員会は、BLG 10 への提出を準備するための BWM 条約の下のガイドライン作成に関する通信部会、及び MARPOL 条約及びロンドン条約間の境界の明確化に関する MEPC/LC 共同通信部会(2.25 項及び 6.11 項参照)の設立に合意した。

## 会期間の会合

20.28 当委員会は、OPRC/HNS 技術部会が MEPC 54 に先立つ週に会合を行い、作業の結果を当委員会に報告することを確認した。

## 21 当委員会のガイドラインの適用

### 新しい作業計画の項目のための提案を含む文書の提出期限

21.1 当委員会は、MSC 及び MEPC の組織及び作業方法に関するガイドライン(MSC/Circ.1099 – MEPC/Circ.405)について、IMO 事務局への文書の提出期限は以下の通りであることを想起した：

- .1 新しい作業計画の項目のための提案を含む文書は 20 週間前；
- .2 6 ページより多い文書は 13 週間前；
- .3 6 ページ以下の文書は 9 週間前；及び
- .4 上記.1 及び.2 に関しての意見で 4 ページ以下の文書は 7 週間前。

21.2 当委員会は、来る会期の小委員会の作業計画及び暫定議題を審議し、また、新しい作業計画の項目のための提案の審議に関する当委員会の作業方法を考慮して、MSC 78 の議長が当委員会の目的は、これらの提案を検討する際、当委員会のガイドラインに従い加盟国政府により提供された正当性に基づき、新しい項目を小委員会の作業項目に含めるべきであるか否かを決定することであると明示したことを銘記した。新しい項目を小委員会の作業計画に含めるための決定は当委員会の提案の技術面での合意を意味するものではない。項目を小委員会の作業計画に含めることが決定された場合、提案の技術面での詳細な検討並びに十分な要件及び勧告の作成は小委員会の作業として残される(MSC 80/24、21.3 項)。

21.3 前述の問題を考慮して、ドイツ及び英国は以下を提案した(MEPC 53/21)：

- .1 提出の書式及び内容の様な当委員会の広範囲の要件並びに代表団に必要とされた広範囲の会期間の諮問及び承認の過程を考慮して、

新しい作業計画の項目のための提案の 20 週間前の締め切りは 13 週間前に減少するべきであること；

2. 会議文書のハードコピーの IMO 加盟国への配布は 2004 年 6 月 1 日以降 1 代表団 1 部に制限する及び非政府組織は 2004 年 6 月 1 日以降ハードコピーでの文書は受領出来ないとした C 92 の決定(C 92/D、17(e).2(i)及び(ii)を考慮して「IMO 本部において」を「IMO 本部及び IMO 文書ウェブサイト上に」に置き換えることにより当委員会のガイドラインの 4.10.2 項から 4.10.7 項を修正すること；及び

3. これらの同じ問題の文書を MSC 81 へ提出すること。

21.4 検討を行い、数カ国の代表団は、20 週間前の新しい作業計画の項目のための提案の締め切りを 13 週間前にすることにより大きな利点があるが、その様な提案の見直し及び意見の提出のための時間が短くなり、そして、ドイツ及び英国の共同提案はこのことを考慮していないと指摘した。このことを考慮して、当委員会はこの問題より起こる意見の提出を可能とするため MEPC 53/21 のさらなる審議を MEPC 54 に延期することに合意した。

#### 小委員会への委託事項及び関連事項に関する議長会議及び MSC 80 の結果の報告書

21.5 当委員会は、第 52 回会期において、2002 年度の議長会議から残されている問題が月曜日の午前から作業を開始することを作業部会に認めるための柔軟性を導入するべきであるとする合意を含む 2004 年度の議長会議により説明されたことを想起した。

21.6 当委員会は、2002 年及び 2004 年度の議長会議により未解決で残された問題がそれに応じて、2005 年 5 月 14 日に開催された 2005 年度の議長会議により以下の見出しで再考されたことを銘記した：会議の能率の改善；新しい作業計画の項目の管理；文書の活用；作業負担の管理；小委員会への委託事項；小委員会の作業負担及び作業計画の管理；及びその他の事項。

21.7 2005 年度の議長会議より要求された行動(MEPC 53/21/1)を審議して、当委員会は、MSC 80 が前述の報告書に関する MSC 80 の結果の文書 MEPC 53/21/2 に含まれるこれらすべての行動に合意又は支持をしたことを銘記し、その結果、当委員会は以下を行った：

1. もし可能であれば、作業部会が永続的な問題に関して月曜日の朝から作業を開始できること及び、終了まで、作業部会の委託事項は母体の前会期において合意できることに合意した；

- .2 又は、作業部会が承認のためにその会期に提出された委託事項案に基づき月曜日の朝から作業を開始できることに合意した；
- .3 当委員会又は下部組織の専門家の専門技術部会の続けざまの開催に関しての MSC へ向けた勧告を支持した；
- .4 小委員会作業部会は、状況及び時間の制約のある場合、当委員会に直接報告書を提出できることに合意した；
- .5 ガイドラインの 2.11 項を見直す必要のないことに合意した；
- .6 議長が作業計画で長年低い優先度として続いている項目の状況を定期的に再評価しなければならないことに合意した；
- .7 ガイドラインが 2 年ごとの作業の優先度の設定に関して実施中の作成に注意して順に見直されることに合意した；
- .8 加盟国に特定の議題項目の下での新しい作業計画の項目のための提案の当委員会への提出を控えることを要求し、事務局にその様な提出を受理しないこと及び提出している政府に適切に助言することを指示した；
- .9 議長が、適切であり合意された際は、次回の会議による審議のため会期文書として処理される作業部会報告書を認めなければならないことに同意した；
- .10 加盟国及び国際組織に現在の文書提出期限を尊重することを要求した；
- .11 事務局に加盟国及び国際機関に会議文書の正確な書式に関して助言することを指示した；
- .12 現段階では、小委員会の会議中に水曜日の夜間の追加の時間帯の導入の可能性に関するいかなる行動も取るべきではないことに合意した；
- .13 語句「海洋環境の保護措置の様な役割を含む(including the role of such measures in the protection of the marine environment)」を全小委員会の委託事項の適切なカ所に挿入するべきであることに合意した；
- .14 小委員会が行われる作業の正確な反映を確保するために委託事項を定期的に見直すべきであることに合意した；

- .15 IMO の環境会議、又はそのため一部の特定の小委員会、特に BLG 小委員会への割当を、適切に、審議しなければならないとした MEPC へ向けられた勧告を支持した；
- .16 続けざまの小委員会の会期の開催の可能性を調査すること及び実行可能な限り早期に関連した提案を当委員会へ提出することの MSC 及び MEPC 議長への要求を支持した(26 項)；
- .17 確実な作業計画の項目への特別の割当を促進するための柔軟な配置の導入の可能性を調査することの MSC 及び MEPC 議長への要求及び、特に、MSC 及び MEPC 議長へ、2006 年限り、MEPC から BLG 小委員会への環境に関する問題同様、DE 小委員会の救命設備を FP 及び COMSAR 小委員会への移動の可能性を審議することの要求を支持した；
- .18 実施された作業をより反映するため BLG 小委員会の名称の変更に関する文書 MSC 80/20 の 6.5 項を審議し、現段階では BLG 小委員会の名称の変更を行わないことを決定した；
- .19 一定の条件の適用を受ける、専門家は委員会及び小委員会の会期に出席できること及び、その終了まで、当委員会の手続き規則を変更するべきであることに合意した；及び
- .20 下部組織に IMO 文書の改正の作成、又は、解釈に関する当委員会のガイドラインの 3.8 項に念を押した。

21.8 文書 MEPC 53/21 の 19.2 項に関してマーシャル諸島により挙げられた問題に応じて、議長は、例として、IMDOCS ウェブサイトにおいて提出の受領の後 11 週間の遅れがあったことを述べ、当委員会にこの問題を次回の議長会議で審議することを通知した。

#### 小委員会の委託事項

21.9 当委員会は、当委員会により指示されたとして、全小委員会が当委員会による審議及び承認のため委託事項案を準備したことを想起した。

21.10 当委員会は、MSC 80 が、この件に関する 2005 年度の議長会議の結果を審議して、すべての小委員会の改正委託事項を承認し、議長会議の勧告に従い、全小委員会への委託が十分な海洋環境問題の言及を含むべきであること及び語句「海洋環境の保護措置の様な役割を含む」が全小委員会の委託事項の適切中書に挿入されるべきであることに合意した。当委員会は、上記の MSC 80 の決定に意見が一致し、事務局に適切に行動することを指示した。当委員会及び MSC 80 により改正され承認された、全小委員会の

改正委託事項は、附属 37 に添付された。

## 22 2006 年度の議長及び副議長の選出

22.1 手続き規則の規則 17 に従い、当委員会は満場一致で 2006 年度の議長に Mr. Andreas Chrysostomou(キプロス)を再選し、副議長に Mr. Ajoy Chatterjee(インド)を再選した。

## 23 その他の事項

### 顧問ステータスの申請

23.1 当委員会は、第 22 回臨時理事会が、国際バンカー産業境界(IBIA)の助言者としての当委員会及び MSC の入会申請に言及したことを想起した。

23.2 当委員会は、MEPC 51 が、IBIA の入会申請を審議して、現時点では IBIA の顧問ステータスを承認できない旨を理事会に勧告することで合意したことも想起した。

23.3 当委員会はさらに、第 92 回理事会が後に他の機関を通しての IMO へのアクセスに関する追加の情報の規定を未定としている IBIA の入会申請の審議の延期を決定したことを想起した。

23.4 当委員会は、追加の情報を IBIA から受け取ったこと及び MSC 79 が追加の情報に満足したことを銘記し、顧問ステータスを承認する旨を理事会に勧告することを決定した。

23.5 当委員会は、非政府間国際組織の関係を管理する規則(Rules Governing Relationships)に従い IBIA の入会申請を再審議しプレナリーへ報告するため Mr. A. Chatterjee (インド) 議長の下で顧問ステータス非公式部会を設置した。

23.6 非公式部会の報告書(MEPC 53/WP.14)を審議し、IBIA に関する MSC 79 の関連した決定を銘記して、当委員会は、顧問ステータスを承認する旨を理事会に勧告することに合意した。

### 感謝の表明

23.7 当委員会は、Mr. A. Chrysostomou(委員会議長)、Mr. A. Chatterjee(委員会副議長及び顧問ステータス非公式部会議長)、Mr. M. Hunter(バラスト水見直し部会議長)、Mr. J. Koefoed(船舶リサイクリング作業部会議長)、Mr. B. Okamura(大気汚染作業部会議長)、Mr. J. Rasmussen(人的要因作業部会議長)、Mr. Z. Alam(MARPOL 改正起案部会議長)及び Ms. L. S. Johnson(PSSA 技術部

会議長)に対し MEPC 53 の成功への多大な貢献に深く感謝を表明した。

23.8 当委員会は、最近退職もしくは異動した以下の代表の、彼らの長年におたる委員会での賞賛に値する貢献に深い感謝を表明し、彼らの今後の幸運、新しい仕事での成功を祈った。

- Dr. J. Cowley (バヌアツ) (退職)
- Mr. B. Parkinson (ICS) (退職)
- Mr. Tom Allan (英国) (退職)
- Mr. Jorgen Rasmussen (デンマーク) (退職)
- Mr. K.T. Lim (韓国) (FSI 議長勇退)
- Mrs. Xu Cuiming (中国) (異動)

(諸附属については、本文書への追補として発行される。)





## ANNEX 1

### RESOLUTION MEPC.123(53)

2005年7月22日採択

#### バラスト水管理同対応ガイドライン (G3)

海洋環境保護委員会は、

海洋汚染の防止及び制御のための国際会議の資格を与えられている海洋環境保護委員会 (MEPC) の機能に関する国際海事機関条約第 38(a)条を想起し、

また、2004年2月に開催された船舶バラスト水管理に関する国際会議において、2004年船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約 (バラスト水管理条約) が、4本の会議決議と共に採択されたことを想起し、

バラスト水管理条約附属書の規則 (以下“規則”という) A-2 が、バラスト水排出については、当該条約附属書の規定に従ったバラスト水管理を通じてのみ実施されるべきことを要求している旨を銘記し、

さらに、規則 A-5 が、もっぱら娯楽若しくは競技用又は主として捜索若しくは救助に用いられる全長 50m未満で最大バラスト水容量 8 m<sup>3</sup>の小型艇のための規定への同等の対応については、IMO 策定のガイドラインを考慮して主管庁が決定すべきことを規定している旨を銘記し、

さらに、船舶のためのバラスト水管理に関する国際会議において採択された決議 1 が、IMO に対し、このガイドライン策定を緊急事項として依頼していることも銘記し、

バラスト水作業部会作成のバラスト水同等対応ガイドライン案並びに第 9 回ばら積み液体及びガスに関する小委員会 (BLG) からの勧告を考慮して、

1. 本決議書の付属に記載のバラスト水管理同等対応ガイドラインを採択し、
2. 各国政府に対し、当該ガイドラインを、できる限り早急に、あるいはバラスト水管理条約が当該各国政府に適用となった時点で適用することを要請し、  
かつ、
3. 当該ガイドラインを、検討中（under review）のままとしておくことで合意した。

## 付属書

### バラスト水管理同等対応ガイドライン (G3)

- 1 主管庁は、船舶が、2004 年船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約の規則 A-5 の同等対応の要件を満足しているかどうかを決定する際には、本ガイドラインを考慮しなければならない。

本ガイドラインの対象となる船舶については、実行可能な限り、当該条約を遵守しなければならない。遵守することが実行不可能な場合には、規則 A-5 及び本ガイドラインに従った同等対応を達成しなければならない。

#### 定義

- 2 本ガイドラインにおいては、バラスト水管理条約における定義が適用される。

#### 適用

- 3 本ガイドラインは、もっぱら娯楽若しくは競技用小型艇又は主として捜索若しくは救助に用いられる、全長 50m 未満で最大バラスト水容量 8 m<sup>3</sup> の小型艇に適用される。

全長とは、bowsprit、boom、bumpkin、pulpit 等を除いた、船体の長さのことである。

#### 適用除外

- 4 本ガイドラインは、次の場合のバラスト水及び沈殿物の漲水又は排出には適用されない。

- .1 海上における、緊急時安全性確保上又は人命救助上に必要な場合；
- .2 船舶からの汚染事故回避又は最小化のため用いられる場合； 及び
- .3 バラスト水及び沈殿物と同じ海域の公海；

5 さらに、次の場合についても適用されない。

- .1 船舶及びその設備の損傷により生じた、偶発的なバラスト水及び沈殿物の排出又は侵入。ただし、損傷発生又は排出発見前後に、損害若しくは排出を防止又は最小化するためにあらゆる合理的予防措置がとられたこと、かつ、船舶所有者又は責任者が故意に当該損傷を引き起こしたものであることを条件とする。；
- .2 船内のバラスト水及び沈殿物のすべてを取り入れた場所と同じ場所における、当該船舶からの、取り入れ場所を取込んだバラスト水及び沈殿物の排出。ただし、他の場所からの管理されていないバラスト水と混合していないことを条件とする。  
本ガイドラインに関連して、“同じ場所”とは、同じ、港湾、係留設備又は錨地の意味のことである。；及び、
- .3 船長が、本ガイドラインへの対応が、悪天候、船舶デザイン若しくは応力、設備故障又はいかなる他の異常条件により、船舶の安全性若しくは安定性又は船舶乗組員若しくは乗客への脅威となるものと合理的に決定した場合の、バラスト水及び沈殿物の排出。

#### 有害水生生物及び病原体の取入れ又は移動最小化のための予防的措置

##### バラスト水漲水

- 6 バラスト水については、可能な限り港湾水域外で、また、可能な限り沿岸から離れて漲水しなければならない。  
さらに、バラスト水の水源として、陸上供給水の利用（例えば、港湾から直接漲水しない、清水、飲料水等）についても考慮しなければならない。
- 7 バラスト水漲水時には、有害水生生物、病原体、及びこれらの生物を含む可能性を秘めている沈殿物の取り入れの回避に、最大限努力すること。  
バラスト水漲水については、最小限としなければならないが、次のいずれかの水域及び状況下においては、可能な限り回避しなければならない。
  - .1 港湾が発するバラスト水漲水警告、また、他の緊急時におけるいかなる港湾対応措置に関連して、寄港国により特定された水域；
  - .2 生物が水中を上昇する暗闇時；
  - .3 非常に浅い水域；
  - .4 プロペラが水底沈殿物をかき回す場合；
  - .5 植物プランクトンの大増殖が発生している水域（赤潮等、藻の大繁殖）；
  - .6 汚水排出口付近；

- .7 より濁った潮流が知られている場所；
  - .8 tidal flushing 貧弱であることが知られている場所； 又は
  - .9 水産養殖場付近の水域
- 8 同位置におけるバラスト水の漲排水が必要な場合、その他の位置で漲水されたバラスト水の不必要な排出回避に留意しなければならない。

#### バラスト水排出

- 9 船舶の性質を考慮した、有害水生生物及び病原体の移動についての最大限実施可能な防止、最小化及び究極的排除のためには、バラスト水を排出に先立って規則 B-4 に従って交換するか、さもなければ、主管庁の要求に従って管理するかのいずれかによらなければならない。  
いかなる化学処理についても、規則 D-3 に従って IMO が承認する活性物質のみを利用しなければならない。

#### 沈殿物制御

- 10 実行可能な場合、沈殿物除去のための制御された処置、また、結果として生ずるいかなる沈殿物の環境的に優しい処理を助長する処置の下に、バラストタンクの定期的洗浄を実施しなければならない

#### 他のガイドラインへの対応

- 11 このガイドラインには、このガイドラインが適用される船舶が、IMO 公布の他のガイドラインの下に承認されたバラスト水管理方法を用いることを妨げるものは何もない。  
適切な新型かつ発展的な処理及び科学技術が実行可能であることが立証された場合、これらの技術については、本ガイドラインへの適切な編入を意図して評価しなければならない。

\*\*\*

## ANNEX 2

### RESOLUTION MEPC.124(53)

2005年7月22日採択

#### バラスト水交換ガイドライン (G6)

海洋環境保護委員会は、

海洋汚染の防止及び制御のための国際会議の資格を与えられている海洋環境保護委員会 (MEPC) の機能に関する国際海事機関条約第 38(a)条を想起し、

また、2004年2月に開催された船舶バラスト水管理に関する国際会議において、2004年船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約 (バラスト水管理条約) が、4本の会議決議と共に採択されたことを想起し、

バラスト水管理条約附属書の規則 (以下“規則”という) A-2 が、バラスト水排出については、当該条約附属書の規定に従ったバラスト水管理を通じてのみ実施されるべきことを要求している旨を銘記し、

さらに、規則 B-4 が、IMO 策定のガイドラインを考慮してバラスト水交換を実施する場合の条件について取り扱っていることを銘記し、

さらに、船舶のためのバラスト水管理に関する国際会議において採択された決議 1 が、IMO に対し、このガイドライン策定を緊急事項として依頼していることも銘記し、

バラスト水作業部会作成のバラスト水交換ガイドライン案並びに第 9 回ばら積み液体及びガスに関する小委員会 (BLG) からの勧告を考慮して、

1. 本決議書の付属に記載のバラスト水交換ガイドラインを採択し、;

2. 各国政府に対し、当該ガイドラインを、できる限り早急に、あるいはバラスト水管理条約が当該各国政府に適用となった時点で適用することを要請し、； かつ、
3. 当該ガイドラインを、検討中（**under review**）のままとしておくことで合意した。

## バラスト水交換ガイドライン (G6)

### 1 序論

- 1.1 本ガイドラインの目的は、船舶所有者及び運航者に対し、バラスト水交換実施のための具体的手続き作成についての一般的指針を提供することにある。

船舶所有者及び運航者は、様々な気象、積荷及び復原力におけるバラスト水交換手順を仕上げることに於いて、可能ならいつでも、船級協会又は有資格海事鑑定人の協力を受けなければならない。

バラスト水管理に関する工程及び手順の適用については、有害水生生物及び病原体の侵入の防止、最小化及び究極的除去についての解決策の核心を成すものである。

バラスト水交換については、優良なバラスト水管理実施に関連して用いられる場合、当該解決策達成を支援するための手段を提供するものである。

- 1.2 バラスト水交換には、船舶及び船舶乗組員両者に影響する多くの安全性事項が関連してくる。

本ガイドラインは、洋上バラスト水交換についての、安全上及び運用上の諸相に関する指針提供を意図したものである。

- 1.3 バラスト水洋上交換が要求される船舶に異なったタイプがある場合、個々の船舶タイプに具体的ガイドラインを提供することは現実的ではない。

船舶所有者に対し、当該所有者の船舶には、多くの適用変数があることを警告する。

当該変数のいくつかには、船舶のタイプ及びサイズ、バラストタンク配置及び付随ポンプシステム、航行ルート及び付随気象条件、寄港国要件並びに乗組員配備が含まれる。

### 適用

- 1.4 本ガイドラインは、船舶所有者及び運航者、設計者、船級協会並びに造船業者を含む、バラスト水交換に関連するすべての関係者に適用する。



## 2 定義

2.1 本ガイドラインにおいては、船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約における定義が適用される。また、

- .1 “バラスト水タンク”とは、バラスト水運搬に用いられる、いかなるタンク、船艙又はスペースのことである。

## 3 責任

3.1 船舶所有者及び運航者は、バラスト水交換実施に先立って、船上で用いられる単数又は複数のバラスト水交換方法に付随するあらゆる安全上の諸相が考慮され、かつ、適切に訓練された要員が乗船していることを保証しなければならない。

安全上の諸相の再吟味、用いられるバラスト水交換方法の適切性及び乗組員訓練面については、定期的間隔をもって実施しなければならない。

3.2 バラスト水管理計画には、洋上バラスト水交換にあたってキーとなる船上指揮要員の任務を含むこと。

当該要員は、バラスト水交換の安全上の諸相について、特に、当該要員が乗り組む船内で用いられるバラスト水交換方法、また、用いられる当該交換方法に付随する特有の安全上の諸相について通曉していなければならない。

3.3 船長が、バラスト水交換を遂行することについて、悪天候、船舶デザイン、応力、設備故障又は他のいかなる異常条件を理由として、船舶の安全性若しくは復原力、船舶乗組員又は乗客に脅威となると合理的に決定した場合、規則 B-4.4 に従って、規則 B-4.1 及び B-4.2 への対応を船舶に要求してはならない。

- .1 船舶が、上述項に記載の理由でバラスト水交換を実施しなかった場合、その理由をバラスト水記録簿に記入しなければならない。
- .2 関係港湾又は沿岸国は、緊急事態を含む追加方策ガイドライン (G13) を考慮して、当該港湾及び沿岸国が決定する処置に従ったバラスト水排出を要求することができる。

## 4 バラスト水交換要件

4.1 深外洋海域又は公海におけるバラスト水の交換は、有害水生生物及び病原体が、船舶バラスト水で移動する可能性を制限する手段を提供するものである。

4.2 規則 D-1 は次の事項を要求している。

.1 この条約に従ってバラスト水交換を遂行する船舶は、バラスト水量の 95%以上の容量交換効率をもって実施しなければならない。;

.2 **pumping through** 方法によりバラスト水を交換する船舶については、各バラスト水タンク容量の 3 倍量 **pumping through** をもって、第 1 項に記載の基準を満足するものとみなさなければならない。

3 倍量より少ない **pumping through** については、当該船舶が、95%以上の容量交換の満足を実証できることを条件として容認することができる。

4.3 バラスト水交換には、IMO により評価かつ容認されている 3 方法がある  
当該 3 方法とは、シーケンス法、**flow-through** 法及び希釈法のことである。  
**flow-through** 法及び希釈法については、“**pump through**” 方法として考えられている。

4.4 容認されている 3 方法については、次のように表現することができる。

**シーケンス法** - バラスト水運搬を意図するバラストタンクをまず空にし、その後、最低限 95%の容量交換を達成するバラスト水置換のため再漲水するプロセス

**Flow-through method** - バラスト水運搬を意図するバラストタンクに置換バラスト水をポンプ注入し、バラスト水を **overflow** 又は他の措置により **flow through** するプロセス

**希釈法** - バラスト水運搬を意図するバラストタンクの頂部から置換バラスト水を注入し、かつ、タンク底から同量排出して、バラスト水交換作業を通じてタンク内の水位を一定のレベルに維持するプロセス

## 5 バラスト水交換に付随する安全措置

5.1 洋上バラスト水交換実施のための3方法については、IMOにより容認されることが確認されている。

個々の方法には、特定の船舶にこれらの方法を選択する場合に考慮しなければならない固有の安全上の諸相が付随している。

5.2 固有の船舶に単数又は複数のバラスト水交換法を初めて特定する場合には、次の事項を含む評価を実施しなければならない。

.1 船舶の個々のタイプに関連して承認されたトリム及び復原力冊子並びに積荷マニュアルに明記されている遠洋航海条件に含まれる復原力及び強度についての安全限界。

積荷条件、また、用いられることが予期される単数又は複数のバラスト水交換法についても考慮しなければならない。；

.2 バラストポンプ数及び容量、バラスト水タンクのサイズ及び配置を考慮したバラストポンピング及び配管システム； 及び

.3 flow through 法のためには、タンク通気口及び overflow 配置の有用性及び容量、タンク overflow 箇所の有用性及び容量、バラストタンクの超減圧及び超加圧の防止。

5.3 次の事項について特別に配慮しなければならない。

.1 IMO 又は主管庁により勧告されている数値以上の、常時保持されるべき復原力；

.2 卓越した海象条件に関する許容値を超えない縦応力値、また該当する場合にはねじり応力値；

.3 半漲水タンク内における sloshing 行動により重要な構造上の負担が発生するタンク内バラスト交換については、構造上の損傷の危険性が最小化される良好な海面及びうねり条件下において実施すること。：

- .4 バラスト水交換実施時の波に誘発された船体振動；
- .5 有用なバラスト水交換法の、海気象条件についての限界；
- .6 特に船橋視界に関連した船首尾喫水及びトリム、slamming、プロペラ没水及び最小船首喫水； 及び
- .7 船長及び乗組員への追加労働量。

5.4 特定の船舶及び用いられるべき単数又は複数の交換法の評価を実施して、特定された単数又は複数のバラスト水交換法の適切な手順、助言及び情報並びに船舶のタイプについて、当該船舶のバラスト水管理計画に提供しなければならない。

バラスト水管理計画における手順、助言及び情報には次の事項を含むことができるが、これらに限られるわけではない。

- .1 バラストタンクの超加圧及び減圧の回避；
- .2 どの時点においても緩和できる、タンク内における復原力への自由水影響及び sloshing 負荷；
- .3 承認されたトリム及び復原力冊子に従った適切な復原力が損なわれていないことの保持；
- .4 承認された loading manual に従った、せん断力及び曲げモーメントの許容遠洋航海強度限界；
- .5 ねじれ力；
- .6 特に船橋視界、プロペラ没水及び船首最小喫水に関連した、船首尾喫水及びトリム；
- .7 バラスト水交換遂行時における波誘発船体振動；
- .8 バラスト水交換時に開放される水密及び風雨密閉鎖設備について、再度確実化すること。；

- .9 最大 **pumping/flow rates** - タンクが、デザインされた圧力を超える圧力に陥らないことの確保のため；
- .10 バラスト水の船内移動；
- .11 許容気象条件
- .12 季節的に、サイクロン、台風、ハリケーン又は圧氷条件による影響を受ける海域における、気象による航路計画；
- .13 バラスト水の漲水/排出/船内移動についての文書記録；
- .14 気象条件悪化、ポンプ故障及び停電を含む、洋上バラスト水交換に影響する状況に対する緊急時対応手順；
- .15 各タンクのバラスト水交換又はそれに関係するシーケンスの完了時間；
- .16 バラスト水運用の継続監視；監視については、ポンプ、タンク内水位、配管及びポンプの圧力、復原力並びに応力を含むこと。；
- .17 バラスト水交換を実施してはならない状況のリスト。  
当該状況については、気象険悪、既知の設備の故障又は欠陥、あるいは人間の生命又は船舶の安全に脅威となる他の状況による例外的性質又は不可抗力となる危機的状況に起因するものである。；
- .18 凍りつくような気象条件下においては、洋上バラスト水交換を回避すること。  
しかしながら、当該交換が絶対的に必要と判断される場合には、船上排出設備、空气管、バラストシステムのバルブ及びその制御手段、並びに甲板上の氷結に伴う危険性に特別の注意を払うこと。； また
- .19 夜間甲板上、悪天候下、甲板上バラスト水 **overflow** 時、また、凍結条件下に作業を要員に要求する場合に必要な予防措置を含む、要員の安全性。  
これらの懸念は、甲板上バラスト水 **overflow** 時の滑りやすい濡れた甲

板表面による要員の落下及び負傷並びに労働衛生及び安全の観点からの、バラスト水との直接接触の危険性に関連したものである。

5.5 バラスト水交換シーケンスの間、過度期時に、次の事項の1つ又はそれ以上を、十分に満足できないか、あるいは保持することが困難と考えられる時間が生ずるかもしれない。

.1 船橋視界基準 (SOLAS V/22) ;

.2 プロペラ没水 ; 及び

.3 最小船首喫水

5.6 ほとんどの船舶にとって、受け入れ可能なバラスト水交換シーケンスの選択が限定されるので、一時的非対応が生ずる可能性のあるシーケンスを常時考慮除外とすることは実際的ではない。

実用的代替策としては、バラスト水管理計画に、当該船舶の船長に警告するための適切な注記を記載する条件で当該シーケンスが受け入れることになる。

当該注記においては、当該船長に対し、当該シーケンスを用いる場合には、追加計画が要求される可能性があり、かつ追加予防措置を講ずる必要のある一時的非対応の性質を助言することになる。

5.7 プロペラ没水最小喫水/トリム及び船橋視界の基準を満足できない期間を伴うシーケンスを含むバラスト水交換作業計画立案において、船長は以下の事項について査定しなければならない。

.1 基準が満足できなくなる所要時間及び回数 ;

.2 当該船舶の航海及び操船能力 ; 及び

.3 当該作業完了時間 ;

5.8 当該作業継続については、次の事項が見込まれる場合にのみ決定しなければならない。

- .1 当該船舶が公海にいること；
- .2 交通密度が低いこと；
- .3 航海船橋と適切な連絡体制を持った追加見張りを必要に応じて前方配置することを含め、航海当直強化を維持すること；
- .4 喫水及びトリム/プロペラ没水により、一時的に当該船舶の操縦性能が過度に損なわれないこと； 及び
- .5 気象概況及び海象条件が適切であり、悪化しそうにないこと。

5.9 油タンカーにおいては、船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約の規則 D-1.1 の規定の下にバラスト水交換を遂行する場合、油汚染が生じていないことを保障するため、当該バラスト水の表面を当該排出直前に視覚又は他の手段のどちらかにより検査していることを条件に、分離バラスト及び **clean** バラスト水を、ポンプにより海面下で排出することができる。

## 6 乗組員の訓練及び習熟

6.1 船舶の船長及び乗組員に対する適切な訓練については、本ガイドラインに包含されている情報に基づいた、バラスト水交換に付随する安全課題についての指示事項を含まなければならない。

指示事項については、要求される記録の完了を含め、当該船舶のバラスト水管理計画に提供しなければならない。

6.2 洋上バラスト水交換に従事する船舶士官及び乗組員は、必要に応じて、次の事項を学びかつ習熟しなければならない。

- .1 船舶の、バラスト水 **pumping** 及び **pipng** 配置、付随する空気及び **sounding** パイプ、すべての区画及びタンク吸入孔の位置並びにそれらと船舶のバラストポンプに連結するパイプ、また、**flow through** バラスト水交換を実施する場合には、船上排出設備と組み合わせたタンク頂部からのバラスト水解放に用いられる開口部；

- .2 sounding パイプが清浄であること、また、空気管及び空気管 non-return 装置に異常がないことを保証する方法；
- .3 個々のタンクの完了時間を含む、様々なバラスト水交換作業実施に必要な種々の時間；
- .4 特に、必要な安全予防措置が関連して適用される場合の、洋上バラスト水交換のために用いられる方法； 及び
- .5 バラスト水交換作業連続監視の必要性

## 7 バラスト水交換に関する今後の考慮

- 7.1 本ガイドラインについては、バラスト水交換方法の技術進歩の可能性及び新たなバラスト水交換代替策を踏まえて、改正かつ最新化することができる。

\*\*\*



## ANNEX 3

### 決議 MEPC.125(53)

2005年7月22日採択

#### バラスト水管理システム承認のためのガイドライン (G8)

海洋環境保護委員会は、

海洋汚染の防止及び制御のための国際会議の資格を与えられている海洋環境保護委員会 (MEPC) の機能に関する IMO 条約第 38(a)条を想起し、

また、2004年2月に開催された船舶バラスト水管理に関する国際会議において、2004年船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約 (バラスト水管理条約) が、4本の会議決議と共に採択されたことを想起し、

バラスト水管理条約附属書の規則 (以下“規則”という。) A-2 が、バラスト水排出については、当該条約附属書の規定に従ったバラスト水管理を通じてのみ実施されるべきことを要求している旨を銘記し、

さらに、規則 D-3 が、同条約に適合するバラスト水管理システムについては、IMO 策定のガイドラインを考慮して主管庁が承認すべきことを規定している旨を銘記し、

さらに、船舶のためのバラスト水管理に関する国際会議において採択された決議 1 が、IMO に対し、本ガイドライン策定を緊急事項として要請していることも銘記し、

バラスト水作業部会作成のバラスト水管理システム承認のためのガイドライン案を考慮して、

1. 本決議書の付属に記載のバラスト水管理システム承認のためのガイドラインを採択し、
2. 各国政府に対し、当該ガイドラインを、できる限り早急に、あるいはバラスト水管理条約が当該各国政府に適用となった時点で適用することを要請し、  
かつ、
3. 当該ガイドラインを、検討中（**under review**）のままとしておくことで合意した。

## 付属書

### バラスト水管理システム承認のためのガイドライン (G8)

#### 目次

- 1 序論
  - 総論
  - 目標及び目的
  - 適用
  - 要件の要旨
- 2 背景
- 3 定義
- 4 技術仕様
  - バラスト水管理システム
  - バラスト水処理装置
  - 制御及び監視装置
- 5 計画承認過程における典型的な書類要件
- 6 承認及び証明手順
- 7 設置要件
  - サンプリング設備
- 8 設置検査及び試運転手順

#### 付属

- PART 1** - システム提出書類の事前試験評価のための明細
  - PART 2** - バラスト水管理システムの承認のための試験及び性能試験
  - PART 3** - バラスト水管理システム承認のための環境試験仕様
  - PART 4** - バラスト水の生物学的構成の決定のためのサンプル分析方法
- 付録 - バラスト水管理システム型式承認書

## バラスト水管理システム承認のためのガイドライン (G8)

### 1 序論

#### 総論

1.1 このバラスト水管理システムの承認のためのガイドラインは、主として、“船舶のバラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約”（以下“条約”という。）の規則 D-2 に規定する基準に、バラスト水処理システムが合致しているかを試験する主管庁又はその指定機関を対象としている。また、本ガイドラインは、製造者及び船主に対する、装置の試験手続き及びバラスト水処理システムの作動要件に関する評価についての指針としても利用可能である。本ガイドラインは、客観的に一貫して、透明な方法で適用され、かつ、その適用については IMO により定期的に評価されること。

1.2 本ガイドラインに引用する条項及び規則については、条約に盛り込まれているものである。

1.3 本ガイドラインは、バラスト水管理システム型式承認書のための、設計及び製造、評価の技術手続き並びに発行手続きに関する一般要件を含んでいる。

1.4 本ガイドラインは、条約の規則 D-4 に規定するプロトタイプシステムの船上における試行的評価を含むシステムの性能評価、条約の要件に完全に従ったバラスト水管理システム及び関連システムの承認、並びに条約第 9 条の規定に従うための Port State Control のサンプリングについて、全体の枠組みに適合させることを意図したものである。

1.5 条約の規則 D-3 は、条約に従うために利用されるバラスト水管理システムについては、主管庁が本ガイドラインを考慮して承認すべきことを規定している。また、条約は、当該バラスト水管理システムの承認に加え、条約の規則 A-2 及び規則 B-3 に規定されているように、船舶からのバラスト水の排出については、条約の規則 D-2 の排出 (performance) 基準を継続して満足すべきことを要求している。システムの承認は、規則 D-2 に規定の基準を満足しない管理システムを除外することを意図している。しかしながら、システムの承認は、そのシステムがすべての船舶又はすべての状況下で作動することを確保するもの

ではない。条約を満足するためには、船舶の生涯を通じて、バラスト水排出について D-2 基準が満足されなければならない。

1.6 バラスト水管理システムの運用は、船舶の安全又は乗組員の健康を損なわないこと。また、環境又は公衆衛生に許容できない害を及ぼさないこと。

1.7 バラスト水管理システムは、条約の規則 D-2 基準を満たし、かつ、規則 D-3 に規定の条件を満足するよう要求されている。本ガイドラインは、当該基準及び条件を満足するよう設計されているシステムの安全性、環境的受容性、実用性並びに生物学的効果を評価するのに有用なものである。型式承認された装置の費用対効果については、本ガイドライン改定の必要性を決定する際に利用されることになる。

1.8 本ガイドラインには、バラスト水管理システムの設計、設置、性能、試験及び承認に関する勧告が含まれている。

1.9 承認手続きにおいては、適用の一貫性を達成するため、試験、サンプル分析及び結果評価についての統一の方策が策定かつ適用されることを要求される。本ガイドラインは、客観性、一貫性及び透明性をもった方法で適用されること。また、その適合性については、IMO により、定期的に評価され、必要に応じて改正されること。IMO は、本ガイドラインの新版を正式に回章に付すこと。バラスト水管理システムの実用性について、慎重な考慮を加えること。

## 目標及び目的

1.10 本ガイドラインの目標は、条約に含まれている基準の統一かつ適切な適用を確保することにある。したがって、ガイドラインは知識及び技術の状況に応じて最新のものとすべきである。

1.11 ガイドラインの目的は以下のとおりである。

1. バラスト水管理システム承認のための試験及び性能要件を明確化すること。
2. 主官庁が、バラスト水管理システムの承認のために必要な、適切な設計、構造及び運用パラメータを決定する際に助力となること。

- .3 規則 D-3 の要件についての統一的解釈及び適用を提供すること。
- .4 装置製造者及び船主が条約要件を満足するための装置の適合性を判断する際に、指針を提供すること。 及び
- .5 主管庁により承認されたバラスト水管理システムが、陸上及び船上の評価において D-2 基準達成を可能とすることを保証すること。

## 適用

1.12 本ガイドラインは、条約に従ったバラスト水管理システムの承認に適用される。

1.13 本ガイドラインは、規則 D-2 に従うことを要求されているすべての船舶に設置される予定の、種々のバラスト水管理システムに適用される。

## 要件の要旨

1.14 本ガイドラインに規定されているバラスト水管理システムのための陸上及び船上における承認要件については、以下のとおりである。

1.15 装置の製造者は、付属 PART 1 に従って、バラスト水管理システムの設計、構造、運用及び機能に関する情報を提出すること。主管庁は、当該情報を適性評価における最初の基礎とすること。

1.16 バラスト水管理システムは、付属 PART 2 及び 3 に記載されている手続きに従って、型式承認のための試験を受けること。

1.17 主管庁は、付属 PART 2 及び 3 に概説されている型式承認試験に合格したシステムに対しては、結果として型式承認書を発行すること。

1.18 型式が承認されたバラスト水管理システムを船上に設置する場合には、本ガイドラインの第 8 節に従って設置検査を実施すること。

## 2 背景

2.1 船舶が使用するバラスト水管理システムの承認に関する条約の要件は条約の規則 D-3 に規定されている。

2.2 条約の規則 D-2 は、条約の要件を満たす船舶が、以下のバラスト水性能基準によりバラスト水排出すべきことを規定している。

- .1 最小サイズ 50 $\mu$ m 以上の生物については、1 m<sup>3</sup> 当たり生存可能数 10 未満
- .2 最小サイズ 50  $\mu$ m 未満で 10  $\mu$ m 以上の生物については、1 ml 当たり生存可能数 10 未満 また
- .3 人間の健康の基準としての指標微生物には以下を含まなければならない。
  - .1 病毒性コレラ菌(O-1 及び O-139)については、1 cfu/100ml 未満 (cfu=colony forming unit)、又は、動物プランクトンのサンプル 1 cfu/1g 未満 (湿重量)
  - .2 大腸菌については、250 cfu/100ml 未満 及び
  - .3 腸球菌については、100 cfu/100ml 未満

## 3 定義

本ガイドラインの目的のため、以下のとおり定義する。

3.1 活性物質とは、有害水生生物及び病原体について/対し、一般的又は特定の作用を持つウイルス又は菌類を含む物質又は生物をいう。

3.2 バラスト水管理システム(BWMS)とは、条約の規則 D-2 のバラスト水排出基準を満足するか又は超えるようにバラスト水を処理するシステムをいう。BWMS には、バラスト水処理装置、すべての関連する制御装置、監視装置及びサンプリング設備を含む。

3.3 バラスト水管理計画とは、個々の船舶上で実施されるバラスト水管理工程及び手続きについて記載された、条約の規則 B-1 において言及されている書類をいう。

3.4 バラスト水処理装置とは、バラスト水及び沈殿物内の有害水生生物及び病原体の除去、無害化、又は取り入れ若しくは排出を回避するために、機械的、物理的、化学的又は生物学的に処理する単一又は複合の装置をいう。バラスト水処理装置については、バラスト水の取入れ時若しくは排出時、航海途中又はそれらを組み合わせて運用することができる。

3.5 制御装置とは、バラスト水処理装置を運用しかつ制御するために設置された装置をいう。

3.6 条約とは、“船舶のバラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約”をいう。

3.7 監視装置とは、バラスト水処理装置の効率的運用を監視するために設置された装置をいう。

3.8 サンプリング設備とは、IMO により策定された本ガイドライン及び“バラスト水サンプリングのためのガイドライン”で必要とされた、処理済又は未処理バラスト水をサンプリングするための手段をいう。

3.9 船上試験とは、バラスト水管理システムが条約の規則 D-2 に規定の基準を満足していることを確認するために、本ガイドライン付属 PART 2 に従い船上で行う BWMS 一式のフルスケール試験をいう。

3.10 定格処理能力 (TRC) とは、型式承認された BWMS についての、時間当たりの立法米で表示された最大継続能力である。BWMS が、規則 D-2 を満足する単位時間毎のバラスト水処理可能水量を示したものである。

3.11 陸上試験とは、BWMS が規則 D-2 に規定の基準を満足していることを確認するために、本ガイドライン付属 PART 2 及び 3 に従って、係船された試験バージ若しくは船舶を含む、研究所、工場施設又は試験工場で実施される BWMS についての試験をいう。



3.12 生存可能生物とは、生存している生物及びそれらについてのいかなる生存段階をいう。

## 4 技術仕様

4.1 本節は、BWMS が型式承認を取得するために満足しなければならない一般的な技術要件の詳細を述べている。

### バラスト水管理システム

4.2 BWMS は、危険な性質を持ついかなる物質も含有又は使用しないこと。ただし、それらによる危険性を緩和するために、保管、適用、緩和手段及び安全な取扱いについての準備が主管庁により適切と認められた場合には、その限りではない。

4.3 BWMS の適正な作動を損なう事態が発生した場合、可聴かつ可視警報が、バラスト水運用を制御しているすべての部署で発せられること。

4.4 磨耗又は損傷しやすい BWMS のすべての機構部分には、保守整備のため容易に接近可能であること。製造者は、BWMS の定期整備及び故障修理手順について、運用及び保守マニュアルに明示すること。すべての保守及び修繕について記録すること。

4.5 BWMS への障害回避のため、以下の事項を含むこと。

- .1 BWMS への接近については、第 4.4 項の本質的要件での接近を除き、シールの破断を要すること。
- .2 適切な場合、BWMS は、洗浄、計測又は修理を目的とする作業中には、可視警報が常時作動するよう組み立てること。また、それらの作業については、制御装置により記録されること。
- .3 緊急事態の場合に船舶及び人員の安全を保護するために、適切なバイパス又は解除装置を設置すること。及び

- 4 BWMS のいかなるバイパスについても、警報が始動すること。また、バイパスの事実については、制御装置により記録されること。

4.6 更新検査時にまた製造者の指示に応じて、計測を行う BWMS 構成部品の性能をチェックするための施設が提供されること。最終の目盛り較正検査の日付を証明する較正証明書については、検査目的のため船上に備え置くこと。精度チェックについては製造者又は製造者から認められた者が実施すること。

#### バラスト水処理装置

4.7 バラスト水処理装置は、頑丈かつ船上環境での作業に適しており、目的としているサービスに適した設計及び構造であること。また、高温の表面及び他の危険に対し当然の配慮がなされ、船上人員への危険を最小限に減ずるよう設置されかつ保護されていること。設計については、製造に使用される材質、装置の利用目的、関連作業条件及び船上環境条件に配慮が払われること。

4.8 バラスト水処理装置の運用及び制御については、単純かつ効果的なものであること。バラスト水処理装置には、適切な運用に必要なサービスが必要な自動装置を通じ確保されるような制御システムを装備すること。

4.9 バラスト水処理装置を可燃性気体が存在する可能性のある区画に設置する場合には、当該装置を、当該区画に対する安全規則に適合させること。BWMS の一部であるいかなる電気装置も、非危険区域に拠点を置くか、あるいは、危険区画内での使用の安全性について主管庁の証明を受けること。危険区画内に装備するいかなる可動部品も、静電気発生を防止するよう配置すること。

#### 制御及び監視装置

4.10 BWMS は、船舶の BWMS に必用な処理の適用量若しくは強度又は他の状況を自動的に監視かつ調整する制御装置を備えていること。当該制御装置については、直接には処理に影響しないとはいえ、必要な処理の適正な管理が要求される。

4.11 制御装置は、BWMS が作動中、継続的に自動監視する機能を有すること。

4.12 監視装置は、BWMS の正常な作動又は故障を記録すること。

4.13 条約の規則 B-2 への応諾を容易にするため、制御装置についても、最低 24 ヶ月間のデータを保持でき、かつ必要に応じて公式な検査のために記録を表示又は印刷できるものであること。制御装置が交換された場合、交換以前に記録されたデータを 24 ヶ月間船内で利用可能とするような手段を講ずること。

4.14 制御装置の一部である計測装置のずれ (drift)、制御装置についての仕様の再現性、及び制御装置の計測器のゼロ点修正能力をチェックするための簡潔な手段を船内で講ずることが推奨される。

## 5 計画承認過程における典型的な書類要件

5.1 承認のために提出される書類には、最低限以下のものを含むこと。

### .1 BWMS の記述

記述には、典型的又は要求された、ポンプ及び配管並びにサンプリング装置の線図を含むこと。線図には、処理されたバラスト水の排出口を、また必要に応じていかなる廃液の排出口についても明示すること。通常と異なるポンプ及び配管を有する船舶に設置する処理システムについては、特別な配慮を払う必要がある。

.2 BWMS の主要構成物並びにそれらの運用及び保守についての詳細を含む、製造者提供の装置マニュアル

.3 BWMS 全体についての包括的な運用及び技術マニュアル。

当該マニュアルには、BWMS の配列、運用及び保守を総体的にカバーし、製造者の装置マニュアルでカバーされていない BWMS の部分について特記すること。

.4 通常の運用手順、バラスト水処理装置故障時の未処理水排出手順、保守手順及び船舶の安全確保に必要な緊急措置を含むマニュアルの運用に関するセクション

.5 排出前の処理水調整の方法を提供すること。また、排出水の評価には、船舶バラスト水に対する処理影響の記述、特に、処理による残留物及び副生産物の性質、並びに沿岸海域への排出水の適合性を含むこと。

適用される水質規定を満足するために、排出前の処理水の監視及び必要な場合の“調整 (condition)”に必要な、いかなる運用の記載も含むこと。

- .6 廃棄物を適正に管理かつ処理するために計画された措置を含む、BWMS に付随する流れ(すなわち、ろ過残留物、遠心分離による濃縮物、廃棄物又は残留化学物質)についての記述
- .7 故障検出を可能にする適切な情報(監視システム及び電気/電子配線図の記述及び線図)を含むマニュアルについての技術に関するセクション。このセクションには、保守記録保持のための指示も含むこと。
- .8 技術的設置仕様明細、とりわけて、構成部品の位置及び設置のための要件、安全及び危険区域の境界線の完全性維持のための措置並びにサンプリング配管配置の明確化。 及び
- .9 BWMS についての推奨される試験及び点検手順の詳細。  
この手続きについては、設置業者による機能試験で実施されるべきすべてのチェックを明記すること。また、検査官が、BWMS の船上検査を実施し、設置が製造業者の設置標準どおりに実施されていることを確認する場合の、当該検査官への指針となること。

## 6 承認及び証明手順

6.1 主管庁は、ガイドライン要件をあらゆる点で満足する BWMS の船上設置を承認することができる。当該承認については、必要機材一式の主要詳細を明記し、かつ、必要機材の適切な性能を確保するのに必要なその使用条件を限定する型式承認書の形式であること。当該証明書については、付録 1 に記載の様式で発行すること。当該 BWMS を設置した船舶は、BWMS 型式承認書の写しを常時保持すること。

6.2 BWMS の型式承認書は、BWMS が承認された特定の用途について、例えば、特定のバラスト容量、流速、塩分若しくは温度の計画、又は他の限定条件若しくは状況に対し、必要に応じて発行されること。

6.3 BWMS 型式承認書については、付属 Part 2、3 及び 4 に記載されたすべての試験要件への合格に基づき、主管庁が発行すること。

6.4 主管庁は、他の主管庁の監督の下による別個の試験又は既に実施された試験に基づき、BWMS 型式承認書を発行することができる。

6.5 BWMS の型式承認書は、以下のとおりであること。

- .1 日付を付した、当該証明書が適用される BWMS の型式及びモデル並びに装置組立図が特定されていること。
- .2 モデルの仕様番号又は同等の識別詳細のある適切な図面が特定されていること。
- .3 試験がベースとした性能試験手順の完全な説明書を含み、かつ、オリジナルの試験結果の写しを含んでいること。
- .4 他の主官庁により以前に発行された型式承認書の下に主管庁が型式承認書を発行する場合には、その旨が特定されていること。当該型式承認書においては、BWMS のオリジナル試験を実施した主管庁が特定され、かつ、当該試験結果の写しが添付されていること。

6.6 承認された BWMS については、他の主官庁関係の船舶に対する利用のため、当該他の主官庁が型式承認することができる。ある国により承認された装置が他の国の型式承認試験を通らない場合、関係 2 カ国は、相互に受け入れ可能な合意に到達する観点から相互間で話し合うこと。

## 7 設置要件

### サンプリング設備

7.1 BWMS は、船舶バラスト水の代表的サンプルを採取するためのサンプリング設備を備えていること。

7.2 サンプリング設備は、いかなる場合でも、バラスト水の取入口、排出口の手前に、また、主官庁が装置の適正な作動を確認するために必要と定める他の

個所に設置すること。

## 8 設置検査及び試運転手順

8.1 以下の適切な様式書類が船内にあることを確認する。

- .1 BWMS 型式承認書の写し
- .2 BWMS の電機及び電子部品が付属 PART 3 に記載の環境試験の詳細に従って型式承認されていることを確認するための、主管庁又は主官庁により権限を委託された試験場からの確認書
- .3 BWMS の主要構成機器についての装置マニュアル
- .4 BWMS の技術説明書、運用及び保守手順、並びに装置故障の際のバックアップ手順を含む、船舶に固有かつ主官庁により承認された、BWMS の運用及び技術マニュアル
- .5 設置仕様
- .6 試運転手順 及び
- .7 当初の目盛校正手順

8.2 以下の事項を確認する。

- .1 BWMS の設置が、第 8.1.5 項で言及されている設置仕様に基づき実施されていること。
- .2 BWMS が、主官庁又は代理機関により発行された BWMS の型式承認書と一致していること。
- .3 完全な BWMS の設置が、製造者の装置仕様に従って実施されていること。

- .4 いかなる取水口及び排水口についても、ポンプ及び配管図に示されている位置にあること。
- .5 設置技量が満足すべきものであること。  
特に、いかなるバラストシステム配管の隔壁貫通についても、関連基準に合致していること。 及び
- .6 制御及びモニター装置が正しく作動すること。

## 付属

この付属書は、BWMS についての詳細な試験及び性能仕様を定め、以下を含んでいる。

**PART 1** - システム提出書類の事前試験評価のための明細

**PART 2** - バラスト水管理システム承認のための試験及び性能仕様

**PART 3** - バラスト水管理システムの承認のための環境試験仕様

**PART 4** - バラスト水内の生物学的構成の決定のためのサンプル分析方法

**PART 1** - システム提出書類の事前試験評価のための明細

1.1 承認過程の一部として、十分な余裕を持って BWMS の承認試験に適切な書類を準備し、主官庁に提出すること。提出された書類の承認は、独立した承認試験実施の前提となるものである。

### 概要

1.2 製造者/開発者は、2つの主な目的のために書類を提出すること。すなわち、承認試験の受検のための BWMS の準備についての評価、ならびに当該試験のため製造者が提案した試験要件及び試験手順についての評価。

### 準備評価

1.3 当該準備評価においては、製造者により提案されたバラスト水管理上、又は船上で安全に運用する上で、BWMS の能力を制約する基本的問題が存在するか否かを決定するために、BWMS の設計及び構造を検証すること。後者の懸念については、乗組員の健康及び安全に関係する船舶のシステムと積荷との間の相互作用、並びに潜在的な環境上への悪影響に関連する基本的事項に加え、長期的に見た、バラストシステム及び他の区画の腐食に関する BWMS の影響を通じ、乗組員及び船舶の安全に対する潜在的影響の可能性についても考慮すること。

1.4 また、当該評価については、製造者/開発者が、研究及び開発段階において、船舶運航条件下でのシステムの性能及び信頼性を試験した場合には、その努力



の程度に応じて対応すること。また、それらの試験結果の報告が含まれていること。

## 試験提案の評価

1.5 試験提案の評価においては、製造者が述べた、設置、目盛り較正、及び試験中の BWMS の運用（保守要件を含む。）に関するすべての要件及び手順について検証すること。この評価は、試験機関が、潜在的な健康又は環境上の安全問題、異常な運用要件(労働力及び材質)、並びに処理副産物又は廃物流の処分に関係するいかなる事項を確認するのに役立つこと。

## 書類

1.6 提出書類には、最低限以下の事項を含むこと。

- .1 **技術マニュアル** — 技術的記述については、次の事項を含むこと。
  - ・ 製品規格
  - ・ 処理過程記述
  - ・ 運用上の指示
  - ・ 使用された、主要構成機器及び材料の詳細（必要に応じて証明書を含む。）
  - ・ 製造者特定の設置標準に従った技術的設置仕様；
  - ・ システムの制限 及び
  - ・ 定期的保守及び故障探求の手順
- .2 **BWMS 図面** — ポンプ及び配管図並びに電気/電子配線図  
これらには、廃物流及びサンプリング個所を含むこと。
- .3 **バラスト水管理計画との関連** — 装置が意図される船舶の適用範囲(サイズ、型及び運用)に関する、また、装置が設置される区画の特徴及び配置に関する情報。この情報は、後に、当該装置と当該船舶のバラスト水管理計画に結びつくものである 及び
- .4 **環境及び公衆衛生への影響** — 有害影響が発生の無発生が期待できることを保証するのに必要な範囲で実行された環境研究に基づき、環境への潜在的危険を特定し、文書化すること。1 又はそれ以上の活性物質

を含む活性物質又は製剤を利用するバラスト水管理システムの場合、“活性物質を利用するバラスト水管理システム承認の手順”に記載された手順に従うこと。当該装置については、活性物質の使用量及び最大許容排出濃度が、常時、承認された基準以下に保たれること。

1.7 書類には、本ガイドラインに従った陸上試験のために利用される試験設備に関連する具体的情報を含むことができる。当該情報には、適切な機能を確保するのに必要なサンプリング、並びに装置の有効性及び効果についての適切な評価の確保に必要ないかなる他の関連情報をも含むこと。また、提出情報には、型式承認手続き間に適用される環境、健康及び安全の基準について、全般的に従っていることも含むこと。

## **PART 2 - バラスト水管理システム承認のための試験及び性能仕様**

主官庁は、陸上及び船上試験のシーケンスを決定する。

### **2.1 品質保証及び品質管理の手順**

2.1.1 試験を実施する試験機関においては、主官庁が容認可能な認定された国際基準に従った適切な品質管理方策が履行されていること。

2.1.2 承認試験のプロセスには、以下から構成される厳格な品質管理/品質保証のプログラムを含むこと。

- .1 品質管理計画（QMP）及び品質保証プロジェクト計画（QAPP）。  
両計画の準備に関する指針については、他の指導要領の書類及び他の一般的な品質管理の情報と共に、適切な国際機関<sup>1</sup>より入手可能である。
- .2 QMP は、品質制御の管理構成及び試験機関（下請契約者及び外部の実験場を含む。）の方針に対応するものである。
- .3 QAPP は、試験される BWMS の仕様、試験施設及び要求される実験についての、実際のデザイン及び実施に影響する他の条件を反映したプロジェクト仕様の技術文書である。

---

<sup>1</sup> ISO/IEC 17025 など

## 2.2 船上試験

2.2.1 船上試験のサイクルには、以下のものを含む。

- .1 船舶のバラスト水漲水
- .2 船内におけるバラスト水の保管
- .3 対照非処理 (control) タンク内バラスト水を除いた、第 2.2.2.3 項に従った BWMS によるバラスト水処理 及び
- .4 船舶からのバラスト水排出

### 船上試験の成功標準

2.2.2 船舶に設置する BWMS の性能評価については、以下の情報及び結果を主官庁に提出すること。

- .1 試験前に準備されるべき試験計画
- .2 BWMS が意図する定格処理能力範囲内の能力であることを示す文書
- .3 船上試験サイクルで試験されるバラスト水量については、船舶の通常バラスト水運用と一致していること。また、BWMS は、承認申請した処理容量で運用されること。
- .4 処理されたバラスト水排出が、3 回連続の有効試験サイクルにおいて、条約の規則 D-2 に従っていることを示す結果の文書
- .5 有効な試験については、取入れ水が、対照非処理 (control) タンク及び処理されるべきバラスト水の両方について、生存可能生物の濃度が条約の規則 D-2.1 の値の 10 倍を超え、また、排出時の対照非処理タンクの生存可能生物の濃度が規則 D-2.1 の値を超えていることを必要とする。

## .6 サンプリング法

- .1 対照非処理タンクについては、次のとおりである。
  - .1 バラスト漲水中の流入中の、3回の反復サンプルの収集（例えば、初め、中間、終り）
  - .2 非排出処理水排出中の、当該水3回の反復サンプルの収集（例えば、初め、中間、終り）
- .2 処理されたバラスト水については、次のとおりである。
  - .1 処理水排出中の当該水について、それぞれ3回の反復サンプルの収集（例えば、初め x 3、中間 x 3、終り x 3）
- .3 サンプルのサイズについては、次のとおりである。
  - .1 最小サイズ 50  $\mu\text{m}$  以上の生物の計数については、最低限 1  $\text{m}^3$ 内のサンプルを収集すること。サンプルを計数のために濃縮する場合には、対角線寸法で 50  $\mu\text{m}$  以下のメッシュのろ過器を使用してサンプルを濃縮すること。
  - .2 最小サイズ 10  $\mu\text{m}$  以上 50  $\mu\text{m}$  未満の生物の計数については、最低限 1  $\text{l}$ 中のサンプルを収集すること。サンプルを計数のために濃縮する場合には、対角線寸法で 10  $\mu\text{m}$  以下のメッシュのろ過器を使用してサンプルを濃縮すること。
  - .3 バクテリアの評価については、最低限 500 $\text{ml}$ 中のサンプルを流入水及び処理水から採集すること。
- .7 無効及び不成功の試験サイクルを含む試験サイクルについては、6ヶ月以上の試用期間で補うこと。
- .8 申請者は、条約の規則 D-2 を満足し、かつ第 2.2.2.5 項に従って有効な試験サイクルを 3回連続実施することが要求される。いかなる無効な試験サイクルも、当該継続的シーケンスには影響しない。

- .9 試験サイクルの水については、塩分、温度、粒子状有機体炭素及び総浮遊物質量の計測により特性を示すこと。
- .10 試行全期間にわたるシステム運用のために、次の情報についても提供すること。
  - .1 バラスト水の漲水及び排出の量またその場所、並びに荒天に遭遇した場合及びその場所を含むバラスト水運用に関する文書
  - .2 不成功の試験サイクル又は条約 D-2 基準に不合格の試験サイクルによる排出があった場合には、可能性のある原因を調査し、主官庁に報告すること。
  - .3 システムについて実施された定期的保守に関する文書
  - .4 システムに対し実施された不定期的保守及び修理に関する文書
  - .5 具体的システムに適切な技術的監視パラメータに関する文書
  - .6 制御及び監視装置の運用に関する文書

## 2.3 陸上試験

2.3.1 バラスト水処理装置を含む試験の構成設備については、最低限 5 回の有効反復試験サイクルの期間中において、提出された書類に記載のとおり運用されること。個々の試験サイクルについては、最低限 5 日間にわたり実施すること。

2.3.2 陸上試験サイクルについては、以下のものを含むこと。

- .1 バラスト水ポンプによる取り入れ
- .2 最低限 5 日間のバラスト水貯蔵
- .3 対照非処理タンク内バラスト水を除いた、BWMS 内におけるバラスト水処理 及び

.4 ポンプによるバラスト水排出。

2.3.3 試験については、第 2.3.16 及び 2.3.17 項に規定されている異なる条件の水を使用して順次実施すること。

2.3.4 BWMS については、各々の試験サイクルにおいて、その処理容量又は本ガイドライン付属 PART 2 の第 2.3.12～2.3.14 項に規定された容量で試験を実施すること。試験中、装置は仕様どおりに作動すること。

2.3.5 各々の試験サイクルの処理水の分析については、排出サンプルの平均が条約の規則 D-2 の濃度を超えないことを確認するために利用されること。

#### 陸上試験の目的、制限及び評価標準

2.3.6 陸上試験は、型式承認を検討中の BWMS の生物学的有効性を決定する目的を果たすためのものである。承認試験は、試験の再現性及び他の処理装置との比較の確保を目的としている。

2.3.7 主官庁は、本ガイドラインに記載の試験手続きに関するバラスト水管理システムにより課せられるいかなる制約条件についても、正当に銘記かつ評価すること。

#### 陸上試験の構成設備

2.3.8 承認試験のための試験構成設備については、装置の設置が予定されている船舶のタイプを代表する特徴及び配置のものであること。したがって、試験構成設備には、少なくとも以下の事項を含むこと。

- .1 試験されるべき完全な BWMS
- .2 配管及びポンプ配置
- .3 タンク内の水が完全に遮光されるように建造された、バラストタンクを模擬した貯蔵タンク

2.3.9 対照非処理水及び処理水用の模擬バラストタンクについては、その各々について、以下の事項を含むこと。

- .1 最低容量 200 m<sup>3</sup>
- .2 採光及び排水口を含む通常の内部構造
- .3 設計、構造及び表面塗装については、船舶の通常の工業手法 及び
- .4 陸上タンク構造の健全性のために必要な最低限の改善

2.3.10 試験構成設備については、試験手順を開始する前及び試験サイクルの間に、散乱している破片、生物及び他の物質を除去するために、水道水で圧力洗浄し、乾燥かつ清掃すること。

2.3.11 試験構成設備については、第 2.3.25 及び 2.3.26 項で規定されているサンプリングを可能にする設備、並びに第 2.3.18 及び/又は第 2.3.19 項で規定されている試験流入水をシステムへ供給する装備を含むことになる。設備の配置については、本ガイドラインの本文の第 7 節に概説されている手順の下で特定かつ承認された個々の事例に適合させること。

#### バラスト水処理装置のスケーリング

2.3.12 陸上試験用インライン処理装置については、以下の標準を考慮して縮小することができる。

- .1 TRC（定格処理能力）が 200 m<sup>3</sup>/h 以下の装置については、縮小してはならない。
- .2 TRC が 200 m<sup>3</sup>/h より大きく 1000 m<sup>3</sup>/h 未満の装置については、最大 1:5 のスケールまで縮小可能であるが、200 m<sup>3</sup>/h 未満にしてはならない。及び
- .3 1,000 m<sup>3</sup>/h 以上の装置については、最大 1:100 のスケールまで縮小可能であるが、200 m<sup>3</sup>/h 未満にしてはならない。

2.3.13 装置の製造者は、いかなる縮小スケールについても、装置が承認されることになるタイプ及びサイズの船上における根本的機能及び効果に影響しないことになる旨を、数学的モデル及び/又は計算を用いて実証すること。

2.3.14 インタンク処理装置については、フルスケールの効果が立証できるスケールで試験すること。試験構成設備の適正性については製造者が評価し、かつ主管庁の承認を受けること。

2.3.15 製造者が、フルスケール船上試験によって、また 5.2 に沿ったスケールリング及び低流速が基準への全面的な応諾が予測できる能力に悪影響しないという証拠を提供可能な場合には、5.1 において提供されている値よりもより縮小したスケール及び低流速を適用することができる。

#### 陸上試験のデザイン - 入口及び出口の標準

2.3.16 試験サイクル（5 回の反復を 1 セットとみなす。）の 1 セット毎に塩分範囲を選択すること。上述に記載の試験構成設備に使用される試験水として選択する塩分については、以下の溶解度及び粒子含有量の組合せの 1 つとすること。

	塩分濃度		
	>32 PSU	3~32 PSU	<3 PSU
溶存有機炭素 (DOC)	>1 mg/l	>5 mg/l	>5 mg/l
粒子態有機炭素 (POC)	>1 mg/l	>5 mg/l	>5 mg/l
総浮遊物質 (TSS)	>1 mg/l	>50 mg/l	>50 mg/l

2.3.17 少なくとも 2 セットの試験サイクルを、第 2.3.12 項（第 2.3.16 項？）に記載された溶解度及び粒子含有量で、各々異なる塩分範囲で実施すること。上記表で隣接する塩分範囲での試験においては、少なくとも 10 PSU 離すこと<sup>2</sup>。

2.3.18 試験生物は、試験水内で自然発生するものか又は試験水に加えられる培養種のいずれかとすることができる。生物濃度については、次の第 2.3.19 項以下に従うこと。

<sup>2</sup> 一例として、1 セット目の試験サイクルを >32 PSU で行い、2 セット目の試験サイクルを 3 ~32 PSU で行う場合、3~32 PSU の試験レンジは、>32 PSU の試験サイクルで使用された最低塩分濃度から少なくとも 10 PSU 離す必要がある。



2.3.19 流入水には、以下のものを含むこと。

- .1 最小サイズ  $50\ \mu\text{m}$  以上の生物については、できれば  $1\ \text{m}^3$  当り  $10^6$ 、少なくとも  $10^5$  以上の個体の総密度を有しており、少なくとも 3 つの異なる生物門/部門における少なくとも 5 種が存在していること。
- .2 最小サイズ  $10\ \mu\text{m}$  以上  $50\ \mu\text{m}$  未満の生物については、できればミリリッター当り最低  $10^4$ 、少なくとも  $10^3$  以上の固体の総密度を有しており、また、少なくとも 3 つの異なる生物門/部門における少なくとも 5 種が存在していること。
- .3 従属栄養細菌については、ミリリッター当り、少なくとも  $10^4$  の生存バクテリアの濃度で存在していること。 及び
- .4 様々な密度及び生物要件を満足するために自然の生物集合又は培養生物のどちらを利用したとしても、そのことに関係なく、試験水内生物の多様性について、上述に記載されているサイズクラスに従って記録すること。

2.3.20 以下のバクテリアについては、流入水に加える必要はないが、流入時及び排出時に計測すること。

- .1 大腸菌
- .2 腸球菌族
- .3 コレラ菌 及び
- .4 従属栄養細菌

2.3.21 培養試験生物を使用する場合には、培養及び排出期間において地域で適用される検疫規則が保証されることを考慮すること。

## 陸上における監視及びサンプリング

2.3.22 処理された試験生物数及び模擬バラストタンクで貯蔵期間中の試験生物数の変化については、付属 Part 4 の第 4.5～4.7 項に規定された方法を用いて計測すること。

2.3.23 処理装置が、試験サイクル中、電力消費及び流速などについて特定されたパラメータの範囲内で作動することを立証すること。

2.3.24 pH、温度、塩分、溶存酸素、TSS、DOC、POC 及び濁度(NTU)<sup>3</sup>のような環境パラメータについては、規定のサンプル採取時と同時に計測すること。

2.3.25 試験中のサンプルについては、次の時期及び個所で採取すること。  
処理装置の直前、処理装置の直後及び排出時

2.3.26 対照非処理水 (control) 及び処理水のサイクルについては、同時又は連続して実施することができる。対照非処理水サンプルについては、第 2.3.25 項に記載の装置試験と同様の方法で、また、流入水時及び排出時に採取すること。これらを図示した一例が、図 1 である。

2.3.27 サンプリングのための設備又は配置については、できる限り悪影響を少なくした処理水及び対照非処理水の代表サンプルの採取ができることを確保するように設置すること。

2.3.28 第 2.3.25 項及び第 2.3.26 項に規定のサンプルについては、その都度 3 サンプルを採取すること。

2.3.29 以下についての個別のサンプルを採取すること。

- .1 最小サイズ 50  $\mu$  m 以上の生物
- .2 最小サイズ 10  $\mu$  m 以上 50  $\mu$  m 未満の生物 及び
- .3 大腸菌、腸球菌グループ、病毒性コレラ菌及び従属栄養細菌

---

<sup>3</sup> NTU=Nominal Turbidity Unit

2.3.30 最小サイズ  $50\mu\text{m}$  以上の生物を条約 D-2 基準と比較するためには、最低限  $20\ell$  の流入水及び最低限  $1\text{ m}^3$  の処理水について、それぞれ 3 回ずつ採取すること。サンプルを計数のために濃縮する場合には、当該サンプルを、対角線寸法で  $50\mu\text{m}$  以下メッシュのろ過器を用いて濃縮すること。

2.3.31 最小サイズ  $10\mu\text{m}$  以上  $50\mu\text{m}$  未満の生物の評価のためには、最低限  $1\ell$  の流入水及び最低限  $10\ell$  の処理水を収集すること。サンプルを計数のために濃縮する場合は、当該サンプルを、対角線寸法で  $10\mu\text{m}$  以下メッシュのろ過器を用いて濃縮すること。

2.3.32 バクテリアの評価のためには、最低限  $500\text{m}\ell$  の流入水及び処理水を無菌ボトルに採取すること。

2.3.33 サンプルについては、サンプリング後可及的速やかに分析し、6 時間以内に生存を分析するか、あるいは、適切な分析の実施が確保できるように処理すること。

2.3.34 提案されたシステムの効率効果については、制御された実験形式すなわち“実験作業”で、標準的な科学的方法をもって試験すること。特に、バラスト水内の生物濃度に対する BWMS の効果については、処理バラスト水を比較することにより試験すること。すなわち、“処理グループ”と未処理の“非処理グループ”について、以下のように比較試験すること。

- 1 実験作業については、非処理水と処理水との比較から構成されること。単一の試験サイクルの中で、非処理対照水と処理水の 3 つ以上の複数サンプルを、その実験作業中における当該水の状態における良好な統計的推定を得るために採取すること。単一の試験サイクルの中で採取された複数のサンプルについては、“疑似反復”を避けるために、処理効果の統計的評価を独自の尺度で取り扱ってはならない。

2.3.35 いかなる試験サイクルについても、非処理対照水からの平均排出結果が条約の規則 D-2.1 の値の 10 倍以下の濃度であれば無効となる。

2.3.36 BWMS 性能の統計的分析については、非処理対照水と処理水を比較する t-tests 又は類似の統計的試験をもって構成されること。非処理対照水と処理

水との比較は、試験措置において制御不可能な死亡原因の影響があったことを示す、予測できない非処理対照水の死亡率試験を提供することになる。

## 2.4 試験結果の報告

2.4.1 承認試験が完了した後は、主官庁に報告書を提出すること。この報告書には、試験デザイン、分析方法及び当該分析結果に関する情報を含むこと。

2.4.2 BWMS の生物学的有効性試験の結果は、当該システムが、陸上試験及び本付属第 2.2 項で規定の船上試験の下に、本付属 Part 4 の第 4.7 項に規定のすべての試験サイクルにおいて条約の規則 D-2 の基準を満足していることが示された場合に、容認されること。

## PART 3 - バラスト水管理システム承認のための環境試験仕様

### 試験仕様

3.1 標準的製品構成における BWMS の電気及び電子部品については、製造者自国の主官庁又は管轄当局による承認を目的とした試験場において、題記環境試験仕様に明記されている環境試験プログラムに従うこと。

3.2 製造者は、主官庁に対し、下記の環境試験に成功裏に合致したことの証拠を、型式承認申請書と共に提出すること。

### 試験仕様の詳細

3.3 装置は、以下に列挙の運用上の環境試験の各々の完了時に、申し分なく運用されること。

### 振動試験

3.4 次の振動数及び振幅の範囲について、共振調査をやり直すこと。

- .1 1mm の振動振幅を伴う 2~13.3Hz 及び
- .2 0.7g の加速振幅を伴う 13.2~80Hz

この調査については、共振検出を容認するのに十分に低いペースで、3直交面の各々について実施すること。

3.5 装置については、各々の主要な共振周波数において、2時間にわたり上述3直交面で振動させること。

3.6 いかなる共振周波数もない場合、当該装置については、2時間にわたり、0.7gの加速を伴う30Hzで当該直交面の各々において振動させること。

3.7 第3.5項又は第3.6項に規定の試験完了後、再度共振について調査を実施し、振動パターンにおける著しい変化がないこと。

### 温度試験

3.8 無蓋甲板上の暴露部、又は環境的に制御されない密閉空間に設置される装置については、2時間以上にわたり、次の試験を実施すること。

- .1 -25°Cにおける低温試験 及び
- .2 55°Cにおける高温試験

3.9 機関室を含む環境的に制御されている閉鎖空間に設置する装置については、2時間以上にわたり、次の試験を実施すること。

- .1 0°Cの低温試験 及び
- .2 55°Cの高温試験

3.10 装置については、上述副項目に引用されている各々の試験の最後に電源を入れ、当該温度試験条件の下で正常に機能すること。

### 湿度試験

3.11 装置については、相対湿度90%の空気中において、55°Cの温度で2時間、電源を切った状態で放置すること。この期間の最後に装置に電源が入れられ、当該装置が湿度試験条件の下で1時間、申し分なく運用されること。

## 荒海に対する防護のための試験

3.12 無蓋甲板上の暴露部に設置する装置については、IEC 刊行物 529 の 1P 56 又はそれと同等物に従って、荒海に対する防護のための試験を実施すること。

## 電力供給の変動

3.13 装置については、次の条件で申し分なく運用されること。

- .1 ±5%の同時周波数変動を伴った±10%の電圧変動 及び
- .2 ±10%の一時的な同時周波数を伴った、3 秒間の再起時間における±20%の一時的電圧変動

## 傾斜試験

3.14 BWMS については、船舶が、静的状態の下で、垂直状態でもまたいかなる角度で傾斜していても、どちら側にも 15 度を含む角度まで横傾斜しても運用できるように設計すること。また、動的状態(ローリング)の下でどちら側にも 22.5 度までの傾斜角度で、ローリングと同時の船首尾の動的傾斜(ピッチング)で船首又は船尾が 7.5 度傾斜したときにも、BWMS が運用できるよう設計すること。主官庁は、船舶のタイプ、サイズ及びサービス条件並びに装置の機能運用機能を勘案し、これらの角度からの逸脱を認可することができる。認可されたいかなる逸脱についても、型式承認書に記録すること。

## 電気及び電子装置の信頼性

3.15 電気及び電子装置の電機及び電子部品については、製造者により保証された品質で、かつそれらの目的に適合するものであること。

## PART 4 - バラスト水の生物学的構成の決定のためのサンプル分析方法

### サンプルの処理及び分析

4.1 BWMS の試験中に採取されたサンプルについては、生物分類上の多様性が

あり、大きなサイズ変化があり、かつ、サンプリング及び分析からの損傷を受けやすい可能性がある。

4.2 利用可能な場合、サンプルの、採取、取扱い（濃縮を含む。）、保管及び分析について、広範囲に受けられている標準的方法を用いること。これらの標準的方法については、試験計画書及び報告書に明確に引用かつ記述すること。当該標準的方法には、生物の検出、識別、また、（本ガイドラインに規定されている）生存の可能性の判定についての方法が含まれる。

4.3 特定の生物又は分類群について標準的方法が利用できない場合、採用された方法について、試験計画書及び報告書に詳細に記述すること。当該記述書類には、当該採用方法の有効性に必要ないかなる実験作業も含むこと。

4.4 自然水及び処理水内のサンプルの複雑さ、条約の規則 D-2 の下に処理されたサンプル内の生物の希少性、また、現行の標準的方法の必要経費及び時間を考慮した、バラスト水サンプル内の生物の組成、濃度及び生存可能性の分析のためのいくつかの新アプローチの開発があり得る。主官庁/締約国に対し、IMO を通じて、既存の科学技術を用いたバラスト水サンプル分析方法に関する情報を共有し、かつ文書で配布することを奨励する。

### サンプル分析

4.5 サンプル分析とは、サンプル内生物種の組成及び生存可能生物数を決定することをいう。異なったサンプルを、生存可能性及び種の組成の決定のために採取することができる。

4.6 生物の生存可能性については、形態学的変化、運動性、生命維持に必要な染料を用いた染色又は分子技術含む適切な方法による生/死判定を通じて決定可能であるが、これらの方法に限定されるわけではない。

4.7 処理試験サイクルについては、以下の場合に成功と判断すること。

- 1 必要に応じて、第 2.2.2.5 又は 2.3.35 項に従って有効であること。
- 2 反復サンプル中における最小直径  $50\ \mu\text{m}$  以上の生物の平均濃度が、 $1\ \text{m}^3$  当り生存可能生物 10 未満であること。

- .3 反復サンプル中における最小直径  $10\ \mu\text{m}$  以上  $50\ \mu\text{m}$  未満生物の平均濃度が、 $1\ \text{m}\ell$  当り 10 未満であること。
- .4 病毒性コレラ菌(O-1 及び O-139)の平均濃度が、 $100\ \text{m}\ell$  当り 1cfu 未満、又は動物性プランクトンの  $1\ \text{g}$  (wet weight) サンプル当り 1 cfu 未満であること。
- .5 反復サンプル内の大腸菌の平均濃度が、 $100\text{m}\ell$  当り 250cfu 未満であること。 及び
- .6 反復サンプル内の腸球菌の平均濃度が、 $100\text{m}\ell$  当り 100cfu 未満であること。

4.8 標準的方法の恒久的リスト及び革新的調査技術の検討が推奨される。<sup>4</sup>

## 付録

### バラスト水管理システム型式承認書

#### 図 1

可能な陸上試験の構成図 (和訳省略)

---

<sup>4</sup> 示唆される情報源には以下のものが含まれるが、これらに限定されるわけではない。

- .1 The Handbook of Standard Method For the Analysis of Water and Waste Water
- .2 ISO standard methods
- .3 UNESCO standard methods
- .4 World Health Organization
- .5 American Society of Testing and Materials (ASTM) standard methods
- .6 U.S.EPA standard methods
- .7 Research papers published in peer-reviewed scientific journals
- .8 MEPC paper.



## 付録

紋章又は組み合わせ文字

主管庁名

### バラスト水管理システム型式承認書

本証書は、下記に記載のバラスト水管理システムが、IMO 決議 MEPC...(.) に含まれるガイドラインに記載の要件に従って、検証かつ試験されていることを証明するためのものである。この証書は、下記に記載のバラスト水管理システムのみについて有効である。

バラスト水管理システム供給者 .....

型式及びモデル表示 .....

構成については以下のとおり；

バラスト水管理システムの製造者 .....

装置/組立部品の図面番号 ..... 日付.....

その他の装置の製造者 .....

装置/組立部品の図面番号 ..... 日付 .....

処理能力 ..... m<sup>3</sup>/h

このバラスト水処理装置を搭載した船舶は、常時、この証書の写しを船上に保持すること。船上検査のため、試験手順書及び試験結果の写しを提示可能としておくこと。型式承認書が他の主管庁の承認に基づき発行された場合には、当該型式承認書の保証書が作成されること。

使用条件の制限はこの証書の付録に記載する。

公印

署名.....

主管庁.....

日付.....

同封物：試験結果（正）の写し

## ANNEX 4

### RESOLUTION MEPC.126(53)

2005年7月22日採択

#### 活性物質を利用するバラスト水管理システム承認の手順 (G9)

海洋環境保護委員会は、

海洋汚染の防止及び制御のための国際会議の資格を与えられている海洋環境保護委員会 (MEPC) の機能に関する IMO 条約第 38(a)条を想起し、

また、2004年2月に開催された船舶バラスト水管理に関する国際会議において、2004年船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約 (バラスト水管理条約) が、4本の会議決議と共に採択されたことを想起し、

バラスト水管理条約附属書の規則 (以下“規則”という。) A-2 が、排出バラスト水については、当該条約附属書の規定に従ったバラスト水管理を通じてのみ実施されるべきことを要求している旨を銘記し、

さらに、規則 D-3.2 が、同条約に適合する活性物質又は一種類若しくは数種類の活性物質を含む製剤を使用するバラスト水管理システムは、IMO 策定の手順を考慮して主管庁が承認すべきことを規定している旨を銘記し、

さらに、船舶のためのバラスト水管理に関する国際会議において採択された決議 1 が、IMO に対し、この手順策定を緊急事項として依頼していることも銘記し、

第 53 回会合においてバラスト水作業部会作成の活性物質を利用するバラスト水管理システム承認の手順案を考慮して、

1. 本決議の付属に記載の活性物質を利用するバラスト水管理システム承認の手順を採択し、

2. 各国政府に対し、当該手順を、できる限り早急に、あるいはバラスト水管  
理条約が当該各国政府に適用となった時点で適用することを要請し、  
かつ、
3. 当該手順を、検討中（under review）のままとしておくことで合意した。

## 付属書

### 活性物質を利用するバラスト水管理システム承認の手順（G9）

#### 目次

- 1 序論
- 2 定義
- 3 原則
- 4 一般要求事項
  - 同定
  - 活性物質及び製剤のデータセット
  - アセスメントレポート
- 5 リスクの特性
  - 難分解性、生物蓄積性及び毒性に関するスクリーニング
  - 処理済バラスト水の毒性試験
  - リスクの特性及び分析
- 6 評価のためのクライテリア
  - 船舶及び乗組員の安全
  - 環境保護
- 7 活性物質及び製剤の使用規定
  - 活性物質及び製剤の取り扱い
  - 危険性に関する文書化及びラベリング
  - 手順及び使用
- 8 承認
  - 基本承認
  - 最終承認
  - 承認の通知
  - 変更
  - 承認の撤回

付録 活性物質又は製剤、及び活性物質利用バラスト水管理システムの承認の手順

## 活性物質を利用するバラスト水管理システム承認の手順（G9）

### 1 序論

1.1 この手順は、“船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約”（以下“条約”という。）規則 D-3 に基づき、条約及び適用方法を遵守するため、活性物質を利用するバラスト水管理システムの承認及び承認の撤回に関して記載したものである。条約は、承認の撤回に際しては、当該撤回日の後一年以内に関連活性物質又は物質の使用禁止を要求している。

1.2 活性物質及び一つ以上の活性物質を含む製剤を利用するバラスト水管理システムについては、条約を遵守するため、IMO が策定した手順に基づき、IMO の承認を受けること。

1.3 この手順の目的は、活性物質及び一種類以上の活性物質を含む製剤の容認、また、船舶の安全、人の健康及び水環境に対するバラスト水管理システム内におけるそれらの適用を決定することにある。この手順は、活性物質及び製剤を持続的に利用するための保障措置として提供されるものである。

1.4 この手順は、活性物質の有効性評価を意図したものではない。活性物質を利用するバラスト水管理システムの有効性については、“バラスト水管理システム承認のためのガイドライン”に従って評価されること。

1.5 この手順の目標は、条約及び条約により要求される保障措置に含まれる規定の適切な適用を確保することにある。したがって、この手順については、知識及び技術の状況により更新されるべきものである。IMO は、この手順の改訂版を承認の後、回覧することになる。

### 2 定義

2.1 この手順の目的のためには、条約における定義が適用される。また、

- .1 “活性物質”とは、有害水生生物及び病原体について又は対し、一般的又は特定の作用を持つ、ウィルス又は菌類を含む物質又は生物をいう。
- .2 “排出バラスト水”とは、船外に排出されることになるバラスト水をいう。

- .3 “製剤”とは、いかなる添加物をも含む一つ以上の活性物質を包含する商業的製剤をいう。この用語には、条約を遵守するために、バラスト水管理を目的とし船上で生成されるあらゆる活性物質、また、活性物質を利用するバラスト水管理システム内で形成されるあらゆる関連化学物質が含まれる。
- .4 “関連化学物質”とは、処理過程又は受け入れ環境において生成され、排出時に水環境及び人の健康に対し懸念をもたらす可能性のある形質転換又は反応生成物をいう。

### 3 原則

3.1 活性物質及び製剤については、条約を遵守するための活性物質を利用するバラスト水管理システム範囲内の技術で、バラスト水に添加するか又は船上で製造することができる。

3.2 活性物質及び製剤は、船舶のバラスト水及び沈殿物内の有害水生生物及び病原体に対する作用を通じて、それらの意図とした目的を達成する。しかしながら、バラスト水が環境内へ排出される際にまだ毒性を有する場合、受け入れ水中の生物に許容し難い危害が及ぶ可能性がある。活性物質又は製剤、また排出バラスト水の両方については、当該排出に起因した毒性作用から受け入れ環境及び人の健康を保護するため毒性試験を課せられると。毒性試験については、受け入れ環境又は人の健康への影響に危害を加える可能性が容認できるほどに低い条件下で、活性物質又は製剤の利用が可能であることを確認するために必要とされる。

3.3 活性物質及び製剤を利用するバラスト水管理システムについては、条約を遵守するため、船舶、設備及び人員に対し安全であること。

3.4 バラスト水管理システムに使用するウィルス又は菌類を利用する活性物質及び製剤の承認については、この手順では取り扱っていない。バラスト水管理のため当該物質の承認については、当該物質の利用を提案する場合に、条約規則 D-3 に従って、IMO によるさらなる検討を要求すること。

### 4 一般要求事項

#### 4.1 同定

4.1.1 活性物質又は製剤の承認申請書には、たとえ船上で生成された場合においても、化学的同定及び化学成分の説明を含むこと。化学的同定は、いかなる関連化学物質についても提供されること。

## 4.2 活性物質及び製剤のデータセット

4.2.1 承認申請書には、以下のいかなる成分を含む、製剤の特性又は作用についての情報を含むこと。

.1 感受性が高く代表的な生物を含む、水生植物、無脊椎動物、魚類及びその他の生物相への影響に関するデータ

- ・水生生物に対する急性毒性
- ・水生生物に対する慢性毒性
- ・内分泌かく乱性
- ・底質毒性 (sediment toxicity) (訳者注: 水生生物が個体の対象物質を摂取した場合の毒性)
- ・生物利用効率 (bioavailability) / 生態濃縮性 (biomagnification: 飼料を経口摂取した場合の生物濃縮性) / 生物濃縮性 (bioconcentration: 溶存化学物質を摂取した場合の生物濃縮性) 及び
- ・食物網/個体群に対する作用

.2 哺乳類に対する毒性に関するデータ

- ・急性毒性
- ・皮膚及び眼への影響
- ・慢性的かつ長期的毒性
- ・発生的かつ生殖的毒性
- ・発がん性 及び
- ・変異原性

.3 好気性及び嫌気性条件下における環境運命及び効果に関するデータ

- ・分解過程 (生物的; 非生物的)
- ・生物蓄積性、分配係数、オクタノール/水 (分配) 係数
- ・関連媒体中 (バラスト水、海水及び淡水) における、主な代謝物質の難分解性と同定

- ・有機物との反応性
- ・野生動物及び底生生物群集に対する潜在的物理的影響
- ・海産物への潜在的残留性 及び
- ・既知の相互作用

4. 該当する場合には、活性物質及び製剤並びに処理済バラスト水に関する以下についての物理的及び化学的特性

- ・融点
- ・沸点
- ・可燃性
- ・密度(比重)
- ・蒸気圧、蒸気濃度
- ・水溶解度/解離定数(pKa)
- ・酸化/還元電位
- ・一般的な船舶構造の部材及び設備に対する腐食性
- ・自己発火温度 及び
- ・その他関連する既知の物理的又は化学的危険性

5. 環境関連濃度の分析法

4.2.2 承認申請書は、製剤又は各成分別に、上述のデータセットを含むこと。また、成分の名称及び相対量(体積百分率)のリストを添付すること。第 8.1 項に記述のとおり、すべての所有者のデータについては、機密事項として取り扱うこと。

4.2.3 活性物質及び製剤の試験については、国際的承認を得たガイドライン<sup>5</sup>に従って実施されること。

4.2.4 試験のプロセスには、以下から成る、厳格な品質管理/品質保証計画書を含むこと。

1. 品質管理計画(QMP)及び品質保証プロジェクト計画書(QAPP)の両方。これらの計画書の準備のためのガイダンスについて、他の指針書及び全般的な品質管理情報に加えて、国際標準化機構(ISO)([www.iso.org](http://www.iso.org))からダウンロードすることが可能である。

<sup>5</sup> 経済協力開発機構(OECD)の化学品試験ガイドライン(1993)又は同等のものが望ましい。



.2 QMP については、試験機関(下請契約者及び外部分析機関を含む。)の品質管理経営の体制及び方針を記入する。

.3 QAPP については、試験対象となるシステムの詳細、試験施設、また、必要な実験についての実際の計画及び実施に影響する他の条件を反映した具体的プロジェクト技術資料である。

4.2.5 申請者は、この手順に従った活性物質及び製剤の評価に要求される必要データを満たすため、過去に化学物質の登録に使用された関係書類を提出することができる。

4.2.6 申請書には、バラスト水管理のための製剤の適用方法について、必要添加量及び保持時間を含めて記載すること。

4.2.7 承認申請書に、(物質)安全データシート((M)SDS)を含むこと。

### **4.3 アセスメントレポート**

4.3.1 承認申請書には、アセスメントレポートを含むこと。当該アセスメントレポートには、試験報告書の品質、リスク特性、また、当該アセスメントに付随する不確実性の検討について記入すること。

## **5 リスクの特性**

### **5.1 難分解性、生物蓄積性及び毒性に関するスクリーニング**

5.1.1 活性物質及び/又は製剤の難分解性、生物蓄積性及び毒性のような、固有特性についてのアセスメントを実施すること(第6章、表1参照)。

#### **.1 難分解性試験:**

難分解性については、関係該当条件下での半減期を決定するシミュレーション試験システムを用いて評価することが望ましい。生物分解性のスクリーニングテストについては、物質が分解容易であることを明示するために利用することができる。当該半減期の決定には、関連化学物質のアセスメントを含むこと。

## .2 生物蓄積性試験

(潜在的)生物蓄積性のアセスメントには、測定された海洋(又は淡水)生物の生物濃縮係数を用いること。これらの試験が適用できない場合、又は  $\log Pow > 3$  の場合には、生物濃縮計数(BCF)の値については、(定量的)構造活性相関((Q)SAR)モデルを用いて推定することができる。

## .3 毒性試験

毒性判定基準のアセスメントのためには、原則として、感受性の高い生活史段階を理想的にカバーする急性及び/又は慢性毒性データを使用すること。

## 5.2 処理済バラスト水の毒性試験

5.2.1 毒性試験は、活性物質又は製剤(第 4.2.1 項及び 5.3 項参照)、また、この章の範囲に記載されている処理済排出バラスト水に対して必要である。排出バラスト水に対する毒性試験実施の利点は、活性物質及び製剤の、可能性のある副生成物と一体となった潜在的相互作用について、統合して取り扱うことにある。

- .1 基本承認プロセスにおいては、排出試験を、製剤による処理に続く排出バラスト水を模擬するための技術及び設備を使用して実験室で実施すること。
- .2 最終承認においては、排出試験を、処理済排出バラスト水を使用した陸上型式承認プロセスの一環として実施すること。

5.2.2 申請者は、バラスト水管理システムに関連して使用される製剤及び関連化学物質の毒性を決定するため、標準化された試験手順を用いた急性及び慢性両方の毒性試験データを提出すること。バラスト水管理システムは、製剤又は関連化学物質の有害影響を軽減又は促進するかのいずれかであるので、この試験方法については、処理済排出バラスト水に対し実施すること。

5.2.3 排出水の毒性試験は、陸上試験設備から採取したサンプルに対して実施すること。これらは、バラスト水管理システムからの排出水を代表するものとなる。

5.2.4 これらの毒性試験には、感受性の高い生活史段階に対応する多様の試験対象種(魚類、無脊椎動物及び植物)の慢性試験方法を含むこと。半致死性 endpoint (成長)及び生残 endpoint の両方を含むことが望ましい。淡水又は海水試験方法のい

れかで実施すること<sup>6</sup>。

5.2.5 提供される試験結果には、実験計画法に基づいて、必要に応じて、次の算定結果を含む。被験生物が 24 時間、48 時間、72 時間及び 96 時間後の暴露後に、x% 死滅するか急性致死濃度(LCx)、最大無影響濃度(NOAECS)、慢性最大無影響濃度(NOEC)、及び/又は被験生物の x%が影響を受ける影響濃度(ECx)の値

5.2.6 100%のバラスト水排出を含む希釈系列については、統計的 endpoint (NOEC 又は ECx)を利用して、無害影響レベルを推定するための試験を行うことになる。初期分析においては、希釈効果は考慮に入れない慎重な(conservative)アプローチ(モデル化又は plumes analysis プルーム解析は利用しない。)を用いることができる。慎重なアプローチを用いる理論的根拠は、(実情は、必ずしもそうとは限らないとはいえ、)一地点で複数の排出の可能性があるとある。

5.2.7 第 4.2.1 項における情報を関連した慢性及び急性試験データについては、排出の際、無害影響濃度に達するまでの保持時間の決定に利用されること。半減期(日数)、衰退速度、投薬率、システム容量及び時系列の毒性試験結果を理解した上で、処理済バラスト水を排出するまでに必要な保持時間を決定するために、計算モデルを用いることが可能である。

### 5.3 リスクの特性及び分析

5.3.1 基本承認プロセスのため、実験室にて、活性物質及び製剤についての運命及び影響試験を実施すること。この条項において、予備的リスク特性に有益な情報を列挙する。

5.3.2 排出による毒性影響から受け入れ環境を保護するため、処理済排出バラスト水だけでなく、活性物質又は製剤についても毒性試験の適用を受けること。

5.3.3 遊離基(free radical)を生み出す活性物質及び製剤の有機物質との反応について、環境に対して懸念のある生成物を特定できるように定性的に記述すること。

5.3.4 関連媒体(バラスト水、海水及び淡水)中の関連代謝産物の特定ができるように、好気性及び嫌気性条件下における、活性物質及び製剤の無生物及び生物の分解速

---

<sup>6</sup> 現在のところ、海洋生物が淡水の生物よりも感受性が高いか又はその逆であるという点に関して、説得力のある生理学的又は実証的な裏付けはない。検討中の物質について実証するのであれば、このことを考慮すること。

度を算定すること。

5.3.5 特定の条件下(例えば、pH、酸化還元、温度)の下での分解速度という点で、活性物質、製剤及び関連化学物質の難分解性の特性が得られるように、好気性及び嫌気性条件下における、活性物質及び製剤の無生物及び無物の分解速度を算定すること。

5.3.6 活性物質、製剤及び関連化学物質についての、の分配係数(固体/液体間の分配計数(Kd)及び/又は有機炭素の標準化分配計数(Koc))を決定すること。

5.3.7 活性物質及び製剤について、オクタノール/水分配計数の対数が(logPow) > 3の場合、海洋又は淡水生物(魚類又は二枚貝)内における生物蓄積の可能性を算定すること。

5.3.8 活性物質及び製剤の運命及び作用の情報に基づいて、一定の時間毎の排出濃度を予測すること。

5.3.9 活性物質、製剤及び関連化学物質の影響評価については、まずは、一次生産者(藻又は海草)、消費者(甲殻類)、捕食者(魚類)の水生生物に対する急性及び/又は慢性の生態毒性データセットに基づくこと。また、底生生物に対するデータのみならず、哺乳類及び鳥類などの生態系の上位に位置する捕食者に対する二次的毒性も含むこと。

5.3.10 二次毒性の評価については、懸念される物質が生物蓄積性を持たない(例えば、脂肪6%の生物で、BCF < 500L/kg wet weight)と実証された場合には不要である。

5.3.11 底生生物の評価については、懸念される物質の底泥中への分配の可能性が低い場合(例えば、Koc < 500L/kg)には不要である。

5.3.12 活性物質、製剤及び関連化学物質の影響評価については、発がん性、突然変異性及び内分泌かく乱性に関するスクリーニングを含むこと。スクリーニングの結果により懸念を生じた場合には、さらなる影響評価を実施すること。

5.3.13 活性物質、製剤及び関連化学物質の影響評価については、示された情報を考

慮して、国際的に認識されている指針<sup>7</sup>に基づくこと。

5.3.14 この影響評価の結果は、排出水毒性試験の結果と比較される。予期せぬ結果（例えば、排出水測定における毒性の欠如又は予期されない毒性）に対しては、さらなる詳細な影響評価を実施すること。

5.3.15 排出バラスト水中の活性物質及び製剤のモニタリングに適した分析方法が利用可能であること。

## 6 評価のためのクライテリア

IMO は、この章のクライテリアに基づいて申請承認書を評価すること。

6.1 提出された情報が、全項目を満たし、十分な品質を持ち、かつこの手順に基づくものであること。

6.2 この情報が、環境、人への健康、資産又は資源に対して、許容できない有害な影響をもたらす可能性を示していないこと。

### 6.3 船舶及び乗組員の安全

6.3.1 テクニカルグループは、船舶及び乗組員の安全性を守るため、活性物質、製剤又は処理済バラスト水内で生成された関連化学物質が、船舶及び乗組員に対していかなる不合理なリスクも形成しないことを確保するために、物理的及び化学的危険性（第 4.2.1.4 項参照）を評価すること。導入される使用及び技術設備の提案手順に関して、考慮する必要がある。

6.3.2 申請書には、活性物質及び製剤の取り扱い及び保管に伴う乗組員の保護のために、関連(M)SDS ((Material) Safety Data Sheet: 製品安全データシート)を含むこと。IMO は、(M)SDS、哺乳類毒性データ及び化学的特性の危険性（第 4.2.1.2 及び 4.2.1.4 項参照）を評価し、かつ、活性物質、製剤又は関連化学物質の潜在的危険性が、船舶又は乗組員に対し、いかなる不合理なリスクも形成しないことを確保すること。当該評価については、船舶又は乗組員が航海中遭遇する状況の相違（例えば、氷、熱帯、湿気など）を考慮すること。

---

<sup>7</sup> 関連 OECD ガイドライン又は同等のものなど

## 6.4 環境保護

6.4.1 IMO は、申請を承認するためには、活性物質、製剤又は関連化学物質が、難分解性、生物蓄積性及び毒性(PBT)を持っていないと決定すること。以下の表に記載のクライテリア(難分解性、生物蓄積性及び毒性)のすべてを超える製剤はPTBとみなされる。

表1 PBT 物質同定のためのクライテリア

評価基準	PBT クライテリア
難分解性 (Persistence)	半減期: 海水中 > 60 日、又は 淡水中 > 40 日*、又は 海洋沈殿物中 > 180 日、又は 淡水沈殿物中 > 120 日*
生物蓄積性 (Bioaccumulation)	BCF > 2,000、又は LogP octanol/water $\geq$ 3
毒性 (Toxicity)	慢性 NOEC < 0.01mg/l

\* 海洋環境のリスクアセスメントが目的であるため、海洋条件に基づき得られたデータにより、淡水及び淡水沈殿物の半減期データを棄却することができる。

6.4.2 IMO は、製剤がバラスト水管理に使用された際に生じる可能性のあるリスクの全体的受容について決定すること。全体的受容については、提供された情報並びに実施された PTB 及び排出水の評価と、活性物質、製剤及び関連化学物質の科学的知見とを比較すること。当該リスク評価においては、海運及び港湾運用の性格から生じる蓄積作用について、定性的に考慮すること。

6.4.3 当該リスク評価については、承認申請に関連する不確実性を検討し、かつ、必要に応じて、これらの不確実性に対し、どのように対処可能なのかについて助言すること。

## 7 活性物質及び製剤の使用規定

### 7.1 活性物質及び製剤の取り扱い

7.1.1 活性物質及び製剤の承認申請書には、意図する使用及び適用に関する情報を含むこと。活性物質及び製剤のバラスト水への添加量及び活性物質の最大許容濃度について、製造者の提供する取扱説明書に記載すること。システムについては、いかなる場合にも、最大投入量及び最大許容排出濃度を超過しないことを確保すること。

### 7.2 危険性に関する文書化及びラベリング

7.2.1 申請書には、要求に応じて((M)SDS)を含むこと。当該(M)SDS については、保管中の分解及び化学反応性の影響と共に、適切な保管及び取り扱いについて明記し、かつ、製造者の提供する取扱説明書の中に含まれること。

7.2.2 危険性の文書化又は当該(M)SDS については、国連の化学品分類及び表示に関する世界調和システム(GHS)、並びに IMO の関連規則(例;IMDG コード)及びその他のガイドライン(例;GESAMP 危険性評価手順)に準拠すること。これらの制度が適用できない場合には、関連する国又は地域の制度に従うこと。

## 7.3 手順及び使用

7.3.1 船上における活性物質及び製剤の安全な適用のための詳細な手順及び情報が提供されること。また、当該手順及び情報に最大許容濃度及び最大排出濃縮などの承認条件があれば遵守すること。

## 8 承認

### 8.1 基本承認

8.1.1 所有権のあるデータがあれば、IMO 及びそのテクニカルグループ、関連所轄官庁、並びに評価する行政科学者は、そのすべてについて機密事項として取り扱うこと。

8.1.2 手順については、以下のとおりである。

- .1 製造者は、本手順に明記された承認クライテリアに従い、活性物質又は製剤、また潜在的排出について評価すること。
- .2 製造者は、当該評価が完了次第、活性物質及び製剤についての申請書を準備し、関連 IMO 加盟国に提出すること。
- .3 満足できる申請書を受け取った主官庁は、可及的速やかに、IMO に承認申請すること。
- .4 IMO の加盟国は、承認の申請を行うことができる。
- .5 IMO は、当該活性物質及び製剤の評価について、公表しかつ期限を設定すること。



- .6 締約国、IMO 加盟国、国連及びその専門機関、IMO と協定を結んでいる政府間組織並びに IMO の諮問的立場にある非政府組織は、評価に関連する情報を提出することができる。
- .7 IMO は、所有権のあるデータを機密事項として取り扱うべきことを確保する手順の規定に従って、テクニカルグループを設置すること。
- .8 テクニカルグループは、包括的申請書について、いかなる提出追加データと合わせて吟味し、IMO に対し、申請書が、本手順に規定されているクライテリアに従って、環境、人への健康、資産又は資源に対する不合理なリスクの潜在性について実証しているか否かを報告すること。
- .9 当該テクニカルグループ報告については、文書化した上、IMO の管轄委員会による審議に先立って、締約国、IMO 加盟国、国連及びその専門機関、IMO と協定を結んでいる政府間組織並びに IMO の諮問的立場にある非政府組織に回覧すること。
- .10 当該 IMO 委員会は、テクニカルグループ報告を考慮して、適宜、申請書に変更を施し、申請を承認するか否かを決定すること。
- .11 IMO に申請書を提出した IMO の加盟国は、申請者に対し、それぞれの活性物質又は製剤、またその適用方法に関する決定事項について文書で通知すること。
- .12 IMO により基本承認を得た活性物質又は製剤については、IMO 策定のガイドラインに基づくプロトタイプ又は型式承認試験に使用することができる<sup>8</sup>。一つの活性物質又は製剤については、再度基本承認を受けることなく、異なる BWMS の承認のための、プロトタイプ又は型式承認試験に利用することができる。

## 8.2 最終承認

8.2.1 条約を遵守するため、(基本承認取得済みの)活性物質又は製剤を利用するバラスト水管理システムについては、条約規則 D-3.2 に従って、IMO による承認を受

---

<sup>8</sup> プロトタイプのパラスタ水処理技術承認のためのガイドライン及びパラスタ水管理システム承認のためのガイドライン

けること。この目的のため、申請書を提出している IMO 加盟国は、バラスト水管理システムの承認のためのガイドラインに基づき、型式承認試験を実施すること。当該型式承認試験の結果については、排出水の残留毒性が基本承認の下の評価と一致することの確認のため、IMO に伝達すること。このことが、規則 D-3.2 に従ったバラスト水管理システムの最終承認となる。IMO により基本承認を受けた活性物質又は製剤については、活性物質又は製剤を利用するバラスト水管理システムの最終承認のための評価に利用することができる。

### 8.3 認定の通知

8.3.1 IMO は、活性物質及び製剤、また活性物質を利用するバラスト水管理システムについての基本及び最終承認を記録し、年一回、以下の情報を含めたリストを回覧することになる。

- ・ 活性物質及び製剤を利用するバラスト水管理システムの名称
- ・ 承認日
- ・ 製造者名 及び
- ・ 必要な場合には、その他の詳細

### 8.4 変更

8.4.1 製造者は、IMO により承認されたバラスト水管理システムにおける、商標名及び専門的名称を含む名称、構成、あるいは活性物質及び製剤の使用に関するいかなる変更についても、IMO 加盟国に報告すること。当該 IMO 加盟国は、それに応じて、IMO に通知すること。

8.4.2 IMO に承認されたバラスト水管理システムについてのいかなる部分について、又は当該システムで使用される活性物質及び製剤について、著しい変更を意図する製造者は、新たな申請書を提出すること。

### 8.5 承認の撤回

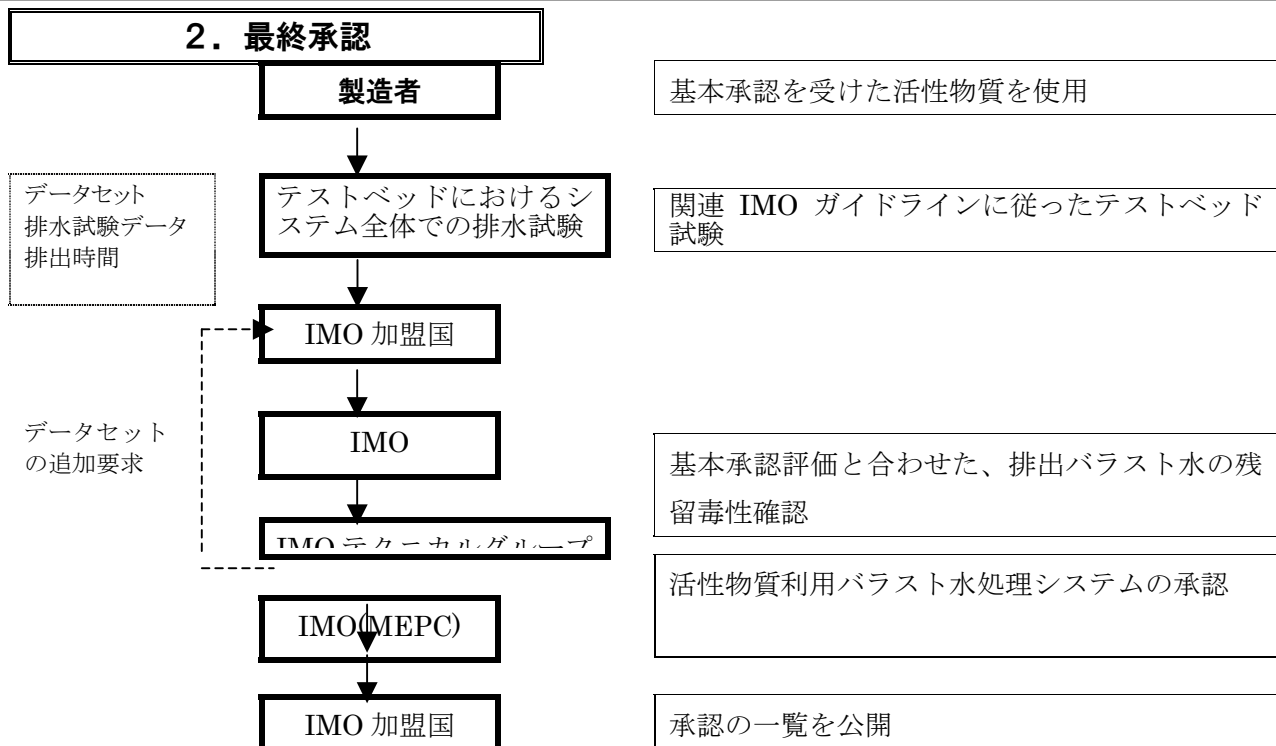
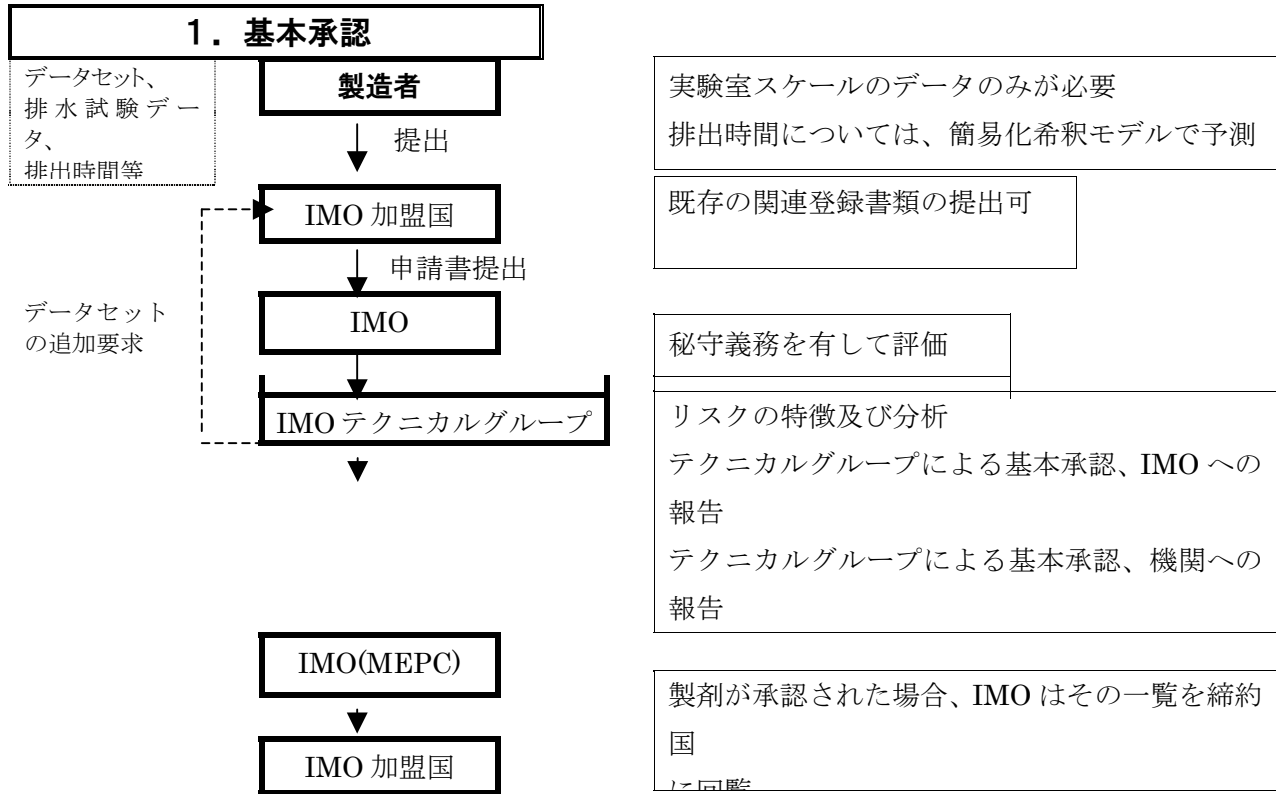
8.5.1 IMO は、以下のいずれかの状況において、いかなる承認についても撤回することができる。

- 1 条約改正により、活性物質及び製剤、又は活性物質を利用するバラスト水管理システムが、条約要件に適合しなくなった場合

- .2 データ又は試験記録が、承認時に信頼できるものとみなされたデータと実質的に異なり、承認条件を満足していないとみなされた場合
- .3 製造者の代理として、IMO 加盟国から承認撤回の要求があった場合
- .4 IMO 加盟国又はオブザーバーが、承認された活性物質又は製剤を利用するバラスト水管理システムにより、環境、人への健康、資産又は資源への不合理な危害を引き起こされたことを立証した場合

## 付録

### 活性物質又は製剤、及び活性物質利用バラスト水管理システム承認手順



## ANNEX 5

### RESOLUTION MEPC.127(53)

2005年7月22日採択

#### バラスト水管理及びバラスト水管理計画作成のためのガイドライン (G4)

海洋環境保護委員会は、

海洋汚染の防止及び制御のための国際会議の資格を与えられている海洋環境保護委員会（MEPC）の機能に関する国際海事機関条約第38(a)条を想起し、

また、2004年2月に開催された船舶バラスト水管理に関する国際会議において、2004年船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約（バラスト水管理条約）が、4本の会議決議と共に採択されたことを想起し、

バラスト水管理条約附属書の規則（以下“規則”という）A-2が、バラスト水排出については、当該条約附属書の規定に従ったバラスト水管理を通じてのみ実施されるべきことを要求している旨を銘記し、

さらに、規則B-1が、各船について、IMO策定のガイドラインを考慮して、主管庁により承認されたバラスト水管理計画を船内に保持かつ実施すべきこと規定していることを銘記し、

さらに、船舶のためのバラスト水管理に関する国際会議において採択された決議1が、IMOに対し、このガイドライン策定を緊急事項として依頼していることも銘記し、

バラスト水作業部会作成のバラスト水管理及びバラスト水管理計画作成のためのガイドライン案並びに第9回ばら積み液体及びガスに関する小委員会

(BLG) からの勧告を考慮して、

1. 本決議書の付属に記載のバラスト水管理及びバラスト水管理計画作成のためのガイドラインを採択し、;
2. 各国政府に対し、当該ガイドラインを、できる限り早急に、あるいはバラスト水管理条約が当該各国政府に適用となった時点で適用することを要請し、; かつ、
3. 当該ガイドラインを、検討中 (under review) のままとしておくことで合意した。

## 付属書

# バラスト水管理及びバラスト水管理計画作成のためのガイドライン

## (G4)

### 1 序論

1.1 バラスト水は、船舶のトリム、傾斜、喫水、復原力又は応力の制御に必要な不可欠なものである。

しかしながら、バラスト水には、水生生物又は病原体が含まれており、それらが河口を含む海洋又は淡水路に侵入した場合、当該水域の環境、人間の健康、財産又は資源に障害となり、生物多様性を阻害し、あるいは他の一般に認められた利用を妨害することになる。

1.2 適切なバラスト水管理方法の選択については、この条約に従うため用いられるバラスト水管理の実施が、いかなる国の、環境、人間の健康、財産又は資源及び船舶の安全性の予防に対し、より大きな危害の原因とならないことを保障する必要性を考慮に入れること。

1.3 本ガイドラインの目的は、船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約（以下“条約”という）の適用における船舶の安全性を保護する一方で、船舶バラスト水及び付随する沈殿物からの有害水生生物及び病原体侵入の危険性の防止、最少化及び究極的除去において、政府、関係当局、船長、船舶所有者及び港湾当局並びに他の関係者に助力することにある。

1.4 本ガイドラインは、次の 2 つの Part から成っている。

Part 1 - バラスト水管理の一般的原則に関する指針を含む  
“バラスト水管理のためのガイドライン”

Part 2 - 規則 B-1 で要求されるバラスト水管理計画を含む  
“バラスト水管理計画作成のためのガイドライン”

## 2 定義

2.1 本ガイドラインにおいては、条約における定義が適用される。

2.2 “バラスト水タンク”とは、バラスト水運搬に用いられる、いかなるタンク、船艙又はスペースのことである。

## 3 適用

3.1 本ガイドラインは、すべての船舶、旗国主管庁、港湾当局、沿岸国、船舶所有者及び船舶運航者、バラスト水管理に関係する船舶乗組員、船舶設計者、造船業者、船級協会並びに他の関係者に適用する。

### Part A - バラスト水管理のためのガイドライン

#### 1 船舶運用手順

##### 1.1 予防的措置

###### 不必要なバラスト水排出の回避

1.1.1 同一の港湾において、安全な荷役作業を円滑に実施するためのバラスト水の漲排水が必要な場合、他の港湾で漲水されたバラスト水の不必要な排出を避けること。

1.1.2 管理されていないバラスト水が混じっている管理バラスト水については、規則 D-1 及び D-2 に従ったものとはみなされない。

###### 有害水生生物、病原体及び沈殿物の取り入れ最少化

1.1.3 バラスト水漲水時には、有害となる可能性のある水生生物、病原体及びこのような生物を含んでいる可能性のある沈殿物の取り入れの回避にあらゆる努力を払うこと。

バラスト水漲水を最少化するか、又は、次のような水域及び状況下では、実行可能な場合、バラスト水漲水を避けること。



- .1 第 2.2.2 項の下に、港湾が提供した助言に伴って、寄港国により特定された水域：
- .2 生物が水中を上昇する暗闇時：
- .3 非常に浅い水域：
- .4 プロペラが沈殿物をかき混ぜる可能性のある場合：
- .5 浚渫中、又は最近浚渫が実施された水域：

## 1.2 バラスト水管理選択肢

### 1.2.1 バラスト水交換

- 1.2.1.1 バラスト水交換については、規則 B-4 及びバラスト水交換のためのガイドラインに従って実施すること。
- 1.2.1.2 航海計画については、規則 B-4 に従ったバラスト水交換が可能な時を考慮に入れて立案すること。
- 1.2.1.3 部分的バラスト水交換は、生物の再生を助長する可能性があることから、バラスト水交換については、いかなるタンクにおいても、規則 D-1 の基準に従って完了するのに十分な時間があり、かつ、船舶が規則 B-4 における陸岸からの距離及び最少水深の基準に従うことが可能な場合に、開始すること。  
規則 D-1 の基準を完全に満足できないいかなるタンクについても、当該タンクのバラスト水交換を開始してはならないが、時間の許す限り多くのタンクを、規則 D-1 の基準に向けて完全に交換すること。
- 1.2.1.4 規則 B-4.4 における理由のため、バラスト水交換に着手しない場合、すなわち、船長が、バラスト水交換について、悪天候、船舶デザイン若しくはストレス、設備故障又は他の例外的条件を理由として、船舶の安全性、復原力、乗組員又は乗客に脅威を与えることになると合理的に判断した場合、バラスト水交換に着手しなかった理由の詳細をバラスト水記録簿に記入すること。

1.2.1.5 寄港国は、バラスト水交換のための水域指定に関するガイドラインを考慮して、バラスト水交換を実施することができる水域を指定することができる。

指定水域については、当該寄港国において排出予定のバラスト水タンクだけに、また、規則 B-4.1 に従って交換できない場合だけに利用すること。

## 1.2.2 バラスト水管理システム

1.2.2.1 規則 B-3 に従って設置されるバラスト水管理システムは、規則 D-3 に従って承認されること。

当該システムについては、システムの設計基準、並びに製品の運用及び維持管理説明書に従って運用すること。

当該システムの利用については、バラスト水管理計画に詳述すること。

システムのすべての故障及び異常については、バラスト水記録簿に記載すること。

## 1.2.3 バラスト水受入施設への排出

1.1.3.1 寄港国提供のバラスト水受入施設を利用する場合には、規則 B-3.6 が適用される。

## 1.2.4 プロトタイプバラスト水処理技術

1.2.4.1 プロトタイプバラスト水処理技術については、規則 D-4 に従って主管庁により承認されたプログラムの範囲内で使用すること。

## 1.3 沈殿物管理

1.3.1 規則 B-5 は、すべての船舶について、バラスト水を運搬するように指定された区画から、バラスト水管理計画の規定に従って沈殿物を除去又は処分すべきことを要求している。

1.3.2 バラスト水漲水の間は、沈殿物の堆積回避にあらゆる実用的措置を講ず

ること。それでも、沈殿物は船内に取り入れられ、タンク表面に付着するであろう。

沈殿物が堆積した場合、適切な海域、すなわち規則 B-4.1.1 及び規則 B-4.1.2 に記載されている最少の水深及び離岸距離に従った海域で、タンクの底及び他の表面を勢いよく流すことを考慮すること。

1.3.3 バラストタンク内の沈殿物量については、定期的に監視すること。

1.3.4 バラストタンク内の沈殿物については、バラスト水管理計画に従って、また必要に応じて、適宜除去すること。

除去の頻度及びタイミングについては、沈殿物の増加、船舶の航路、利用可能な受入施設、船舶要員の労働量及び安全性などを考慮して決定することになる。

1.3.5 バラストタンクからの沈殿物除去については、できるだけ、港湾内、修繕施設又は乾ドックにおいて、管理された状態で実施すること。

除去された沈殿物については、沈殿物受入施設が利用可能、合理的かつ実行可能である場合、できるだけ、当該受入施設で処分すること。

1.3.6 船舶バラストタンクから沈殿物を除去し、当該船舶が洋上で処分する場合、当該処分については、陸岸から 200 海里以遠かつ水深 200m以上の海域のみで実施すること。

1.3.7 規則 B-5 は、2009 年以降建造される船舶については、安全性又は運航効率を損なうことなく、船舶上の沈殿物管理のためのガイドライン (G12) を考慮して、沈殿物の取り入れ及び好ましくない保持を最小化し、沈殿物除去を助長し、かつ、沈殿物除去及びサンプリングができるようなアクセスを提供することを意図して、設計かつ建造されなければならないことを要求している。2009 年より前に建造された船舶についても、実行可能な範囲で、この要件が適用される。

## 1.4 追加方策

1.4.1 規則 C-1 の下に追加方策が適用される船舶については、当該船舶の航海計画立案時に、当該追加方策を考慮に入れること。

いかなる追加方策に従ってとられた措置についても、バラスト水記録簿

に記録すること。

## 1.5 除外

1.5.1 規則 A-4 は、単数又は複数の締約国は、特有の状況において、規則 B-3 又は C-1 要件からの除外を許可することができると規定している。

当該除外の申請及び許可については、危険性評価のためのガイドライン (G7) に従って完遂すること。

1.5.2 上述第 1.5.1 項で触れられている除外を許可された船舶は、当該除外について、また、船舶バラスト水に関してどのような措置がとられたのかを、バラスト水記録簿に記録すること。

## 2 手順の記録

2.1.1 各船舶におけるバラスト水管理及び処理手順の運営促進のため、適切な記録の維持、また、バラスト水管理及び/又は処理手順が遵守かつ記録されることを確保するため、規則 B-1 に従って責任士官を指名すること。

2.1.2 いかなるバラスト水運用を実施した場合、規則 B-3 又は C-1 従って許可されたいかなる除外をも含め、その詳細について、バラスト水記録簿に記録すること。

2.1.3 寄港国が、船舶のバラスト水運用についての情報を要求する場合に備え、寄港国が、条約の情報要件を考慮した関係資料を閲覧できるようにしておくこと。

## 2.2 寄港国の手順

2.2.1 寄港国は、以下の事項を含むバラスト水管理に関する当該国の要件の詳細について、船舶に提供すること。

- .1 規則 B-4.2 の下のバラスト水交換のための指定水域の位置及び利用条件
- .2 規則 B-4.2 の下に決定されたいかなる追加方策

- .3 バラスト水漲水に関する警告及び緊急状況下における他の港湾対応措置
- .4 条約の第 5 条及び規則 B-3.6 の下の、バラスト水及び/又は沈殿物の環境的に安全な処分のために提供される受入施設についての、利用の可能性、位置、受入容量

2.2.2 寄港国は、Part A 第 1.1 節に記載の予防的措置の適用について船舶に助力するため、既知の状況によりバラスト水を漲水してはならない水域の船員への通知に努力するよう、規則 C-2 により要求されている。

バラスト水漲水を最小化しなければならない水域のため、以下などについての同様な通知がなされること。

- .1 有害水生生物及び病原体についての、発生、侵入又は既知の個体群のある水域
- .2 植物プランクトンの大増殖が発生している水域 (赤潮等、藻の大繁殖) ;
- .3 汚水排出口付近
- .4 より濁った潮流が知られている水域
- .5 tidal flushing 貧弱であることが知られている水域
- .6 浚渫作業が至近で実施されている水域
- .7 敏感若しくは河口海域又はその至近海域

### 3 訓練及び教育

3.1 規則 B-6 は、士官及び乗組員は、当人が乗船する船舶固有のバラスト水管理の実施における当人の義務について熟知すべきことを要求している。

士官及び乗組員に対するバラスト水管理のための訓練に関連する、船舶所有者、管理者、運航者及び他の関係者については、以下の事項について考慮すること。

- 3.2 船舶の船長及び必要に応じた乗組員のための訓練には、条約の要件、バラスト水及び沈殿物の管理手順について、また、特にこのガイドラインに含まれる情報に従った船舶の安全性に関する事項及び保守管理の記録を顧慮したバラスト水記録簿についての指図を含むこと。
- 3.3 バラスト水管理計画には、船上で用いられるバラスト水管理の実施並びにそのシステム及び手順についての訓練及び教育を含むこと。

## Part B - バラスト水管理計画作成のためのガイドライン

### 1 序論

1.1 このガイドラインは、バラスト水管理計画（以降、本計画という。）の作成を支援するために策定されている。本計画については、条約の規則 B-1 に従って、主管庁により承認されること。

1.2 本 Part については、以下の主要な 3 節から成り立っている。

#### .1 総論：

本節については、主題の目的及び総括について提供し、かつ、本ガイドラインの基本概念及び読者に作成することが期待されている本計画について要害読者に紹介するものである。

また、本節は、当該計画の最新化及び本計画の利用についても含んでいる。

#### .2 強制規定：

本節については、規則 B-1 に強制規定を満足していることを確保するための指針を提供している。

#### .3 非強制規定：

本節については、本計画内に含まれる他の情報に関する指針を提供している。

当該情報については、規則 B-1 の下に要求されていないとはいえ、船舶寄港港の地方官庁にとって有用とみなされるものであり、また、当該船舶の船長にとって追加的助力を提供するものである。

1.3 付録 1 に、バラスト水管理計画のための書式について記載している。

## 2 総論

### 2.1 本ガイドラインの基本概念

2.1.1 本ガイドラインについては、個々の船舶における本計画作成準備のための基礎の提供を意図したものである。

本計画が要求される船舶の多種多様性は、各船舶のタイプに具体的ガイドラインを提供することを不可能にしている。

本計画を意図する特定の船舶にとって本計画を有効なものとし、かつ、規則 B-1 に従ったものとするため、本計画を注意深く仕立て上げること。

本ガイドラインの適切な利用により、特定の船舶への本計画作成において適用可能となる、あらゆる適切な事項についての考慮が確保されることになる。

2.1.2 当該考慮事項には、次のものが含まれるが、これらに限られるわけではない。

- ： 船舶のタイプ及びサイズ
- ： 運搬バラスト水量及びバラストに用いられるタンクの総容積
- ： バラストポンプ容量
- ： 船舶及び乗組員の安全事項
- ： 航海のタイプ及び時間
- ： 船舶特有の運用要件
- ： 船上で利用されるバラスト水管理技術

### 2.2 基本概念

2.2.1 本計画については、船内に保持し、かつ、特定の船舶に採用されているバラスト水管理システムの要員による安全運用の手引きとなるよう要求されている。

2.2.2 本計画の目的の完遂のため、以下の事項を満たすこと。

- .1 現実的、実用的かつ利用が容易なこと。

2. 船上・陸上両サイドにおけるバラスト水管理に従事する船舶の要員に理解されること。
3. 必要に応じて、評価、見直しかつ最新化されること。
4. 該当船舶のバラスト水運用要件に矛盾していないこと。

#### 2.2.3 規則 B-1 により想定される本計画については、簡潔な文書とすること。

船舶、船舶構造等についての広範囲な背景に関する情報については、他のどこかで一般的に用意されているので、回避すること。

当該情報が関連する場合、当該情報を付属類内に記載するか、あるいは、既存文書又はマニュアルにおける当該情報の存在個所を、引用として記載すること。

#### 2.2.4 本計画については、バラスト水管理に従事する船舶の要員が船上で利用すべき書類である。

それゆえ、本計画は、当該船舶要員の日常語で利用できるものとする。

当該要員の交代及び/又は日常語の変更については、新たな言語による本計画の発行が必要となる。

#### 2.2.5 本計画は、バラスト水管理条約締約国により権限を与えられた職員による点検に、直ちに利用できるようにしておくこと。

### 2.3 除外

#### 2.3.1 規則 A-4 は、船舶に対し、規則 B-3 又は C-1 の規定から除外することを容認している。

#### 2.3.2 除外の詳細については、本計画と共に保管しておくこと。

#### 2.3.3 容認されたいかなる除外についても、バラスト水記録簿に記録すること。

### 2.4 追加方策

#### 2.4.1 条約は、規則 C-1 追加方策において、一締約国が、単独又は他の複数の



締約国に対し、条約の B 節における要件への追加方策を導入する権利を付与している。

当該追加方策については、IMO に対し、当該方策実施予定日の少なくとも 6 箇月前に伝達すること。

2.4.2 本計画については、船舶貿易に関連して IMO により伝達された、最新の追加方策リストを伴っていること。

本計画には、船舶が規則 C-1 に従って要求されるいかなる追加方策をも遵守することになる処置について、また、いかなる緊急又は異常発生状況のための詳細及び助言を含むこと。

## 2.5 本計画の見直し

2.5.1 本計画について、船舶所有者、運航者又は船長は、含まれている情報が正確かつ最新化されていることを確保するため、定期的見直しを実施すること。

情報変更についての迅速な取得及び本計画内への編入を可能とする、フィードバック方式を採用すること。

2.5.2 本計画における要件の変更については、主管庁の承認が必要となる。

## 3 強制要件

3.1 この節は、規則 B-1 における 7 つの強制要件個々のためのガイドラインを提供している。

さらに、バラスト水及び沈殿物を管理する船舶の要員を支援するための情報も提供している。

3.2 規則 B-1 は、本計画は、個々の船舶について具体的なものであり、また、少なくとも以下の各要件を満足しなければならない。

- .1 条約で要求されるバラスト水管理作業に関連して、船舶及び乗組員の安全対策を詳述すること。
- .2 条約で要求されるバラスト水管理実施の履行のためにとるべき措置について、詳細に記述すること。
- .3 海上及び陸揚げによる沈殿物処分の手順について詳述すること。

- .4 バラスト水が排出されることになる水域国の当局と、海上への排出に伴う船上バラスト水管理について調整するための手続きを含むこと。
  - .5 本計画の適切な履行を確保する船上責任士官を任命すること。
  - .6 条約の下に規定される船舶のための報告要件を含むこと。
  - .7 船舶の日常語で記載すること。使用言語が英語、仏語又はスペイン語でない場合、これらの一言語による翻訳文が提供されること。
- 3.3 バラスト水管理計画には、従うべきバラスト操作手順に関する、以下の事項を含む指針について記載すること。
- .1 バラスト水の漲水
  - .2 用いられるバラスト水管理システムについての、段階を追った手順及びシーケンス
  - .3 用いられるバラスト水管理システムに付随する、運用上又は安全上の制限。これはまた、締約国に権限を付与された検査官からの質問への応答においても、船舶の要員への助力となる。
- 3.4 用いられるバラスト水管理システムの安全面については、必要に応じて、以下についての指針を含むこと。
- .1 あらゆる場合に維持されるべき復原力の数値については、IMO 勧告の（又は主管庁により要求される）数値以上に維持されること。
  - .2 縦応力、また必要に応じてねじり応力の数値については、許容数値の範囲内に維持されること。
  - .3 バラストの移動又は交換については、部分的に漲水されたタンク内において、スロッシング現象を引き起こす可能性がある。これらの作業に部分的漲水タンク含まれる場合、構造上の損害の危険性を最小化するため、当該作業に都合の良い海上波及びうねりの状況下での実施を考慮すること。
  - .4 バラスト水交換時における、船体振動を生ずる波

- .5 特に、船橋視界、船首底への衝撃及び最少船首喫水に関連した船首尾喫水及びトリム
  - .6 船舶乗組員を冒す可能性のある、いかなる潜在的障害及び労働衛生面への影響についても、採ることが必要な安全対策を伴って特定されること。
  - .7 起こり得る超タンク加圧力
- 3.5 船舶が、3倍を下回るポンプ注入で、少なくとも95%以上の容量交換効率が達成可能な場合、このバラスト水交換工程が規則D-1.2の下に承認されていることを示す書類を本計画の中に提供すること。
- 3.6 また、本計画には、沈殿物処分、特に以下の事項についての手順についても含むこと。
- .1 洋上における沈殿物の除去又は削減について、また、沈殿物除去のためのバラストタンク洗浄時期について
  - .2 沈殿物除去のためタンク内に入ることが必要な場合に、とられるべき安全性の考慮について
  - .3 港湾における沈殿物受入施設の利用について
- 3.7 本計画においては、バラスト水管理責任士官について明確に特定し、かつ、彼/彼女の義務について概説すること。当該概説には以下の事項を含むこと。
- .1 遂行されるバラスト水管理が、本計画における手順に従っていることを確保すること。
  - .2 バラスト水記録簿及び他のいかなる必要文書作成も維持されていることを確保すること。
  - .3 締約国に権限を付与された検査官に助力するため、いかなる必要なサンプリングにも応じること。

3.8 本計画には、この条約の下に規定されている、船舶バラスト水記録簿に沿った、当該船舶に認可された除外の詳細を含む記録要件に関する指針を含むこと。

3.9 本計画には、上述事項に加えて、以下の事項を含むこと。

.1 乗組員への、バラスト水管理及び記録保持の必要性に関する説明を提供する序論。当該序論には、“本計画については、権限を有する当局の要請時には、直ちに検査に応じられるようにしておくこと。”という記述を含むこと。

.2 最低限、次の事項を含む船舶の詳細

.1 船名、旗国、船籍港、総トン数、IMO 番号\*、長さ (BP)、幅、国際呼出符号；最大バラスト喫水 (通常時及び荒天時)；

.2 船舶のバラスト水容量合計 (m<sup>3</sup>及び当該船舶に適切な他の単位)；

.3 船上で用いられる主たるバラスト水管理法についての簡単な説明

.4 本計画遂行責任士官の特定 (ランク)

.3 船上で用いられるバラスト水管理システムについての、次の事項を含む情報

.1 バラストタンク配置

.2 バラスト容積図

.3 空気管及び測深の配置を含む、バラスト水諸管及びポンプの配置

.4 バラスト水ポンプ能力

.5 船上で持続されている運用及び維持マニュアルに関連した、船上で用いられるバラスト水管理システム、

---

\* 決議 A.600(15)IMO 船舶識別番号スキーム

- .6 バラスト水処理システム
  - .7 船舶の図面及びプロフィール、又はバラスト配置の計画図
- .4 次のものを含むバラスト水サンプリング場所についての情報
- .1 乗組員が、サンプルを採取する理由を持つ締約国に権限を付与された検査官に助力できるように、パイプライン及びバラスト水タンクにおけるサンプリング個所を示すリスト又は図表
  - .2 この節においては、バラスト水のサンプリングについては、主として権限を付与された検査官のためのものであり、同検査官の明白な要請かつ監督下の場合を除いては、乗組員によるいかなるサンプル採取についても、その必要性がないであろうことを明確にすること。
  - .3 権限を付与された検査官が閉鎖区画に入る場合には、同検査官に対し、守るべきあらゆる安全手順について助言すること。
- .5 次のものを含む、乗組員の訓練及び習熟措置
- .1 バラスト水管理についての一般的特徴
  - .2 バラスト水管理実施に関する訓練及び情報
  - .3 バラスト水交換
  - .4 バラスト水処理システム
  - .5 一般的安全性配慮
  - .6 バラスト水記録簿及び記録の維持
  - .7 設置したバラスト水処理システムの運用及び保守管理
  - .8 船上で用いられる特定のシステム及び手順に付随する、乗組員及び乗客

への安全又は健康、及び/又は船舶への安全に影響する安全性

.9 沈殿物除去でタンク内に入るための予防措置

.10 沈殿物についての、安全な取り扱い及び詰め込み手順

.11 沈殿物の貯蔵

#### 4 非強制情報

4.1 バラスト水管理条約の条文及び規則により要求される規定に加えて、船舶所有者及び/又は運航者は、必要に応じて本計画内に、追加の線図及び図面、船内設備及び参考資料の提供などの追加情報を盛り込むことができる。

また、条約と異なる国家又は地域要件についても、参考として表示することができる。

4.2 さらに、非強制情報には、製造者マニュアル（抜粋又は完全版のどちらでも）、又は当該マニュアル及び他の関連資料の船内保管場所への言及も含むことができる。

\*\*\*

## 付録

### バラスト水管理計画作成標準書式

#### はじめに

バラスト水管理計画には、条約の規則 B-1 において要求される情報を盛り込むこと。

管理計画の準備のための指針として、以下の情報が含まれること。  
管理計画は、個々の船舶について具体的なものであること。

#### 序論

個々の計画の冒頭においては、以下の文章の意図を反映する語法を盛り込むこと。

- 1 本計画については、2004 年の船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約附属書の規則 B-4 及び付随するガイドラインの要件に従って作成されたものである。
- 2 本計画の目的は、バラスト水管理及びバラスト水管理計画作成のためのガイドライン決議 MEPC XX(YY) (本ガイドライン) に従った、船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理についての要件を満足することにある。  
本ガイドラインは、船舶バラスト水及び沈殿物についての計画及び管理のための標準的な運用指針を提供し、かつ、従うべき安全手順について記述している。
- 3 本計画については、主管庁の承認を得たものであること。また、主管庁の事前承認なくして、本計画のいかなる部分についても、変更又は改正しないこと。
- 4 権限を持つ当局の要請あり次第、本計画について検査することができる。

注： 本計画は、乗組員の日常語で記載されること。使用言語が英語、仏語又はスペイン語でない場合、これらの一言語による翻訳文が提供されること。

## 船舶明細

最低限以下の明細を含むこと。

船名；  
旗国；  
船籍港；  
総トン数；  
IMO 番号\*；  
長さ (BP)；  
幅；  
国際呼出符号；  
最大バラスト喫水 (通常時及び荒天時)；  
船舶のバラスト水容量合計 (m<sup>3</sup>及び当該船舶に適切な他の単位)；  
船上で用いられる主たるバラスト水管理法についての簡単な説明  
本計画遂行責任士官の特定 (ランク)

## 索引

本計画の内容の言及のため、節の索引を含むこと。

## 目的

船舶乗組員に対する、バラスト水管理の必要性及び的確な記録保持の重要性を説明した、簡潔な序論を包含すること。

## バラストシステムの計画/図面

バラストシステムの計画又は図面の一例：

- 1) バラストタンク配置；
- 2) バラスト容積図；
- 3) 空気管及び測深の配置を含む、バラスト水諸管及びポンプの配置；
- 4) バラスト水ポンプ能力；

---

\* 決議 A.600(15)IMO 船舶識別番号スキーム



- 5) 船上で持続されている運用及び維持マニュアルに関連した、船上で用いられるバラスト水管理システム；
- 6) バラスト水処理システム；
- 7) 船舶の図面及びプロフィール、又はバラスト配置の計画図；

## バラストシステムの内容

バラストシステムの内容

## バラスト水サンプリング箇所

パイプライン及びバラスト水タンクにおけるサンプリング及び接近箇所を含むリスト及び又は線図

バラスト水のサンプリングについては、主として権限を持つ当局のためのものであり、当該当局の明白な要請かつ監督下の場合を除いては、乗組員によるいかなるサンプル採取についても、その必要性がないであろうという注記

## バラスト水管理システムの運用

船上で用いられるバラスト水管理システムの運用についての詳細な記述

一般的バラスト水管理予防措置についての情報

## 船舶及び乗組員のための安全措置

用いられるバラスト水管理システムの具体的安全性の詳細

## 運用又は安全上の制限

安全にタンクに入るための手順への言及を含む、管理システムに付随して船舶又は乗組員に影響するものを包含した、具体的運用又は安全上の制限

## バラスト水管理及び沈殿物制御のため、船上で用いられる方策の記述

step-by-step 運用手順を含むバラスト水管理及び沈殿物制御のため、船上で用

いられる方策詳細

## 沈殿物処分のための手順

洋上及び陸上における沈殿物処分のための手順

## 連絡方法

沿岸国水域内でのバラスト水排出についての調整のための手順の詳細

## バラスト水管理士官の義務

指名された士官の義務の概要

## 記録要件

条約における記録保持要件の詳細

## 乗組員の訓練及び習熟

乗組員の訓練及び習熟対策についての情報

## 除外

規則 A-4 の下に船舶に認可されたいかなる除外の詳細

## 承認当局

承認当局の詳細及びスタンプ

\*\*\*

## 第 54 会期 海洋環境保護委員会報告書（仮訳）

### 項目

- 1 序論
- 2 バラスト水中の有害水生生物
- 3 船舶リサイクリング
- 4 船舶からの大気汚染の防止
- 5 強制法規改正の検討及び採択
- 6 MARPOL 73/78 及び関連法規の解釈及び改正
- 7 OPRC 条約及び OPRC-HNS 議定書並びに関連条約決議の実施
- 8 特別海域及び特に敏感な海域の特定及び保護
- 9 受入施設の不備
- 10 各小委員会の報告
- 11 他の委員会等の作業
- 12 条約の進捗状況
- 13 船舶の有害防汚システム
- 14 MARPOL 73/78 及び関連法規の実施及び施行の促進
- 15 UNCED 及び WSSD へのフォローアップ
- 16 技術協力計画
- 17 総合安全性評価及び人的要因の将来の役割
- 18 委員会及び下部組織の作業計画
- 19 委員会ガイドラインの適用
- 20 その他の事項

### 附属一覧

- 附属 1 決議 MEPC.140 (54)  
ープロトタイプバラスト水処理技術プログラムの承認に及び監視のためのガイドライン(G10)
- 附属 2 決議 MEPC.141(54)  
ー1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年議定書の附属書の改正（MARPOL 73/78 改正附属書 I の第 1 規則の改正、第 12A 規則の追加、それに伴う IOPP 証書の改正及び第 21 規則の改正）
- 附属 3 決議 MEPC.142(54)

- －改正 MARPOL 附属書 I の要件の浮体式海洋石油ガス生産貯蔵積出設備(FPSO)及び浮体式海洋石油ガス貯蔵積出設備(FSU)への適用のためのガイドラインの改正（決議 MEPC.139(53)）
- 附属 4 決議 MEPC.143(54)
  - －1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年議定書の附属書の改正（MARPOL 7/3/78 附属書IVへ第 13 規則の追加）
- 附属 5 決議 MEPC.144(54)
  - －危険化学薬品ばら積み輸送のための船舶の構造及び設備に関する規定(BCH コード)の改正
- 附属 6 決議 MEPC.145(54)
  - －2006 年の危険化学薬品ばら積み輸送のための船舶の構造及び設備に関する規定(BCH コード)の改正の早期かつ有効な適用
- 附属 7 改正 MARPOL 附属書 I 第 12A 規則の統一解釈
- 附属 8 改正 MARPOL 附属書 I 第 22 規則 5 項の統一解釈
- 附属 9 決議 MEPC.146(54)
  - －改正 MARPOL 附属書 I 第 23 規則の下の事故時油流出性能に関する説明書の改正
- 附属 10 MARPOL 73/78 附属書 I の改正提案（特別海域としての南アフリカ南部海域）
- 附属 11 特に敏感な海域の指定のための MEPC 決議の統一書式
- 附属 12 PSSA 提案の IMO への提出のガイダンス文書
- 附属 13 MARPOL 73/78 附属書Ⅲの改正案（改正附属書Ⅲ）
- 附属 14 改正 MARPOL 73/78 附属書Ⅲの発効へ向けた時間枠
- 附属 15 状態評価スキーム(CAS)の改正提案（決議 MEPC.96(46)の改正）
- 附属 16 決議 MEPC.147 (54)
  - －甲板面及び縦けた間のすみ肉溶接の残差の評価に関するガイドライン
- 附属 17 総合ビルジ処理システム(IBTS)のためのガイダンス文書を使用する船舶の機関室内での油性廃棄物の処理システムのための改正ガイドライン
- 附属 18 現在の MARPOL 附属書 I 第 25A 規則の統一解釈
- 附属 19 改正ばら積みで輸送される液体物質の暫定評価のガイドライン
- 附属 20 決議 MEPC.148 (54)
  - －ディーゼルタンク又は食物油輸送用に設計されたドライカーゴ船の独立タンクに食物油を積載して輸送する際のガイドラインの改正
- 附属 21 MEPC 55、MEPC 56 及び MEPC 57 の議題に含むべき項目

## 1 序論

1.1 第 54 回海洋環境保護委員会は、Mr. A. Chrysostomou（キプロス）を議長として、2006 年 3 月 20～24 日に、IMO 本部において開催された。

1.2 今会期、以下の 88 IMO 加盟国からの代表団が出席した。

アルジェリア	アイルランド
アンゴラ	イスラエル
アンチグアバーブーダ	イタリア
アルゼンチン	ジャマイカ
豪州	日本
バハマ	ケニア
バングラデシュ	キュート
バルバドス	ラトビア
ベルギー	リベリア
ベリーズ	リトアニア
ボリビア	ルクセンブルグ
ブラジル	マレーシア
ブルガリア	マルタ
カナダ	マーシャル諸島
チリ	モーリシャス
中国	メキシコ
コロンビア	モロッコ
クロアチア	オランダ
キューバ	ニュージーランド
キプロス	ナイジェリア
北朝鮮	ノルウェー
コンゴ	パキスタン
デンマーク	パナマ
ドミニカ	ペルー
エクアドル	フィリピン
エジプト	ポーランド
エストニア	ポルトガル
フィンランド	カタール
フランス	韓国
ガボン	ルーマニア
ドイツ	ロシア
ガーナ	セントヴィンセントグレナディーン
ギリシャ	サウジアラビア
ホンジュラス	シンガポール
アイスランド	スロベニア
インド	南アフリカ
インドネシア	スペイン
イラン	スウェーデン

スイス	ウクライナ
タイ	英国
トリニダードトバゴ	米国
チュニジア	ウルグアイ
トルコ	バヌアツ
ツバル	ベネズエラ

次の IMO 準加盟国からの代表団が出席した。

香港（中国）

次の国連及び専門機関からの代表団が出席した。

国際連合（UN）  
国連環境計画（UNEP）  
国際労働機関（ILO）

次の 6 政府間機関からオブザーバーが出席した。

欧州委員会（EC）  
国際海洋探査協議会（ICES）  
海洋環境保護地域機関（ROPME）  
東及び南アフリカ港湾管理協会（PMAESA）  
南太平洋地域環境計画（SPREP）  
国連海事衛星機構（IMSO）

次の 29 非政府間機関からオブザーバーが出席した。

国際海運集会所（ICS）  
国際海上保険連合(IUMI)  
国際自由貿易組合連合（ICFTU）  
国際港湾協会（IAPH）  
バルチック国際海運同盟（BIMCO）  
国際船級協会連合（IACS）  
欧州化学製造者連合協議会（CEFIC）  
石油会社国際海事評議会（OCIMF）  
国際地球の友（FOEI）  
国際航法研究協会（IAIN）  
（ISFMA）  
Community of European Shipyards' Associations（CESA）  
国際独立タンカー船主協会（INTERTANKO）  
国際タンカー船主汚染防止連合会（ITOPF）  
国際自然保護連合（IUCN）

グリーンピース・インターナショナル  
国際ドライバルク貨物船主協会 (INTERCARGO)  
世界自然保護基金 (WWF)  
欧州内燃機関製造者協会 (EUROMOT)  
海洋工学、科学及び技術協会 (IMarEST)  
国際パーセルタンカー協会 (IPTA)  
国際航行連盟 (ISAF)  
国際海洋請負業者協会 (IMCA)  
世界原子力輸送協会 (WNTI)  
国際港長協会 (IHMA)  
国際バルクターミナル協会 (IBTA)  
英国造船学会 (RINA)  
INTERFERRY  
国際バンカー協会 (IBIA)

- 1.3 海上安全委員会 (MSC) 議長 Mr. I.M. Ponomarev (ロシア) ; ばら積み液体及びガスに関する小委員会 (BLG) 議長 Mr. Z. Alam (シンガポール) ; 危険物、固体貨物及びコンテナ小委員会 (DSC) 議長 Mrs. O.P. Lefevre (フランス) も出席した。

#### 事務局長開会の辞

- 1.4 参加者に歓迎の意を表し、事務局長は、多くの点で、全世界の海運業の主要な問題が世界中のすべての社会の現在直面している問題と同一であり、かつ、他の産業と同様に、海運業の環境上の信任がこの惑星及び資源は私たちが自由に使用できるものではないとの理解で、社会が限界に来る以前に、より綿密な調査の下で成り立つと述べた。海運業は、その活動が船舶の設計から、建造、設備、運航を通し、一たび経済的は使命を終えた船舶の最終的な廃棄まで、環境に優しくかつ持続可能であることを確保しなければならない。
- 1.5 事務局長は、さらに IMO が環境的な持続可能を確保する役割を担うことを決定し、そしてそれは 2000 年ミレニアムサミットにより設定され 2005 年世界サミットで再度宣言された 8 件のミレニアム開発目標(MDG) の内の 1 件であると述べた。これに関連して、同氏は、今年の World Maritime Day のテーマが「技術協力ー2005 年世界サミットの IMO の対応」であり、アフリカの海事の必要性を特に強調している、このことが、MDG の実行の観点から、機関に貢献する機会を与えたと述べた。国際海事社会は、経済発展を促進させる配置の中で社会が持つ、順に、成長を促し、仕事の創造を助長し、多数の発展途上国にとって重要な貿易外の収入源となることが期待される、メカニズムを利用することにより、これらの会議の目標の中で重要な役割を果たす。事務局長は、欧州委員会(EC)、地球環境資金制度(GEF)、国際石油産業環境保全協会(IPIECA)及び地中海におけ

る地域海洋汚染緊急時対応センター(REMPEC)を含む多数のパートナーと協力してギニア湾、北アフリカ、西及び中部アフリカ並びに西インド諸島地域において実施されている海洋環境保護に関する大規模計画を強調し、IMO の主眼点がアフリカの海事の必要性におかれていることも言及した。

- 1.6 事務局長は、海洋環境に関する現在の2年間の機関の作業を、たとえ他の残りの問題を取り扱わなくても、主として、大気、健康及び海洋環境に相当の損害を与える原因となる可能性のある、船舶からの大気汚染、船舶リサイクリング及びバラスト水管理のような、特定の問題に焦点を当て続けることを銘記した。
- 1.7 一般の大気汚染及び特に温室効果ガス排出に関して、事務局長は、前週の世界気象機関及び米国海洋大気庁による、気象変化に関連した大気ガスが過去最高を記録していること、このことがこの惑星の関係するすべての場所で深刻であるという、新事実にご委員会の注意を促した。
- 1.8 事務局長は、海運は、長年、クリーンで環境にやさしい輸送方法と考えられてきたと続けた。陸上からの大気汚染は、十分に減少している、しかしながら、船舶からの大気汚染の懸念は、増大している。そのため、ご委員会にとって、決議 A.963(23)を通して前回総会により採択された、船舶からの温室効果ガス削減に関するIMO の政策と実行へのフォローアップ行動を検討することが緊急であることは明らかであった。事務局長は、達成可能な実施措置を可能な限り早期に計画及び導入することについてのご委員会の成功を望んだ。
- 1.9 事務局長は、2005年5月のMARPOL 附属書VIの発効に続き、これまでの実施により得られた経験が、現在の技術及び船舶からの大気汚染のさらなる削減の義務を考慮して、附属書の見直しを必要とすることを示したと述べた。2007年の完了目標での、附属書VIの見直しは、現在の2年間の主要な課題である。この作業は、産業界のすべての部門からの専門家の助言を必要とすることから、加盟国及びオブザーバーは、限られた時間内でこの課題の完了を委任されたBLG 小委員会に、要求された深さの専門的知識を確保することを招請された。
- 1.10 事務局長は、船舶リサイクリングの問題が、環境ばかりではなく、労働者の健康及び安全の観点からの懸念を増大させていること、及び総会が、決議 A.981(24)を通して、2008年～2009年の2年間の採択に向け、法的拘束力を有し世界中で適用できる国際海運及びリサイクリング施設のための国際海運及びリサイクリング施設のための船舶リサイクリング規則を提供する強制文書の作成をご委員会に要求した。当項目は、時々、ご委員会の議題となっていたため、ご委員会は、世界の海上輸送特有の特徴及び運航上の生命の終点に達した船舶が関係者の健康、関係船舶の安全及びリ



サイクリング活動を行う国の環境に最大の配慮をしてリサイクリングされることの必要性を考慮して、実用的、実行可能、効果的かつ常識的な解決策を作成することを明白な権限と共に検討の中心においた。事務局長は、人間及び環境の健康の持続する利益のため、当委員会がこれらすべての目標を達成できることを確信していると表明した。

- 1.11 事務局長は、すべての関係機関の利害を共同努力の目的とするためばかりでなく、3機関間の二度手間並びに責任及び能力の重複を避けるため、機関は ILO 及びバーセル条約の適切な組織との緊密な協力を継続すると述べた。
- 1.12 これに関連して、事務局長は、当委員会及び技術協力委員会に勧告され理事会に支持されたため、すべての関係機関、特に主要な船舶リサイクリング国、の便宜のために関係した技術協力活動に融資する「国際船舶リサイクリング基金」が設立中であることを通知した。
- 1.13 バラスト水管理の項目に話を向け、事務局長は、船舶のバラスト水による侵入種の問題にさらされている国際社会並びにその解決として世界的な合意及び標準化から得られた便益を強調した。それゆえ、2004 年バラスト水管理条約を最も早い時期に発効させることなしで効果はない。事務局長は、MEPC 53 以降、新たに 5 カ国が条約の締約国となり、条約の発効要件である 30 カ国及び総トン数での世界の商船船腹量の 35%に対して、合計 6 カ国及び 0.62%となったことを銘記し、同氏は、近い将来より多くの国が条約の締約国となることを希望した。
- 1.14 事務局長は、最近設置された GESAMP バラスト水作業部会が、2006 年 1 月の第 1 回会合において、2 件の活性物質の承認申請を審査したことを銘記し、同氏は、この新しい作業部会の会合の結果がバラスト水処理技術の審議の前進において当委員会を支援することを確信した。これらの積極的な発展のため、事務局長は、第 2 回バラスト水見直し部会において重要で意義のある検討を行うため加盟国及びオブザーバーにバラスト水処理技術に関する最新情報の IMO への提供を招請した。
- 1.15 ばら積みで輸送される液体物質の暫定評価のための改正ガイドラインの採択提案に移り、事務局長は、これらのガイドラインが IMO により評価される混合物質を製造している各国の主管庁に、主管庁の代理として製造者にその様な混合物の評価を行う権限を与えることを可能とすることを目指していることを銘記した。ガイドラインの採択は、当委員会にとって 2007 年 1 月 1 日の改正 MARPOL 附属書 II 及び改正 IBC コードの発効前にすべての必須条件とされている課題に対応するために欠くことのできないものである。これに関連して、事務局長は、当委員会がばら積み化学製品の国際輸送の分野での地位を確保するためには、これら 2 件の重要な IMO 文書の完全な実施に関してすべての利害関係者の協力が大変重要

であると考慮した。

- 1.16 PSSA の問題で、事務局長は、特に敏感な海域の特定と指定のための改正ガイドラインの前回総会による採択がその様な海域の設置のための手順を明白かつ強固にするための継続中の過程の中で重要な一步であると述べた。今会期で、当委員会が一たび IMO への PSSA 提案の提出のためのガイダンス文書を最終化すると、新たな PSSA 提案はより活発で調和された方法で審議される。
- 1.17 当委員会の議題に関する他の重要な問題に関して、事務局長は、燃料油タンクの保護に関する新規則の採択提案；重質油の定義のさらなる修正；及び MARPOL 附属書IVの下の運用要件での寄港国監督に関する新規則を銘記した。事務局長は、油流出の危険評価及び対応準備の調査に関するマニュアル案；海洋環境での化学薬品放出の計画及び対応に関するガイダンス文書案；海洋の油流出に続く環境的損害の調査及び回復に関する IMO/UNEP ガイダンス文書案；及び HNS 事故の準備及び対応に関する 2 件の導入コースの最終化を進捗させるため前週に開催された、OPRC-HNS 技術部会の作業の結果を銘記した。
- 1.18 環境に関する IMO 文書の批准及び発効に関して、事務局長は、メキシコの 26 番目の国としての加入により、1972 年ロンドン条約 1996 年議定書が、2006 年 3 月 24 日、金曜日に発効することを当委員会に喜んで通知した。
- 1.19 積極的な作成にもかかわらず、事務局長は、採択後 4 年以上、2001 年 AFS 条約の加盟国数が発効に不十分であることに懸念を残した。そのため、事務局長は、各加盟国に書簡を送り、現在は、未加入の政府に対して繰り返し、最早の可能な機会に AFS 条約の批准、受諾、承認又は加入の審議を行うことを招請している。
- 1.20 事務局長は、IMO 加盟国任意監査スキームが IMO の多数で持続し、調和したサブスタンダード船の排除の試みの触媒としてく期待されていると述べた。前年の理事会及び総会の決定に続き、MSC、MEPC 及び TCC により提供された助言の範囲を基に、当スキームは、実施の準備ができていること、そして、最後に、事務局長は、加盟国政府に彼ら自身で監査を行うこと；彼らの中から監査チームを選択することのできる監査官を指名すること；及び当スキームの効果的な実施のために機関により計画された地域訓練コースに参加する資格のある監査官を指名することを招請した。当スキームへの個人的な献身を誓い、事務局長は、チリ、キプロス、デンマーク、エジプト、リベリア、オランダ、スペイン及び英国政府が監査の準備を機関に通知したことを当委員会に告げ、同氏は、近い将来同種のより多くの申し出を受けることを期待していた。

1.21 2006年夏期から2007年までの約12ヶ月閉鎖する本部ビルの改装計画に関して、事務局長は、事務局が一時的に主催国により提供された他の事務所に移ること並びに当委員会及び小委員会の会合がロンドン及び海外の他の場所で開催されることを通知した。同氏は、各代表団が、固い決意とユーモアで、いかなる不快及び通常の仕事からの中断にも正面から話し合う準備することを望むと表明した。事務局長はさらに、MEPC 55は2006年10月9日～13日にロンドン・ウエストミンスターのセントラルホールにおいて開催される計画であることを通知した。

1.22 締めくくりに、事務局長は、海運界が全体として海洋環境保護に関するすべての海運界への方向性、ガイダンス及び支援のためにこの一週間の当委員会の作業を注目していると述べた。同氏は、Mr. Chrysostomou 議長の下、当委員会が、海洋環境保護の目標及び世界の海事社会全体の関心に尽くすため通常の協力の精神で正しい結論に至ることを確信した。

### 議長の辞

1.23 返答して、議長は、事務局長の開会の辞及び助言に感謝しそれらすべてを当委員会の作業で審議すると述べた。

### 議題の採択

1.24 当委員会は議題(MEPC 54/1)及び本会期中のガイドラインの暫定計画表(MEPC 54/1/1、附属2、改正)を採択した。各議題項目の下で審議される文書一覧と共に採択された議題は文書 MEPC 54/INF.8 に記載された。

### 信任状

1.25 当委員会は、各代表団の信任状が正当かつ適切なものであったという事務局長報告を銘記した。

## 2 バラスト水中の有害水生生物

2.1 当委員会は、今までのところ、6カ国（モルジブ、ナイジェリア、セントクリストファー・ネイビス、スペイン、シリア、ツバル）がバラスト水管理条約を批准又は加入し、締約国となったことを銘記した。当委員会は、加盟国に最早の機会に、バラスト水管理条約への批准、受諾、承認又は加入の検討を行うことを促した。

2.2 当委員会は、残りのガイドライン作成の最新の計画に従い、政策事項及び各ガイドラインの採択を当委員会自身に委ねたまま、当議題項目の下でさらなる作業が関連する小委員会により行われるべきであることを想起した。当委員会は、今会期に提出された政策面をプレナリーで審議する

こと及びガイドラインのさらなる作成の提案は BLG 10 において設置されるバラスト水作業部会に委託することに合意した。

## バラスト水管理条約の統一的実施のための残りのガイドライン作成のさらなる作業

- 2.3 当委員会は、MEPC 53 がバラスト水管理に関する 5 件のガイドラインを採択し、最新の計画に示された、残りのガイドライン作成の継続を BLG 及び FSI 小委員会に指示したことを想起した。
- 2.4 当委員会は、主に BLG 小委員会で作成中のガイドラインに関する、文書 MEPC 54/2/6 及び MEPC 54/2/7 を審議して、ガイドライン(G2)、(G11)、(G13)及び(G7)に関して提出された意見をバラスト水作業部会によるさらなる審議のため BLG 10 に委託することを決定し、ブラジルに修正提案の文書案の提出を招請した。さらに当委員会は、ガイドライン(G10)の変更提案には合意しなかった。
- 2.5 これに関連して、ブラジル代表団は、当委員会が文書 MEPC 54/2/6 及び MEPC 54/2/7 に関して非公式協議会を開催する機会を与えたことに感謝した。同代表団は、BLG 10 にさらに 2 件の文書の審議を要求する意向であることを表明した。

## ガイドライン(G10)の採択

- 2.6 当委員会は、第 4 回会期間会合において、バラスト水作業部会がプロトタイプバラスト水処理技術プログラムの承認及び監視のためのガイドライン(G10)に関する作業を完了したこと及び MEPC 53 が、今会期における採択の目的で、MEPC 決議案と共に、最終案(MEPC 53/WP.1 附属 2)の審議に合意したことを想起した。最終案に関するさらなる意見なしで、当委員会は、附属 1 に記載された決議 MEPC.140(54)により上記ガイドラインを採択した。

## 第 1 回海洋汚染について科学的観点から助言する専門家グループのバラスト水作業部会 (GESAMP-BWWG) 会合の報告書

- 2.7 当委員会は、MEPC 53 の指示に従い、事務局が活性物質を利用するバラスト水管理システム承認申請の評価を行うため GESAMP 事務局と作業を行い GESAMP-BWWG を設置したことを銘記した。当委員会はさらに、同部会が 2006 年 1 月 23 日～27 日に第 1 回会合を開催し、ドイツ及び韓国により提出された 2 件の申請の評価を行ったことを銘記した。
- 2.8 GESAMP-BWWG の第 1 回会合の報告書(MEPC 54/2/12)を審議し、当委員会は、同部会の勧告を支持し、両提案(ドイツによる Paraclean Ocean 及

び韓国による electro Clean System)に基本承認を与えることに合意した。船舶、乗組員及び環境へのリスクを最小化する目的で、当委員会は、同部会報告書の附属5及び6に明示された懸念が完全に払拭されたときのみ船上試験を認めるよう関係する旗国主管庁に招請した。

- 2.9 ドイツは、事務局の短時間で GESAMP-BWWG を設置した努力に感謝し、同部会、特に議長 Mr. Finn Pederden の成し遂げた作業に感謝を表明した。
- 2.10 IUCN は、最終承認が与えられた後は、相互に作用する影響と一緒に「経過及び最終結果」に関する情報は機密扱いとしてはならないとの見解であり、GESAMP-BWWG により提出された文書の完全さに関して懸念を表明した。IUCN はさらに、「経過及び最終結果」及び相互に作用する影響が文書 MEPC 54/2/1 (欧州委員会) の「リスク特徴付け」の章を含んでいないことを銘記し、含めることの審議を提案した。

#### **情報収集及び作業管理の方法(Methodology for information gathering and the conduct of work)**

- 2.11 当委員会は、限られた時間で、GESAMP-BWWG がバラスト水管理条約、手順(G9)及び文書 MEPC 54/2/1(欧州委員会)に含まれたデータ要件、リスクアセスメントの原則及び文書化に関するテクニカルガイダンスの規定を考慮して「情報収集及び作業管理の方法」(MEPC 54/2/12、附属4)に着手したことを銘記した。
- 2.12 当委員会は、バラスト水排出のための一般的な排出シナリオ文書(ESD)の有効性を評価し、加盟国及びオブザーバーにその様な文書の作成の可能性の調査を招請した。
- 2.13 当委員会は、GESAMP-BWWG に、プレナリーで作成された意見を考慮して、次回会期の間と同方法の作成を継続することを要求した。
- 2.14 当委員会は、日本により表明された、排出時の急性毒性及び処理済みのバラスト水の環境への短期影響に関する懸念及びこの件に関する文書を MEPC 55 へ提出する意向を銘記した。
- 2.15 当委員会は、米国により作成されノルウェーにより支持された最近採択された手順(G9)に従うこと及び同手順の規定に過度の新要件の導入を避けることの必要性に関する意見を銘記した。これに関連して、米国代表団は、「情報収集及び作業管理の方法」作成の基礎として当委員会であらかじめ検討されていない文書の使用に関する懸念を表明し、MEPC 55 において同方法案のさらなる審議を行うことを勧告した。

- 2.16 当委員会は、GESAMP-BWWG に第 2 回会合において意見の検討を可能とするために加盟国及びオブザーバーに 2006 年 4 月 21 日までに同方法案に関するさらなる意見の提出を招請することに合意した。
- 2.17 当委員会は、欧州委員会により紹介された文書 MEPC 54/2/1 を審議して、提案されたテクニカルガイダンスと手順(G9)間の差異を銘記し、GESAMP-BWWG に、手順(G9)との矛盾を明示するために、同文書のさらなる審議及びそれに応じて MEPC 55 で当委員会への助言を要求することを決定した。
- 2.18 当委員会は、文書 MEPC 54/2/2 (欧州委員会) 及び MEPC 54/2/11 (韓国) を審議して、申請の結果及び使用データの権利放棄の可能性のさらなる明確化が必要であることに合意した。当委員会は、この問題に関するさらなる意見を 2006 年 4 月 21 日までに加盟国及びオブザーバーに招請し、GESAMP-BWWG に MEPC 55 へこの件に関する専門家の助言を提出することを要求した。
- 2.19 当委員会は、欧州連合各国及び欧州委員会の代表として英国により紹介された文書 MEPC 54/2/8 及びリスク・ベネフィット分析に関する追加の情報を提供している CEFIC による MEPC 54/2/10 を審議して、原則としてその概念に合意し、BLG 10 にこれら文書のさらなる審議及びバラスト水排出のリスク・ベネフィット解析の方法の作成の必要性の評価を要求することに合意した。これに関連して、当委員会は、バラスト水排出リスクベネフィット分析、バラスト水管理又は活動に関連した他のリスクの総合安全性評価を行う代表団にバラスト水管理条約の第 6 条に従いその様な情報の共有を招請することに合意した。

#### バラスト水に関するさらなる作業

- 2.20 当委員会は、MEPC 53 が、見直し部会の勧告を審議して、MEPC 55 の間に条約第 D-5 規則に従いさらなる技術の見直しを行うことに合意したことを想起した。
- 2.21 当委員会は、MEPC 53 が、MEPC 55 における見直しにおいて予想された進捗を達成していないと明白になった場合に、可能性のある選択肢の提出を招請したことを想起した。この点に関して当委員会は、MEPC 55 における見直しの結果、開発及び技術の承認において十分な進捗を達成していないと明白になった場合に、D-2 基準の最初の適用日(2009 年 1 月 1 日)を 1 年間延期するための提案を含む MEPC 54/2/4 (国際海運集会所) を審議することとした。前向きな提案として広く支持する見解で、当委員会は、原則として提案を支持することに合意した。当委員会は、加盟国及びオブザーバーに MEPC 55 における審議のため処理装置の製造及び搭載能力に関する統計上の情報を提供することを招請した。

- 2.22 当委員会は、3件の活性物質を利用するバラスト水管理システムの申請の意志及びGESAMP-BWWGの第2回会合の計画提案を含む日本による提案(MEPC 54/2/9)を銘記した。
- 2.23 事務局により提供された情報及び文書MEPC 54/2/12(事務局)の附属2で提案された計画を銘記し、当委員会は、与えられた状況を想定して、GESAMP-BWWGがMEPC会期の5ヶ月前に会合を開催すること及び提出順に2件又は最大3件の申請の審議を行うことに合意した。これに関連して、当委員会は、加盟国に活性物質を利用するバラスト水管理システムの非機密扱いの説明を基本承認に関して決定を予定しているMEPC会期の前の会期へ、不可能な場合は、最も早い機会に、但しGESAMP-BWWGによる評価のため承認申請(文書)の提出のために設定された28週間の締切り前に、提出することを促した。
- 2.24 例外として、当委員会は、MEPC 55では、2006年5月又は6月に開催を予定しているGESAMP-BWWGの第2回会合に準備期間を可能とするため、遅くとも2006年4月21日金曜日までに、加盟国に承認申請(申請書類)及び非機密扱いのシステムの説明の提出を招請することに合意した。

#### バラスト水管理に関するその他の情報

- 2.25 当委員会は、英国により紹介された文書MEPC 54/2/5を審議して、南極海でのバラスト水交換に関するガイドライン提案の支持及び数カ国の代表団の直接英国代表団に意見を提出する意向を銘記し、加盟国及びオブザーバーに地域協力を高めること及びバラスト水管理条約の第13条及び14条に従い関連する情報を交換することを招請した。
- 2.26 当委員会は、適合していることの管理ばかりではなく型式承認要件のライン内でのサンプリングに使用できる可能性のある、バラスト水サンプリング装置に関してドイツにより提供された情報(MEPC 54/INF.3)を銘記した。
- 2.27 当委員会は、活性物質を利用するバラスト水管理システムの承認申請を提出する意向及び使用した技術の手短な説明に関するスウェーデンにより提供された情報(MEPC 54/INF.6)を銘記した。

#### 見直し部会の作業を促進するための勧告

- 2.28 事務局により提供されたバラスト水管理技術の状況の見直しの実施のための勧告(MEPC 54/WP.5)を審議して、当委員会は、加盟国及びオブザーバーにMEPC 55におけるバラスト水見直し部会の第2回会合の間に有意義かつ有益な審議を行うためバラスト水管理技術に関する最新の情報の

提供を促し、加盟国に、見直し部会の作業を促進させるために、文書 MEPC 54/2/2 の書式及び文書 MEPC 54/WP.5 の附属に含まれた原盤の双方を使用して、関連した情報の提出を招請した。

### 3 船舶リサイクリング

3.1 当委員会は、第 53 回会期において船舶リサイクリング作業部会を設置し結果として当委員会が以下を行ったことを想起した：

- .1 採択のために第 24 回総会へ提出するための、船舶リサイクリングの新しい IMO 文書の作成に関する総会決議案を承認した；
- .2 採択のために第 24 回総会へ提出するための、船舶リサイクリングに関する IMO ガイドライン(決議 A.962(23))の改正の採択に関する総会決議案を承認した；
- .3 船舶リサイクリングに関する IMO ガイドラインー「火気作業のためのガスフリー」証書の実施に関する MEPC 回章案を承認した。そして、それは MEPC/Circ.466 として回章された；及び
- .4 船舶リサイクリングに関する新しい IMO 文書作成のための開始点としての会期間船舶リサイクリング作業部会の結果を支持した。

3.2 当委員会はさらに、第 24 回総会が船舶リサイクリングに関する MEPC の作業を銘記し、2 件の総会決議：「船舶リサイクリングに関するガイドラインの改正」の決議 A.980(24)；及び「船舶リサイクリングに関する法的拘束力のある新たな文書」の A.981(24)を採択したことを想起した。

3.3 当委員会は、総会が船舶リサイクリングに関する法的拘束力のある新たな文書の作成は決議 A.962(23)により採択された船舶リサイクリングに関するガイドライン及び決議 A.980(23)による改正の実施から関係者の注意をそらしてはならないとの見解を支持したことを銘記した。

3.4 当委員会は、最終的に第 2 回船舶解体に関する ILO/IMO/BC 共同作業部会が 2005 年 12 月 12 日～14 日にジュネーブでバーゼル条約により主催されたこと及び同共同作業部会が、船舶リサイクリングについて、適切な 3 機関による審議のため、ILO、IMO 及びバーセル条約締約国会議の作業計画及び活動に合意したことを想起した。

#### 作業計画

3.5 当委員会は、最初に船舶のリサイクリングに関する法的拘束力のある新たな文書案を同提案及び関連問題に関する意見を述べた文書と一緒に審



議すること；続いてガイドラインの最初の提案を含む 2 件の提案の審議を行い；その後、第 2 回 ILO/IMO/BC 共同作業部会の報告書の審議を行い；最後に、作業部会に適切に指示をすることに合意した。

### 船舶のリサイクルに関する法的拘束力のある新たな文書案の審議

3.6 当委員会は、総会が、決議 A.981(24)により、2008 年～2009 年の 2 年間の採択の準備のため、当委員会に船舶リサイクルに関する法的拘束力のある新たな文書の作成を要求したことを銘記した。

3.7 文書 MEPC 54/3 を紹介して、ノルウェーは、法的拘束力のある文書のさらなる作成のための基本文書として当委員会により使用される同文書の付属に含まれた法的強制力のある文書案を提案した。ノルウェーは、以下の規則を提供することにより条約案の主要な推進及び重要な要素を強調した：

- .1 船舶の安全及び運航能力を損なうことなく、安全及び環境上適正なリサイクルを促進するための船舶の設計、構造、運航及び準備；
- .2 安全及び環境上適正な方法での船舶リサイクル施設の運用；及び
- .3 船舶リサイクルのための適切な実施メカニズムの設立

3.8 当委員会は、ノルウェー及び法的拘束力のある文書に関する意見文書を提出した代表団：ブラジルによる MEPC 54/3/4、グリーンピースインターナショナルによる MEPC 54/3/5/Rev.1、バーセル条約事務局による MEPC 54/3/8、インドによる MEPC 54/3/9、ILO による MEPC 54/3/10 並びに ICS、BIMCO、INTERTANKO、INTERCARGO、IPTA 及び WNTI による MEPC 54/3/11 に感謝した。当委員会は、法的拘束力のある文書案に関して 2 件の提案：日本による MEPC 54/3/1 及び ICS による MEPC 54/3/3 のあることも銘記した。

3.9 検討の中で、多数の代表団は、船舶リサイクルに関する強制文書を作成するための機関の活動を支援し、その様な最初の文書案を提出したノルウェーに評価を表す発言をした。発言したすべての代表団は、作業部会に積極的に参加すると述べた。

3.10 要約して、議長は、プレナリーで作成されたすべての意見及びノルウェー案に関する意見を述べたすべての文書を考慮して、ノルウェーの文書 (MEPC 54/3) を作業部会で条約案のさらなる作成のための基礎として使用するべきであると述べた。

3.11 IMO、ILO 及びバーゼル条約間のさらなる協力の必要性に関して、議長は、総会決議 A.981(24)により要求されたため、当委員会が船舶リサイクリングの問題に関して、ILO 及びバーゼル条約との協力を継続すると述べた。

#### 法的拘束力のある文書案の下の関連ガイドラインに関する最初の提案の審議

3.12 当委員会は、ドイツが、文書 MEPC 54/3/6 で、安全かつ環境上適正な船舶の再資源化のための国際条約案の一部として有害物質一覧表（インベントリー）作成のためのガイドラインの最初の構成案を提出したことを銘記した。緊密な相互関係のため、検査及び証明のためのガイドラインの最初の構成案も含まれた。

3.13 当委員会は、日本が、文書 MEPC 54/3/7 で、ノルウェーにより提出された文書 MEPC 54/3 の付属 2 で要求され、法的拘束力のある文書案のための提案を含む、インベントリーと一致していることの定期的な検査及び検査ガイドラインを提出したことも銘記した。

3.14 当委員会は、ドイツによる提案(MEPC 54/3/6)を別個のガイドラインの代わりに法的強制力のある文書の一部としてよいかを審議した。当委員会は、作業部会にこの問題を審議しプレナリーに報告することを指示した。

3.15 当委員会は、日本による提案(MEPC 54/3/7)を法的拘束力のある文書がより完成した時に同文書の下ガイドラインとして作成するべきであるかを審議した。当委員会は、作業部会にこの問題を審議しプレナリーに報告することを指示した。

#### 第 2 回船舶解体に関する ILO/IMO/BC 共同作業部会の報告書

3.16 当委員会は、IMO が船舶リサイクリングの問題に関して ILO 及びバーゼル条約と緊密な関係を継続してきたこと、そして船舶解体に関する ILO/IMO/BC 共同作業部会がこの協力の証拠であることを銘記した。

3.17 当委員会は、作業部会のため 3 機関により設定された全体の作業が船舶リサイクリングに関連した問題に関する作業計画及び活動に関しての協議、調整及び協力のための討議の場であったことを想起した。当委員会はさらに、共同作業部会の目的が船舶リサイクリングに関する調整された取り組みの促進、3 機関間の二度手間並びに役割責任及び機能の重複の回避、さらに必要事項の明示であることを銘記した。

3.18 当委員会は、Mr. Roy Watkinson 議長の下で 2005 年 12 月 12 日～14 日にジュネーブでバーゼル条約により主催された、第 2 回船舶解体に関する ILO/IMO/BC 共同作業部会の報告書に関する文書 MEPC 54/3/2 を審議し、

以下の 14 件の文書の活動要点を決定し、船舶リサイクリング作業部会に適切にそれらを考慮することを指示した：

- .1 当委員会は、共同作業部会が第 1 回会合で合意した暫定手続き規則の使用を継続することを銘記した；
- .2 当委員会は、同作業部会は、文書 ILO/IMO/BC WG 2/INF.1 として共同作業部会へも提出された、ノルウェーにより MEPC 54 に提出された船舶のリサイクリングに関する法的拘束力のある新たな文書提案に関する共同作業部会の報告書内の検討、結果及び情報を銘記した。当委員会はさらに、共同作業部会が船舶のリサイクリングに関する法的拘束力のある文書の作成の IMO の決定を歓迎したことも銘記した；
- .3 当委員会は、船舶解体に関するガイドラインの実施の促進の問題に関する共同作業部会で表明された見解を銘記した；
- .4 当委員会は、船舶リサイクリングに関する ILO、IMO 及び BC のガイドラインの比較に関する会期間作業部会の報告書(ILO/IMO/BC WG 2/6)によりもたらされた解析及び勧告を、船舶のリサイクリングに関する強制要件の IMO における作成の際、適切に考慮するとした共同作業部会の見解を審議した；
- .5 当委員会は、一般に、共同技術協力に関する共同作業部会の見解を銘記し、特に、各機関が他の 2 機関に当機関により計画された勉強会又は研究会への参加を招請することの勧告を審議し合意した；
- .6 当委員会は、各機関が他の 2 機関のガイドラインに関する情報を提供する項目を活動計画内に含めることの共同作業部会の勧告を審議し合意した；
- .7 当委員会は、3 機関の事務局がその様な活動の各機関における調整及び協力を高めるため努力するとした共同作業部会の勧告を審議し合意した；
- .8 当委員会は、陸上又は港内での船舶の放棄の問題に関する共同作業部会の見解を審議して、他の組織による同問題の審議の結果を同部会が審議することに合意した。これに関連して、当委員会は、IMO 法律委員会が 2006 年 4 月の第 91 回会期において放棄の問題委を検討し；MEPC 55 が本件の LEG 91 の結果に注意を払うことに合意した；
- .9 当委員会は、環境上適正な管理に関する文書(ILO/IMO/BC/WG 2/8)に関して、文書で表現された概念が船舶リサイクリングのための強制文書を作成するための IMO 過程に有益であるとした共同作業部会

による見解を審議した。当委員会は、共同作業部会の報告書内の検討、結果及び情報を銘記し、作業部会にそれらを適切に考慮することを指示した；

- .10 当委員会は、船舶リサイクリングの目的のため IMO により作成される通報制度が船舶リサイクリングの特殊な状況を考慮したものであり、その様な通報に適合するための目的、例えば環境上適正な解体の実施を確保することに、配慮したものでなければならないとする共同作業部会の合意を審議した。当委員会は、共同作業部会の合意を銘記し、作業部会に適切に考慮することを指示した；
- .11 当委員会は、バーゼル条約及び他の通報制度の下に設置された、先だって通知された同意の経験を船舶リサイクリングのための強制文書の一部として IMO での作成時に審議するとした共同作業部会の勧告を審議した。当委員会は、上記を銘記し、引き続き続く検討で、作業部会に、他の現存する国際的な通報制度同様バーゼル条約の下で得られた関連した経験を考慮して、通報制度のさらなる審議を指示した；
- .12 当委員会は、船舶の事前洗浄及び準備並びに同部会の持続可能な船舶解体作業での役割に関する共同作業部会の見解を銘記し作業部会にそれらを適切に考慮することを指示した；
- .13 当委員会は、共同作業部会の将来の会合の問題を審議している同部会の見解を銘記し、作業部会にこの問題を審議すること及び当委員会のプレナリーへの勧告を作成することを要求した；
- .14 当委員会は、共同作業部会の目的及び将来の作業計画に関する同部会の見解を銘記し、作業部会にこの問題を審議すること及び当委員会のプレナリーへの勧告を作成することを要求した。

## 作業部会の設置

- 3.19 当委員会は、以下の委託事項とともに、Mr. Jens Koeford（ノルウェー）を議長とする船舶リサイクリング作業部会を再設置した：

各国からの提案及びプレナリーで作成された意見を考慮して、船舶リサイクリング作業部会に以下を指示した：

- .1 プレナリーの間で作成された意見及び提案文書：MEPC 54/3/4（ブラジル）、MEPC 54/3/5/Rev.1（グリーンピース・インターナショナル）、MEPC 54/3/8（バーゼル条約事務局）、MEPC 54/3/9（インド）、MEPC 54/3/10（ILO）、MEPC 54/3/11（ICS 及び共同提案産業組織）、MEPC 54/3/1（日本）、MEPC 54/3/3（IACS）及びMEPC 54/3/2（第2回船舶

解体に関する ILO/IMO/BC 共同作業部会の報告書) ; を考慮し、可能であれば、法的拘束力のある文書案の割付及び要旨に関して原則として合意に至ることを含み、文書 MEPC 54/3 (ノルウェー) を基とする安全で環境上適正な船舶リサイクリングのための法的拘束力のある文書案の文書をさらに作成すること ;

- .2 ドイツによる文書 MEPC 54/3/6 に含まれた提案を法的拘束力のある文書の一部とするべきであるか分離したガイドラインとして作成するべきであるかを審議すること並びに日本による文書 MEPC 54/3/7 に含まれた提案及び法的拘束力のある文書案の可能な含蓄を審議すること ;
- .3 他の現存する国際的な通報制度同様バーゼル条約の下に設置された先だって通知された同意の経験を考慮して、通報制度をさらに審議すること ;
- .4 文書 MEPC 54/3/2 の 4 項の行動項目.13 及び.14 を審議すること及び当委員会のプレナリーへの勧告を作成すること ;
- .5 法的拘束力のある文書案のさらなる作成のための作業計画を作成すること ;
- .6 会期間通信部会の必要性を審議すること、及び合意した場合、委託事項案を作成すること ;
- .7 2006 年 3 月 23 日、木曜日にプレナリーへ文書の報告書を提出すること。

### 船舶リサイクリング作業部会の報告書

3.20 船舶リサイクリング作業部会は、2006 年 3 月 20 日～23 日に開催された。同部会の報告書は、文書 MEPC 54/WP.6 として当委員会に提出された。

3.21 同部会議長は、報告書を紹介し、当委員会に同部会が文書案の第 3 条へ以下の追加を含めることに合意したと通知した :

「(4)この条約は、[...]未満の船舶には適用しない。」

3.22 当委員会は、一般に同部会の報告書を承認し、特に以下を行った :

- .1 文書 MEPC 54/WP.6 の 4 項から 29 項及び付属 1 に記載された文書案の検討及び修正案を銘記した ;

文書案の第 3 条(2)同部会報告書の 10 項に関連して、当委員会は、シ

ンガポールが米国の立場を支持したことに念を押した；

第 B-1-4 規則を既存船に実施するためのタイムテーブルに関連して、IACS は、第 B-1-4 規則(2)案で述べられている、既存船が条約発効後の最初の安全構造定期検査で第 B-I-4 規則(1)案の要件の適合を行う際に相当な困難が予想されるため、当委員会がこの問題に注意深い審議を行うことを要求した；

- .2 文書 MEPC 54/WP.6 の 30 項から 32 項に記載された、有害物質一覧表のためのガイドライン作成に関する作業部会の取り組みと意見が一致した；
- .3 文書 MEPC 54/WP.6 の 33 項及び 34 項並びに付属 1 の D 章に記載された、通報制度及び D 章の改正案に関する作業部会の検討を銘記した；
- .4 文書 MEPC 54/WP.6 の 35 項に記載された、ILO/IMO/BC 共同作業部会の将来の会合の必要性に関する作業部会の見解を銘記した；
- .5 以下の船舶リサイクリングに関する新たな文書の作成のための暫定作業計画を銘記した；

通信部会(CG)	2006 年 7 月 10 日 までに報告	最初の文書案の修正及びガイドラインのリスト
MEPC 55 作業部会(WG)	2006 年 10 月	2 回目の文書案及び一部のガイドライン案 他の IMO 組織の参加の可能性の検討 第 3 回 ILO/IMO/BC 共同作業部会の検討
[通信部会]		2 回目の文書案の修正及びガイドライン作成の継続
[会期間作業部会(ISWG)]	2007 年 7 月	3 回目の文書案及びガイドライン作成の継続
MEPC 56 作業部会	2007 年 7 月	3 回目の案の審議及び会議開催の勧告
第 25 回総会	2007 年 10 月	総会による外交会議の開催の決定

.6 船舶リサイクリングに関する会期間通信部会<sup>1</sup>の設置及び以下に記載した委託事項案に合意し、すべての関心ある団体が通信部会の作業に参加できるとした作業部会からの招請を銘記した：

6.1 MEPC 54 で設置される作業部会の検討及び報告書を基に、付属の A、B 及び D 章を含む、法的拘束力のある文書案のさらなる作成を行うこと；

6.2 文書に含まれた割付を維持し、関連した意見の審議及び他の受領した情報を考慮して、文書 MEPC 54/3 を基に、法的拘束力のある文書案付属の C 章を作成すること；

6.3 法的拘束力のある文書案の下に必要なガイドラインの暫定リストを作成すること；及び

6.4 MEPC 55 へ文書の報告書を提出すること。

3.23 マルタは、通報制度の問題を含む、文書案の作成は当委員会の前回会期で既に合意された原則に基づくべきであると述べた。さらにマルタは、文書案の作成速度に関して保留すると述べた。

3.24 多数の代表団は、ノルウェーの最初の法的文書案の提出及び作業部会議長の今会期間に成し遂げた進捗に感謝した。

#### 4 船舶からの大気汚染防止

##### MARPOL 附属書VIの発効

4.1 当委員会は、MMARPOL 附属書VI、船舶からの大気汚染防止のための規則が、2006年5月19日に発効したことを銘記した。当委員会は、2006年2月9日に、MARPOL 73/78の1997年議定書（附属書VI）が、世界の総商船船腹量に対する割合の約63.73%に相当する、30カ国となったことも銘記した。

##### MARPOL 附属書VI及びNO<sub>x</sub> テクニカルコードの見直し

4.2 当委員会は、MARPOL 附属書VIに見られる現在の基準を上回るには相

---

<sup>1</sup> 調整者：

Mr. Sveinung Oftedal  
Address: P.O. Box 8123 Dep.,  
N-0032 Oslo, Norway  
Tel: +47 22 45 44 10  
E-mail: sveinung.oftedal@sjofarsdir.no

当の進歩を必要とする異なった技術の進歩が必要とされていることは科学者及船用機関製造者に広く知られていることも想起した。

4.3 当委員会は、MEPC 53 が MARPOL 附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの全般的な見直しに合意し、2007 年を完了目標として BLG 小委員会により行われる見直し作業のための委託事項を承認したことも想起した。

4.4 当委員会は、香港（中国）による文書 MEPC 54/4 及びインドによる文書 MEPC 54/4/9 を審議し、MEPC 53 で承認され MEPC.1/Circ.473 により回章された、MARPOL 附属書VI第 16 規則(9)の統一の解釈を変更するべきではないことに合意した。しかしながら、当委員会は、2000 年 1 月以前に搭載された船上焼却炉の港内、港湾及び河口での使用の制限の必要性のあることにも合意し、大気汚染作業部会に将来この問題を審議することを指示した。

#### 陸上供給電源の標準化

4.5 当委員会は、陸上供給電源接続の標準化及びその正当性に関するドイツ及びスウェーデンによる文書 MEPC 54/4/3 並びに地球友の会による文書 MEPC 54/3/10 を審議した。当委員会は、陸上供給電源接続の標準化が産業界にとって有益であること、しかし、いかなる決定を行う前にもさらなる調査が必要であることに合意した。当委員会は、実施中の標準化作業に関して国際港湾協会(IAPH)により提供された情報：IMO が結論に到達することができる様にこの問題に関する産業界との会合を MEPC 54 後に延期しとこと及び IAPH がさらなる作業に関して IMO との協力を申し出たことを銘記した。当委員会は、IAPH、及び特に、適切なフォーラムとしての、米州港湾委員会に関係するベネズエラ代表団の見解を銘記した。当委員会はさらに、陸上供給電源に関して国際標準化機構(ISO)で実施中の作業を銘記した。当委員会は、事務局に関連する国際機関及び政府間機関と連絡を取ること及び次回会期で当委員会に報告することを指示した。

#### 洗浄水排出基準

4.6 当委員会は、タンカーに搭載されたイナートガススクラバー排水及び決議 MEPC.130(53)により採択された船上における排気ガス SO<sub>x</sub> 洗浄システムのためのガイドラインとの関連に関するスウェーデンによる文書 MEPC 54/4/6 を審議した。

4.7 当委員会は、船上における排気ガス SO<sub>x</sub> 洗浄システム(EGCS-SO<sub>x</sub>)のためのガイドラインが、排水が生態系への有害な影響のないことを立証しない限り、その様な装置からの排水は、閉鎖された港湾で排出してはならないと述べていることを想起した。



4.8 当委員会は、MEPC 53 が近い将来 EGCS-NO<sub>x</sub> 洗浄水排出に関するより明確な勧告及び基準の作成及び加盟国に MEPC 54 へ情報提供の招請に合意したことも想起した。当委員会は、今会期に情報が提出されなかったこと、しかし、数カ国が試験中及び作成中についての情報を提供したこと及び結果に関する情報が次回会期で提出されることを銘記した。その結果当委員会は、招請を延長すること及びこの問題の次回会期で再検討することに合意した。

4.9 当委員会は、以下の文書を直接附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードに関係しているとして BLG 10 に委託することに合意した：

- .1 可変ピッチプロペラを装備した低回転機関のための NO<sub>x</sub> 排出テストサイクルの適用に関する MEPC 54/4/4 (韓国)；及び
- .2 既存タンカーのイナートガススクラバーからの排水に関する MEPC 54/4/6 (スウェーデン)。

#### 検査及び証書の調和されたシステムの下での検査ガイドラインの改正

4.10 当委員会は、決議 MEPC.128(53)により採択された MARPOL 附属書VIのための検査及び証書の調和されたシステム(HSSC)の下での改訂検査ガイドライン(決議 A.948(23))の改正のさらなる改良のための提案を行っている INTERTANKO による文書 MEPC 54/4/11 を審議した。

4.11 これに関連して、当委員会は、検査及び証書の調和されたシステム(HSSC)の導入に関する MARPOL 附属書VIの改正が 2006 年 11 月 22 日に発効すると予想されていることを銘記した。当ガイドラインがわずか7ヶ月前に MEPC 53 で採択されたことを認め、当委員会は、実施中の MARPOL 附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの見直し作業を最終化するまでさらなる改正を審議することは時期尚早であることに合意した。

4.12 当委員会は、実施中の MARPOL 附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの見直しに関連して審議を行うため文書(MEPC 54/4/11)を BLG へ委託することに合意した。

#### MARPOL 附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコード見直しの進捗

4.13 当委員会は、MARPOL 附属書VI及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの見直しの複雑さ及び技術的性質、並びに 2006 年 4 月の BLG 小委員会の次回会期により審議される多数の文書を確認した。議長は、当委員会にいかにして BLG 小委員会が 2007 年の完了目標日を守る事が可能であるか又は完了日を延期するべきであるか審議することを招請し、大気汚染作業部会の報告書の審議の際に再度検討することを提案した。

## MARPOL 附属書VIの実施

### バンカーデリバリー文書

- 4.14 当委員会は、MARPOL 附属書VIが、第 18 規則により、受領した燃料のバンカーデリバリー文書及び代表サンプルに関する船主の要件を規定していることを想起した、事務局による文書 MEPC 54/4/1 を審議した。当委員会はさらに、MEPC 47 が、決議 MEPC.96(47)により、MARPOL 73/78 附属書VI遵守の決定のための燃料油サンプリング・ガイドラインを採択したことを想起した。
- 4.15 当委員会は、1997 年議定書（附属書VI）の締約国及び非締約国の双方の港でバンカー供給者から適切な文書を手に入れない船舶の問題に関して数カ国が表明した懸念を銘記した。
- 4.16 当委員会はさらに、MARPOL 附属書VIの発効以来、燃料油供給者、港湾局、船社、個々の船舶の士官、船舶代理店及び他の海事産業関係者から、補油作業に関連して受領船舶へ提供されるバンカーデリバリー文書の発行及び燃料油の代表サンプルの入手に関して附属書VIの第 18 規則及び決議 MEPC.96(47)の解釈及び理解に関して、事務局に多数の問い合わせのあったことを銘記した。当委員会は、提起された質問の大部分が MARPOL 附属書VIの第 18 規則及び決議 MEPC.96(47)の文書内で調べることが可能であるかを審議した。
- 4.17 当委員会は、附属書VIの第 18 規則の実施を高める必要性に関する意識を高めることが緊急に必要であること、及び加盟国に燃料油供給者へ MARPOL 附属書VIの第 18 規則及び決議 MEPC.96(47)の遵守を要求することを促すことに合意した。
- 4.18 当委員会はさらに、本件に向けた MEPC 回章を発行することに合意し、大気汚染作業部会に審議及び採択のため MEPC 回章案を作成することを指示した。

### 港湾及びターミナルの VOC 規則に関する IMO への通知

- 4.19 当委員会は、MARPOL 附属書の第 15 規則(4)が機関に、情報のため、タンカーからの VOC 排出の規則のための 1997 年議定書の締約国に指定された港湾及びターミナルのリストを、他の議定書締約国及び機関の加盟国への回章を要求していることを銘記した。その趣旨で、MEPC 42 は、揮発性有機化合物(VOC)排出規制のある港湾及びターミナルに関する機関への通知に関する MEPC/Circ.345(1998 年 11 月 19 日)を発行することに合意した。

- 4.20 当委員会は、1997年議定書の締約国一カ国のみがこれまでに自国の港湾及びターミナルでの適当な VOC 規則を機関へ通知したとする、文書 MEPC 54/4/8 で事務局により提供された情報を銘記した。
- 4.21 当委員会は、タンカー運航者及びその様な規則が適用される船舶の設計又は運航に関係する者にとって、異なった国及び地域の VOC 要件が十分に提供されることが重要であることに合意した。
- 4.22 当委員会は、1997年議定書締約国及び他の加盟国に既に設定している又は導入を予定しているその様な VOC 要件の機関への通知を促すことに合意し、大気汚染作業部会に当委員会による審議のためその趣旨で MEPC 回章を起草することを指示した。

### 船舶からの温室効果ガス排出

#### 船舶排出 CO<sub>2</sub> インデックシング

- 4.23 当委員会は、MEPC 53 が任意の船舶からの CO<sub>2</sub> 排出インデックシング試行のための暫定ガイドライを承認し、産業界、機関及び関連した主管庁に暫定ガイドラインの使用の促進及び結果の MEPC への報告を招請した、MEPC/Circ.471 として回章したことを想起した。
- 4.24 当委員会は、インドによる試行に関して提出された情報(MEPC 54/4/5 及び MEPC 54/4/5/Add.1)を銘記した。当委員会は、現段階でのガイドラインの見直しは時期尚早であることに合意し、さらにガイドラインがその様な改正を、最新化のため可能な限り多数の実際の経験を得るため、MEPC 58 以降に行うと述べていることを銘記した。

### GHG 政策

- 4.25 当委員会は、MEPC 42 による要求に従い、京都議定書の要件を評価して船舶からの温室効果ガス削減及び燃料油の使用に関する IMO 及び UNFCCC 及び科学及び技術面に係る補助組織(SBSTA)の事務局間の協力を実施していることを想起した。
- 4.26 当委員会は、事務局が MEPC 53 の結果を 2005 年 11 月にカナダで開催された京都議定書締約国会議に報告したことを銘記した。しかしながら、時間的制約のため、会議は国際的なバンカーからの排出に関する検討に結論を出すことができなかった。次回 2006 年 5 月のボンでの会議で本件をさらに審議することが予想される。SBSTA 会議の結果は MEPC 55 に報告される予定である。
- 4.27 当委員会は、総会が、決議 963(23)により、「船舶からの温室効果ガス排

出削減に関する IMO の政策と実施」を採択したことを想起した。同決議で、総会は、MEPC に船舶からの GHG 排出の制限又は削減を達成するために必要なメカニズムの特定及び作成のためのさらなる作業を行うことを促した。

- 4.28 当委員会は、時代遅れの燃料の燃焼からの温室効果ガスによりもたらされた気象の変化が多数の国にとって懸念を着々と増大させていること及び科学者たちがより多くの温室効果ガスによりもたらされた損害の証拠を発見していることを銘記した。多数の政府が地方、国及び国家間のレベルでいかにして本件を最良に取り扱うかを審議している。
- 4.29 当委員会は、本件の審議では関連する他の国連組織との協力が必要であることに合意した。
- 4.30 当委員会は、決議 A.963(23)のフォローアップに関する文書 MEPC 54/4/2(英国)及び MEPC 54/4(ノルウェー)を審議した。
- 4.31 当委員会は、本件に関して広範囲な検討を行い、決議 A.963(23)の 1 項及び 2 項を考慮して、MEPC 53 が任意の船舶からの CO<sub>2</sub> 排出インデクシング試行のための暫定ガイドラインを承認した際 1 項(b)のみを扱ったことを銘記した。当委員会は、可能な国際海運からの GHG 排出の制限又は削減を達成するために必要なメカニズムの特定及びより総会決議に応じて審議するためのさらなる行動が必要であることに合意した。

### 作業部会の設置

- 4.32 検討の続き、当委員会は、以下の委託事項と共に大気汚染作業部会を再設置した：
- .1 加盟国からの提案及びプレナリーで作成された意見を考慮して、大気汚染作業部会に以下を指示した：
    - .1 文書 MEPC 54/4、MEPC 54/4/9 並びに実施中の MARPOL 附属書 VI 及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの見直しへの関連性を審議し、BLG 小委員会へ関連文書を提案すること；
    - .2 燃料油の品質及び本件に関する MEPC 回章に関連して文書 MEPC 54/4/1 で事務局により与えられた情報を審議すること；及び
    - .3 異なる国の VOC 要件について MARPOL 附属書 VI 第 15 規則に従った加盟国の義務に関して文書 MEPC 54/4/8 で事務局により与えられた情報を審議し、MARPOL 附属書 VI が発効していることを認

め、いかにして加盟国が義務を果たすかを提案し、本件に関する MEPC 回章を準備すること。

- 2 技術的及び方法的な観点から決議 A.963.(23)の(1)項及び(2)項をを審議して：
  - .1 試行としての、「任意の船舶からの CO2 排出試行のための暫定ガイドライン」の使用の促進に関する MEPC 回章の作成の必要性を審議すること；
  - .2 船舶からの GHG 排出の制限又は削減の問題を審議し、いかにして当委員会が船舶からの GHG 排出を制限又は削減するためのメカニズムの特定及び作成が可能であるかについての、骨子案及びタイムテーブルと共に作業計画案を作成すること。上記の骨子は当委員会が、技術的、運航上及び/又は市場の解決策を評価することを可能とするため十分柔軟であること；及び
  - .3 GHG 排出ベースラインの問題を審議し、当委員会へ助言を提出すること。
- 3 船舶からの GHG 排出の問題の進捗のため通信部会を設置する必要性を審議し、必要な場合は、同部会の委託事項を起草すること。
- 4 2006年3月23日、木曜日に委託事項 1.1.1 項～1.1.3 項の文書による報告書をプレナリーへ提出すること。委託事項の残りの文書による報告書を作業部会議長報告書の形式で MEPC 55 へ提出すること。

#### 大気汚染作業部会の報告書

- 4.33 委託事項 1.1.1 項～1.1.3 項に従い実施された作業に関する作業部会の報告書(MEPC 54/WP.7/Rev.1)を受領して、当委員会は、一般に報告書を、及び特に以下を承認した：
  - .1 文書 MEPC 54/WP.7/Rev.1 の付属 1 に記載された、バンカーデリバリー文書及び燃料油サンプリングに関する MEPC 回章案を承認し、事務局に MEPC/Circ.508 として発効することを指示した；及び
  - .2 文書 MEPC 54/WP.7/Rev.1 の付属 2 に記載された、揮発性有機化合物 (VOC)を規制している港湾及びターミナルの機関への通知に関する MEPC 回章案を承認し、事務局に MEPC/Circ.509 として発効することを指示した。
- 4.34 当委員会は、作業部会の委託事項 2 項及び 3 項の課題の進捗に関する同

部会議長による口頭での報告を銘記し、文書による報告書を同部会の議長による報告書の形式で MEPC 55 へ提出することを銘記した。当委員会は、特に、同部会が「国際海運からの GHG 排出の制限又は削減を達成するために必要なメカニズムの特定及び作成のための作業計画案」に合意したことを銘記した。そしてそれは、MEPC 55 による審議のため同部会議長による報告書の付属となる予定である。

## 5 強制法規改正の検討及び採択

### 改正 MARPOL 附属書 I の改正提案

- 5.1 当委員会は、MEPC 53(2006 年 7 月 18 日～22 日)が今会期による採択の目的で改正 MARPOL 附属書 I の改正を審議し承認したことを想起した (MEPC 53/24、10.4 項、10.5 項及び附属 25)。この改正提案は、回章状 No.2657 として、MARPOL 第 16 条(2)(a)に従い、2005 年 8 月 1 日に事務局長により回章された。
- 5.2 当委員会は、以下の改正 MARPOL 附属書 I の改正提案の文書を提供している文書 MEPC 54/5 (事務局) を審議した：燃料油タンク保護に関する第 13A 規則の追加、結果としての IOPP 証書の改正及び重質油の定義に関連した第 21 規則の改正。当委員会は、改正の採択に関する MEPC 決議案の文書が文書 MEPC 54/5 の付属でも提供されたことを銘記した。
- 5.3 当委員会は、事務局が、文書 MEPC 54/5 で、MEPC 53 に承認されたとして、船齢区分の定義を多数の異なる規則に分散させる代わりに第 1 規則 (定義) にまとめて改正附属書 I の割付の一貫性を保つため、第 13A 規則を 2 つに分割し、一部を第 1 規則 28.9 項とすると提案を行っていることも銘記した。当委員会は、この提案を支持した。
- 5.4 当委員会には、それ以前に改正 MARPOL 附属書 I の改正提案に関して意見を述べた 3 件の文書が提出された：MEPC 54/5/3(国際海上掘削協会 (IADC))；MEPC 54/5/5(IACS)；MEPC 54/5/6(IACS)。
- 5.5 当委員会は、IADC が、文書 MEPC 54/5/3 で、現在の第 13A 規則の追加提案の文書の下で、特殊な船型により、外板から燃料タンクに要求された保護距離に従うことのできない、移動式掘削装置(MODU)に、同規則が適用されることに懸念を表明したことを銘記した。これに関連して、IADC は、規則提案の修正又は適切なガイドラインを提案している。
- 5.6 当委員会は、IACS が、文書 MEPC 54/5/4 で、浮体式海洋石油ガス生産貯蔵積出設備(FPSO)及び浮体式海洋石油ガス貯蔵積出設備(FSU)の第 13A 規則提案の適用に関して、MEPC.139(53)により最新化された MEPC/Circ.406 で FPSO 及び FSU のための勧告として、損傷範囲の仮定に

関する現在の MARPOL 附属書 I の要件と一貫性を保つためこれら特殊な船舶の燃料タンクのために船側の保護のみが（二重底を含まず）必要であると提案したことも銘記した。

- 5.7 文書 MEPC 54/5/4 での IACS による異なった懸念に関して、当委員会は、復原性及び残存強度計算機へのアクセスに関する改正 MARPOL 附属書 I の第 37.4 規則が FPSO 及び FSU にも適用されることに合意した。しかしながら、この問題に関して、当委員会は、既存の油タンカーから FPSO 又は FSU への改造を第 13A 規則提案から除外するべきではないことを決定した。
- 5.8 当委員会はさらに、IACS が、文書 MEPC 54/5/6 で、第 13A 規則提案の以下の様な起こりうる曖昧さに関して明確化に努めていることも銘記した：「容量」の意味；「C」の定義；「燃料油タンク」の定義及び「最小油流出量」の定義。当委員会は、強制法規改正起案部会にこの問題に関して必要な明確化を行うことを指示した。
- 5.9 検討に続き、当委員会は、プレナリーでの意見並びに文書 MEPC 54/5/3、MEPC 54/5/4 及び MEPC 54/5/6 を考慮して、改正 MARPOL 附属書 I の改正提案及び採択に関する MEPC 決議案を見直しのための起案部会に委託することに合意した。

#### **MARPOL 附属書IVの改正提案**

- 5.10 当委員会は、MEPC 53(2006年7月18日～22日)が今会期による採択の目的で MARPOL 附属書IVの改正を審議し承認したことを想起した(MEPC 53/24、6.2 項及び附属 17)。この改正提案は、回章状 No.2657 として、MARPOL 第 16 条(2)(a)に従い、2005年8月1日に事務局長により回章された。
- 5.11 当委員会は、改正提案の文書及び採択のための MEPC 決議案を含む文書 MEPC 54/5/1（事務局）を銘記した。当委員会は、改正提案に MARPOL 附属書IVの下の操作要件に関する寄港国監督についての第 13 規則の追加が加えられたことも銘記した。
- 5.12 当委員会は、寄港国検査を行うことのできる場所の追加として「沖合のターミナル」を含める改正 MARPOL 附属書 I の改正提案を含む文書 MEPC 54/5/5（インド）も銘記した。検討の後、当委員会は、本件の見直しを起案部会に課した。
- 5.13 当委員会は、MARPOL 附属書IVの改正提案を見直しのための起案部会に委託することに合意した。

## 危険化学薬品ばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する規定(BCH コード)の改正提案

- 5.14 当委員会は、BCH コードが MARPOL 附属書Ⅱ の下の強制要件であること並びに改正提案が 2007 年 1 月 1 日に発効が予想される改正附属書Ⅱ及び改正 IBC コードの結果であることを銘記した。
- 5.15 当委員会は、MEPC 53 が BCH コードの改正を審議し承認したことも銘記した(MEPC 53/24、10.59 項及び附属 28)。同文書は、MEPC 54 での採択の目的で回章状 No.2661 として、MARPOL 第 16 条(2)(a)に従い、2005 年 8 月 1 日に事務局長により回章された。
- 5.16 当委員会はさらに、MARPOL 条約第 16 条により要求される決議案のタイムフレームに従い、改正 BHC の改正の発効(2006 年 7 月 1 日)が改正 MARPOL 附属書Ⅱ及び改正 IBC コードの発効(2007 年 1 月 1 日)と同時でないことを銘記した。当委員会は、このことが、例えば、BCH 適合証書の発行に関連する様な、多少の混乱という結果になる可能性のあることを認めた。
- 5.17 検討に続き、当委員会は、起案部会でこの問題を取り扱うこと及び各代表団に BCH 改正の準備に携わるメンバーを起案部会に参加するために送ることを招請した。

### 起案部会の設置

- 5.18 当委員会は、MARPOL 改正起案部会の設置に合意し、プレナリーで作成された決定、意見及び提案ばかりではなく提案文書を考慮して、以下を指示した：
- 1 採択に関する関連した MEPC 決議の文書ばかりではなく、必要であれば、他の関連文書の改正の追加を含め、改正 MARPOL 附属書Ⅰ（第 13A 規則の追加、結果としての IOPP 証書の改正及び第 21 規則の改正）及び MARPOL 附属書Ⅳ（第 13 規則の追加）の見直し及び最終化を行うこと；
  - 2 採択に関する関連した MEPC 決議の文書ばかりではなく、BCH コードの改正の文書の見直し及び最終化を行うこと；
  - 3 BCH 改正の早期の適用のための決議を準備すること；及び
  - 4 2006 年 3 月 23 日、木曜日に、当委員会による MARPOL 73/78 及び BCH コードの審議及び採択のためプレナリーへ報告書を提出すること。



## 起案部会の結果

5.19 当委員会は、2006年3月21日及び22日に議長 Mr. Hendrik Bruhns（ドイツ）の下で開催された MARPOL 改正起案部会の報告書(MEPC 54/WP.8)を審議し、同部会により提案された以下の主要な修正、明示及び編集上の調整を銘記した。

## 燃料油タンク保護に関する新規則の番号の変更

5.20 当委員会は、起案部会が、改正附属書 I が発効すると、現在の附属書 I の「旧」第 13A 規則から第 13H 規則と、新規則提案の番号 13A が混乱を起こす可能性を考慮して、番号を 12A と変更することに合意し、この決定を受けて、同部会が新規則は全船舶の構造要件であり、それ自体、改正附属書 I の第 3 章に含むべきであると考慮したことを銘記した。

## 第 12A 規則の潜水型海洋掘削装置への適用

5.21 当委員会は、上記 5.5 項での IADC の懸念を扱うため、第 12A 規則案の 8 項の要件をばら積みで輸送される油のためのそれぞれの改正 MARPOL 附属書 I の規則と統一すること及び 20,000 トン以上の燃料油を輸送する場合のみに船側のダブルハルの幅 1.5m 以上が要求されることを認めた。その結果、貫通深さに関する IADC の懸念を記載された新規則提案により扱うために、このことは MODU にとって現実的な値ではないことが同部会により審議された。当委員会は、円柱安定型 MODU の外板からの貫通時損傷範囲の仮定に関する他の IADC の懸念が統一の解釈案の意味で起案部会により扱われたことも銘記した。

## 改正 MARPOL 附属書 I の要件の FPSO 及び FSU への適用のためのガイドラインの改正案

5.22 当委員会は、起案部会が第 12A 規則追加提案で FPSO 及び FSU に影響している問題を扱う最適の方法は、決議 MEPC.139(53)で採択された、改正 MARPOL 附属書 I の要件の FPSO 及び FSU への適用のためのガイドラインの改正であること、及びその改正は第 12A 規則の FPSO 及び FSU への適用の 6 項の要件の除外を規定することであると認めた。しかしながら、起案部会は、いかなる目的であっても作業位置から離れる航海を実施する際、6 項の要件を満たしていない限り二重底燃料タンクを空にすることと結論付けた。

5.23 当委員会はさらに、起案部会が、第 12A 規則提案の 6 項の不適用を考慮して、ガイドラインの付属 2 に記載された FPSO 及び FSU の IOPP 証書追補の改正提案同様改正 MARPOL 附属書 I の第 37.4 規則を FPSO 及び

FSU に適用した場合の影響によるガイドライン改正案を作成したことも銘記した。

### 油タンカーの FPSO 又は FSU への改造

5.24 当委員会は、起案部会が、上記 5.7 項に記載された、この問題に関する当委員会の前回の決定を審議して、既存のタンカーを FPSO 及び FSU に改造する場合は、貨物油タンクのための第 21 規則（現在の附属書 I の第 13F 規則）のダブルハル要件が適用されないにもかかわらず、新規の第 12A 規則の燃料油タンクの船側保護の要件を適用するべきであることを認めた。当委員会は、起案部会が、新規で FPSO 及び FSU の目的で建造された場合のみ 6 項の要件を除外している、第 12A 規則の要件の FPSO 及び FSU への適用を勧告している、当委員会による審議のための文書案を作成したことも銘記した。

5.25 当委員会は、既存の油タンカーから FPSO 又は FSU への改造に関する起案部会の見解を支持し、以下の 5.28.2 項に記載された改正 MARPOL 附属書 I の要件の FPSO 及び FSU への適用のためのガイドラインの改正に適切な文書を含むことに合意した。

### MARPOL 附属書IVの改正

5.26 当委員会は、起案部会が、附属書 II、III、IV 及び V では挙げていない一方、MARPOL 附属書 I 及び VI のみが操作要件の寄港国監督を実施する追加の場所として沖合のターミナルを挙げていと認めたことを銘記した。当委員会はさらに、起案部会が、広範囲な検討に続き、沖合のターミナルを MARPOL 附属書 IV の第 13 規則の追加提案に含めることに合意した。

### BCH コードの改正

5.27 当委員会は、MEPC 及び MSC による採択の際同一のままとすることが、MARPOL 73/78 の下で強制であり安全面からも好ましい、BCH コードの規定にとって望ましいとする後者の見解同様、起案部会により紹介された改正提案の重要でない編集上の変更を銘記した。これに関連して、起案部会は、改正 IBC コードの発効予定日(2006 年 1 月 1 日)とのつながりを審議して、BCH コード改正の早期かつ効果的な実施のための MEPC 決議案を作成した。

### 改正の採択

5.28 上記の変更及び提案に合意して、当委員会は、起案部会により実施された他の重要でない編集上の変更を支持し、報告書を一般に承認し、その後、以下を採択した：

- .1 附属 2 に記載された、決議 MEPC.141(54)による改正 MARPOL 附属書 I の改正（第 1 規則の改正、第 12A 規則の追加、結果としての IOPP 証書の改正及び第 21 規則の改正）；
- .2 附属 3 に記載された、決議 MEPC.142(54)による改正 MARPOL 附属書 I の要件の FPSO 及び FSU への適用のためのガイドラインの改正；
- .3 附属 4 に記載された、決議 MEPC.143(54)による改正 MARPOL 附属書 IV の改正（第 13 規則の追加）；
- .4 附属 5 に記載された、決議 MEPC.144(54)による BCH コードの改正；及び
- .5 附属 6 に記載された、2006 年 BCH コード改正の早期かつ効果的な適用に関する決議 MEPC.145(54)。

5.29 上記を決定して、当委員会は、附属 7 に記載された、改正 MARPOL 附属書 I 第 12A 規則の円柱安定型 MODU への統一の解釈を承認した。

5.30 当委員会は、決議 MEPC.144(54)により採択された、BCH コードの改正を、適切な行動のため MSC の注意を促すことに合意した。

## 6 MARPOL 73/78 及び関連法規の解釈及び改正

### 改正 MARPOL 附属書 I 第 15 規則の改正提案

6.1 文書 MEPC 54/6/4 で、ノルウェーは、当委員会に、貨物又は燃料として、改正 MARPOL 附属書 I の第 21 規則（現在の附属書の第 13H 規則）で定義される重質油(HGO)の輸送の禁止の導入により南極海の環境保護を高めることを招請した。ノルウェーは、改正 MARPOL 附属書 I の第 15.4 規則の以下の改正を提案した：

「南極海に関して、第 21 規則に定義される重質油のいかなる使用及び輸送並びにいかなる船舶からの油又は油性混合物の排出を禁止する。」

6.2 発言した各代表団は、HGO 排出及び流出の危険から南極海の特別の保護のためのノルウェー提案の意図を支持した。しかしながら、大多数の代表団は、懸念を挙げ、ノルウェーにより提案された行動提案が適切であるか疑い、特に第 15.4 規則の改正提案の実施について以下を警告した：

- .1 南極海での捜索及び救助船の運航は、この禁止を除外してもよい；

- 2 この禁止は、南極海でのすべての漁船の活動にも適用されるのか；
- 3 第 21 規則の下の定義は、油タンカーでの HGO の輸送のみに適用する、一方改正提案はすべての船舶に向けられている；
- 4 関連小委員会(DE 及び BLG)に、改正の明確な記述に関しての助言を求めるべきである；及び
- 5 このことは、いかなる海域においても HGO の使用及び輸送の全面的な禁止の問題が当委員会での注意を引いた初めてのことであり、その様な提案は、慎重に調査するべきである。

6.3 当委員会は、ノルウェー提案の要旨に合意し、ノルウェーに、今会期で受領した意見を考慮して、審議のため BLG 小委員会の将来の会期へ改正提案の提出を招請した。当委員会は、BLG 小委員会の報告書を受領した後、この問題の見直しを行う予定である。

#### 改正 MARPOL 附属書 I 第 22.5 規則の統一の解釈

6.4 当委員会は、改正 MARPOL 附属書 I 第 22 規則（ポンプ室底部の保護）の適用に関連した問題の明確化を求めた文書 MEPC 53/6/2 での IACS による提案に従いこの問題を扱ったことを想起した。IACS は、要件が貨物及びバラストポンプ室に適用され、（第 13F 規則による貨物タンクではなく二重底に位置する）当該配管の損傷が船舶のポンプ（貨物及びバラスト）の効果を失わない場合に、要求されたポンプ室二重底内にバラスト配管の設置を認めるとの意見を表明した。

6.5 当委員会は、MEPC 53 が当意見と一致し、次回会期での統一の解釈の作成が望ましいと合意したことも想起した。これに関連して、IACS は、MEPC 54 へ適切な提案の提出を引き受けた。(MEPC 53/23、6.14 項)

6.6 当委員会は、文書 MEPC 54/6/3 で、IACS が「ポンプ室」にはバラスト及び/又は貨物室を含むべきであり、当該配管の損傷により船舶のポンプ（貨物及びバラスト）の効果を失わない場合に、要求されたポンプ室二重底内にバラスト配管の設置を認めるとの結果の改正 MARPOL 附属書 I の第 22.5 規則の統一解釈案の文書を提案していることを銘記した。

6.7 当委員会は、文書 MEPC 54/6/5 で、INTERTANKO が第 22 規則の目的のため「ポンプ室」は「バラストポンプ室」を含めるべきとの主張に反対したことも銘記した。この見解では、バラストポンプ室は、二重底により保護する必要はなく、バラストポンプを二重底上に置くことは吸入力及び浚い能力の損失を引き起こす。INTERTANKO は、「ポンプ室」は、「貨物ポンプ室」のみを含めるべきであると提案した。

6.8 発言したすべての代表団は、第 22.5 規則の統一の解釈のための IACS 提案を INTERTANKO 案に改正することを支持した。

6.9 文書 MEPC 54/6/3、9 項での、明確化のための IACS の要求に応じて、オーストラリア代表団は、貨物タンクよりも前後方向にあるポンプ室の二重底保護は油を搭載しないタンクに限定するべきであるとの見解であった。

6.10 今会期で受領した意見を反映して、IACS は、さらに作成した、以下の、文書を提出した：

「「ポンプ室」とは、貨物ポンプ室をいう。当該配管の損傷により船舶の「ポンプ室」内のポンプの効果を失わない場合に、ポンプ室二重底内にバラスト配管の設置を認める。

「ポンプ室」を保護する二重底は空タンク、バラストタンク、又は他の規則により禁止されていない場合燃料油タンクとすることができる。」

6.11 当委員会は、附属 8 に記載された、統一の解釈の改正を承認し、事務局に現在準備されている統合版 MARPOL の改正 MARPOL 附属書 I 第 22.5 規則の新しい統一の解釈を含めることを指示した。

### **IOPP 証書に関する改正 MARPOL 附属書 I の発効の影響**

6.12 当委員会は、2007 年 1 月 1 日に改正 MARPOL 附属書 I の発効が予想される際、世界の商船が「旧」又は現在の MARPOL 附属書 I の下で発行された IOPP 証書、及び追補、を保持していることを銘記した。2007 年 1 月 1 日以降、寄港国監督官が「旧」MARPOL 附属書 I の下で発行された IOPP 証書の有効性を検査する際、矛盾を生ずる可能性がある。

6.13 当委員会はさらに、IACS が、改正 MARPOL 附属書 I の下の新要件の影響を審議して、2007 年 1 月 1 日に IOPP 証書及び追補の再発行の、必要性の明確化が必要であると明示したことを銘記した。文書 MEPC 54/6/2 で、IACS は、既存の証書の有効期限に関わらず、改正 MARPOL 附属書 I の発効予想日にすべての世界の商船に IOPP 証書及び追補を発給することは、無意味であり、主管庁及び認証機関に運営上の負担をもたらすとの意見であった。

6.14 当委員会は、船舶が改正 MARPOL 附属書 I の新要件に適合した結果として、文書の再発行を要求される場合を除いて、基本的に改正 MARPOL 附属書 I 発効時での IOPP 証書及び追補は、特に寄港国監督官により、関連した IOPP 証書の有効期限まで、又は改正 MARPOL 附属書 I の下の新要件に適合する新追補が更新された IOPP 証書の付属として発行される時

までは、受け入れられいるべきであることに合意した。当委員会は、この問題に注意を促した IACS に感謝した。

- 6.15 当委員会は、事務局に当委員会の決定を加盟国及び MARPOL 73/78 締約国に伝える MEPC 回章(MEPC/Circ.513)を準備し発行することを指示した。

#### 事故時油流出性能に関する説明書

- 6.16 当委員会は、改正 MARPOL 附属書 I 第 23 規則の下の事故時油流出性能の問題に関する説明書が前記規則の統一の適用に関する説明及び解釈を提供するための決議 MEPC.122(52)により採択されたことを想起した。

- 6.17 当委員会は、損傷が右舷側の距離  $Y_S$  及び左舷側の距離  $Y_P$  で囲まれる範囲に及べば、損傷の中心が右舷側又は左舷側にかかわらず、確率は同じになるため船底損傷時の平均油流出量を一方の舷のみで計算するべきであるという理由で、説明書の、「個々の規則に関するガイダンス」という題のパート B の 6.3 項の削除を提案しているドイツによる文書 MEPC 54/6 を再検討した。同代表団は、改正の採択に関する MEPC 決議案も準備した。

- 6.18 当委員会は、当報告書の附属 9 に記載された、改正 MARPOL 附属書 I 第 23 規則の下の事故時油流出性能の問題に関する説明書の改正に関する決議 MEPC.146(54)を採択した。当委員会は、作業を行ったドイツ代表団に感謝した。

#### 船舶機関室ビルジ汚染防止設備のための改正ガイドライン及び仕様書の統一の実施

- 6.19 当委員会は、船舶機関室ビルジ汚染防止設備のための改正ガイドライン及び仕様書が決議 MEPC.107(49)により採択され 2005 年 1 月 1 日に発行したことを想起した。

- 6.20 当委員会は、改正ガイドラインに記載された、型式承認手順があいまいかつガイドラインの異なる解釈が可能である数件の問題の明確化を求める MEPC 回章の発行を提案しているドイツによる文書 MEPC 64/6/1/Rev.1 を審議した。

- 6.21 当委員会は、MEPC 回章提案の付属が、4.1.5 項（「正常な状態」の定義に関して）、Part 1 の 1.2.9.6 項（15ppm 油水分離器の試験中断間の時間計算に関して）Part 3 の 3.2.2.3 項（湿度試験に関して）及び付録 1 の付録ダイアグラム（中断時間の検討に関して）に記載された、改正ガイドラインの要件の統一の解釈を提案していることを銘記した。

- 6.22 日本代表団は、決議 MEPC.107(49)の 4.1.5 項に関するガイダンス文書のためのドイツ提案を支持すると述べた。しかしながら、同代表団は、特定の状況で 15ppm 油水分離器の運転の中断を認めている、同決議付属 Part 1 の 1.2.9.6 項に関するガイダンス文書提案には反対した。いかなる状況でも日本は分離器の運転中断を受け入れない。
- 6.23 数カ国の代表団の提案で、当委員会は、ドイツによる提案をさらなる審議のため DE 小委員に委託することに合意した(14.4 項参照)。当委員会は、さらに作成された提案を再検討する予定である。

## 7 OPRC 条約並びに OPRC-HNS 議定書及び関連決議の実施

### 一般

- 7.1 当委員会は、第 4 回 OPRC-HNS 技術部会が 2006 年 3 月 13 日～17 日に議長 Mr. Ezio Amoto (イタリア) の下で開催されたことを銘記した。
- 7.2 技術部会の報告書(MEPC 54/WP.1)を紹介して、同議長は、OPRC-HNS 作業部会がその作業計画で相当に進捗したと述べた。さらに同氏は、以下の項目で要約されている、第 4 回技術部会会合の主な結果を発表した。

### マニュアル及びガイダンス文書

- 7.3 当委員会は、油流出の危険評価及び対応準備の評価に関するマニュアルの進捗を銘記し、会期間に作業を行うための通信部会の設置を承認し、TG 5 へ提出のために最終化されたマニュアル案の作成を指示した(MEPC 54/WP.1、3.2 項～3.8 項)。
- 7.4 ロシア代表団は、マニュアルを最終化している同部会の進捗を銘記して、すべての段階での油流出のための計画の手引きとしてのその重要性を強調し、最終版がテロリスト活動からの危険ばかりでなく油の輸送量の様な審議も考慮しなければならないことを銘記した。
- 7.5 当委員会は、第 4 回技術部会の際に作成された海洋環境への化学品の流出の計画及び対応に関するガイダンス文書案を審議して、数カ国の代表団が見直しのためそれぞれの国の関連機関に文書を回章し、受領したフィードバックを基に、現在の案がさらなる修正なしに最終使用者にとって非常に有益である明白かつ分かりやすい方法ですべての主要な事項をカバーしている優れた文書であると認めたことを銘記した。
- 7.6 その結果、当委員会は、最終版として文書案に合意し、ガイダンス文書に写真及び図の追加を必要とすることを銘記して、事務局に文書の編集；IPIECA と共にに会期間での写真及び図の選択の最終化作業；及び正式承

認のためMEPC 55へ最終文書の提出を任せた(MEPC 54/WP.1、3.9項～3.12項)。

- 7.7 当委員会は、海洋への油流出に続く損害の評価及び復旧に関するIMO/UNEP マニュアルを最終化するための技術部会の作業に完全に参加する意志ばかりでなく第4回技術部会へのUNEPの参加を歓迎した。
- 7.8 マニュアル作成の進捗を銘記し、当委員会は、マニュアルを、当初審議されたより戦略的な文書ではなく、現在の国際的補償制度を考慮し科学的原則を基とした実践的なガイドとして作成するべきであるとした同部会の勧告と意見が一致した。(MEPC 54/WP.1、3.13項～3.17項)
- 7.9 当委員会は、マニュアル内のIMO文書の参照を調査する必要性；海難救助に関するPart I第7章の実質的な書き直し；最近の国際的補償制度の改正を考慮して、最新化を確保するため責任及び補償に関するPart IIの書き直し；マニュアルの状況内での重要性を認め、OPRC関連問題を扱う詳しい章；参照章の見直し及び現在のリストへ新しい参照の追加(MEPC 54/WP.1、3.18項～3.23項)を含んでいる見直しのための数件の優先領域を強調した、油汚染に関するマニュアルー第V章：行政面での油汚染対応ーの見直しに関する同部会の検討を審議した。
- 7.10 後に、当委員会は、油汚染に関するマニュアルー第V章：行政面での油汚染対応ーの見直し及び最新化のための技術部会により提案された方向性を承認した。(MEPC 54/WP.1、3.18項～3.23項)
- 7.11 委員会は、OPRC及びHNSに関連したIMOの技術的出版物のリストに関して提供された情報を銘記し、同リストが将来の会期で審議を行う議題の永続的な項目として維持するために有益であるとする技術部会の提案を考慮して、同部会の作業計画へ同項目の追加を承認した。(MEPC 54/WP.1、3.24項～3.27項)

## 訓練

- 7.12 当委員会は、2件のHNS事故のための準備及び対応に導入に関するIMO訓練コースによる進捗を銘記し、HNS事故の場合に必要な補助、機器及び他の対応策を可能とするために、実際の対応よりむしろ計画及び準備をより反映したコースの主眼点を移すこと；安全に関する独立した章の作成；モデルに関する情報及び訓練並びに様々な入手可能なモデルツールを含むこと；及び参加者に適切なHNS対応の専門用語を習熟させることの必要性を含むコースのさらなる作成のための特定の提案も銘記した。(MEPC 54/WP.1、4.2項～4.8項)
- 7.13 当委員会は、OPRCモデル訓練コースとの関連を非常に制限して、作成



された、コースが訓練の教授法の側面を第一に強調している非常に学問的な取り組みを取っていることを明らかにした現在の OPRC 訓練者訓練コースに関して受領し種々の意見を審議した。当委員会は、将来のコースを行うための E-ラーニングの選択肢を審議する必要性に関する提案も銘記し、文化の違いを考慮し、世界の異なった地域での訓練を行うための異なった取り組みの重要性を認めた。

7.14 後に、当委員会は、現在のコースが時代遅れであること及び複雑過ぎて大多数の発展途上国の必要性に適合することができないことを認め、OPRC 訓練者訓練コースの改訂を承認した。(MEPC 54/WP.1、4.9 項～4.15 項)

7.15 技術部会の会合の間に行われたさらなる検討で、当委員会は、より特定の技術的な検討よりもむしろ、重大な油流出対応を管理する際に、高いレベルの関心の重大な問題に関して幹部職員に簡単に説明するために使用することのできる、油流出対応のための標準化された簡単なパッケージの必要性を認めた。当委員会はさらに、同パッケージを政府職員及び海洋での油流出の対応に関連した実際の問題に関する教育を行うため幹部職員に手短かに説明すること及び関係した制限に関する必要な「現場確認」を行うことを必要とする他の職員へ向けるべきであるとの勧告を審議した。

7.16 当委員会は、提供された情報を銘記して、事務局に、幹部職員のための油流出対応のための標準化された簡単なパッケージのできる限りの作成の目的で、油流出の際の幹部職員への簡単な説明の構成及び内容に関する入手可能な資料の収集及び検討を指示し、事務局にさらなる審議のため TG 5 への情報の提出を要求した。(MEPC 54/WP.1、4.16 項～4.23 項)

## 情報の提供及び交換

7.17 当委員会は、同部会により作成された HNS 事故の情報及び支援を提供するウェブサイトの情報及び構成を承認し、中国代表団の要求で数カ所の修正を行い、事務局に IMO ウェブサイト上に含めるため適切なフォーマットへの情報の変換のため必要な行動を取ることを指示した。(MEPC 54/WP.1、5.2 項～5.4 項及び付属 1)

7.18 当委員会は、現在 IMO ウェブサイト上に立ち上げた海洋への油流出の準備及び対応に関する情報を提供する IMO ウェブページの実施を意識した。(MEPC 54/WP.1、5.5 項～5.6 項)

## 他の機関との協力

7.19 IMO 本部で 2006 年 5 月 2 日～5 日に開催を計画している 2006 年海洋汚染削減の地域協力に関する IMO/UNEP フォーラムの計画及び編成で

IMO 及び UNEP による進捗を考慮して、当委員会は、フォーラムが海洋汚染削減の地域協力を共同で促進し高めることを継続するための IMO 及び UNEP 双方の実施中の計画に従った活動となると予想されることを銘記した。(MEPC 54/WP.1、6.2 項～6.5 項)

7.20 当委員会は、港湾及び海洋で発生した事故に関する IAEA の責任を含む、放射性物質及び核物質に関する緊急時を扱う IAEA の作業及び取り組みに関する IAEA による発表で提供された情報、及び IMO が 2006 年に貢献している、国際機関の共同核計画の重要性を銘記した。

7.21 当委員会は、核及び放射性事故の準備及び対応に関する IMO 及び IAEA 事務局の実施中の協力を銘記し、項目が複雑であり、一般に技術部会の権限及び専門知識外であること、特に、原子力推進の公共の船舶がいかなる IMO 文書も適用外であること、も認めた。(MEPC 54/WP.1、6.6 項～6.9 項)

7.22 第 3 回 R&D フォーラムからの勧告に実施に関する新しい情報のないこと及びさらに 2002 年の前回フォーラム以来あまり時間のなかったことを認め、当委員会は、OPRC-HNS 技術部会の作業計画から同項目を削除することに合意した。(MEPC 54/WP.1、6.10 項及び 6.11 項)

#### **OPRC 及び HNS に関する実施の技術協力**

7.23 当委員会は、2004 年 1 月～2005 年 12 月の間に OPRC 及び HNS に関して実施された技術協力活動に関する情報を銘記し、準備及び対応の分野である地域の国家間並びに政府及び産業間協力の触媒作用となり、強化する勉強会及び訓練コースの担う重要な役割に気付いた。実行可能な対応システムを確保する協力の必要性も強調された。(MEPC 54/WP.1、7.1 項～7.9 項)

#### **TG 5 の作業計画及び暫定議題**

7.24 当委員会は、第 5 回 OPRC-HNS 技術部会の作業計画及び暫定議題を承認した。(MEPC 54/WP.1、8.1 項及び 8.2 項及び付属 2)

#### **その他の事項**

7.25 当委員会は、現在のところ印刷されていない、油汚染に関するマニュアル第 I 章：防止ーの見直し及び最新化の提案を審議した。ニュージーランド及びカナダ代表団に支持された、オーストラリア代表団は、このマニュアルが、以下の様な、より最新の防止に関する他の出版物により現在不要となっていることを強調した。

- MARPOL-How to do it (IMO), 2002 ;

- ・ オイルタンカーとターミナルに関する国際安全指針第 5 版  
(Safety Guide fro Oil Tankers and Terimnal(ISOGOTT), 5<sup>th</sup> edition due in 2006) ;
- ・ ポンプ室海水バルブからの油流出の防止  
(Prevention of Oil Spillage throuth Pump Room Sea Valve (ICS/OCIMF), 1991 ;
- ・ 油タンカーのためのきれいな海洋ガイド  
(Clean Sea Guide for Oil Tankers, 1993) ;
- ・ 二船間移送ガイド(Ship-to-Ship Transfer Guide) ; 及び
- ・ タンカー管理及び自己評価－船舶運航者のための実施ガイド  
(Tanker Management and Self-Assessment – A Best Practice Guide for Ship Operator (OCIMF), 2005)

それゆえ、付加価値がほとんどなく既に回章され広く使用されている他のマニュアルと重複するため、最新化は必要ないことを審議した。パナマ、英国及びベネズエラを含む、他の代表団は、当委員会にその様な出版物が特に発展途上国にとって重要であると念を押し、項目の重要性により、現在のマニュアルの改訂が必要であるとの見解であった。(MEPC 54/WP.1、9.2 項～9.5 項)

- 7.26 この問題に関する異なる意見を一致させる試みで、当委員会は、作業の重複を避け、かなり時代遅れで印刷されていない油汚染に関するマニュアル第 I 章：防止一の最新化よりも、「MARPOL－How to do it」マニュアルを現在の「MARPOL－How to do it」でカバーされていない油汚染に関するマニュアル第 I 章からの関連情報を含めるため見直し及び最新化を行うことに合意し、技術部会に次回会期でこの見直しに着手することを指示した。
- 7.27 さらにこの項目に関する以前の意見で、ベネズエラ代表団は、体系的な参考ガイドとして使用し、現在失われている第 I 章の、油汚染に関する 5 部のマニュアルを完了するため、油汚染に関するマニュアル第 I 章：防止一の最新化の目的で、当委員会に MEPC の次回会期へ、他の機関の関連する出版物だけでなく、種々の IMO 文書及びガイダンスマニュアルに見られる防止に関する情報を統合する提案を提出する意向であると通知した。
- 7.28 当委員会は、2006 年 10 月の会合が技術部会の作業計画に予定された多数の重要な成果物の作成及び最終化を促進するために必須であること及び現在の勢いを失ってはならないことを強調した、同部会の意見を銘記した。当委員会は、原則として、MEPC 55 の前週の第 5 回 OPRC-HNS 技術部会の予定を承認し、関連した財政上の影響並びに加盟国及び国際機関から受け取った支援の申し出を考慮して、決定のための理事会への本件を委託した。(MEPC 54/WP.1、9.6 項～9.8 項)

7.29 当委員会は、ポーランド代表团より提供された 2006 年 9 月 5 日～7 日にグディニアで開催する予定の Balex Delta Exercise 2006 に関する情報を銘記した。(MEPC 54/WP.1、9.10 項)

7.30 当委員会は、一般に報告書を承認した。

## 8 特別海域及び特に敏感な海域の特定及び保護

### 未解決の PSSA 問題

8.1 当委員会は、MEPC 53 が、PSSA 提案の IMO への提出のためのガイダンス文書(MEPC/Circ.398)の見直し; PSSA 指定のための MEPC 決議の統一書式の作成; 及び PSSA 提案見直し書式の見直しのため、PSSA 技術部会を MEPC 54 で再設置する必要があると決定したことを想起した。

8.2 見直し書式に関して当委員会は、米国が、MEPC 52 への提案文書(MEPC52/8)で、基準について提案海域の注意深い検討よりむしろ「YES」又は「NO」についての質問を奨励する傾向にあるため同書式の削除を提案したことを想起した。当委員会は、ICS 及び INTERTANKO が、文書(MEPC 52/8/3)の付属として、申請書で十分な情報が確保されることを主要な目的とする、新しい見直し書式を提案したことも銘記した。

8.3 当委員会は、会議場からの意見を銘記して、PSSA 提案見直し書式を削除することに合意した。しかしながら、関係のある代表团は、将来の会期で本件に関する提案を提出することが可能である。当委員会は、PSSA 提案の IMO への提出のためのガイダンス文書(MEPC/Circ.398)の見直し; 及び PSSA 指定のための MEPC 決議の統一書式の作成を PSSA 技術部会の委託事項へ追加することに合意した。

### PSSA に関する第 24 回総会(A 24)の結果

8.4 当委員会は、文書 MEPC 54/11/1、9 項、10 項及び 13 項～16 項に含まれた、A 24 の結果及び特に、総会が実施した以下を銘記した：

- .1 明確化及び現在の PSSA ガイドラインの適切なカ所の強化の目的で、改正 PSSA ガイドラインに関する決議 A.982(24)を採択し、当委員会及び MSC に同ガイドラインを検討中のままとしておくことを要求した; 及び
- .2 ガラパゴス諸島 PSSA 及びバルト海 PSSA の船舶航路の関連保護措置 (APM)に関する 2 件の決議を、それぞれ決議 A.976(24)及び A.977(24)として、採択した。当委員会は、両 PSSA の船舶航路の APM が 2006 年 7 月 1 日の世界時(UTC) 0 時から実施されることも銘記した。

8.5 ガラパゴス諸島 PSSA の APM に関連して、当委員会は、総会が当委員会に(特定の海図データの変更に関連する文書 A 24/9/1 でエクアドルにより提案された)決議 MEPC.135(53)の付属 3 の、参照海図番号を含む避けるべき海域の座標の地理的位置の修正の審議を要求したことを銘記した。これらの修正が単に技術的なものであり、すでに指定されたガラパゴス諸島 PSSA の状況及び避けるべき海域の発効日に影響のないことを銘記して、当委員会は、事務局に適切に MEPC 53/24/Add.2 に付属 23 の正誤表を発行することを指示した。

8.6 ポルトガル代表团は、西ヨーロッパ PSSA 参加 6 カ国（ベルギー、フランス、アイルランド、ポルトガル、スペイン及び英国）の代表として発言し、当委員会に WETREP 船舶の強制通報制度の実施で得られた進捗及び経験を通知した。当委員会は、2005 年 7 月 1 日以来、2000 件以上の通報を受領したことも銘記した。このことは励みとなる開始である一方、不完全なデータを含む通報及び通報を必要としない船舶により送信された通報などの数件の運用開始時の問題が発生した。この状況を改善する努力として、産業界との意見の交換が行われた。当委員会は、西ヨーロッパ PSSA における船舶の強制通報制度に関する決議 MSC.190(79)を思い出した。

#### MARPOL 附属書 I の下の特別海域として南アフリカ南部海域の指定の提案

8.7 当委員会は、MARPOL 附属書 I の下の特別海域として南アフリカ南部大陸棚海域の指定の提案に関する南アフリカにより提供された情報 (MEPC 54/8 及び MEPC 54/INF.2)を銘記した。当委員会は、問題の海域が海洋学的に特有であり、提案された特別海域が地域特有な種及び他の種にとって重要な生息地であり、IUCN の「レッドリスト」の基準で絶滅のおそれがあると分類された、多数の地域特有の種が生息していることも銘記した。これにはアフリカペンギン(African penguin)、ケープカツオドリ(Cape gannet)及び 3 種のウ(cormorant)を含む。当委員会はさらに、国際及び国内航海からの運航上の油の排出及び流出がこれらの種及び種を持続する環境にとって危険であることも銘記した。

8.8 当委員会は、インド及び他の代表团により表明された提案された海域が閉鎖又は半閉鎖海域ではなくそれゆえガイドラインの規定を満たしていないとする懸念を聴き、このことが要件ではないこと（ガイドライン 2.1 項及び 2.2 項）及び南極海域及び北西ヨーロッパ特別海域の様な他の海域が閉鎖又は半閉鎖海域ではないことを銘記した。提案された海域の港湾での廃棄物受入施設の能力に関する要求に応じて、当委員会は、すべての主要な港湾に油及び油性廃棄物のための十分な港湾の受入施設があることを銘記した。

8.9 当委員会はさらに、発言した大多数の代表团が、南アフリカにより提出

された情報が MAPROL 73/78 の下の特別海域指定のためのガイドラインの規定を満たしているかどうかに関して技術部会による完全かつすべての解析を条件として南アフリカの提案を支持した。

- 8.10 当委員会は、大陸棚上の海域に関する国連海洋及び海洋法課 (UN-DOALOS) による意見を審議して、特別海域提案のため南アフリカより与えられた「大陸棚海域」の語句が UNCLOS で使用された専門用語を反映していないこと及び適切に変更すべきであることに合意した。

### 技術部会への指示

- 8.11 南アフリカの提案を含む、すべての関連問題を審議して、当委員会は、以下のために特別海域及び特に敏感な海域に関する技術部会の設置に合意した：

- .1 文書 MEPC 54/8 及び MEPC 54/INF.2 に含まれた MARPOL 附属書 I の下の特別海域として南アフリカ南部大陸棚海域の指定のための南アフリカによる提案を見直し、同提案が MAPROL 73/78 の下の特別海域指定のためのガイドライン(決議 A.927(22)の付属 1)の規定を満たしているかどうか決定し；もし満たしている場合は、プレナリーによる審議のため改正 MARPOL 附属書 I の関連規則の改正案を準備すること；
- .2 PSSA 指定のための MEPC 決議の統一書式を作成すること；
- .3 改正 PSSA ガイドライン(総会決議 A.982(24)の付属)と一致させるため PSSA 提案の IMO への提出のためのガイダンス文書(MEPC/Circ.398)の見直し及び改正すること；及び
- .4 2006年3月23日、木曜日にプレナリーへ文書による報告書を提出すること。

### 技術部会の報告書

- 8.12 特別海域及び特に敏感な海域に関する技術部会の報告書(MEPC 54/WP.9)を紹介して、議長 Ms. Lindy Johnson (米国) は、当委員会に以下の注意を促した：

- .1 技術部会は、関連する第 1 規則(11)、第 15 規則、第 34 規則及び第 38 規則を含む、特別海域の指定に関する MARPOL 附属書 I、及び MARPOL の下の特別海域指定のためのガイドラインの要件と比較して南アフリカ提案の活発な見直しを行い、特別海域外部の海域の基本的 MARPOL 要件が現在の海洋学及び生態学の状態を考慮して容認できないことに合意した。さらに、港湾の受入施設に関する南アフリカ

により提出された情報を銘記して、技術部会は、提案された特別海域内の受入施設が十分であることに合意した；及び

- .2 技術部会は、特別海域として海域の指定のための要件を完全に満たしていることに合意し、当委員会が指定及び同海域を「南アフリカ南部海域」と名付けることに合意することを勧告した。

8.13 同議長は、指定のため提案された海域内での違法な排出の問題を検討して、技術部会は、南アフリカが、特にの World Maritime Day のテーマを考慮して同海域での実施のためのメカニズムを調査するべきであることを銘記した。これに関連して、当委員会が、適切な時期に、船舶長距離識別・追尾システム(LRIT)の環境への拡大を検討する際、当委員会がこの問題を考慮するべきであると提案された。

8.14 将来の特別海域の提案に関して、同議長は、当委員会が提案国に当該海域を記入したフルスケールの航海用海図の提出を促すことを提案した。加えてこれらの国が MARPOL の要件及び MARPOL の下の特別海域指定のためのガイドラインを満たすために必要な情報の標準に精通するため南アフリカ提案の評価報告書を見直すことがこれらの国にとって有益であることが銘記された。

8.15 同委員長は、技術部会が PSSA 提案の採択のための統一の決議案を作成すること及び PSSA 提案の IMO への提出のためのガイダンス文書の見直しに合意することが可能であるとも述べた。

8.16 技術部会の報告書(MEPC 54/WP.9)を審議して、当委員会は、一般に報告書及び特に以下を承認した：

- .1 MARPOL 附属書 I の下の特別海域として南アフリカ南部海域の指定に合意し、附属 10 に記載された、MARPOL 附属書 I の第 1 規則(11)の特別海域に関する改正案を承認し、事務局長に MEPC 55 において採択の目的での審議のため MEPC 54 後 MARPOL 改正手順に従い回章することを招請した；
- .2 附属 11 に記載された PSSA 指定のための MEPC 決議の統一書式を承認した；
- .3 附属 12 に記載された、改正 PSSA 提案の IMO への提出のためのガイダンス文書を承認し、事務局に可能な限り早期に MEPC 回章(MEPC/Circ.510)として発行することを指示した。

8.17 当委員会は、技術部会の参加者の困難な作業、特に Ms. Johnson の同部会を成功裏に終了に導いた不屈の努力に評価を表明した。

- 8.18 南アフリカ代表団は、南アフリカ南部海域の MARPOL 附属書 I の下の特別海域の指定に対して当委員会に感謝した。同国は、この指定は、将来の世代が南アフリカの豊かな海洋生物多様性の光景を鑑賞することができ；本来の南岸海域を楽しみ；並びに同海域で豊かな食物及び経済的な海洋資源を絶えず保護することからの利益を得る機会を増大させたと強調した。
- 8.19 南アフリカは、南アフリカ南部海域の MARPOL 附属書 I の下の特別海域の指定を合意するための当委員会による決定を銘記し、同海域に十分な受入施設のあることを確認し、さらに、MARPOL 改正手続きにより、特別海域が 2008 年前には発効しないことを銘記し、任意として、発効まで、同海域でのタンク洗浄を慎むことを当委員会には加盟国に求めることを産業界には油タンカーに促すことを要求した。同国はさらに、適切に、MEPC 回章、海上安全委員会及び航行安全小委員会の Information Paper を含む、可能な最も広範な方法で普及させることを要求した。
- 8.20 当委員会は、この要求に合意し、事務局に MEPC 55 での採択のため、油タンカーに関連するこの要求の広い普及を促進するための MEPC 回章案の作成を指示した。

## 9 受入施設の不備

- 9.1 この永続的な項目を審議して、当委員会は、一連の MARPOL 条約実施で十分な受入施設の重要性を強調した。それゆえ、当委員会は、すべての MARPOL 条約締約国、特に入港国としての締約国に、船舶の通常運航の間に発生する廃棄物のための受入施設を供給する条約の義務を果たすことを促した。
- 9.2 当委員会は、MEPC 53 が、本件に関する FSI 13 の結果を審議して、MEPC/Circ.349 と入れ替わっている、港湾の受入設備の不備の申し立て通報のための改正された統合書式に関する MEPC/Circ.469 を承認したことを想起した。当委員会は、すべての関係国に受入施設の規定を促進するためのツールとして同通報書式の使用を促した。

### 港湾の受入施設のデータベース

- 9.3 当委員会は、MEPC 53 が、IMO Global Integrated Shipping Information System(GISIS)の一つとしての港湾の受入設備のデータベース(PRFD)作成に関する FSI 小委員会の勧告を支持し、事務局にその様なデータベースの作成を要求したことを想起した。
- 9.4 当委員会は、事務局がインターネットによる港湾の受入設備のデータベース(PRFD)を最終化できたことに満足した。同データベースは、加盟国



にはログインパスワードを通してデータベースの最新化が可能な様に、また一般には閲覧のみでデータベース内のすべての情報へのアクセスができる様に作成されている。データベースのための関連情報は、2005年11月に回章文 No.2683 により回章された。同データベースは、3ヶ月の試験期間の後、2006年3月1日より一般へ稼働を開始した。

- 9.5 これに関連して、当委員会は、港湾の受入施設に関する MEPC.3/Circular 及び MEPC.4/Circular のハードコピーによる回章を終了するとした、FSI 小委員会の見解(FSI 13/23、19.20 項)を支持した。

### 港湾の受入施設のための行動計画案

- 9.6 当委員会は、港湾の受入施設の不備に取り組むための刷新された努力で MEPC 53 による要求により、事務局が、審議のため文書 FSI 14/13 として FSI 14 へ提出する、行動計画案を準備したことを銘記した。本件に関する FSI 14 の結果は、当委員会の次回会期(MEPC 55)に報告される。

## 10 各小委員会の報告

### DSC 10 の結果

- 10.1 当委員会は、危険物、固体貨物及びコンテナ小委員会(DSC)が 2005年9月26日～30日に第10回会期を開催し、報告書が DSC 10/17 として回章されたことを銘記した。
- 10.2 当委員会は、同小委員会より委託された全事項(MEPC 54/10)に関して、以下に記載された行動を取った。
- 10.3 当委員会は、附属 13 に記載された、MARPOL 附属書Ⅲの改正案の文書を承認し、MEPC 55(2006年10月)による採択のため今会期の後可能な限り早期に事務局長による同文書の回章を要求した。
- 10.4 当委員会は、附属 14 に記載された、MARPOL 附属書Ⅲ改正の発効日の時間枠を支持した。同時間枠は、海洋汚染のための新しい規定を IMDG コードの改正 34-08 に組み入れるために DSC 10 により作成及び合意され、それによって承認された過程を維持し一連の IMDG コード内の改正の導入を考慮するばかりでなく妥当な変換を提供する。
- 10.5 当委員会は、MEPC 51 が、海洋汚染物質の IMO 定義への GHS 規準適用が海洋汚染物質の一般的な定義と深刻な海洋汚染物質の分類分けを不必要とする結果となると認めたことを想起した。さらに MEPC 51 は、深刻な海洋汚染物質の削除については、その時点では、深刻な海洋汚染物質のみに適用される 1973 年の仲裁に関する議定書(the 1973 Intervention

Protocol)に影響を及ぼすことになるが、将来的には、すべての海洋汚染物質をカバーするように修正されるべきであることに合意した。

- 10.6 当委員会は、1973年の油以外の物質による汚染時の公海における仲裁に関する議定書(the Protocol relating to the Intervention on the High Sea in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973)の第1条2項(a)に規定された物質リストの改正を審議した。
- 10.7 当委員会は、1973年の油以外の物質による汚染時の公海における仲裁に関する議定書の第1条2項(a)に規定された物質リストがMARPOL附属書IIにより定義された有害液体物質も規定していること、及びこのことが改正MARPOL附属書II及び改正IBCコードを考慮してBLG 10により見直されることを銘記した。
- 10.8 これに関連して、当委員会は、事務局に、MEPC 55での承認及び続くMEPC 56での採択のため、有害物質及び有害液体物質に関するリストのすべての改正を組み入れる、文書の準備を要求した。
- 10.9 当委員会は、MSC 81/12/1の付属で修正された薫蒸剤の廃棄に関するMSC/MEPC回章案を承認し、回章案から、IMDGコードの2000年版の追補の引用を削除することに合意した。当委員会は、MSCに同提案に同意すること及び適切に他の行動を取ることを招請した。

#### DE 49からの緊急事項

- 10.10 当委員会は、船舶設計設備小委員会が2006年2月20日～24日に第49回会期を開催し、報告書がDE 49/20として回章されたことを銘記した。
- 10.11 当委員会は、DE 49からの緊急事項を銘記し、同小委員会により委託されたこれらの項目(MEPC 54/10/6)に関して行動を取った。
- 10.12 当委員会は、状態評価スキームの改正案(MEPC 54/10/6)を審議した。当委員会は、現在の13.8.2項の文書を以下に置き換えることに合意した：

「主管庁による適合証書の発効を主管庁により調査されかつ承認された、CAS検査を実施しかつCAS最終報告書を準備する認証機関から、主管庁が承認しうる新たな承認機関へ承認機関が変更され、かつ同決議の要件の下で提出を要求されるすべての情報が認証機関へ提供された場合、又は

- 10.13 当委員会は、附属15に記載された状態評価スキームの改正案を承認し、MEPC 55による採択のため今会期の後可能な限り早期に事務局長による同文書の回章を要求した。

- 10.14 委員会は、附属 16 に記載された、MEPC 決議 147(54)による甲板面及び縦けた間のすみ肉溶接の残差の評価に関するガイドラインを採択し、CAS 検査中の甲板面及び縦けた間のすみ肉溶接の残差の厚さの測定を検査官による選択及び任意として実施可能であるとする同小委員会の見解を支持した。
- 10.15 当委員会は、附属 17 に記載された、総合ビルジ処理システム(IBTS)のガイダンス文書を使用する船舶の機関室内での油性廃棄物の処理システムのための改正ガイドラインを承認し、MARPOL 附属書 I の新たな番号付け制度の文書の相互参照の採択の後、可能な限り早期に MEPC 回章 (MEPC/Circ.511)として発行することを事務局に要求した(14.5 項参照)。これに関連して、当委員会は、作業が完了したことを考慮し、小委員会の作業計画から同項目を削除することに合意した。
- 10.16 委員会は、SOLAS 第 II-1 章第 3-6 規則のダブルハルタンカーへ改造しているシングルハルタンカーへの適用可能性に関する規則はその様な改造及びタンカーの FPSO/FSU への改造には適用するべきではない、しかしながら、強固な新しい構造が追加される改造中の場合は、これらの新しい構造は同規則を適用するべきであるとした、同小委員会の見解を銘記した。

#### SLF 47 及び SLF 48 の結果

- 10.17 当委員会は、復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(SLF)が、2004 年 9 月 13 日～17 日及び 2005 年 9 月 12 日～16 日に第 47 回会期及び第 48 回会期を開催したことを銘記した。これらの会期の報告書は、それぞれ SLF 47/17 及び SLF 48/21 として回章された。
- 10.18 当委員会は、SLF 47 及び SLF 48 より委託された関連事項(MEPC 54/10/3)に関して、以下に記載された行動を取った。
- 10.19 SLF 47 に関して、当委員会は、附属 18 に記載された、MARPOL 附属書 I 第 25 規則の統一解釈を承認し、統一解釈が 2007 年 1 月 1 日に発効すると予想される改正 MARPOL 附属書 I の第 27 規則にも適用するべきであることに合意した。
- 10.20 SLF 48 に関して、当委員会は、同小委員会の LHNS ガイドライン（沿岸支援船舶によるばら積みの限られた量の危険及び有害液体物質の輸送及び取り扱いのためのガイドライン—決議 A.673(16)）の改正案に含まれた適合証書の標準書式の意見のための BLG 小委員会(BLG 10)への委託ばかりでなく、採択のため、続く MSC 及び MEPC への提出のための同小委員会の LHNS ガイドラインの改正案の DSC 11 における最終化のための DSC 小委員会への委託を銘記した。

- 10.21 当委員会は、付録 1-LHNS ガイドラインで許可された貨物の一覧表に含まれた製品リストを同ガイドラインの下で沖合で輸送可能なすべての製品を含めるため最新化するとした英国による提案を審議した。
- 10.22 改正 MARPOL 附属書 II 及び改正 IBC コードが 2007 年 1 月 1 日に発効すると予想されることを銘記して、当委員会は、BLG 小委員会(BLG 10)に、MEPC 55 における承認の目的で付録 1-LHNS ガイドラインで許可された貨物の一覧表に含まれた製品のリストの最新化及び審議ばかりなく、SLF 48 により示された LHNS ガイドラインの改正案に含まれた適合証書の標準書起案を審議することを指示した。
- 10.23 委員会は、LHNS ガイドライン改正案を 2006 年 9 月に DSC 11 が検討し、MEPC 55 及びその後の MSC 82 による採択のため SLF 48(2005 年 9 月)、BLG 10(2006 年 4 月)及び DSC 11(2006 年 9 月)からの LHNS 改正案統合版を最終化する予定であることを銘記した。
- 10.24 当委員会は、バラスト水交換の間の安全基準 (例えば、通常時及び損傷時復原性並びに満載喫水線規準) からの一時的な逸脱を許可してはならないとする SLF 48 の勧告を銘記し合意した。

#### ばら積みで輸送される液体の暫定評価のためのガイドライン(MEPC/Circ.265)の改正

- 10.25 当委員会は、いまだに審議を必要とする 2002 年 MARPOL 73/78 に参照された BLG 9 からの未解決のガイドラインがばら積みで輸送される液体の暫定評価のためのガイドライン(MEPC/Circ.265)であることを想起した。
- 10.26 当委員会はさらに、BLG 9 において、時間的制約のため、これらのガイドラインの見直し作業が完了できなかったこと、それゆえ同小委員会が化学物質の安全及び汚染影響評価作業部会(ESPH)に次回会期間会議(ESPH 11、2005 年 10 月 24 日～28 日)の間に作業を最終化させることを指示した。MEPC 53 は、ESPH 11 に改正ガイドライン案を承認のため直接 MEPC 54 に提出し最も早い機会に回章する権限を与えた。
- 10.27 当委員会は、附属 19 に記載された、新回章番号(MEPC/Circ.512)の下で発行される、MEPC/Circ.265 に代わる改正ばら積みで輸送される液体の暫定評価のためのガイドラインを承認した。これに関連して、当委員会は、代表団による措置に続き、産業界、特に化学産業界に、改正ガイドライン第 5 章を基礎とした混合物による汚染物質を含んでいる、MEPC.2/Circular のリスト 2 の見直しに関する情報の提供を促した。
- 10.28 当委員会は、利害関係者による改正ガイドラインの下での混合計算を促進するための IMO 公共ウェブサイトドメイン上に設置するコンピュータ

プログラム作成の IMO への申し出に対しオランダ代表団に感謝した。

- 10.29 当委員会は、ESPH 作業部会の会期間会合(ESPH 12)が 2006 年 9 月に計画されていることを銘記した。当委員会は、会議の計画(BLG 10、2006 年 4 月 ; GESAMP/EHS、暫定的に 2006 年 6 月 ; ESPH 12、2006 年 9 月 ; MEPC 55、2006 年 10 月 3 日～7 日及び MSC 82、2006 年 11 月 4 日～8 日)及び 2007 年 1 月 1 日の改正 MARPOL 附属書 II 及び改正 IBC コードの発効前に ESPH 12 により審議される特定の項目に関して MEPC により行う必要のある重要な決定を考慮して、BLG 10 に ESPH 12 から直接 MEPC 55 へ報告するこれらの項目を判断することを許可した。
- 10.30 当委員会は、危険プロフィールの GESAMP/EHS 複合リストに関する MEPC 54.INF.7 の情報を銘記した。
- 10.31 当委員会は、2006 年 2 月 20 日～24 日に開催された第 42 回 GESAMP/EHS 作業部会の後に、危険プロフィールの複合リストがおおむね完了したことも通知された。複合リストは、BLG/Circ.16 の下で第 42 回 GESAMP/EHS 作業部会報告書附属として発行され、IMO ウェブサイトで閲覧可能であり、利害関係者に回章された。
- 10.32 当委員会はさらに、改正ばら積みで輸送される液体の暫定評価のためのガイドラインの下で、危険プロフィールの GESAMP/EHS 複合リストが暫定評価を実施する際有効であることも銘記した。
- 10.33 当委員会は、時間的制約のため、2007 年 1 月 1 日に発効が予想される、改正 IBC コードの下の製品の分類に影響を与える GESAMP/EHS 作業部会によるさらなる作業が要求されたことも通知された。同作業部会は、2006 年 6 月に暫定的に計画されたもう一回の会議の必要性を感じた。
- 10.34 事務局は、当委員会に IMO が 2006 年 2 月に開催された GESAMP/EHS 作業部会の通常年次会議に資金を提供したことを通知された。しかしながら、本年度にはもう一回の会議のための予算上の割当がないため、この追加会議に資金を提供するため MEPC に参加している関係国の支援が必要であった。その様な会議の費用は、約 35,000 英ポンドであると予想された。
- 10.35 当委員会は、提供された情報を銘記し、貴重な作業に対し GESAMP/EHS 作業部会に感謝した。GESAMP/EHS 作業部会の追加会議の費用に関して、当委員会は、例え 6 月の GESAMP/EHS 作業部会の会議が予定されていなくても、オランダ代表団は会議が行われるべき通常の状態の下で同会議へ代表を参加させるための資金を作り出したと同代表団により通知された。これに関連して、同代表団は、他の代表団、特に産業界に、資金をこの様な会議を支援するために使用することを可能とするため彼らの予算を注

意深く調査することを招請した。

- 10.36 多数の代表団に支持された、パナマ及びマルタの代表団は、評価のため貨物を提出している各国が貨物を輸送するため機関により規則を制定された船舶の便益を得るため、これら各国が評価を行うための世界的な制度の下で負担を課されている GESAMP/EHS 作業部会の資金を提出するべきであるとの見解を表明した。このことは、実際に GESAMP バラスト水作業部会が資金を提供されるのと同様である。
- 10.37 6月の GESAMP/EHS 作業部会の会議へ資金を提供するための実行可能な解決策を見つけるための広範囲な検討に続き、当委員会は、提供者から資金提供を受けることなく、また機関の財政上の規則を固守することを条件として、来年度の GESAMP/EHS 通常会議の予算上の割当により同会議の資金を提供するべきであり、現在の GESAMP/EHS 会議の財政上の問題を理事会に通知することを提案した。当委員会は、長期的な資金の解決が、同部会の作業から直接利益を受ける、これら貨物の利害関係者、すなわち製品の製造者を巻き込むことを必要とすることにも合意した。
- 10.38 英国により提出された MEPC 54/10/3 を審議して、当委員会は、第 41 回 GESAMP/EHS 作業部会及び第 11 回 ESPH 作業部会により実施された作業の結果として、数種の植物油が（再）評価され、結果、汚染及び危険の両方を示すとして特定されたことを銘記した。
- 10.39 委員会は、数種の植物油が運航上の観点から安全に対する危険を有すると特定したため（再）評価の重要性に関する情報も銘記した。しかしながら、安全に対する危険の標記法(改正 IBC コード第 17 章の d 欄「s」)が改正 IBC コードの下でこれら植物油を輸送する際、輸送要件に関して影響しないことも銘記された。
- 10.40 当委員会はさらに、ディーブタンク又は食物油輸送用に設計されたドライカーゴ船の独立タンクに食物油を積載して輸送する際のガイドライン(決議 MEPC.120(52))の 1.1.2 項の下で、改正 IBC コード第 17 章の d 欄で汚染に対する危険(P のみ)として特定された食物油のみが輸送を許可されることも銘記した。
- 10.41 それゆえ当委員会は、改正 IBC コード第 17 章の d 欄で P/S の標記として修正されていない植物油をディーブタンク又は食物油輸送用に設計されたドライカーゴ船の独立タンクで輸送することを可能とするためにこのガイドラインの 1.1.2 項を改正することに合意した。
- 10.42 当委員会は、改正ガイドラインが 2007 年 1 月 1 日に発効する予定であることを認め、引用及び使用を容易にするために、現在の決議 MEPC.120(52)に代わる新しい MEPC 決議を準備することに合意した。可

能な限り早期にこれらの変更を産業界に知らせることが必要であることを考慮して、当委員会は、事務局に今会期での採択のための決議文書案の準備を課した。MEPC 54/WP.11 を審議して、当委員会は、附属 20 に記載された、決議 MEPC.148(54)により、改正ガイドラインを採択した。

## 危険物の輸送及び港湾での関連活動の安全に関する勧告

10.43 当委員会は、2006 年の作業計画の目標完了日を延長する決定を考慮して、MEPC 53 が本件を今会期(MEPC 54)で審議することに合意したことを想起した。

10.44 当委員会は、DSC 9 が、この作業の小委員会を調整するため、数件の勧告の側面が MARPOL 73/78 の範囲の分野に入る海洋汚染、環境問題及び他の事項に焦点をあてていると銘記したことを想起した。これらは MEPC の権限に入るとして、同小委員会は、勧告の海洋汚染の側面及びバンカーリングチェックリストを含む、バンカーリング予防措置に関する勧告の付属 5 のどちらも審議を行わなかった。

10.45 DSC 小委員会議長は、会議に DSC がバンカーリング予防措置に関する勧告の付属 5 に関する数件の問題を提起し、当委員会に BLG 小委員会で扱うことを提案したと通知した。当委員会は、この提案と意見が一致し、BLG 10 にこの問題の見直しを行うこと及び MEPC 55 及び MSC 82 による同勧告の最終承認のため DSC 11 に報告することを指示した。当委員会は、BLG 10 により実施される作業の一部として、港湾局に注意を促すため OPRC/HNS 議定書の適切な規定を参照するための審議を行うことにも合意した。

## 11 他の委員会等の作業

### A 24 及び C/ES.23 の結果

11.1 当委員会は、総会が、第 24 回会期において、総会の注意を促した、当委員会の第 50 回から第 53 回会期までに提起されたこれらの問題を銘記したことを銘記した(A 24/5(b)/2 ; MEPC 54/11/1 及び追加 1)。総会は、特に、以下を行った：

- 1 改正 MARPOL 附属書 II に関して、同附属書の第 4 規則 1.3 項が、主管庁に除外を認めることを促している、植物油の輸送の除外のために使用される規定であることを銘記した。改正 IBC コードに関して、産業界からの追加データの受領に続き、以前に最新化されたリストから多数の製品の危険プロフィールの追加が 2005 年 11 月に完了した。総会の委員会 2 の要求に応じて、事務局は、文書 A 24/5(b)/2 の付属 2 に記載された、情報目的のための関連危険プロフィールの状態を含む、

製品のさらに最新化されたリストを作成した；

2007年1月1日に発効が予想される、MARPOL 附属書Ⅱに関して、改正 IBC コード第 17 章 e 欄の脚注(k)で標記されている、修正されていない油及び油脂の、ケミカルタンカーがタイプ 3 船舶の要件をすべて満たしかつ第 4 規則 1.3 項に記載された詳細な規定に適合する二重底及び二重船側を有する状態の下で、タイプ 3 船舶のケミカルタンカーでの輸送を許可している、第 4 規則 1.3 項が作成されたことを想起した。その様な船舶の適合証書は、当該船舶がこの規則の規定の下で運航しているとみなされると表示するべきである。当委員会は、事務局が、すべての関係者が 2007 年 1 月 1 日からの彼らの義務に注意を促すことを確実にするために、MARPOL 附属書Ⅱ及び IBC コードの見直し過程の最も重要な点を要約している回章文を発行することを銘記した；

- .2 高い優先度として、船舶リサイクリングに関する法的拘束力のある新たな文書の作成に関する決議 A.981(24)を採択し、当委員会に 2006～2007 年の 2 年間での審議及び採択でその様な文書の完了に向けた作業を要求した。総会は、決議 A.980(24)により、船舶リサイクリングに関する IMO ガイドラインの改正も採択し、各国政府及びすべての関係者に遅滞なくガイドラインを適用することを促した；
  - .3 2007 年を完了目標とした現在の技術及び船舶からの大気汚染のさらなる削減の必要性を考慮して規則を改正する目的で MARPOL 附属書Ⅵ及び NO<sub>x</sub> テクニカルコードの全般的な見直しを行うための当委員会の計画を銘記した；
  - .4 明確化及び、適切に、現在の PSSA ガイドラインを強化する目的で改正 PSSA ガイドラインに関する決議 A.982(24)を採択し、当委員会及び MSC に同ガイドラインを検討中とすることを要求した；
  - .5 汚染事故対応の簡易化のためのガイドラインに関する決議 A.983(24)を採択した；及び
  - .6 2007 年を完了目標として、BLG 小委員会の作業計画に「海上における二船間の油移送中の海洋汚染防止のため MARPOL 附属書Ⅰの改正」に関する優先度の高い項目を含めるための当委員会の決定を銘記した。
- 11.2 当委員会は、総会で、それぞれ決議 A.976(24)及び A.977(24)により採択された、バルト海 PSSA 及びガラパゴス諸島 PSSA の関連保護措置(APM)が、すでに PSSA に関する項目 8 の下で審議されたことを銘記した。
- 11.3 2007 年 1 月 1 日の改正 MARPOL 附属書Ⅱの発効に関連して、文書 MEPC



54/11/1、4 項の引用に関して、当委員会は、以下を確認した：

- .1 第 4 規則 1.3 項は、単に改正 IBC コード第 17 章 e 欄の脚注(k)より明示された植物油に使用する既存船及び新造船のための規則である；及び
- .2 第 4 規則 1.1 項及び 1.2 項は、単に主管庁が、特定の期間及び既存船のみに、制限された状態の下での改正の特定の規定の軽減の機関への提出を認めるために作成されたものであり、これらの規則は、脚注(k)の下での植物油の輸送には許可されない。

11.4 パナマ代表団は、パナマ主管庁が新しい MARPOL 附属書Ⅱの第 4 規則 1.3 の下で植物油の輸送の除外を認める予定であると公表した。

#### 戦略計画、高レベル行動計画及び優先度

11.5 当委員会は、総会が機関、傾向、作成と挑戦、戦略の方向性並びに関連した履行指示のミッション宣言(mission statement)を記載した決議 A.970(24)を採択したことを銘記した。総会は、機関の戦略計画の方向性に関する高レベル行動と共に機関の長期作業計画及び結果として起こる現在の 2 年間の間の当委員会の計画された作業を置き換える決議 A.971(24)も採択した。当委員会は、特に、全委員会への決議 A.971(24)での総会の以下の要求を銘記した：

- .1 2007 年に総会の第 25 回会期で作業を報告する際は、高レベル行動及び計画された 2 年間の結果の骨子を使用して機関の目的に向けての進捗を報告すること；
- .2 新しい作業項目の提案を審議する際は、その問題を戦略計画の範囲内で扱うことを確保すること；
- .3 新しい作業計画項目の提案がいかにして戦略計画の範囲内に関連させるかの指示を含むことを要求するために、組織及び作業方法に関するガイドライン(MEPC/Circ.405)を見直すこと；及び最後に
- .4 戦略計画の間に作業計画のために勧告を作成する際は、毎年一回以下の外交会議を計画することが望ましい状況であると注意すし、例外的な状況を改善すること。

11.6 第 23 回臨時理事会は、これに関連した多数の問題(C/ES/D; MEPC 54/11/2、14 項、及び付属 1、2 及び 3)を明示し、当委員会に以下を招請した：

- .1 2006年～2007年の2年間の作業の優先付けに関して特別理事会作業部会(Ad Hoc Council Working Group)の助言を考慮すること；
- .2 計画された活動の正確かつ簡潔な記述を確実に行うため、2006年～2007年の2年間の高レベル行動及び関連した優先度を審議するため今会期及び将来の会期において十分な時間を取ること；及び
- .3 2006年～2007年の2年間の改正報告期間を銘記すること。

11.7 当委員会は、この問題に関する総会及び理事会の結果を銘記し、上記11.5項及び11.6項に記載された総会及び理事会の要求に従い行動することに合意した。

### FAL 32 の結果

11.8 当委員会は、FAL 32/22 で報告されている2005年7月に開催された簡易化小委員会(FAL)結果を通知された。文書MEPC 54/11/2は、船上での保持が要求される証書及び文書のオンラインアクセスに関するICSによる提案(FAL 32/15)のFALの支持を要約し、国際航海に従事する船舶の証書に関する情報の寄港国監督官によるアクセスを現代の技術の使用を通して促進及び簡素化を行うべきであるかの審議を行うことを当委員会に招請した。FAL委員会は、以下を合意した：

- .1 その様なオンラインシステムの情報技術要件の調査を開始する前に、システムの受容性、実行性及び実用性に関するフィードバックをMEPC及びMSCから要求すること；及び
- .2 証書を電子システムよりアクセス可能とする問題に関する当委員会からの助言を必要とすること。

11.9 文書MEPC 54/11/4を紹介して、INTERTANKOからのオブザーバーは、当委員会に、現在Q88.COMシステムを通して稼働している船舶の証書及び書類へのオンラインアクセス及び同システムによるINTERTANKOの経験を通知した。INTERTANKOは、Q88.COMシステムがいかんして船舶の到着に先立つ寄港国機関による船舶の証書データへのオンラインアクセスがFALにより明示された利点を実現することができるかの例として使用可能であると確信した(MEPC 54/11/2、3項)。

11.10 船舶の証書及び文書のオンラインアクセスについて検討の間に、以下の懸念が表明された：

- .1 適用される情報技術ばかりでなく、オンラインデータの構成、内容及び安全面に関する多数の現実的な問題をこれから解決しなければな

らない；

- 2 数カ国の代表団は、船主及び寄港国監督間の法定文書に関する伝達のための商業所上のデータベースの使用に意義を唱えた。数ヶ国の代表団は、このことは IMO の課題とすること及びこの問題に関する他の政府間機関の経験は参考として有益であることを提案した；
- 3 船舶の証書及び書類へのオンラインアクセスは、船上の用紙による書類を補足するものであるか又は代用となるものであるのか。代用の場合、データが有効期限切れであると表示した際、責任問題が持ち上がる。さらに代用では、検査目的のための船上の証書の有効性に関する MARPOL 条約第 5 条の改正が要求される；及び
- 4 船舶の証書及び書類へのオンラインアクセスの作成及び伝達は、乗組員、旗国及び寄港国主管庁にとって、取り組まなければならない影響がある。

11.11 海上安全部長は、当委員会に FAL での検討の焦点が、必ずしも船上に保持すべき用紙の文書の代用ではなく、種々の IMO 条約の下での検査目的のため証書への容易なアクセスの実施であると通知した。

11.12 多数の代表団は、証書へのオンラインアクセスの目的を支持し、FAL 小委員会が、データベースの信用性及び安全性を含み、さらに本件を調査すべきであると表明した。

11.13 同議長は、多数の代表団が原則として船舶の証書及び書類へのオンラインアクセスの発想を支持した一方、FAL 委員会より要求されたオンラインアクセスシステムの容性、実行性及び実用性に関する意見(MEPC 54/11/2、6 項)が数件しかなかったと述べた。寄港国監督の概念は、入港後の船舶の検査を基礎としていた。寄港国に入港前での船舶の証書及び文書に関する情報へのアクセスを認める問題は、この概念を変更した。しかしながら、潜在的なメリットの見地からして、FAL 委員会は、さらに本件を調査する予定である。

11.14 当委員会は、検査目的のため船舶の証書及び文書へのオンラインアクセスシステムの受容性、実行性及び実用性に関する FAL 委員会の助言は準備できていないと感じた。

11.15 数カ国の代表団は、出資金によりアクセスが制限される、商業的に運用及び管理されるシステムに関して懸念を表明した。

11.16 当委員会は、INTERTANKO により提供された Q88.com に関する情報を銘記した。しかしながら、当委員会は同システムを支持することはできな

かった。

## 第 27 回ロンドン条約締約国諮問会議

- 11.17 当委員会は、LC 27/16 で報告された、第 27 回ロンドン条約締約国諮問会議(2005 年 10 月)の結果を通知された。特に、当委員会は、MARPOL 73/78 並びにロンドン条約及び議定書間の境界の問題の明確化へ向けた、ロンドン条約/MEPC 共同通信部会の設置及び MEPC 53 で合意された委託事項の諮問会議による承諾を通知された。2006 年 3 月 24 日、金曜日のロンドン条約 1996 年議定書の発効に伴い、当委員会及び諮問会議間の協力が新議定書の開始を可能とするために重要であった。共同通信部会の報告書は、MEPC 55 で発表される見込みである。
- 11.18 当委員会は、これらの打ち合わせの諮問会議の承認を銘記し、加盟国に共同通信部会の作業に貢献することを招請した。

## 第 60 回国連総会の結果

- 11.19 当委員会は、第 60 回国連総会の結果、特に、2005 年 11 月 29 日の、双方共当委員会の作業に関する要素を含んだ、海洋及び海洋法に関する決議 A/RES/60/30 並びに海洋及び海洋法：持続可能な水産業に関する A/RES/60/31 の採択を通知された。

## 海洋廃棄物及び港湾の廃棄物受入施設の不備

- 11.20 国連総会の決議 A/RES/60/30 は、IMO に、関連機関及び組織と協議して、MARPOL 附属書 V の見直し及びその海洋廃棄物の海洋の発生源への有効性の評価を招請した。総会は、港湾の廃棄物受入施設に関する IMO の継続した作業を歓迎し、問題地域を特定するため及びその様な施設の不備へ向けている行動計画を作成するために行われた作業を銘記した。これに関連して、当委員会は、2006 年 6 月の FSI 14 での審議のため、海運及び港湾産業受入施設フォーラムの設立及び港湾の受入施設の規定及び使用を増すためのその開始をもとに進められている、行動計画案が作成されたことを通知された(FSI 14/13)。
- 11.21 当委員会は、加盟国政府、海運及び港湾産業、並びに他の関係機関に FSI 14 で検討するため行動計画の継続した作成へのさらなる情報が要求されると念を押した。
- 11.22 オーストラリア代表団は、海洋廃棄物への取り組みがオーストラリアの重要な政策であることを示し、実施された多数の海洋廃棄物の調査及び研究の要点を記載した、文書 MEPC 54/INF.4 及び Corr.1 に言及した(当報告書 20 章参照)。同代表団は、MARPOL 附属書 V の見直しのための国連総

会の招請を歓迎した。

- 11.23 オランダ代表団は、MARPOL 附属書Vの見直しも、MARPOL 73/78 並びにロンドン条約及び議定書間の境界の問題を明示する際に、特に MARPOL 附属書Vの下で廃棄物の廃棄へ向けた、ロンドン条約/MEPC 共同作業部会の将来の勧告を基に進めるべきであると提案した。

#### 放棄された漁具及び関連海洋廃棄物

- 11.24 国連総会の決議 A/RES/60/31 は、とりわけ、加盟国、FAO、IMO、UNEP 及びすべての関連地域機関及び関係者に紛失又は廃棄された漁具及び関連海洋廃棄物の問題を取り扱うため、漁具の紛失、水産業及び他の産業への経済的費用、並びに海洋の生態系への影響に関するデータの収集を通すことを含め、適切な行動をとることを求めた。同文書は、遺棄された漁具及び関連海洋廃棄物の管制及び管理に関連した現在の措置の実施及び有効性の解析、海上における漁具の予期しない紛失及び意図的な投棄に影響を及ぼす社会経済学的、技術的及び他の要因を決定することを目的とした調査の作成及び実施、漁具の紛失及び投棄に関する予防措置、動機付け及び/又は行動を妨げる方法の評価及び実施、最良の管理方法の作成の様な実施を通してすべての関係者間の緊密な協力及び調整も促した。

- 11.25 事務局は、当委員会に IMO が海洋廃棄物を扱っている GEF プロジェクトの下で、FAO 及び UNEP と協力していることを通知した。放棄された漁具に関する FAO との協力に関して、同氏は、違法、無規制、無報告漁業(IUU)に関する IMO/FAO 共同作業部会の議題にこの項目を加えることを提案した。共同部会の次回会合は、2007年の開催が計画されており、IMO 及び FAO 事務局は、現在、同会合の議題を準備している。IMO 及び FAO は、同部会のメンバーとしてお互いに7名ずつを指名した。将来の会期のための準備は、行動のため、適切に、MEPC 55 へ報告される予定である。

#### 海洋環境の状態の世界的な報告及び評価のための通常過程

- 11.26 当委員会は、決議 A/RES/60/30 で国連総会が、2005年6月に招集された、「社会経済学的側面を含む、海洋環境の状態の世界的な報告及び評価のための通常過程」、略して「通常過程」に関する、第2回勉強会の結論を支持したこと及び「通常過程」自身の準備として、開始段階の「評価のための評価」を開始する決定をしたことを通知された。そのため、国連総会は、組織的な配置及び IMO を「評価のための評価」の実行を監督するための特別部会のメンバーとして明白に名前を挙げることに合意した。

- 11.27 終わりに、当委員会は、以下を行った：

- 1 国連総会の招請を銘記し MARPOL 附属書Vの見直しに着手するこ

と、及び海洋廃棄物の海洋発生源へ向けた有効性の評価を行うことに合意した；

- .2 各代表団にこの目的のため MARPOL 附属書Vを見直すための当委員会の関連議題項目の下の提案の提出を招請した；
- .3 海洋廃棄物に関して、事務局が FAO、UNEP 及び GPA と協力していることを銘記し、決議 A/RES/60/31 で要求されたとして、特に IUU 漁業に関する IMO/FAO 共同作業部会を通して、放棄された漁具に関して FAO と協力することに合意した；及び
- .4 「通常過程」の開始段階として、「評価のための評価」の設置及び「評価のための評価」に着手するための準備を銘記した。

## 12 条約の進捗状況

12.1 当委員会は、海洋環境保護に関連した IMO 条約及び他の文書の状況に関する情報（MEPC 54/12）を以下の通り銘記した：

- .1 附属 1 は、2005 年 12 月 12 日現在の、海洋環境保護に関連した IMO 条約及び他の文書の状況を示す；
- .2 附属 2 は、2005 年 12 月 12 日現在の、MARPOL の状況を示す；
- .3 附属 3 は、2005 年 12 月 12 日現在の、MARPOL の改正の状況を示す；
- .4 附属 4 は、2005 年 12 月 12 日現在の、1990 年の OPRC 条約の状況を示す；
- .5 附属 5 は、2005 年 12 月 12 日現在の、2000 年の OPRC-HNS 議定書の状況を示す；
- .6 附属 6 は、2005 年 12 月 12 日現在の、2001 年 AFS 条約の状況を示す；及び
- .7 附属 7 は、2005 年 12 月 12 日現在の、2004 年 BWM 条約の状況を示す。

12.2 当委員会は、2005 年 12 月 12 日に文書 MEPC 54/12 が発行されて以来事務局により提供された以下の情報も銘記した：

- .1 MARPOL の状況に関する文書 MEPC 53/14 附属 2 に関連して：

- .1 ベルギーが MARPOL 附属書Vの加入のための同国法的文書を2006年2月27日に寄託した；
  - .2 シリアが MARPOL 附属書Ⅲ、Ⅳ及びVの加入のための同国法的文書を2006年3月8日に寄託した；及び
  - .3 カタールが MARPOL 附属書Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ及びVの加入のための同国法的文書を2006年3月8日に寄託した。
- 2 1990年のOPRC条約の状況に関する文書MEPC 54/12 附属4に関連して：
    - .1 ポルトガルが加入のための同国法的文書を2006年2月27日に寄託した。
  - 3 2001年AFS条約の状況に関する文書MEPC 54/12 附属6に関連して：
    - .1 ギリシャが批准のための同国法的文書を2005年12月22日に寄託した；及び
    - .2 キプロスが批准のための同国法的文書を2005年12月23日に寄託した。

12.3 当委員会はさらに、各代表団からの以下の情報を銘記した：

- .1 日本代表団は、同国政府が2000年のOPRC-HNS議定書の批准のための同国法的文書を近い将来寄託する見込みであると述べた；
- .2 中国代表団は、同国政府がMARPOL 附属書Ⅵの批准のための同国法的文書を間もなく寄託する見込みであり、MARPOL 附属書Ⅵの批准過程にあると述べた；
- .3 イタリア代表団は、同国政府が、MARPOL 附属書Ⅵ及びロンドン条約1996年議定書の批准のための同国法的文書を近い将来寄託する見込みであると述べた；及び
- .4 キプロス代表団は、同国政府がMARPOL 附属書Ⅵの批准のための同国法的文書を間もなく寄託する見込みであると述べた。

## 13 船舶の有害防汚システム

### AFS 条約の第 5 条に関する実用的なガイドライン

- 13.1 当委員会は、前回会期において、AFS 条約の第 5 条に関する実用的なガイドラインを各国へ提供するための取り組みで、当委員会は、加盟国に当委員会へ AFS 条約附属 1 の規定の下で管制された防汚システムの適用又は除去から廃棄物の環境上適正な管理に関する簡潔なガイドの準備のための基礎として役立つ実行のコード、ガイダンス文書又は他の関連文書の活用例の提供を招請した。
- 13.2 当委員会は、加盟国に、可能であれば、審議のため MEPC 55 へ関連情報の提出の招請を繰り返した。

### 防汚システム条約(the Anti-fouling System Convention)に関する最近情報

- 13.3 当委員会は、AFS 条約の発効が、世界の商船船腹量の約 17.3%を所有する、16 カ国の同条約締約国数となっている、最近の批准に続き最終段階となっていることを銘記した。当委員会は、船舶でのスズを使用した防汚システムの全面的な禁止の 2008 年の期限を心に留めて、AFS 条約の可能な限り早期の発効の重要性を強調した。

## 14 MARPOL 73/78 及び関連法規の実施及び施行の促進

- 14.1 当委員会は、これまでに以下の文書を受領した：船舶機関室の廃油管理に影響する運用上の問題を扱う必要性に関する MEPC 54/14 (インド)；IMO GISIS 内にインターネットによる汚染防止機器のデータベースの作成を提案している MEPC 54/WP.3 (事務局)；IMO CAS データベース及び油タンカーCAS 関連のデータに関する他のデータベース間に相違に関する情報である MEPC 54/WP.4 (事務局)

### 船舶機関室の廃油管理に影響する運用上の問題

- 14.2 文書 MEPC 54/14 を紹介して、インドは、決議 MEPC.107(49)に適合している機関室のための油水分離器を搭載しているにもかかわらず、不十分なスラッジ/廃油タンク及び不十分な焼却炉の容量等、機関区域の廃油処理システムが不十分なため、多数の船舶が直面している重大な運用上の問題に当委員会の注意を促した。インドの見解で、最近報告された MARPOL 違反の事故が船上で機関室の廃油管理のために提供される汚染防止機器の不十分さを示した。
- 14.3 インドは、審議のため以下に関する懸念に焦点をあてた：



- 1 油水分離器の設計及び試験は、船上の状態を考慮すること、その容量を搭載された機器及び他の要因に関連して規定すること；
  - 2 廃油及びスラッジのための焼却炉容量を規則により規定すること；
  - 3 燃料油品質基準を改善すること；及び
  - 4 十分な受入施設の様な、積極的な手段を乗組員が犯罪的な過程に着手するよりも妥当な費用で船舶に明示すること。
- 14.4 検討を行い、当委員会は、今会期で、上記で表明された数件の懸念に取り組む措置を取ったことを想起した。最初に、議題項目 6 の下で、当委員会は、改正ガイドラインの調和された実施及び決議 MEPC.107(49)により採択された機関室ビルジの汚染防止機器の仕様書に関するドイツの提案を審議した。同提案は、明白に試験の間現実的な船上の運用状態を考慮することの確保を目的とした型式承認過程に関するガイダンスの提供を意図したものであった。当委員会は、さらなる審議のため同提案を DE 小委員会に委託することに合意した（6.23 項参照）。
- 14.5 第 2 に、議題項目 10 の下で、当委員会は、総合ビルジ処理システム(IBTS)のガイダンス文書を使用する船舶の機関室内での油性廃棄物の処理システムのための改正ガイドラインを採択した（10.15 項参照）。IBTS は、特に、現在油性廃棄物の処理に関して船上で見られる問題への対応を意図したものである。
- 14.6 発言した各代表団は、インドの懸念に圧倒的な支持を示した、しかしながら、数カ国の代表団は、入港の可能性のある港の港湾の受入施設へのアクセスを考慮して、個々の船舶及びその貿易パターンを下にしたアプローチの代わりに、油水分離器及び焼却炉の強制的な最低容量要件を課すことに合意しなかった。
- 14.7 検討の中で、当委員会は、機関室廃棄物処理の最良の実行に関するプロジェクトの開始及び、完了した場合、MEPC 55 に同プロジェクトを提出する予定であることに関連して、インドから持ち上がった問題に関して、現在の作業に関する INTERTANKO より提供された情報を銘記した。当委員会は、ICS が、その一部に関して、油水分離器、その使用及び整備に関する MARPOL 適合に関するガイダンスを提供しているリーフレットを作成したこと及び各代表団が同リーフレットを文書カウンターで入手可能であることも銘記した。
- 14.8 検討の結論として、当委員会は以下を行った：
- 1 油汚染防止機器、特に油水分離器の不十分さは、重大な問題であると

するインドの見解を支持した；

- 2 加盟国政府及び産業界に、この重要な問題に取り組むため、MEPC 回章案及び現在の文書の改正提案を含む、明確な提案の将来の当委員会の会期への提出を招請することに合意した；及び
- 3 すべての MARPOL 条約締約国、特に寄港国に、十分な受入施設を提供することにより MARPOL の下の義務を果たすことを促した。

#### 汚染防止機器(PPE)の電子データベース

14.9 事務局は、文書 MEPC 54/WP.3 で、政府の型式承認された PPE に関する情報を普及させる、年次 MEPC.5/Circular の現在の状況に関する情報を提供した。事務局は、現在の最新版(MEPC.5/Circ.9)に記載されている数件の型式承認された PPE に関する情報が、年数を経て、古いものである又は時代遅れの可能性があるとして通知された。

14.10 当委員会は、3 カ国政府のみしか昨年機関に新規に承認された PPE 及び IMO 型式承認が通知されていない使用中の PPE のある可能性があることを通知しなかったため、加盟国政府から事務局が受領した PPE に関する報告書の数及び範囲が著しく低いことを銘記した。結果として、MEPC.5/Circular 発行の目的が果たされていないと主張された。

14.11 当委員会はさらに、PPE データの交換及び正確さを増進する一方世界中の PPE に関する情報への世界的なアクセスを促進する目的でこの問題に取り組むため、IMO's Global Integrated Shipping Information System(GISIS)の一部として電子データベースを設定する事務局による提案を銘記した。データベースの目的は、以下とする予定である：

- 1 インターネットを通して世界に広がった海事社会へ承認された PPE に関する最新の情報の普及；
- 2 加盟国政府による情報の定期的な最新化；及び
- 3 ユーザーフレンドリーな検索の促進。

14.12 当委員会は、上記の目的を支持し、特に以下を行った：

- 1 GISIS の一部としての PPE データベースを作成することに合意した；
- 2 ハードコピーでの年次 MEPC.5/Circular の発行を中止することに合意した；及び

- 3 事務局に、一たびデータベースを作成した際には、現在 MEPC.5/Circular に記載されている PPE 情報と共にデータベースを挿入すること及び、一たびこの業務を完了した際には、加盟国政府に 3 ヶ月の試用期間の後にデータベースを公にする前に以前に供給された関連 PPE データの見直し、修正及び最新化を招請する回章文を発行することを指示した。

#### 状態評価スキーム(CAS)に関連した問題

- 14.13 当委員会は、文書 MEPC 54/WP.4 で事務局により提供された情報を銘記した。当委員会は、特に、GISIS の一部として MARPOL のみがアクセス可能な、IMO CAS データベースが、現在、政府により同じタンカーの EQUASIS データベースに CAS 適合データに関して重大な相違のあった 76 隻の CAS 適合油タンカーへ発行された適合証明(SOC)に関する情報を保持していることを銘記した。
- 14.14 当委員会は、当委員会が発行された CAS 適合証書(SOC)の詳細に関する CAS 情報が EQUASIS で入手可能とすることに合意した MEPC 48 における前回の決定、及び同決定が MEPC 49 により支持されたこと(MEPC 49/22、13.6 項)を想起した。
- 14.15 当委員会はさらに、MEPC 53 において、当委員会が CAS への適合を検査する寄港国監督(PSC)官のためのガイドラインに関する MEPC/Circ.479 を承認したこと、それにより当委員会は、油タンカーの CAS 適合を検査するため IMO CAS データベースを利用するべきであると勧告したことを想起した(MEPC 53/24、10.29 項)。
- 14.16 当委員会は、EQUASIS が IMO 事務局により提供された情報を示していないことの可能性のある理由及び油タンカーの CAS 適合に関して信頼できる情報の供給に関する海事社会に可能な実施に焦点をあてている検討を行った。
- 14.17 当委員会は、MEPC 48 で合意され、データを供給する方法に関して現在存在する技術的な問題を解決した後、IMO GISIS 適用の一部として、IMO CAS データベースが適切な CAS 関連の情報源であること及び、EQUASIS での入手可能であることを継続することによる先入観なしに、有効な適合証書に関する情報が GISIS を通して一般に入手可能となることが望ましいと結論付けた。
- 14.18 結論として、当委員会は、以下の行動を取った：
  - 1 事務局に IMO CAS データベースに保存された有効な適合証書に関する情報を IMO GISIS システムを通して一般に自由に入手可能とするために必要な行動を取ることを指示した；

- 2 MARPOL 締約国に IMO CAS データベースを通しての普及のため IMO に情報を提供するための CAS 第 14 章の下の義務を果たすことを促した；及び
- 3 事務局に現在 IMO により供給された CAS データの使用を阻害している技術的問題を解決するため EQUASIS 事務局と連絡することを指示した。

## 15 UNCED 及び WSSD へのフォローアップ

- 15.1 当委員会は、この項目の下で、当委員会が、正規に、南アフリカ、ヨハネスバーグで開催された持続可能な開発に関する世界サミット(WSSD, 2002)で採択された実施計画に関して海洋環境部門の作成の銘記を招請されたことを銘記した。
- 15.2 当委員会は、2002 WSSD 以来多数の国において多数の積極的な作成のあったことを認め、加盟国に MEPC の作業に関する情報を当委員会の将来の会期へ提供することを招請した。

## 16 技術協力計画

- 16.1 当委員会は、機関の作業における技術協力の重要性を求められた、MEPC 51 が、当委員会は定常的に議題の中で技術協力に関する項目を持たなければならないと決定したことを想起した：機関の海洋環境に関連した技術協力活動に関する徹底的な報告書を提供している奇数会期及び、必要な時はいつでも、偶数会期において最新化された。この実行を継続して、当委員会は、2004 年～2005 年の間に統合された技術協力計画(Integrated Technical Co-operation Programme(ITCP))の下で実施された海洋環境関連活動に関する完全な報告書を提出された。
- 16.2 当委員会は、以下の 4 件の文書、すなわち、2004 年～2005 年の 2 年間の間の ITCP の下での国家的及び地域的活動並びに緊急時に油及び他の有害物質による地中海の汚染に対処するための協力に関するバルセロナ条約の議定書の実施に関する最新情報を提供した：MEPC 54/16、MEPC 54/16/1、MEPC 54/16/2 及び MEPC 54/16/3 がこの議題項目の下で事務局により提出されたことを想起した。同文書は、外部の資金源から融資され主要な事業/計画の下で 2004 年～2005 年の間に実施された活動に関する情報も提供した。これに関連して、当委員会は、以下に関連した作成を銘記した：
  - 1 東アジア海洋管理パートナーシップ(PEMSEA)の設立に関するに関する事業；

- 2 発発展途上国のバラスト水管理措置の効果的実施の障害を取り除くための事業(GloBallast)；
  - 3 カスピ海内への、また、カスピ海内からの船舶のバラスト水及び沈殿物を通しての水生生物移送の範囲の調査に関する事業；
  - 4 海上電子ハイウェイ(MEH)計画；及び
  - 5 EU 加盟国及び他の地中海沿岸国間の地中海地域での海事法規の適用の存在する不均衡の軽減する、海上の安全及び船舶からの汚染の防止(SAFEMED)に関する EUROMED 協力に関する事業。
- 16.3 当委員会は、直接 IMO により又はその監督の下で実施された活動を含み作成されている主要な作業に関して事務局により提供された情報も銘記した。
- 16.4 提出された文書を審議して、当委員会は、準備及び対応の分野で各地域での国家機関並びに政府及び産業間の協力の触媒となる又は強化するための勉強会及び訓練コースによる重要な役割を銘記した。実行可能な対応システムを確保するためのその様な協力の重要性も強調された。
- 16.5 委員会はさらに、1990 年 OPRC 条約の世界的な批准及び効果的な実施及び強化の達成へ向けた、IMO/産業世界的構想の骨子の中で国際石油産業環境保全協会(IPIECA)を通しての、IMO 及び石油産業間の良い協力を銘記した。西部及び中部アフリカ(WACAF)諸国の利益のための新規に作成された事業に関する情報も当委員会に提供された。
- 16.6 汚染防止の分野において、当委員会は、関連した IMO 条約の批准及び実施を達成した良い結果へ注意を向けた。MARPOL に関して、十分な港湾の受入施設の世界的な規定の強調と共に、批准及び効果的な実施のレベルを高めた IMO 技術協力計画で特別な注意を払うべきであることを認めた。
- 16.7 当委員会は、2006 年～2007 年の新規の ITCP が以前の計画の下で着手された行動及び、その内数件が、OPRC-HNS 訓練コースの稼働のための規定を含む、2000 年 OPRC-HNS 議定書の採択及び実施を扱っている、新規活動を含んだ行動の継続として実施されていることも銘記した。
- 16.8 当委員会は、機関の技術協力活動へ融資するための経済的な貢献に努めたこと全体に対し事務局長及び事務局の絶え間ない努力に注意を向けた。加盟国は、持ち上がった基金への共有した責任を認め技術協力計画への融資を優先すること、資金及び/又は人員面の両方で、寄付又は IMO 技術協

力計画への貢献を増大する方法及び措置を調査することを招請された。

- 16.9 技術協力部(TCD)部長は、当委員会に機関の技術協力計画に関する追加の情報を提供した。演説で、同氏は、アフリカの海事の必要性に関する特別な強調とともに今年度の World Maritime Day のテーマ「技術協力—2005年世界サミットの IMO の対応」の選択を説明している、機関の作業における技術協力の重要性を想起した。同氏は、2006年～2007年の間の現在の ITCP の下の活動に関連して—海洋環境のための融資の比較的重要なレベルに関して当委員会に通知した。
- 16.10 当委員会はさらに、技術協力(TC)基金による ITCP の支援のレベル及び、IMO 基金の余剰金の減少の直接の結果として、2004年～2005年の前回の2年間のTC基金割当のわずか71%に等しい額しか割り当てられていない、現在の2年間で経験しているかなり危機的な経済状況を銘記した。
- 16.11 TCD 部長は、IMO 事務局ばかりではなく関係者全員の心配としなければならない、持ち上がった基金への共有した責任を繰り返した。これに関連して、同氏は、技術協力の促進を主張している多数の IMO 条約に含まれた関連条文及び決議の参照を作成した。同氏はさらに、地球環境資金制度(GEF)及び他の寄贈者を通じた海洋環境関連活動のための確保された資金で海洋環境部門により達成された非常に良い結果を想起した。
- 16.12 当委員会は、技術協力の義務及び付随した重要性を繰り返した。文書にコメントして、多数の代表団が機関により提供された広範かつ密着した報告書及び技術援助に評価を表明した。当委員会は、現在進行中の事業及び海事の構造基盤のさらなる作成のため関係国により事業から引き出される利益を通知された。特に、当委員会は、以下を銘記した：
- 1 当委員会の先見性及び優先義務が関連する範囲で計画の影響に関するフィードバックの必要性。これに関連して、当委員会はさらに、各行事の開催中、終了時及び終了6又は7ヶ月後に、参加者による個々のコース、セミナー及び勉強会の評価を含む、個々の国での技術援助の影響を評価するためのツールの IMO での存在を銘記した。より広い範囲で、ITCP に関する通常の影響評価訓練も事務局により実施され、技術協力委員会へ報告されている；
  - 2 知識を効果的に利用することを確保するための中断の様に、全職員が ITCP 資金での訓練を受ける場合、関連した政府業務の中断期間を最小限とすることの必要性。個々の国の優先度は、決定要因として明示される。そしてそれは、その様な中断期間をもたらす主要な障害をもたらす；
  - 3 石油産業が ITCP に融資するため多大な寄付を行う必要性；及び

- .4 改正 MARPOL 附属書 II に関して、2007 年 1 月 1 日の発効を考慮して実施を促進するための技術協力活動の規定を作成する必要性。

16.13 要約して、議長は、機関の作業での技術協力の重要性を認め、さらにそれが共同作業であることを認め、困難な作業に対してすべての IMO 部門、特に、多数の海洋環境関係の技術協力活動に責任のある、海洋環境部門に同氏の評価を表明した。

## 17 総合安全性評価及び人的要因の将来の役割

### 総合安全性評価

17.1 当委員会は、FSA 通信部会の報告書及び FSA 問題に関する MSC 80 の結果を審議して、IMO 規則作成過程 (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392) で使用する総合安全性評価のためのガイドラインの改正に関する MSC/Circ.1180-MEPC/Circ.474 の普及を含み、文書 MEPC 53/24、19.17 項で報告された、MEPC 53 における決定を想起した。

17.2 当委員会は、MSC 81 が総合安全性評価起案部会を設置し、同部会の結果及びそれに続く MSC 81 の決定が適切な行動のため MEPC 55 へ提出される予定であることを銘記した。

### 人的要因の問題

17.3 当委員会は、MEPC 53 が、人的要因に関する MSC/MEPC 共同作業部会が年一回 MSC 及び MEPC の交互の会期で会合を行うとした MSC との合意に意見が一致して、これに関連した機関の戦略の作成を含み、人的要因の問題を審議するため共同作業部会を設置したことを想起した。当委員会は、同部会の報告書を審議して、MEPC 53 が MSC の決定と同時であることを条件として、以下の 5 件の MSC 回章案を承認したことを想起した：

- .1 IMO 組織による人的要因問題を審議するためのチェックリスト (MEPC 53/WP.12、附属 1)；
- .2 IMO 作業の人的要因情報の強化 (MEPC 53/WP.12、附属 2)；
- .3 人間工学及び作業環境の IMO 審議のための骨子 (MEPC 53/WP.12、附属 3)；
- .4 人的要因へ向けた機関の戦略 (MEPC 53/WP.12、附属 4)；及び
- .5 当委員会により改正された (MEPC 53/24、19.29 項及び 19.30 項)、船

上の職業上の健康及び安全計画の基本要因に関するガイドライン (BLG 9/17、附属 7)

- 17.4 当委員会は、上記 5 件の MSC/MEPC 回章が MSC 81 による承認の後に回章される予定であることを銘記した。
- 17.5 当委員会は、人的要因に関する MSC/MEPC 共同部会が MSC 82 の間に再招集され、同部会の結果及びそれに続く MSC 82 の決定が、適切な行動のため、2007 年の MECP 56 へ提出される予定であることを銘記した。

## 18 委員会及び下部組織の作業計画

### 機関の戦略計画、高レベル行動計画及び優先度

- 18.1 当委員会は、機関の戦略計画、高レベル行動計画及び優先度が総会及び理事会の結果に関連して項目 11 の下で扱われたことを銘記し(11.5 項及～11.7 項参照)、総会及び理事会の結果に従い関連した当委員会の議題項目の下ですべての必要な行動を取ることに合意した。

### 関連小委員会の作業計画

- 18.2 当委員会は、MEPC 53 が、MSC 80 により承認されたこれらに基づいて BLG 10 及び FSI 14 の暫定議題を含み、BLG 及び FSI 小委員会の作業計画を承認したことを想起した。
- 18.3 当委員会は、前回会期における DSC、NAV、DE、SLF 及び STW 小委員会の作業計画(MEPC 53/20/5)及び MSC 80(MSC 80/24、附属 18 及び 19)の決定に関して提供された情報を銘記し、MEPC 53 が、環境問題に関連した、前述の小委員会の作業計画に関する項目を修正及び承認したことを想起した(MEPC 53/24、20.22 項及び附属 35)。
- 18.4 当委員会は、前述の小委員会の作業計画が MEPC 53 により承認されて以来、2006 年 2 月に開催された DE 小委員会を除いて、小委員会が開催されていないため、作業計画又は暫定議題の審議を MSC 81(2006 年 5 月)の後 MEPC 55(2006 年 10 月)で扱うとした、議長の提案と意見が一致した。
- 18.5 これに関連して、当委員会は、MSC が人的要因に関する MSC/MEPC 共同作業部会を MSC 82(2006 年 12 月)に設置することが予想されることを銘記した(17.5 項参照)。

### 来る 3 回の会期の委員会の議題に含まれる項目

- 18.6 当委員会は、附属 21 に記載された、MEPC 55、MEPC 56 及び MEPC57



の議題(MEPC 53/WP.2)に含まれた項目を承認した。

### **MEPC 55、MEPC 56 及び MEPC 57 の日程**

18.7 当委員会は、MEPC 55 が 2006 年 10 月 9 日～13 日に開催されること並びに MEPC 55 及び MEPC 56 がそれぞれ 2007 年 7 月及び 2008 年 3 月に仮に計画されていることを銘記した。

### **MEPC 55 における作業/見直し/起案部会**

18.8 当委員会は、原則として、MEPC 55 において以下の作業/見直し/起案会の設立に合意した：

- .1 バラスト水管理技術見直し部会；
- .2 船舶リサイクリング作業部会；
- .3 大気汚染作業部会；及び
- .4 強制法規改正起案部会

### **通信部会**

18.9 当委員会は、船舶リサイクリング通信部会(3.22.6 項参照)の設置に合意した。同部会は、結果を MEPC 55 へ報告しなければならない。

### **会期間の会合**

18.10 当委員会は、以下の会期間の会合の開催に合意した：

- .1 2006 年末前に開催される BLG 小委員会の下での MARPOL 附属書 VI の見直しに関する作業部会、同部会は、結果を BLG 11 へ報告しなければならない；
- .2 2006 年 9 月に開催される ESPH 作業部会(ESPH 12)、同部会は、BLG 10 に明示された項目に関して結果を MEPC 55 へ直接報告することが要求される；及び
- .3 2006 年 10 月の MEPC 55 の前週に開催される OPRC-HNS 技術部会、同部会は、結果を MEPC 55 へ報告しなければならない。

## 19 当委員会のガイドラインの適用

- 19.1 当委員会は、お互いの、小委員会の委託事項、会議の効率の改善、新しい作業計画項目の管理及び作業負荷の管理を含む、2004年の前々回議長会議からの未解決の問題へ向けた、前回議長会議が2005年5月14日に開催されたことを想起した。議長会議の報告書は、MSC 80 及び MEPC 53 により審議された。
- 19.2 当委員会は、MEPC 53 において、マーシャル諸島代表団が IMODOCS ウェブサイト上で提案文書のタイムリーな閲覧に関する議長会議の報告書 (MEPC 53/21/1)の 19.2 項に関して問題を提起し、MEPC 53 が同問題を次回議長会議で審議すると銘記したことも想起した(MEPC 53/24、21.8 項)。
- 19.3 議長は、当委員会に次回議長会議が2006年5月に MSC 81 と同時に開催され、会議の結果が MEPC 55 に報告されると通知した。
- 19.4 議長は、当委員会に大多数の当委員会今会期の提案文書が締切り近くで提出されたことを思い出させた。このことが当委員会のガイドラインに従い受け入れられる一方、当委員会の将来の会期において、他の代表団が提案を研究するより多くの時間を確保し会議での検討を促進させるため、もし各代表団が可能限り早期に提案を提出すれば高く評価される。2006年7月のロンドン、ビクトリア通りへの IMO 事務局の移転を考慮しても、円滑な IMO 会議の運営を確保するため最大の努力をしているにも関わらず、作業の流れの潜在的な中断を除外することはできない。それゆえ、文書の早期の提出により、その様な中断を埋め合わせることが可能である。
- 19.5 議長は、今会期における PSSA 及び特別海域に関する技術部会の設置及び数カ国の代表団の作業部会を好むとの見解を想起して、当委員会の作業方法がもはや MSC 及び MEPC 及び下部組織の組織及び作業方法に関するガイドライン(MSC/Circ.1099 – MEPC/Circ.405)に従い下部組織に関して海上安全委員会と一線ではないと述べた。
- 19.6 議長は、当委員会に、当委員会のガイドラインの下で、作業部会、起案部会及び通信部会のみが記載されていることを思い出させた。しかしながら、最近の会期の間、当委員会は、ガイドラインで考慮されていない、技術部会(例えば、PSSA 及び特別海域技術部会並びに OPRC-HNS 技術部会)及びバラスト水技術見直し部会を設置した。
- 19.7 それゆえ、事務局は、議長及び事務局が、当委員会にみに適用することのできる、技術部会及び見直し部会を当委員会のガイドラインに含めることに関する文書を、審議のため MEPC 55 へ提出するために、準備するとした議長の提案に合意した。

## 20 その他の事項

### 2005年7月26日～29日に日本、愛知で開催された世界子供サミットの結果 (MEPC 54/20)

- 20.1 当委員会は、IMO の海洋環境保護の役割をより若い世代に伝えることの価値及び重要性に関する MEPC 53 における事務局長の辞を想起して、2005年7月26日～29日に日本、愛知で開催された環境のための世界子供サミットへ子供たちの参加を促進した IMO の役割を銘記した。
- 20.2 当委員会は、世界子供サミットが大成功と考えられること及び IMO のイニシアチブの結果として、4人の子供たちが IMO 及び地中海地域の海洋環境保護協会連合(MEPAs)の子供部門を代表して「海洋環境保護のための IMO 大使」としての子供サミットへメッセージを発表したことも銘記した。4人の子供たちは、CYMEPA Junior より支援された Nikolas Adami、HELMEPA より支援されたギリシャの Nicolao Theofilidis 並びに TURMEPA Junior より支援されたトルコの Cagla Camze Seten 及び Beril Esen であった。
- 20.3 当委員会はさらに、このイニシアチブが MEPC Junior 概念へ多大な関心を生み出したこと及び世界の他の地域で将来より多くの Junior MEPA の設置を促したことを銘記した。
- 20.4 ギリシャ代表団は、文書 MEPC 54/20 (事務局) に言及して、海洋環境保護でより若い世代の役割を促進する作業に対し事務局長及び議長を祝福した。さらに、同代表団は、HELMEPA、CYMEPA 及び TURMEPA の子供部門から4人の子供たちにこの世界的なイベントで「海洋環境保護のための IMO 大使」として IMO を代表する機会を提供したことに対し当委員会の全員に感謝した。
- 20.5 ギリシャ代表団は、その様なイニシアチブがより若い世代を環境のメッセージを伝える最も効果的な特使となること、同時にこの様に彼らの将来の経歴の視野を広げ子供たちをより海運へ近づけることが彼らの強い信念であると述べた。IMO を通し、若者に環境的な意識を促進させることにより、国際海事社会は、海洋環境の健康に対する懸念を世界に示した。
- 20.6 ギリシャ代表団はさらに、MEPC がこの素晴らしい目標を継続することにより勢いを維持することが重要であると述べた。この方向への一步は、IMO にとって世界的な子供たちの競争を引き出す援助とすることが可能であり、引き出されたその勝利を、例えばポスターとして印刷することができ、世界中に共通のメッセージを計画するため、MEPC 代表団により広めることが可能である。

20.7 同代表団はさらに、当委員会に最近の INTERMEPA の共同会議で、3つの地中海 MEPA、HELMEPA、CYMEPA 及び TURMEPA の幹部が、子供部門間の協力をさらに強化することを決定し、同時にオーストラリアの AUSMEPA、フィリピンの PHILMEPA 及びウルグアイの URMEPA との協力を継続したと通知した。さらに、近年、中東、極東及び黒海地域で、同様の非政府、非営利協会である MEPA の設立への関心が表明された。

20.8 結びに、ギリシャ代表団は、当委員会の代表団にこの心への問題に取り組むこと、子供たちに学習する機会を与えること、アイデア及び上記すべてを共有し、彼らの発展及び幸福の追求で古い世代によりもたらされる間違いを避けることを促した。

20.9 ウルグアイ代表団は、作業、特に、若くない人ばかりでなく若い人の間に環境の意識を増大させたことに対し HELMEPA に感謝した。

#### **オーストラリアの海洋廃棄物の研究及び生物付着リスクの評価及び商船の管理選択肢に関する情報**

20.10 当委員会は、評価と共に「オーストラリアの海洋廃棄物の研究」に関してオーストラリアにより提供された情報(MEPC54/INF.4)を銘記しプラスチックの海洋への廃棄を禁止している MARPOL 附属書Vの効果的な実施の重要性を強調した。当委員会は、他の代表団に当委員会の将来の会期へ同様の情報を提供することを招請した。

20.11 当委員会は、「生物付着リスクの評価及び商船の管理選択肢」に関してオーストラリアにより提供された情報(MEPC 54/INF.5)が AFS 条約に関連していることを銘記して、オーストラリアに感謝し、加盟国に「船舶の有害防汚システム」に関する項目の下で当委員会の将来の会期に文書を提出することを招請した。

## ANNEX 1

## 決議 MEPC. 140 (54)

2006年3月24日採択

プロトタイプバラスト水処理技術プログラムの  
承認及び監視のためのガイドライン (G10)

海洋環境保護委員会は、

海洋汚染の防止及び制御のための国際会議の資格を与えられている海洋環境保護委員会 (MEPC) の機能に関する IMO 条約第 38(a) 条を想起し、

また、2004年2月に開催された船舶バラスト水管理に関する国際会議において、2004年船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約 (バラスト水管理条約) が、4本の会議決議と共に採択されたことを想起し、

バラスト水管理条約附属書の規則 A-2 が、バラスト水排出については、当該条約附属書の規定に従ったバラスト水管理を通じてのみ実施されるべきことを要求している旨を銘記し、

さらに、バラスト水管理条約附属書の規則 D-4.3 が、有望なバラスト水技術を試験かつ評価するためのいかなるプログラムを制定かつ実施する際に、締約国が、IMO 策定のガイドラインを考慮すべきことを規定している旨を銘記し、

また、船舶のためのバラスト水管理に関する国際会議において採択された決議 1 が、IMO に対し、このガイドライン策定を緊急事項として依頼していることも銘記し、

MEPC 54 において、プロトタイプバラスト水処理技術プログラムの承認及び監視のためのガイドライン案が、バラスト水作業部会で作成されたことを考慮して、

1. 本決議書の付属に記載のプロトタイプバラスト水処理技術プログラムの承認及び監視のためのガイドラインを採択し、
2. 各国政府に対し、当該ガイドラインを、できる限り早急に、又はバラスト水管理条約が当該各国政府に適用となった時点で適用することを要請し、  
かつ、
3. 当該ガイドラインを、検討中 (under review) のままとしておくことで合意した。

## 目次

- 1 序論
    - 一般
    - 目的
    - 適用
    - プログラム要求事項
  - 2 定義
  - 3 プログラム申請書必要事項
    - 参加者
    - バラスト水処理技術の詳細
    - 船舶詳細
    - 設置及び設置検査の詳細
    - 性能試験及び評価の詳細
    - タイムスケジュール及び報告
  - 4 設置検査及び遵守証書
    - 設置検査
    - 遵守証書
  - 5 設置済みシステムのための性能要求
  - 6 プログラム監視
- 付録： プロトタイプバラスト水処理技術遵守証書

# プロトタイプバラスト水処理技術プログラムの 承認及び監視のためのガイドライン (G10)

## 1 序論

### 一般

1.1 このガイドラインは、2004年の船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約（条約）の規則 D-4 に従ったプロトタイプバラスト水処理技術のためのプログラムの承認及び監視について、主官庁に対する勧告を提供するものである。

規則 D-4 の意図は、条約の規則 D-2 の性能基準を満足又は超える可能性のある有望な船上バラスト水処理技術を試験かつ評価する機会を与えることにある。

また、本文書については、製造者、船舶所有者及び利害関係者によるバラスト水処理分野における開発活動の実施を支援するものである。

また、本ガイドラインは、当該プログラム承認のための規準についての勧告も提供している。

本ガイドラインに概説されている勧告事項は、客観的で、一貫性かつ透明性のある方法で適用されること。また、IMO により定期的に評価されること。

1.2 本ガイドラインに引用されている規則は、条約に含まれている規則である。

1.3 本ガイドラインには、設計及び構造に関する一般的勧告事項、全体的性能試験及び評価のための技術的手続き、規則 D-4 に従った遵守証書の発行手続き並びに主官庁監視責任が含まれている。

1.4 本ガイドラインについては、開発のため継続されているバラスト水管理に関する知識、経験及び付随的技術達成の水準に伴って更新が必要となる。

当該開発の観点からのガイドライン内容の定期的見直しを実施されること。また、いかなる改正についても、IMO により公式に回章に付されること。

### 目的

1.5 本ガイドラインの主たる目的は以下のとおりである：

- .1 主官庁に対し、提案されたプログラムを承認又は却下し、また、承認を認可した場合の規則 D-4 の下の遵守証書の発行を支援すること。
- .2 プログラム実行検査の際の主官庁の責任を記載すること。 及び
- .3 規則 D-4 についての統一的解釈及び適用を奨励すること。

## 適用

1.6 本ガイドラインは、規則 D-4 に従った有望なバラスト水処理技術を試験かつ評価するために確立されたプログラムに適用される。

## プログラム要求事項

1.7 本ガイドラインに従ったプロトタイプバラスト水処理技術のためのプログラムについては、以下の3つの主要過程を含むこと。

- 1.1 **プログラム申請、提出書類及び承認：** 提出書類には、第3節に記載のプロトタイプ技術及びプログラム実施について記述している詳細な計画を含むこと。

さらに、申請者は、規則 D-2 の性能基準を満足又は超えるプロトタイプ技術についての有望性の証拠も含むこと。

プロトタイプバラスト水処理技術が活性物質又は1種以上の活性物質を含む調剤を使用する場合、当該物質類については、活性物質を利用するバラスト水管理システム承認のための手続き(G9)に記載されている基本承認を受けること。

上述情報のすべてが、主管庁における提出プログラム評価及び承認の基礎とされること。

プログラムが承認された場合、申請者は主官庁により定められたいかなる条件をも考慮して、承認プログラムに従って進捗することができる。

- 1.2 **設置検査及び遵守証書：** 承認プログラムに従ったプロトタイプバラスト水処理技術の設置については、設置検査により実証されること。

主官庁は、この検査により、当該主官庁が定めるいかなる適用条件を含め、承認プログラムの忠実性が確認されることを条件に、規則 D-4 の下の遵守証書を発行することができる。

- 1.3 **性能評価及び報告：** 試験及び評価の期間中は、プロトタイプバラスト水処理技術については、船上での操作条件下における工学的かつ生物学的性能の両方を評価するための承認プログラムによる継続的な試行的試験及び評価に従うこと。

主官庁への報告については、承認プログラムに従った様式及びスケジュールで実施すること。

## 2 定義

### 2.1 プロトタイプバラスト水処理技術 -

規則 D-2 のバラスト水性能基準を満足又は超える可能性を試験及び評価するためのプログラムに関連する、処理設備、関連するすべての制御設備、監視設備及びサンプリング設備を含む、規則 D-4 の下のバラスト水処理設備の集積システムのことである。

プロトタイプバラスト水処理技術については、バラスト水及び沈殿物内の有害水生生物及び病原体の除去、無害化、又は取入れ若しくは排出を回避する、活性物質を使用又は不使用の、単一又は組み合わせによる機械的、物理的、化学的又は生物学的単



位工程とすることができる。

プロトタイプバラスト水処理技術は、バラスト水の漲水若しくは排出時、航海中又はこれらの過程の組合せにおいて運用することができる。

## 2.2 バラスト水管理計画 -

条約規則 B-1 に規定されている、個々の船舶上のバラスト水管理工程及び手続きを記述した書類である。

## 2.3 活性物質 -

有害水生生物及び病原体について又は対し、相対的又は固有の作用を有するウィルス若しくは菌類を含む物質又は生物のことである。

## 2.4 制御設備 -

プロトタイプバラスト水処理技術の適正な機能のために設置された設備のことである。

## 2.5 監視設備 -

プロトタイプバラスト水処理技術の正確な運用の監視のために設置された設備のことである。

## 2.6 条約 -

2004 年の船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約のことである。

## 2.7 サンプルング設備 -

本ガイドラインで必要とされている処理又は未処理バラスト水採取のために提供される手段のことである。

# 3 プログラム申請書必要事項

3.1 本節は、第 1.7.1 節に明確化されているプログラム及びプログラム申請書に含まれるべき詳細な構成要素及び文書を規定している。

当該プログラム申請書には、以下の点に関する情報を含むこと。

- .1 参加者
- .2 バラスト水処理技術についての記述
- .3 船舶についての記述
- .4 設置及び設置検査についての記述
- .5 性能試験及び評価についての記述
- .6 タイムスケジュール及び報告

3.2 申請者が承認のために申請しているプログラムを記述した、すべての関係資料及び必要資料を主官庁に提出すること。

当該申請書には、1つのプロトタイプバラスト水処理技術のみを含むこと。また、

標準として、結果的に3隻を超える船舶への設置とならないこと。

1隻を超える船舶へのプロトタイプの設定については、当該申請書においてその正当性を示すこと。また、一例として、以下に関する技術開発の要求に基礎を置くことができる。

- 容量問題
- 運用の地理的地域
- 船舶のタイプに対する機能が異なる特有の船内設置条件 及び
- 既存船への改装設置と新造船への設置との比較

3.3 また、プログラム申請書においては、プロトタイプバラスト水処理技術が、他の国際及び/又は国家の要求事項を損なわないことを保証するために、船舶の対処すべき安全及び環境上の規則についても考慮すること。

3.4 当該プログラムにおいては、第3.5節で明記されている参加者のすべてが遵守を要求されている認知の国際基準に従って、適切な品質管理方策を実施すること。

### 参加者

3.5 プログラムには、プログラム申請に含まれる種々の参加者の概要を提供すること。当該参加者には、必要に応じて以下の者を含むこと。

- 船舶所有者又は運航者
- 製造者（複数も可） 及び
- 試験機関、あるいはプログラムの要素若しくは全体について実施するか又はプログラムを実施する際に製造者に助言する、いかなる研究所、研究機関又は会社

3.6 特定された参加者各々の役割及び責任について、プログラム申請書に明確に記述すること。

### バラスト水処理技術の記述

3.7 プログラム申請には、提案するバラスト水処理技術についての、設計、構造、運用及び機能に関する情報を含むこと。

また、当該情報には、航海期間、船舶タイプ、バラスト水能力（流速及び/又は容量）、あるいは該当する他の条件に関連して、その適用が制限されるものと予見されるいかなる条件をも含むこと。

3.8 プログラム申請には、プロトタイプ技術が、規則 D-2 の性能基準を満足又は超える可能性についての書類を含むこと。

当該書類を準備する際には、認知された科学的及び統計学的手法を使用すること。

3.9 技術の構成、操作及び維持整備については、主官庁による検討を可能とするよう適切に記載すること。また、以下の事項を含むこと。

- .1 プロトタイプバラスト水処理技術が、船上への設置及び通常の船上操作に適した構成及び構造であること。
- .2 設計、構造及び材質が、プロトタイプ設備の目的、関連作業条件及び船内環境条件にとって適切であること。これらには次の事項を含むこと。
  - .1 振動 - 共振発生の可能性がないことの保証
  - .2 温度 - 船内設置に適切な温度の範囲を超える技術の安全かつ適切な運用並びに性能の確保
  - .3 湿気 - 船内設置に適用される湿気/水分に曝される設備への適切性の保証
  - .4 電力変動 - 電圧/周波数のばらつきを超えた適切な稼働の保証 及び
  - .5 傾き - 当該技術が、船舶の動きを考慮して意図されているシナリオどおり作動し、かつ、傾斜中の安全を維持し、乗組員又は船舶に危険を及ぼさないことの保証
- .3 製造者による操作及び整備マニュアル内に、プロトタイプバラスト水処理技術における日常の整備及び修理手法について明確に記載すること。
- .4 プロトタイプバラスト水処理技術については、簡単かつ効果的な操作及び制御方法であること。
- .5 プロトタイプバラスト水処理技術の適切な作動が阻害されるおそれがある場合、聴覚及び視覚警報が、バラスト水操作を管理している場所からすべての部署に発せられること。
- .6 プロトタイプバラスト水処理技術プログラムには、以下の事項を含むバラスト水操作全体の記録保持を包含すること。
  - .1 操作中の作動状況及び不調の記録
  - .2 適切な機能の保証に必要な、すべての必須パラメーターについての記録
  - .3 バラスト作業の開始及び終了の日時 及び
  - .4 バラスト操作の様式（漲水、排出、移送）

- .7 プロトタイプバラスト水処理技術については、プログラム申請書に記述の実験デザインに記載されている方法で、船舶バラスト水の代表的サンプルを採取可能とするサンプルプリングができるようにすること。

3.10 プログラム申請書には、作業原則、活性物質が使用される場合はその用途、操作条件及びプロトタイプバラスト水処理技術適用の可能性についての記述を含むこと。

3.11 プログラム申請書には、プロトタイプバラスト水処理技術の設置及び/又は操作の特性により必要となるいかなる特別な条件にも焦点を当てた、他の、人員、船上システム及び構造への潜在的影響についての評価も含むこと。

### 船舶詳細

3.12 プログラム申請書には、プロトタイプバラスト水処理技術が設置される船舶についての、すべてのかつ完全な詳細を含むこと。当該詳細については以下のものを含むこと。

- 船舶名
- 建造日
- 旗国
- 船籍港
- 総トン数
- 積載重量トン数
- IMO 番号
- 垂線間長(bp)
- 船幅
- 国際信号符字
- 最深バラスト喫水（通常時及び荒天時）
- 当該船舶の立方メートルにおける総バラスト容量、及び当該船舶に適切な単位における総バラスト容量

3.13 また、当該詳細には、正常な運用時のバラスト流速及び数量、また可能な限り典型的な航海期間及び航路を含むこと。

### 設置及び設置検査の詳細

3.14 プログラム申請書には、当該装置を船舶に一体化する方法について十分に記述すること、また、船上設置のため以下の点について提供すること。

- .1 プロトタイプバラスト水処理技術工程の flow diagram
- .2 提案されているプロトタイプバラスト水処理装置の“設備配置”諸図面。これらには、スペースの縮小レイアウト、主要駆動機関及び電装品、バルクヘッド及

び支柱、扉及び他の進入/退出手段などの重要な機械的及び構造的形態を表示すること。

- . 3 当該プロトタイプバラスト水処理システム設置のバラスト及び交差接続配管システム、サンプル配管、処理済排出流及びいかなる廃棄物流の運用上の出口などを含む“諸管配置”
- . 4 船内安全に関連する情報
- . 5 乗組員及び船舶安全へのいかなる危険性を回避するために実施されるべきシステムの設計及び操作並びに船舶への組込み面に焦点を当てた、当該システム以外の船上システム及び船舶構造に対する潜在的影響の評価
- . 6 区画境界、船体構造の健全性及び船舶の安定性の確保を阻害しないことを確保するための、適切な安全保護装置及び二重安全手段 (fail safe measures) の保証
- . 7 新規の配管及び流体の流れが、一例として、過剰圧力などの危険なバラスト水漲水又は排出状況の結果とならないことの保証
- . 8 要員配置スペースにおける脱出措置が阻害されていないことの保証
- . 9 安全及び危険スペース間における境界の完全性維持のための措置
- . 10 危険区域での電気設備の使用に関する制約に対する注意 及び
- . 11 活性物質の安全な保管及び使用のための対策

3. 15 設置検査の記述においては、当該検査の際に確認されるべき項目のリストを含むこと。また、最低限以下の事項を含むこと。

- . 1 更新された、処理済排出流及びいかなる廃棄物流のための運用上の出口を特定する追加ポンプ及び配管の設置線図。  
危険区域での電気設備の使用に関連する制限はもちろん、独特なポンプ配置及びパイプ配管を有する船舶についても、特別な考慮が払われるべきである。
- . 2 製造者から提供される処理システムの主要構成部品を含む設備マニュアル
- . 3 完全に設置されたプロトタイプバラスト水処理システムのための操作及び技術マニュアル。  
このマニュアルにおいては、システムの配置及び操作について全体的にカバーすること。特に、製造者の設備マニュアルでカバーされないシステムの部分について記述すること。

マニュアルの操作に関する節には、標準操作手順を、また、設備故障時における未処理水排出のための手順を含むこと。

マニュアルにおける技術に関する節には、故障発見を可能にする適切な情報（ポンプ配置及び配管並びに監視装置及び電気/電子配線に関する記述及び線図）を含むこと。また、補修記録維持のための指示事項も含むこと。

.4 設置については、製造者の具体的設置標準に従って実施すること。技術的設置詳細の明確化、特に、構成品の取付け位置、安全及び危険スペース間のいかなる境界の完璧性の維持のための配置、並びにサンプル管の配置。

.5 バラスト水管理計画書 及び

.6 主官庁により要求される他の条件

3.16 プログラム申請書には、推奨される試験及び審査手続きについて提供すること。

この手続きには、機能試験において実施すべきすべてのチェックについて明記すること。また、当該システム船上検査実施時の、サーベイヤーのための指針も提供すること。

この手続きについては、必要に応じて、主管庁の同意の下に、検査に先立って修正することができる。

### 性能試験及び評価の詳細

3.17 実施される船上試験及び評価については、完全に記載すること。

可能な場合には、サンプルの採集、処理（凝縮を含む。）、貯蔵及び分析のための標準的方法を適用すること。

当該方法については、試験計画及び報告書内に明確に引用かつ記載すること。

当該方法には、生物の検出、凝縮及び特定並びに存続可能性決定のための方法を含むこと。

標準的でない方法を用いた場合、それらについて、有効性を確認し、文書化しかつ報告すること。

実験デザイン及びサンプリング手順の詳細について提供すること。

3.18 プログラムは、以下について評価すること。

.1 設置されたプロトタイプバラスト水処理技術の生物学的性能

.2 操作上の性能については次の事項を含むが、これらに限定されるわけではない。

- 計画されていない補修及び要員要求
- 製造者仕様に関連する操作上のデータ
- 第3.9.2項で特定されている環境条件への配慮

- .3 船舶のシステム及び構造に対する影響 及び
  - .4 参加者又は主官庁により特定された他の特性
- 3.19 実験デザイン及び協定 (Protocols) については、以下の事項を含むこと。
- .1 試験される実験的仮説、並びに生物学的性能及び操作性能の決定のための方法を含む実験についての概説。  
 プログラム申請書においては、できる限り、試験場所、水源及び環境に関する水質について特定すること。  
 総合的研究計画については、実行可能な限り、船舶の運航により提供される場所の範囲を十分に活用すること。
  - .2 個々の実験についての次の事項を含む詳細な記述
    - .1 個々の処理及び未処理のバラスト水サンプルの採取、反復タンクの設定及びその番号、バラスト水サンプル並びに試験に包含される時間
    - .2 試運転の詳細： 反復試験（同じ場所及び環境条件下での試験）並びに比較試験（異なる場所及び環境条件下での試験）。  
 どのようにして処理過程の有効性が評価されるべきかの記述： 生物学的有効性の比較の内容と同様、どのようにして有効性が定量化されるべきかの詳細を含む。
    - .3 実験計画については、統計的分析（power analysis を含む。）及びデータの信頼性問題に対応すること。意図している、統計上の試験、比較水の使用及び個々の実験における反復について詳述する。 及び
    - .4 実験については、運転中に遭遇する可能性の高い季節、濁り、pH、塩分などをどのようにみなすのか、また、可能な限りこれらの変動範囲を記述する。
  - .3 実験計画については、船舶内の配置（一例として交差接続）に、結果を示すデータを混乱させる可能性のある船舶の諸システムの作動に対応すること。

### タイムスケジュール及び報告

- 3.20 プログラム申請書には、全段階を通じたプログラムの進捗状況及び現状を報告するための手順及び予定表を含むこと。  
 主官庁への報告については、プログラムの期間中、定期的実施すること。  
 加えて、当該報告には、実施されたすべての実験の結果及び評価を含むこと。
- 3.21 プログラム申請書には、プロジェクト管理基準に準拠した全体のタイムスケジュールについて表示すること。

当該タイムスケジュールには、主な作業要素についての推定時間表を含むこと。

これら個々については、行動及び遂行上予想される時間を示し、かつ、主官庁によるプログラムの承認、設置検査、実験及び進捗報告などの事項を含むこと。

主な作業要素には、プロトタイプバラスト水処理技術の、船舶への設置、実験の開始及び実行並びに整備期間を含むこと。

#### 4 設置検査及び遵守証書

##### 設置検査

4.1 プログラムについては、プログラム申請の承認後に、プロトタイプバラスト水処理技術の船上への設置に取りかかることができる。

4.2 当該設置に続いて、システム設置が承認されたプログラムに従って実施され、設置技量が満足できるものであることを立証するための検査が、主官庁又は主官庁により任命された主管庁の指定代理機関により実施されること。

##### 遵守証書

4.3 設置検査が成功裏に終了次第、主官庁又は主官庁により正式に権限を付与された人物又は組織は、遵守証明を発行することができる。

主官庁については、あらゆる場合において、遵守証書について全責任を持つものとみなす。

推奨される遵守証明様式について、付録に示す。

4.4 遵守証書は、条約の適用に応じて、規則 D-4.1 及び D-4.2 に特定されている日から5年間有効であること。

#### 5 設置済みのシステムのための性能要求

5.1 規則 D-4 規定の利用を希望する、プロトタイプバラスト水処理技術を既に設置している船舶については、プログラム申請書が主官庁により承認されたことを条件に、当該プログラムの遂行が可能となる。

##### プログラム監視

6.1 主官庁又は主官庁により任命された主管庁の指定代理機関は、承認されたプログラムに従っていることを保証すること。

6.2 主官庁は、船舶が承認されたプログラムの遵守に失敗するか、あるいは他の理由により規則 D-4.4 の条件を遵守しなかった場合、当該遵守証書を無効とすること。



## 付録 1

### プロトタイプバラスト水処理技術のための遵守証書

(公印)

プロトタイプバラスト水処理技術プログラムの  
承認及び監視のためのガイドライン (G10)  
の規定の下に発行

(決議 MEPC. 140(54))、  
(正式国名) の政府の権限の下  
(主管庁が任命する資格者又は機関の正式名) による。

#### 船舶詳細

船名

IMO 番号\*

船舶番号又は符字

船籍港

総トン数

バラスト水容量、容積及び流速

船舶にキールが据え付けられたか又はこれと同様の建造段階にある年月日、あるいは (改装船舶の場合) 改装に着手した年月日

規則 D-2 の遵守を要求される年月日

プロトタイプバラスト水処理システムが設置された年月日

プロトタイプバラスト水処理技術製造者の名前及び住所

技術の商品名

製造番号及び他の識別マーク

活性物質の名称及び基本的承認の詳細

プロトタイプ技術の概略説明

---

\* 決議 A.600(15)により採択された IMO 船舶識別番号スキーム

本証書は、以下について証明するものである。

1. 本船舶は、規則D-4に従って、(政府名挿入) 政府により (プログラム承認日挿入) に承認されたプログラムに沿ったプロトタイプバラスト水処理システムを設置していること。
2. プロトタイプバラスト水処理技術の設置については、決議 MEPC. 140 (54) の付属の第4節に従って検査されていること。
3. 承認プログラムの写し一通を、プロトタイプバラスト水処理技術のための設備、操作及び保守マニュアルと共に船内に置くこと。

本証書の記載事項については、(年月日) まで有効である。

(本証書発行場所)

(本証書発行年月日)

(本証書発行)

(本証書発行の任命職員の署名)

(必要に応じて、当局の捺印又はスタンプ)

\*\*\*

### III 参 考



MARINE ENVIRONMENT PROTECTION  
COMMITTEE  
53rd session  
Agenda item 24

MEPC 53/24  
25 July 2005  
Original: ENGLISH

**REPORT OF THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE  
ON ITS FIFTY-THIRD SESSION**

<b>Section</b>	<b>Paragraph Nos.</b>	<b>Page No.</b>
1 INTRODUCTION	1.1-1.19	6
2 HARMFUL AQUATIC ORGANISMS IN BALLAST WATER	2.1-2.52	11
3 RECYCLING OF SHIPS	3.1-3.67	17
4 PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS	4.1-4.55	28
5 CONSIDERATION AND ADOPTION OF AMENDMENTS TO MANDATORY INSTRUMENTS	5.1-5.12	36
6 INTERPRETATIONS AND AMENDMENTS OF MARPOL 73/78 AND RELATED INSTRUMENTS	6.1-6.27	38
7 IMPLEMENTATION OF THE OPRC CONVENTION AND THE OPRC-HNS PROTOCOL AND RELEVANT CONFERENCE RESOLUTIONS	7.1-7.5	42
8 IDENTIFICATION AND PROTECTION OF SPECIAL AREAS AND PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS	8.1-8.42	44
9 INADEQUACY OF RECEPTION FACILITIES	9.1-9.9	52
10 REPORTS OF SUB-COMMITTEES	10.1-10.88	53
11 WORK OF OTHER BODIES	11.1-11.56	65

For reasons of economy, this document is printed in a limited number. Delegates are kindly asked to bring their copies to meetings and not to request additional copies.

<b>Section</b>	<b>Paragraph Nos.</b>	<b>Page No.</b>
12 VOLUNTARY IMO MEMBER STATE AUDIT SCHEME	12.1-12.10	74
13 FOLLOW-UP TO THE REVISED MARPOL ANNEX I AND ANNEX II	13.1-13.4	75
14 STATUS OF CONVENTIONS	14.1-14.3	76
15 HARMFUL ANTI-FOULING SYSTEMS FOR SHIPS	15.1-15.7	77
16 PROMOTION OF IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT OF MARPOL 73/78 AND RELATED INSTRUMENTS	16.1-16.12	78
17 FOLLOW-UP TO UNCED AND WSSD	17.1-17.4	80
18 TECHNICAL CO-OPERATION PROGRAMME	18.1-18.12	81
19 FUTURE ROLE OF FORMAL SAFETY ASSESSMENT AND HUMAN ELEMENT ISSUES	19.1-19.34	83
20 WORK PROGRAMME OF THE COMMITTEE AND SUBSIDIARY BODIES	20.1-20.28	88
21 APPLICATION OF THE COMMITTEES' GUIDELINES	21.1-21.10	92
22 ELECTION OF THE CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2006	22.1	95
23 ANY OTHER BUSINESS	23.1-23.8	95

#### **LIST OF ANNEXES**

ANNEX 1	RESOLUTION MEPC.123(53) – GUIDELINES FOR BALLAST WATER MANAGEMENT EQUIVALENT COMPLIANCE (G3)
ANNEX 2	RESOLUTION MEPC.124(53) – GUIDELINES FOR BALLAST WATER EXCHANGE (G6)
ANNEX 3	RESOLUTION MEPC.125(53) – GUIDELINES FOR APPROVAL OF BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEMS (G8)
ANNEX 4	RESOLUTION MEPC.126(53) – PROCEDURE FOR APPROVAL OF BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEMS THAT MAKE USE OF ACTIVE SUBSTANCES (G9)

- ANNEX 5 RESOLUTION MEPC.127(53) – GUIDELINES FOR BALLAST WATER MANAGEMENT AND DEVELOPMENT OF BALLAST WATER MANAGEMENT PLANS (G4)
- ANNEX 6 PROGRAMME FOR DEVELOPMENT OF THE GUIDELINES FOR UNIFORM IMPLEMENTATION OF THE BWM CONVENTION
- ANNEX 7 DRAFT ASSEMBLY RESOLUTION – NEW LEGALLY BINDING INSTRUMENT ON SHIP RECYCLING
- ANNEX 8 DRAFT ASSEMBLY RESOLUTION – AMENDMENTS TO THE IMO GUIDELINES ON SHIP RECYCLING (RESOLUTION A.962(23))
- ANNEX 9 INTERIM GUIDELINES FOR VOLUNTARY SHIP CO<sub>2</sub> EMISSION INDEXING FOR USE IN TRIALS
- ANNEX 10 RESOLUTION MEPC.128(53) – AMENDMENTS TO THE REVISED SURVEY GUIDELINES UNDER THE HARMONIZED SYSTEM OF SURVEY AND CERTIFICATION (RESOLUTION A.948(23)) FOR THE PURPOSE OF MARPOL ANNEX VI
- ANNEX 11 RESOLUTION MEPC.129(53) – GUIDELINES FOR PORT STATE CONTROL UNDER MARPOL ANNEX VI
- ANNEX 12 RESOLUTION MEPC.130(53) – GUIDELINES FOR ON-BOARD EXHAUST GAS – SO<sub>x</sub> CLEANING SYSTEMS
- ANNEX 13 UNIFIED INTERPRETATIONS TO MARPOL ANNEX VI AND THE NO<sub>x</sub> TECHNICAL CODE
- ANNEX 14 TERMS OF REFERENCE FOR THE BLG SUB-COMMITTEE ON THE REVISION OF MARPOL ANNEX VI AND THE NO<sub>x</sub> TECHNICAL CODE
- ANNEX 15 RESOLUTION MEPC.131(53) – AMENDMENTS TO THE CONDITION ASSESSMENT SCHEME (CAS)
- ANNEX 16 RESOLUTION MEPC.132(53) – AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO (AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI AND THE NO<sub>x</sub> TECHNICAL CODE)
- ANNEX 17 PROPOSED AMENDMENTS TO THE REVISED MARPOL ANNEX IV (ADDITION OF NEW REGULATION 13 – PORT STATE CONTROL ON OPERATIONAL REQUIREMENTS)
- ANNEX 18 UNIFIED INTERPRETATION TO REGULATION 13F OF THE CURRENT MARPOL ANNEX I

- ANNEX 19 REVISED WORK PROGRAMME OF THE OPRC-HNS TECHNICAL GROUP AND PROVISIONAL AGENDA FOR TG 4
- ANNEX 20 DRAFT ASSEMBLY RESOLUTION – GUIDELINES FOR THE IDENTIFICATION AND DESIGNATION OF PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS
- ANNEX 21 RESOLUTION MEPC.133(53) – DESIGNATION OF THE TORRES STRAIT AS AN EXTENSION OF THE GREAT BARRIER REEF PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREA
- ANNEX 22 RESOLUTION MEPC.134(53) – DESIGNATION OF THE CANARY ISLANDS AS A PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREA
- ANNEX 23 RESOLUTION MEPC.135(53) – DESIGNATION OF THE GALAPAGOS ARCHIPELAGO AS A PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREA
- ANNEX 24 RESOLUTION MEPC.136(53) – DESIGNATION OF THE BALTIC SEA AREA AS A PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREA
- ANNEX 25 PROPOSED AMENDMENTS TO THE REVISED MARPOL ANNEX I (ADDITION OF NEW REGULATION 13A ON OIL FUEL TANK PROTECTION)
- ANNEX 26 RESOLUTION MEPC.137(53) - AMENDMENTS TO THE GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF SHIPBOARD MARINE POLLUTION EMERGENCY PLANS FOR OIL AND/OR NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES (RESOLUTION MEPC.85(44))
- ANNEX 27 RESOLUTION MEPC.138(53) – AMENDMENTS TO THE GENERAL PRINCIPLES FOR SHIP REPORTING SYSTEMS AND SHIP REPORTING REQUIREMENTS, INCLUDING GUIDELINES FOR REPORTING INCIDENTS INVOLVING DANGEROUS GOODS, HARMFUL SUBSTANCES AND/OR MARINE POLLUTANTS (RESOLUTION A.851(20))
- ANNEX 28 PROPOSED AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK (BCH CODE)
- ANNEX 29 PROPOSED AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK (IBC CODE)
- ANNEX 30 PROPOSED AMENDMENTS TO REGULATION 21 OF THE REVISED MARPOL ANNEX I
- ANNEX 31 UNIFIED INTERPRETATION TO REGULATION 13H(2) OF THE CURRENT MARPOL ANNEX I

- ANNEX 32 RESOLUTION MEPC.139(53) – GUIDELINES FOR THE APPLICATION OF THE REVISED MARPOL ANNEX I REQUIREMENTS TO FLOATING PRODUCTION, STORAGE AND OFFLOADING FACILITIES (FPSOs) AND FLOATING STORAGE UNITS (FSUs)
- ANNEX 33 PLANNED OUTPUT FROM THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE FOR THE 2006-2007 BIENNIUM
- ANNEX 34 WORK PROGRAMMES OF THE BLG AND FSI SUB-COMMITTEES AND PROVISIONAL AGENDAS FOR THEIR FORTHCOMING SESSIONS
- ANNEX 35 WORK PROGRAMME ITEMS OF THE DSC, NAV, DE, SLF AND STW SUB-COMMITTEES WHICH RELATE TO ENVIRONMENTAL ISSUES
- ANNEX 36 ITEMS TO BE INCLUDED IN THE AGENDAS FOR MEPC 54, MEPC 55 AND MEPC 56
- ANNEX 37 REVISED TERMS OF REFERENCE OF THE SUB-COMMITTEES
- ANNEX 38 INSTRUCTIONS TO THE SUB-COMMITTEES



## 1 INTRODUCTION

1.1 The fifty-third session of the Marine Environment Protection Committee was held at IMO Headquarters from 18 to 22 July 2005 under the chairmanship of Mr. A. Chrysostomou (Cyprus).

1.2 The session was attended by delegations from the following 88 Members of IMO:

ALGERIA	JAPAN
ANGOLA	KUWAIT
ANTIGUA AND BARBUDA	LATVIA
ARGENTINA	LIBERIA
AUSTRALIA	LUXEMBOURG
BAHAMAS	MALAYSIA
BANGLADESH	MALTA
BARBADOS	MARSHALL ISLANDS
BELGIUM	MEXICO
BELIZE	MOROCCO
BOLIVIA	NETHERLANDS
BRAZIL	NEW ZEALAND
BULGARIA	NIGERIA
CANADA	NORWAY
CHILE	OMAN
CHINA	PAKISTAN
COLOMBIA	PANAMA
CROATIA	PAPUA NEW GUINEA
CUBA	PERU
CYPRUS	PHILIPPINES
DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA	POLAND
DENMARK	PORTUGAL
DOMINICA	QATAR
ECUADOR	REPUBLIC OF KOREA
EGYPT	ROMANIA
ESTONIA	RUSSIAN FEDERATION
FINLAND	SAINT KITTS AND NEVIS
FRANCE	SAINT VINCENT AND THE GRENADINES
GERMANY	SAUDI ARABIA
GHANA	SINGAPORE
GREECE	SLOVENIA
GUATEMALA	SOUTH AFRICA
HONDURAS	SPAIN
ICELAND	SWEDEN
INDIA	SWITZERLAND
INDONESIA	SYRIAN ARAB REPUBLIC
IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)	THAILAND
IRELAND	TURKEY
ISRAEL	TUVALU
ITALY	UKRAINE
JAMAICA	UNITED ARAB EMIRATES

UNITED KINGDOM  
UNITED REPUBLIC  
OF TANZANIA  
UNITED STATES

URUGUAY  
VANUATU  
VENEZUELA

by representatives from the following Associate Member of IMO:

HONG KONG, CHINA

by representatives from the following United Nations and Specialized Agencies:

UNITED NATIONS (UN)  
UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME (UNEP)  
UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL  
ORGANIZATION (UNESCO)  
UNITED NATIONS FRAMEWORK CONVENTION ON CLIMATE CHANGE  
(UNFCCC)

by observers from the following five intergovernmental organizations:

EUROPEAN COMMISSION (EC)  
MARITIME ORGANISATION FOR WEST AND CENTRAL AFRICA (MOWCA)  
REGIONAL ORGANIZATION FOR THE PROTECTION OF THE MARINE  
ENVIRONMENT (ROPME)  
PORT MANAGEMENT ASSOCIATION OF EASTERN AND SOUTHERN AFRICA  
(PMAESA)  
INTERNATIONAL MOBILE SATELLITE ORGANIZATION (IMSO)

and by observers from the following 38 non-governmental organizations:

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS)  
INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION (ISO)  
INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION (ISF)  
INTERNATIONAL CONFEDERATION OF FREE TRADE UNIONS (ICFTU)  
INTERNATIONAL RADIO-MARITIME COMMITTEE (CIRM)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS (IAPH)  
BIMCO  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS)  
EUROPEAN CHEMICAL INDUSTRY COUNCIL (CEFIC)  
OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)  
INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION (IMPA)  
FRIENDS OF THE EARTH INTERNATIONAL (FOEI)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF THE INSTITUTES OF NAVIGATION (IAIN)  
INTERNATIONAL COUNCIL OF MARINE INDUSTRY ASSOCIATIONS (ICOMIA)  
INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS (IFSMA)  
INTERNATIONAL SALVAGE UNION (ISU)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF OIL AND GAS PRODUCERS (OGP)  
COMMUNITY OF EUROPEAN SHIPYARDS' ASSOCIATIONS (CESA)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS  
(INTERTANKO)  
INTERNATIONAL GROUP OF P AND I ASSOCIATIONS (P AND I CLUBS)

INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION LIMITED  
(ITOPF)  
WORLD CONSERVATION UNION (IUCN)  
GREENPEACE INTERNATIONAL  
INTERNATIONAL COUNCIL OF CRUISE LINES (ICCL)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF DRY CARGO SHIPOWNERS  
(INTERCARGO)  
WORLD WIDE FUND FOR NATURE (WWF)  
ASSOCIATION OF EUROPEAN MANUFACTURERS OF INTERNAL  
COMBUSTION ENGINES (EUROMOT)  
INTERNATIONAL PETROLEUM INDUSTRY ENVIRONMENTAL  
CONSERVATION ASSOCIATION (IPIECA)  
THE INSTITUTE OF MARINE ENGINEERING, SCIENCE AND TECHNOLOGY  
(IMarEST)  
INTERNATIONAL PARCEL TANKERS ASSOCIATION (IPTA)  
INTERNATIONAL SAILING FEDERATION (ISAF)  
THE INTERNATIONAL MARINE CONTRACTORS ASSOCIATION (IMCA)  
WORLD NUCLEAR TRANSPORT INSTITUTE (WNTI)  
INTERNATIONAL HARBOUR MASTERS' ASSOCIATION (IHMA)  
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)  
INTERFERRY

1.3 The Chairman of the Maritime Safety Committee (MSC), Mr. Tom Allan (United Kingdom), the Chairman of the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG), Mr. Z. Alam (Singapore), and the Chairman of the Sub-Committee on Ship Design and Equipment (DE), Mr. I.M. Ponomarev (Russian Federation) and the Chairperson of the Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC), Mrs. O.P. Lefèvre (France), were also present.

#### **The Secretary-General's opening remarks**

1.4 In welcoming participants, the Secretary-General recalled the decision of the Council last November that the theme for this year's World Maritime Day should be "International Shipping – Carrier of World Trade", which would provide a welcome opportunity to draw attention to the image of shipping and to raise its profile, and to seek ways and means to intensify efforts to prevent accidents happening in the first place. For it was accidents, no matter how isolated in numbers and severity, that tainted the image of shipping. The Secretary-General also referred to the decision of the Council in June this year to establish an IMO Award for Exceptional Bravery at Sea which would provide an opportunity to show the humanitarian aspect of shipping.

1.5 The Secretary-General then drew attention to the value and importance of highlighting IMO's role in protection of the marine environment to the younger generation, and IMO's role in facilitating the attendance of four children at the Children's World Summit for the Environment. The Secretary-General thanked HELMEPA, TURMEPA and CYMEPA for their efforts to ensure the children's participation, and he was confident that these children would be good ambassadors for promoting the goals of IMO in the field of marine environmental protection at the Summit.

1.6 In referring to the implementation of the amended MARPOL regulation 13G (on the accelerated phase-out of single-hull oil tankers) and the new regulation 13H (on prevention of pollution from tankers carrying heavy grade oil as cargo), which entered into force on 5 April this year, the Secretary-General hoped that the strict implementation of these two regulations,

together with the amendments to the Condition Assessment Scheme, would make a significant contribution to IMO's endeavour to achieve a pollution-free marine environment.

1.7 In welcoming the entry into force of MARPOL Annex VI (on Prevention of Air Pollution from Ships) on 19 May 2005, the Secretary-General remained concerned at the slow pace of ratification of other recently adopted IMO instruments dealing with pollution-related matters, and he encouraged prompt action by Member States to ratify or accede to the 2000 OPRC-HNS Protocol, the 2001 AFS Convention and the 2004 Ballast Water Management Convention.

1.8 Turning to the item on the Ballast Water Management Convention, the Secretary-General encouraged the Committee to reach consensus decisions on all related matters, in particular, the Guidelines for the approval of ballast water management systems and the associated Procedure for systems using Active Substances for the development of much needed ballast water treatment technologies. In this respect, the Secretary-General hoped that the establishment of a Review Group to determine whether appropriate technologies were available to achieve the ballast water performance standard required by Regulation D-2 of the BWM Convention would enable the Committee to adopt the most appropriate strategy towards early and effective implementation of the relevant requirements of the BWM Convention.

1.9 The Secretary-General recalled that the adoption by the twenty-third session of Assembly of the IMO Guidelines on Ship Recycling was a first step towards the possible development of a mandatory regime to provide legally binding, globally applicable ship recycling rules, regulations and standards for international shipping and recycling facilities. He emphasized that IMO had given the utmost urgency and importance to the development of a realistic, pragmatic, well-balanced, workable and effective solution with due cognizance of the particular characteristics of world maritime transport and all the issues attendant to the smooth withdrawal of ships from trade at the end of their operating lives and that IMO would continue its co-operation with ILO and the Basel Convention with the aim of avoiding duplication of effort and overlapping of responsibilities and competences between the three organizations to achieve a practicable solution.

1.10 On the subject of implementation of MARPOL Annex VI, the Secretary-General noted that the Committee at this session was expected to adopt three more guidelines: on the introduction of a Harmonized System for Survey and Certification under Annex VI; on port State control; and on on-board exhaust gas cleaning systems. He also noted the plan to adopt three amendments to MARPOL Annex VI, the most significant of which was an amendment to regulation 14(3) of the Annex that would designate the North Sea Area as a SO<sub>x</sub> Emission Control Area. In the context of the large number of Unified Interpretations proposed for MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code, the Secretary-General noted the various technological developments achieved in emission reduction from marine diesel engines, and expressed the view that the proposal to review the present text merited the Committee's special attention.

1.11 Turning to the consideration of proposed amendments to the existing PSSA Guidelines, the Secretary-General was confident that this work would be completed at this session for submission to the twenty-fourth session of the Assembly for adoption. He stated that, by incorporating lessons learned and experience gained in the existing PSSA designation criteria, the Committee would be able to respond positively to the need for an appropriate balance between the protection of marine ecosystems (which may be vulnerable to international shipping activities) and the need to preserve the smooth flow of international seaborne trade.

1.12 With regard to the long-standing problem of inadequacy of port reception facilities, the Secretary-General emphasized the need for action by all parties concerned and strongly encouraged Member States, particularly port States party to the Convention, to fulfil their treaty obligations to the full. He noted that the Committee would be invited to develop a future action plan and hoped that this activity would provide the necessary impetus to support the Committee's efforts to tackle this problem in an efficient and effective way.

1.13 Turning to IMO's efforts to assist countries, in particular developing countries, to implement IMO Conventions and to develop their own national capacities, the Secretary-General welcomed the successful completion of the GEF/UNDP/IMO project on removal of barriers to the effective implementation of ballast water control and management measures in developing countries (GloBallast Project) and drew attention to the preparation of the second phase of the Project entitled "GloBallast Partnerships".

1.14 Regarding the Marine Electronic Highway Demonstration Project, the Secretary-General informed the Committee that IMO was currently finalizing negotiations with the World Bank and the Malacca and Singapore Straits' three littoral States – Indonesia, Malaysia and Singapore. A Memorandum of Understanding and a Memorandum on Arrangements, including partnerships with IHO, INTERTANKO and ICS, were expected to be signed soon, with the project starting before the end of 2005 or at the beginning of 2006 at the latest.

1.15 The Secretary-General also informed the Committee that the five-year GEF/UNDP/IMO Project on building partnerships for environmental protection and management of the East Asian Seas (PEMSEA) would end in December 2006, and he encouraged the countries participating in the PEMSEA project to do their utmost to establish a regional mechanism for ensuring the continuity of PEMSEA during the next phase and to ensure the implementation of the Sustainable Development Strategy for the Seas of East Asia. He also referred to the Secretariat's contribution to the EC financed **SAFEMED project**, the primary objective of which was to promote a coherent, effective and uniform implementation of all relevant international conventions and also better protection of the marine environment in the Mediterranean region by preventing pollution from ships.

1.16 In closing his remarks, the Secretary-General highlighted the importance of the draft Voluntary IMO Member State Audit Scheme, the UN General Assembly's welcome of the IMO initiative and the key role of the Committee in considering which would contribute to IMO's efforts to rid the world of sub-standard shipping. He expected the Committee to consider the outcome of the thirteenth session of the FSI Sub-Committee and of the third session of the joint MSC/MEPC/TCC *ad hoc* Working Group and submitting comments to the twenty-third extraordinary session of the Council before the final submission to the twenty-fourth session of the Assembly for approval.

#### **Chairman's remark**

1.17 In responding, the Chairman thanked the Secretary-General for his remarks and advice and stated that they would be given every consideration in the work of the Committee.

#### **Adoption of the agenda**

1.18 The Committee adopted the agenda (MEPC 53/1) and the provisional timetable for guidance during the session (MEPC 53/1/1, annex 2, as amended). The agenda, as adopted, with a list of documents considered under each agenda item, is set out in document MEPC 53/INF.22.

## **Credentials**

1.19 The Committee noted the report of the Secretary-General that credentials of the delegations were in due and proper order.

## **2 HARMFUL AQUATIC ORGANISMS IN BALLAST WATER**

2.1 The Committee noted that from 1 June 2004 to 31 May 2005, eight countries (Argentina, Australia, Brazil, Finland, Maldives, The Netherlands, Spain and Syrian Arab Republic) have signed the Ballast Water Management Convention, subject to ratification, and that from 31 May 2005, the Convention has been open for accession by any State and urged Members to ratify the instrument at their earliest convenience to facilitate its timely entry into force. The Committee also noted that Maldives became the first Contracting Party after depositing its instrument of ratification on 22 June 2005.

2.2 The Committee noted that, out of the forty-two documents submitted to MEPC 53 under this agenda item, twenty have been dealt with by the Ballast Water Working Group (BWWG) during its intersessional meeting held from 11 to 15 July 2005 and agreed that documents discussed in the Working Group would not need to be introduced in the plenary.

2.3 The Committee recalled that during its forty-eighth session, the DE Sub-Committee considered Guidelines (G8) and the related submissions and its conclusions were referred to the intersessional meeting of the BWWG (MEPC 53/10).

2.4 The Committee endorsed the recommendation of DE 48 regarding the compatibility between the coating systems and the Active Substances used for ballast water management, and noted that this recommendation was taken into account by the intersessional BWWG.

2.5 The Committee recalled that the BLG Sub-Committee, during its ninth session, finalized Guidelines (G3) and (G6) and noted the recommendation to continue the work on Guidelines (G2), (G4) and (G11) during the intersessional meeting of the BWWG.

### **Adoption of Guidelines (G3) and (G6)**

2.6 The Committee, having considered the recommendation of BLG 9 regarding the final text of Guidelines for ballast water management equivalent compliance (G3), as contained in document BLG 9/17, annex 14, and the final text of Guidelines for ballast water exchange (G6), as contained in document BLG 9/17, annex 13, adopted the two guidelines by resolutions MEPC.123(53) and MEPC.124(53) respectively, which are set out in annex 1 and annex 2.

### **Report of the Intersessional Ballast Water Working Group**

2.7 In introducing the report of the intersessional BWWG (MEPC 53/WP.1 and Add.1), the Chairman, Mr. Mike Hunter (United Kingdom), stated that, although the Working Group's terms of reference were essentially to continue work on the remaining guidelines, the group considered the comments of DE 48 and the submissions relating to Guidelines (G8) and (G9) and advised the Committee on the outcome of its deliberations. The Chairman informed that, the Group completed the work on the Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans (G4) and on Guidelines for Ballast Water Exchange Design and Construction Standards (G11).

2.8 The Chairman of the Group indicated that the work was also completed on the Guidelines for approval of prototype ballast water treatment technologies (G10), which could be considered for adoption by an MEPC resolution at MEPC 54. He further indicated that although progress has been made on remaining Guidelines, further work would be needed and recommended to instruct BLG 10 to continue to work on the respective drafts.

2.9 The Chairman of the Group informed that, taking into account the progress made so far, the Programme for development of the guidelines related to Ballast Water Management Convention (MEPC 51/21, annex 1) was revised and updated as appropriate.

2.10 The Chairman also informed that the Group, having recalled that resolution 2 adopted by the International Conference on Ballast Water Management for Ships which recommended the use of suitable decision-making tools, discussed the potential evaluation tools that could be used to conduct the technology review required under Regulation D-5 of the Convention and provided comments on the outcome of the discussion.

2.11 The Committee, having considered the report of the intersessional BWVG and having noted the oral report of its Chairman, took action as follows:

#### **Adoption of Guidelines for approval of ballast water management systems (G8)**

2.12 The Committee endorsed the Ballast Water Working Group's recommendation regarding the need for on board testing during the type approval of Ballast Water Management Systems and agreed with the changes to the draft Guidelines for approval of ballast water management systems (G8) as proposed by the Working Group.

2.13 The Committee noted that 15 delegations participating in the Working Group supported the retention of biological efficacy within on board testing, two delegations could not support this approach and four delegations expressed their reservation regarding the practicability of such testing.

2.14 The delegation of Norway, supported by a number of other delegations, expressed the view that retaining the biological efficacy within on board testing would delay the implementation of the Convention because of its impracticability, high costs and inconclusive results and proposed to remove the provisions relating to this issue.

2.15 The delegation of the United States, supported by a large number of other delegations, expressed the view that rigorous and complete testing on board, before commercialisation, is the only guarantee that a certain ballast water system works and proposed to retain the provisions regarding biological efficacy within on board testing.

2.16 After extensive debate, the Committee agreed to retain the biological efficacy within on board testing and adopted the Guidelines for approval of ballast water management systems (G8), (MEPC 53/2) with the changes proposed by the BWVG (paragraphs 8 and 13 to 17 of MEPC 53/WP.1) by resolution MEPC.125(53) as set out at annex 3.

### **Adoption of Procedure for approval of ballast water management systems that make use of Active Substances (G9)**

2.17 The Committee noted the inconsistencies between the text of the Procedure for approval of ballast water management systems that make use of Active Substances (G9) and the flow chart in the appendix and instructed the Secretariat to make the necessary changes.

2.18 The Committee also noted that the compatibility between the Active Substances and tank coatings is covered generically by paragraphs 6.3.1 and 6.3.2 of the Procedure for approval of ballast water management systems that make use of Active Substances (G9) as well as by the Guidelines for approval of ballast water management systems (G8).

2.19 The Committee, having noted the recommendation of the Ballast Water Working Group regarding the urgent need for the Procedure for approval of ballast water management systems that make use of Active Substances (G9) (MEPC 53/2/1), adopted the above procedure by resolution MEPC.126(53) as set out at annex 4.

### **Adoption of Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans (G4)**

2.20 The Committee, having taken into account the recommendations of the Group and the comments made in the plenary regarding the Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans (G4) (MEPC 53/2/9) adopted the above guidelines by resolution MEPC.127(53) as set out at annex 5.

### **Further work on the remaining guidelines for uniform implementation of the Ballast Water Management Convention**

2.21 The Committee, having noted that the BWWG completed work on Guidelines for ballast water exchange design and construction standards (G11) (MEPC 53/WP.1, annex 1), agreed to instruct BLG 10 to consider the final draft of the guidelines in general and, in particular, the aspects related to design and equipment, and provide its comments to MEPC 55 with a view to adoption by an MEPC resolution.

2.22 The delegation of Brazil expressed its concern about the introduction of the sentence on over pressurization in paragraph 3.5.3 of the Guidelines (G11), but agreed to further discuss this aspect during the final consideration of guidelines at BLG 10.

2.23 The Committee endorsed the recommendation of the Group to consider the final draft of the Guidelines for approval of prototype ballast water treatment technologies (G10) (MEPC 53/WP.1, annex 2) and the associated MEPC draft resolution, to be prepared by the Secretariat, for consideration at MEPC 54 with a view to adoption.

2.24 The Committee noted the recommendation of the Group regarding the Guidelines for additional measures including emergency situations (G13), instructed the Secretariat to submit a consolidated text based on the discussions in the Working Group to BLG 10 for further consideration and invited relevant contributions from members and observers.

2.25 The Committee noted the group's views regarding the need to continue its work on development of the remaining guidelines in an expeditious manner so that they could be submitted to BLG 10 for consideration and approved the establishment of a Correspondence



Group under the co-ordination of Australia<sup>1</sup> with the Terms of Reference as set out in paragraph 58 of document MEPC 53/WP.1.

2.26 The Committee approved the 'Programme for the development of the guidelines for uniform implementation of the BWM Convention' updated by the BWWG, as set out in annex 6.

### **Establishment of a technical group on Active Substances in accordance with the provisions of Guidelines (G9)**

2.27 The Committee noted that, according to the Procedure for approval of ballast water management systems that make use of active substances (G9), the Organization should establish a Technical Group to review the proposals for approval of Ballast Water Management systems that make use of Active Substances and report to the Organization whether a proposal presents unreasonable risk for environment, human health, property or resources in accordance with the criteria specified in the Procedure.

2.28 The Committee, having considered the proposals to establish a Technical Group (MEPC 53/2/18) agreed that a dedicated GESAMP-Ballast Water (GESAMP-BW) Technical Group on Active Substances, financed through a fee scheme paid by relevant industries requesting approval of Ballast Water Management System using Active Substances, could best serve the needs of the shipping industry and meet the challenges posed by the timeline established by the BWM Convention.

2.29 The Committee noted the recommendation of the BWWG regarding the urgent need to establish the Technical Group on Active Substances and instructed the Secretariat to formally approach GESAMP in this respect and, in case an agreement is reached, start the preparation for the first meeting of the group as soon as possible. The Committee agreed that GESAMP-BW group could be tasked to develop detailed methodologies and information requirements for conducting its work and report to the Committee at MEPC 54 and decided to request an informal group led by Japan to develop terms of reference for this Technical Group.

2.30 Following a request for clarification from CEFIC, the Committee agreed that Basic Approval granted to an Active Substance should be sufficient to allow discharges during shipboard testing of a system using that substance in accordance with Guidelines (G8).

2.31 The Committee approved the terms of reference for GESAMP-BW Technical Group developed by the informal group led by Japan as set out in document MEPC 53/WP.7 and noted the suggestion by the Netherlands regarding the need to include relevant technical expertise in the Group when addressing storage, handling and application of Active Substances.

---

<sup>1</sup> Name of the Co-ordinator : Ms. Karina McLachlan  
 Address : Invasive Marine Species Program  
 Department of Agriculture, Fisheries  
 and Forestry  
 P. O. Box 858  
 Canberra ACT 2600  
 Australia  
 Telephone : +61 2 6272 3289  
 Fax : +61 2 6272 4215  
 E-mail : [karina.mclachlan@daff.gov.au](mailto:karina.mclachlan@daff.gov.au)

2.32 The Committee noted the request for basic approval of a system that uses Active Substances submitted by Germany (MEPC 53/2/12) and agreed to task the GESAMP-BW Technical Group to review the proposal and report to MEPC 54.

### **Outcome of the work of other bodies and other information relating to ballast water**

2.33 The Committee noted the information provided by the Secretariat regarding the amendments to SOLAS regulation V/22 in relation to transitory non-compliance when conducting ballast water exchange (MEPC 53/2/3) and the associated MSC/Circ.1145 on precautionary advice to masters.

2.34 The Committee noted that no submission had been made to FSI 13 on the development of Guidelines for port State control under BWM Convention and endorsed the FSI Sub-Committee's invitation to members and observers to contribute to the development of the Guidelines by submitting their proposals to FSI 14.

2.35 The Committee noted the status of development of the Survey Guidelines in accordance with Regulation E-1 of the BWM Convention and endorsed the FSI Sub-Committee's recommendations for developing the Guidelines under the HSSC in the form of amendments to resolution A.948(23).

2.36 The Committee instructed the FSI Sub-Committee to consider Guidelines (G1) and (G5) (BLG 9/WP.2, annexes 4 and 5) at FSI 14 and submit the final drafts to MEPC 55 with a view to adoption by MEPC resolutions.

2.37 The Committee, having noted the outcome of BLG 9 (MEPC 53/10/5) and the heavy workload of the DE Sub-Committee, instructed BLG 10 to further consider the final draft of the Guidelines on sediment control on ships (G12) (BLG 9/WP.2, annex 6) focusing on the aspects related to design and equipment and to provide its comments to MEPC 55 with a view to adoption by an MEPC resolution. In this connection, the Committee invited Member Governments and international organizations to include design and equipment experts in their delegations to BLG 10.

2.38 The Committee noted the information provided by Saudi Arabia (MEPC/INF.16) regarding a patented technology which is believed to be an alternative to "treatment" under Regulation D-2 of the BWM Convention.

2.39 The Committee noted the information provided by Brazil (MEPC 53/INF.18) regarding an experiment performed on board a ship combining ballast water exchange with filtration and chlorination.

### **Establishment of the Ballast Water Review Group**

2.40 The Committee recalled that MEPC 52 agreed to establish a Review Group, in accordance with the provisions of Regulation D-5 of the BWM Convention, to determine whether appropriate technologies are available to achieve the ballast water performance standard required under Regulation D-2 (MEPC 52/24, paragraph 2.21.5). The review would also include an assessment of safety considerations related to the ship and the crew, environment acceptability, practicability, cost effectiveness, biological effectiveness, and the socio-economic effects specifically in relation to the developmental needs of developing countries particularly small-island developing States.

2.41 The Committee recalled further that MEPC 52 developed a set of recommendations for the conduct of the review of the technologies (see MEPC 53/2/2) and invited Members and observers to submit relevant information according to these recommendations to facilitate the review during MEPC 53.

2.42 The Committee noted that six documents have been submitted: MEPC 53/2/6 (Sweden), MEPC 53/2/11 (Germany), MEPC 53/2/14 (United States), MEPC 53/2/15 (Australia), MEPC 53/2/16 (Norway), and MEPC 53/2/31 (Republic of Korea), providing information on ballast water management technologies already developed or under development.

2.43 The Committee noted the comments provided by the Working Group on the possible decision-making tools that could be used to conduct the technology review, and agreed on the following terms of reference for the group:

- .1 agree on the methodology to conduct the technology review taking into account the comments provided by the Intersessional Ballast Water Working Group;
- .2 review the information regarding ballast water treatment technologies provided in documents MEPC 53/2/6 (Sweden), MEPC 53/2/11 (Germany), MEPC 53/2/14 (United States), MEPC 53/2/15 (Australia), MEPC 53/2/16 (Norway), and MEPC 53/2/31 (Republic of Korea) using the evaluation methodology as a decision-making tool;
- .3 determine the availability of ballast water treatment technologies to achieve the standard set in Regulation D-2, with particular reference to the group of ships constructed in or after 2009 with a ballast water capacity of less than 5,000 cubic meters to which the performance standard applies, taking into account the criteria set up in Regulation D-5.2;
- .4 recommend appropriate action for consideration by the Committee; and
- .5 prepare a written report on the work carried out for consideration by the Committee on Thursday, 21 July 2005.

### **Report of the Ballast Water Review Group (BWRG)**

2.44 The BWRG met from 18 to 20 July 2005 under the chairmanship of Mr. Mike Hunter (United Kingdom).

2.45 In introducing the report of the Review Group (MEPC 53/WP.9), the Chairman of the Group drew the attention of the Committee to paragraph 7.1.7 where the underlined title should read 'Systems that do use Active Substances' and referred to the recommendation that, at present time, there is no need to consider amending the regulations including the dates in Regulation B-3. However, in view of the remaining uncertainty and having evaluated the timeline for the approval process, he emphasized that a further review of technologies in accordance with Regulation D-5 should to be conducted during MEPC 55.

2.46 The delegation of Germany, supported by a number of delegations, expressed concern regarding the last sentence of paragraph 6.2.1 of the report as the word 'residual' seemed undefined and suggested further consideration of this particular aspect in due course. Germany

also expressed the view that the annexes to the report should be regarded as information only as they were not thoroughly discussed by the Group.

2.47 The delegation of India referred to the lengthy timeline for approval for Ballast Water Management Systems and to the difficulties identified by Singapore during their shipboard testing experience and expressed the view that the effective dates for the D-2 standard (i.e. January 2009) may not be met.

2.48 The delegation of the Netherlands requested the Secretariat to replace the word 'hydrochloride' with 'hypochlorite' in the second paragraph of the information provided by them in annex 2, page 10 of MEPC 53/WP.9.

2.49 The Committee noted that the Review Group agreed on the methodology of conducting the technology review based on the evaluation tool developed during the 4th Intersessional Meeting of the BWWG, which is attached at annex 1 of the report.

2.50 The Committee noted the conclusions of the Review Group and, in particular, that the variety of systems being tested on board have the potential to meet the criteria of safety, environmental acceptability and practicability and that, it is reasonable to expect ballast water management technologies and type-approved systems will be available to meet the review criteria of Regulation D-5.2 by October 2008.

2.51 The Committee, having considered the recommendations of the Review Group provided in section 8 of its report, agreed to re-establish the Review Group during MEPC 55 (see annex 36) and invited submissions for consideration at MEPC 54 on possible options, should the review at MEPC 55 indicate that the anticipated progress had not been achieved.

2.52 The Committee approved the report of the Review Group in general.

### **3 RECYCLING OF SHIPS**

3.1 The Committee recalled that, at MEPC 52, it continued its work on ship recycling and made significant progress on several key issues such as, *inter alia*, the mandatory application of certain elements of the IMO Guidelines on Ship Recycling (hereinafter referred to as the IMO Guidelines), the development of a reporting system for ships destined for recycling and the preparation of a "single list" of the on board potentially hazardous materials. MEPC 52 also considered a number of other issues such as the mechanisms to promote the implementation of the IMO Guidelines, the development of criteria for ships to be declared "Ready for Recycling", the proposed amendments to the IMO Guidelines and the proposed establishment of an International Ship Recycling Fund.

3.2 The Committee further recalled that MEPC 52, taking into account the need to progress the work on ship recycling issues in an expeditious manner:

- .1 agreed to the establishment of a correspondence group to further progress the work in the intersessional period;
- .2 approved a three-day intersessional meeting of the Working Group on Ship Recycling during the week prior to this session; and
- .3 agreed to re-establish the Working Group on Ship Recycling at this session.

3.3 The Committee also recalled that the first session of the Joint ILO/IMO/BC Working Group on Ship Scrapping (hereinafter referred to as the Joint Working Group) was held from 15 to 17 February 2005 at IMO Headquarters and that the Joint Working Group agreed to a number of recommendations in relation to the work programme and activities of ILO, IMO and the Conference of Parties to the Basel Convention with regard to ship recycling issues, for consideration by the three Organizations, as appropriate.

#### **Report of the intersessional meeting of the Working Group on Ship Recycling**

3.4 The intersessional meeting of the Working Group on Ship Recycling was held from 13 to 15 July 2005 at IMO Headquarters under the chairmanship of Mr. Jens Koefoed (Norway).

3.5 In introducing the report of the intersessional meeting of the Working Group (MEPC 53/WP.2), the Chairman of the Working Group stated that, in accordance with its mandate, the Working Group had considered the report of the Correspondence Group on Ship Recycling (MEPC 53/3/1) as well as the submissions to MEPC 53 which were related to the outcome of the work of that Group (MEPC 53/3/2 (Japan), MEPC 53/3/5 (ICS, BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, IPTA and WNTI), MEPC 53/3/6 (India), MEPC 53/3/7 (Denmark), MEPC 53/3/8 (Denmark) and MEPC 53/3/9 (Greenpeace International)). He then presented the main outcome of the Working Group, which is summarized in the following paragraphs.

3.6 There was general agreement in the Working Group that the IMO should contribute to the development of an effective solution to the issue of ship recycling, which will reduce, in the most effective and efficient way, the environmental, occupational health and safety risks related to ship recycling, taking into account, at the same time, the particular characteristics of world maritime transport and the need for securing the smooth withdrawal of ships that have reached the end of their operating lives.

3.7 The Working Group agreed that the IMO, in pursuit of the above objective, should develop, as a high priority, a new instrument with a view to providing legally binding and globally applicable ship recycling regulations for international shipping and for recycling facilities.

3.8 In considering the basic areas to be covered by a new legally binding instrument on ship recycling, the Working Group agreed that such an instrument should provide rules for:

- .1 the design, construction, operation and preparation of ships so as to facilitate safe and environmentally sound recycling, without compromising the safety and operational efficiency of ships;
- .2 the operation of recycling facilities in a safe and environmentally sound manner; and
- .3 the establishment of an appropriate enforcement mechanism for ship recycling (certification/reporting requirements).

3.9 The Working Group developed a preliminary draft structure for the new instrument on ship recycling and had an initial consideration on a number of issues related to the development of the appropriate mandatory requirements on ship recycling, including, *inter alia*, the

prohibition of the use of certain hazardous materials in the construction and equipment of ships, the design of ships and ships' equipment to facilitate recycling and removal of hazardous materials, the preparation, update and verification of inventories of potentially hazardous materials on board ships, the possible need for a survey and certification system, the development of a reporting system for ships destined for recycling, the need for the recycling facilities to be approved/licenced or properly regulated in accordance with internationally developed and globally applied standards, the development of a ship recycling plan and the provision of, access to, and proper utilization of adequate reception facilities for shipboard wastes and other wastes by the recycling facilities.

3.10 The Working Group had a preliminary discussion on the possible legal framework options for the new instrument on ship recycling. Taking into account the particular characteristics and the complicated nature of the ship recycling operations and procedures as well as the need for uniformity, simplicity and clarity in the implementation of the new requirements, the Working Group was of the view that a new free-standing instrument, possibly a new Convention, would be the best option. However, it was recognized that such a decision could be made at a later stage when the development of the new instrument would have further progressed.

3.11 The Working Group, in considering the way forward, agreed to recommend to the Committee that a draft Assembly resolution should be prepared setting out the Organization's commitment to develop, on a high priority basis, a new IMO instrument providing legally binding and globally applicable ship recycling regulations for international shipping and for recycling facilities.

3.12 Recognizing that the development of the new instrument on ship recycling should be considered as a matter of urgency, the Working Group was of the view that appropriate consideration should be given by the Committee to the possible timeline of this process, taking into account the workload of the Organization and the available resources.

3.13 The Working Group was of the view that the progress towards the development of a new legally binding instrument on ship recycling should not shift the attention of the involved stakeholders away from the important work that is needed for the implementation of the IMO Guidelines, since any experience gained in their implementation would be a useful tool for the development of the new instrument and significantly enable its eventual implementation and success. In this respect, the Working Group, having noted that the Committee would be invited to consider the recommendations of the Joint Working Group on the promotion of the implementation of the IMO Guidelines, agreed to invite additional proposals for the next session of the Committee on practical measures that could be taken in the intermediate period, until the finalization and entry into force of the new instrument, to promote the implementation of the IMO Guidelines.

3.14 The Working Group, having considered that:

- .1 reports of explosions at recycling facilities during cutting operations are all too frequent with life threatening consequences;
- .2 the requirement for a "gas-free-for-hot-work" certification is the single measure with the greatest impact on safety in recycling facilities and that its implementation would greatly contribute to reducing the safety risks involved in recycling operations;

- .3 the implementation of the amendments to MARPOL Annex I, adopted by resolution MEPC.111(50) (amendments to regulation 13G and a new regulation 13H), is expected to increase the number of vessels to be recycled within a specific period of time;
- .4 the estimated increase in the recycling of single hull oil tankers should not necessarily increase the environmental and safety risks involved;

agreed to recommend to the Committee that an MEPC circular should be issued urging all the involved parties to take appropriate action to implement the IMO Guidelines, giving particular emphasis to the “gas-free-for-hot-work” certification.

3.15 Finally, the Working Group considered issues related to the development of the “single list” and the Inventory of the on board potentially hazardous materials and finalized the text of the draft amendments to the IMO Guidelines, proposed by the Correspondence Group, for the Committee’s approval with the view to their submission to the twenty-fourth session of the Assembly for adoption.

3.16 The Committee, having considered the report of the Group (MEPC 53/WP.2), took action as indicated in the ensuing paragraphs.

3.17 The delegation of India, having noted with satisfaction the outcome of the intersessional meeting of the Working Group on Ship Recycling, stressed the important work that is needed for the development of mandatory requirements and for the implementation of the Guidelines with the view to establishing a level playing field on ship recycling. India, having pointed out the need for acknowledging the capabilities and advantages of existing recycling facilities, stated that a system for categorization of the capabilities of the recycling facilities on this basis, along with a reporting and certification system, were amongst the most important elements of the new mandatory regime on ship recycling to be developed. India expressed the view that there was a need for further review and clarification of the respective roles of the IMO, ILO and the Basel Convention on ship recycling, in particular, with regard to the issue of if and when a ship or its materials become a waste.

3.18 The delegation of Greece highlighted the positive outcome of the intersessional meeting of the Working Group on Ship Recycling and expressed its commitment to actively contribute to the development of legally binding and globally applicable ship recycling regulations. It was further stated that a new IMO instrument on ship recycling would assist not only in reducing the environmental, occupational health and safety risks in recycling facilities ashore but also the minimization of the possible exposure of ships’ crew to harmful substances.

3.19 The observer delegation of the Community of European Shipyards’ Association (CESA), having acknowledged the significant progress made by the Correspondence Group and the intersessional meeting of the Working Group on Ship Recycling, highlighted the importance of the proper technical consideration and development of the “single list” of the on board potentially hazardous materials and indicated the willingness of CESA to work towards the development of technically feasible and practicable ship recycling mandatory requirements applying initially to existing ships and, at later stage, to new ships.

3.20 The delegation of the Marshall Islands, supported by some delegations, in noting that the Working Group had agreed that the operation of recycling facilities should be covered by the new legally binding instrument on ship recycling, was of the view that the IMO was not the

appropriate body to regulate such a land-based industry and expressed its concerns on the proposal for the development of such an instrument by the IMO.

3.21 One delegation expressed the view that the issue of ship recycling should be mainly regulated through the Basel Convention and that the IMO should focus on the development of guidelines and other measures of a recommendatory nature.

3.22 The delegation of Venezuela pointed out that in the development of ship recycling regulations the issue of potential harmful effects to ships' crew from the handling of hazardous materials should be given due consideration.

3.23 The delegation of Norway, supported by the majority of the delegations who spoke, pointed out that:

- .1 there are many precedents for mandatory IMO requirements addressing the operation of land-based facilities, such as regulation 10 of Chapter XI-2 of SOLAS, regulation 12 of MARPOL Annex I, regulation 7 of MARPOL Annex II, regulation 12 of MARPOL Annex IV, regulation 7 of MARPOL Annex V and regulation 17 of MARPOL Annex VI;
- .2 the Working Group, in agreeing that requirements on the operation of recycling facilities should be included in the new mandatory regime, had expressed the view that the extent of the application of land-based requirements in this new IMO mandatory instrument should be further considered (paragraph 18 of MEPC 53/WP.2);
- .3 the Conference of Parties to the Basel Convention, by its Decision VII/26, invited the IMO to continue to work towards the establishment in its regulations of mandatory requirements ensuring the environmentally sound management of ship recycling;

and expressed strong support for the development of a new mandatory instrument on ship recycling by the IMO.

3.24 Following the above debate, the Committee endorsed the Working Group's recommendation that the IMO should develop, as a high priority, a new instrument with a view to providing legally binding and globally applicable ship recycling regulations for international shipping and for recycling facilities.

3.25 The Committee also endorsed the Working Group's views on the basic areas that should be covered by the new legally binding instrument on ship recycling (paragraph 17 of MEPC 53/WP.2 and paragraph 3.8 above).

3.26 The Committee noted the preliminary draft structure for the new instrument on ship recycling, as developed by the Working Group (paragraph 19 of MEPC 53/WP.2).

3.27 The Committee also noted the outcome of the Working Group's deliberations on the development of the new mandatory requirements on ship recycling (paragraphs 22 to 48 of MEPC 53/WP.2).



3.28 The Committee concurred with the Working Group's recommendation that an MEPC circular on the implementation of the IMO Guidelines should be issued giving particular emphasis to the "gas-free-for-hot-work" certification and instructed the Working Group on Ship Recycling to develop such a draft circular with the view to its approval by the Committee.

3.29 The Committee noted the Working Group's views regarding the best legal framework option for the new instrument on ship recycling (paragraph 49 of MEPC 53/WP.2 and paragraph 3.10 above).

3.30 The Committee agreed to the Working Group's recommendation that a draft Assembly resolution should be prepared setting out the Organization's commitment to develop, on a high priority basis, a new IMO instrument on ship recycling and instructed the Working Group on Ship Recycling to develop the draft resolution with the view to its approval by the Committee for subsequent submission to the twenty-fourth session of the Assembly for adoption.

3.31 In considering a possible timeline for the development of the new IMO instrument on ship recycling, the Committee, taking into account the urgency of the matter, the workload of the Organization and available resources, agreed, following a proposal by the United Kingdom, that the objective should be the completion of the above-mentioned draft instrument in time for adoption in the biennium 2008-2009. The Committee instructed the Working Group on Ship Recycling to include appropriate text in the draft Assembly resolution referred to in the above paragraph.

3.32 The Committee concurred with the Working Group's view that the progress towards the development of a new legally binding instrument on ship recycling should not shift the attention of the involved stakeholders away from the important work that is needed for the implementation of the IMO Guidelines, and endorsed the Working Group's invitation for the submission of proposals to MEPC 54 on practical measures for the promotion of the implementation of the IMO Guidelines.

3.33 The Committee noted the outcome of the Working Group's consideration on the development of the "single list" of the on board potentially hazardous materials (paragraphs 55 to 57 of MEPC 53/WP.2).

3.34 The Committee approved the draft amendments to the IMO Guidelines, as set out in the annex to MEPC 53/WP.2, with the view to their submission to the twenty-fourth session of the Assembly for adoption and instructed the Working Group on Ship Recycling to prepare the relevant draft Assembly resolution on the adoption of the amendments to the IMO Guidelines.

### **Report on the first session of the Joint ILO/IMO/BC Working Group on Ship Scrapping**

3.35 In introducing the report of the first session of the Joint ILO/IMO/BC Working Group on Ship Scrapping (MEPC 53/3), the Chairman of the Joint Working Group, Mr. Jens Koefoed (Norway), stated that the Joint Working Group, at its first meeting, developed a number of recommendations to be taken into account by the three Organizations, as appropriate, regarding their work programme activities on ship recycling, the promotion of the implementation of the ship recycling guidelines and the joint technical co-operation activities. The Joint Working Group also initiated an examination of the relevant ILO, IMO and BC Guidelines on ship recycling with the view to identifying any possible gaps, overlaps, or ambiguities.

3.36 The Committee noted that the Open-ended Working Group of the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, at its fourth session (4 to 8 July 2005), considered the report on the first session of the Joint Working Group and adopted a relevant Decision, as set out at annex 3 of MEPC 53/WP.17, by which the Open-ended Working Group, *inter alia*, endorsed the decisions and the work programme of the Joint Working Group and agreed with the recommendation of the Joint Working Group that its second session be hosted by the Basel Convention in Geneva, Switzerland. The Committee also noted that the Open-ended Working Group considered, amongst other matters, the abandonment of ships on land or in ports and the environmentally sound management of ship dismantling and adopted two Decisions, which are set out at annexes 1 and 2 of MEPC 53/WP.17 respectively.

3.37 The Committee was also informed that the Governing Body of ILO, at its 292<sup>nd</sup> session (March 2005), having taken note, through its Committee on Sectoral and Technical Meetings and Related Issues, of the first session of the Joint Working Group:

- .1 authorized the holding of a second session of the Joint Working Group in Geneva in late 2005 or early 2006, with a composition of ten ILO (five Employer and five Worker) representatives, five Basel Convention representatives and five IMO representatives; and
- .2 requested the ILO Director-General to communicate its decision to the Executive Secretary of the Secretariat of the Basel Convention and to the IMO Secretary-General.

3.38 The Committee, having noted the report and the recommendations of the Joint Working Group, took action as indicated in the following paragraphs.

3.39 The Committee noted the outcome of the Joint Working Group's consideration on its draft rules of procedure.

3.40 Having concurred with the Joint Working Group's view that the three Organizations should ensure that the issue of "abandonment of ships on land or in ports" would be adequately covered by an international legally binding instrument, as deemed appropriate, the Committee invited the Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Convention 1972 and the IMO Legal Committee to consider, based on the analysis provided in document ILO/IMO/BC WG 1/2/2, the issue of abandonment of ships on land or in ports with a view to assisting in the development of an effective solution to this problem.

3.41 In considering the Joint Working Group's recommendations regarding the main work programme items on the issue of ship recycling that are under the concurrent consideration of the three Organizations, the Committee agreed to take them into account, as appropriate, during its future deliberations.

3.42 The Committee noted the progress made by the Joint Working Group in undertaking an initial examination of the relevant ILO, IMO and BC guidelines on ship recycling with a view to identifying any possible gaps, overlaps, or ambiguities and urged the Member States, which would be nominated to represent the Organization in the second session of the Joint Working Group, to participate actively in the relevant intersessional correspondence work.

3.43 The Committee endorsed the Joint Working Group's view that the implementation of the ILO, IMO and BC guidelines on ship recycling is of paramount importance for the minimization

of the environmental, occupational health and safety risks related to ship recycling and the improvement of the protection of human health and the environment at ship recycling facilities.

3.44 The observer delegation of ICS, in strongly supporting the above-mentioned action taken by the Committee, invited the Member States, the shipping industry and the recycling facilities to take urgent action in implementing the IMO Guidelines in an effective way without awaiting the development of the new instrument on ship recycling.

3.45 Having endorsed the Joint Working Group's recommendations on the promotion of the implementation of the Guidelines on ship recycling, as set out in paragraph 4.11 of the annex to document MEPC 53/3, the Committee instructed the Secretariat to issue an MEPC circular (MEPC/Circ.467) inviting:

- .1 the ship recycling States to make publicly available information about the point of contact for the competent authorities responsible for issues related to ship recycling; and
- .2 Governments and all involved stakeholders to provide information to the Organization on any experience gained in the implementation of the IMO Guidelines.

3.46 The Secretariat informed the Committee of the Organization's ship recycling web page (<http://www.imo.org> – select 'Marine Environment/Ship recycling') which provides information on the Committee's work on ship recycling and on the latest developments in the Joint Working Group as well as appropriate links to the ship recycling-related web pages of the ILO and the Basel Convention Secretariat, fulfilling, in that way, the relevant recommendation put forward by the Joint Working Group (paragraph 4.11.2 of the annex to document MEPC 53/3).

3.47 Regarding the recommendation that the Organization should consider the translation of the IMO Guidelines into the working languages of the main ship recycling States (paragraph 4.11.3 of the annex to document MEPC 53/3), the Committee instructed the Secretariat to liaise with the countries concerned with the view to finding, through the technical co-operation process, the best possible way to implement this recommendation.

3.48 The Committee endorsed the Joint Working Group's recommendations regarding the technical co-operation activities on ship recycling launched or planned by the Organization (paragraph 5.8 of the annex to document MEPC 53/3) and noted that, as part of the Organization's Integrated Technical Co-operation Programme (ITCP), a regional workshop on the implementation of the IMO Guidelines had been scheduled to take place in Izmir, Turkey, in October 2005.

3.49 The Committee also endorsed the Joint Working Group's invitation to Governments and other stakeholders to provide information to the Organization on any technical co-operation activities or other relevant initiatives already launched or planned so that these activities could be taken into account in future technical co-operation programmes of the Organization.

3.50 The Committee, having endorsed the Joint Working Group's suggestion that the proposal for the development of a global technical co-operation programme on ship recycling should be further considered by the Organization, agreed to invite the IMO's Technical Co-operation Committee (TCC) to consider the development of a global/regional programme aimed at resource

mobilization to finance the development/strengthening of the capacity of developing countries in implementing the relevant Guidelines on ship recycling.

3.51 The Committee, having noted the views expressed by the Joint Working Group concerning the establishment of a ship recycling fund, recalled that MEPC 52 had agreed, in principle, to the need for the establishment of such a fund to promote the safe and environmentally sound management of ship recycling through the Organization's technical co-operation activities and had invited the TCC to consider further the arrangements for its establishment. In this respect, the Committee noted that the TCC, at its fifty-fifth session (14 to 16 June 2005), endorsed the Committee's proposal to establish such a fund provided that, when the Secretary-General establishes the fund, a very clear indication as to which specific activities would be supported by the fund should be provided.

3.52 The Committee endorsed the Joint Working Group's view that any proposed regulatory measures should aim at the development of a realistic, well-balanced and effective solution to the problems of ship recycling which, at the same time, should take into account the need for sustainable ship recycling.

3.53 The Committee also endorsed the Joint Working Group's recommendation to invite the ship recycling countries to submit to the Organization any available information on their ship recycling activities.

3.54 Having noted the outcome of the Joint Working Group's consideration on its future work programme, the Committee approved the proposed additional agenda items for its second meeting, which, as agreed by the Committee, will be hosted by the Basel Convention in Geneva, Switzerland. The Secretariat informed the Committee that the second session of the Joint Working Group had been tentatively scheduled to be held at the United Nations Office at Geneva from 12 to 14 December 2005 and that the invitation for the meeting would be circulated in due course.

3.55 The Committee agreed that Bangladesh, Japan, Netherlands, Norway and the United States should represent the Organization in the second session of the Joint Working Group, with the understanding that:

- .1 the views to be expressed by the above-nominated countries in the Joint Working Group should reflect the IMO's standpoint in accordance with the outcome of the Committee's deliberations and decisions on the issue of ship recycling; and
- .2 representatives of other Member States, and intergovernmental or non-governmental organizations may attend the Joint Working Group and participate as observers.

3.56 The Committee noted that the United Kingdom would provide financial contribution in connection with the Basel Convention participation at the second session of the Joint Working Group.

3.57 The Committee noted the information provided in document MEPC 53/INF.19, submitted by the Secretariat of the Basel Convention, on concepts such as environmentally sound management and prior informed consent within the context of the Basel Convention.

## **Reports and other information on ship recycling**

3.58 Greenpeace International, in its document MEPC 53/3/3, provided information on the findings of its report “Destination Unknown: European single hull oil tankers: no place to go” issued in December 2004. Based on the results of this study, Greenpeace International warned of an imminent increase in human and environmental problems associated with current shipbreaking practices in developing countries as a result of the accelerated phase out of single hull oil tankers. Greenpeace International, having stressed the lack of “green” ship recycling capacity, proposed the development of a definitive and consolidated list of single hull oil tankers subject to phase out regulations, as one of the possible measures that the IMO should consider with the aim of alleviating the problems associated with the increased number of single hull oil tankers to be recycled in the near future. Document MEPC 53/3/4, submitted by Greenpeace International, provided information on the report “The ship recycling fund, financing environmentally sound scrapping and recycling of sea-going ships” commissioned by Greenpeace International for the introduction and setting up of an international eco-dismantling fund with the aim of financing environmentally sound recycling by raising contributions by the shipowners based on the polluter-pays principle. Finally, Greenpeace International, having welcomed the decision taken by the Committee on the development of a new IMO mandatory instrument on ship recycling, stressed that this instrument should provide at least an equivalent level of control as that found in the Basel Convention.

3.59 The Committee, in considering the proposal contained in document MEPC 53/3/4, reiterated its previous decision on the establishment of the International Ship Recycling Fund to promote the safe and environmentally sound management of ship recycling through the Organization’s technical co-operation activities.

3.60 Regarding the proposal for the development of a definitive and consolidated list of single hull oil tankers subject to phase out regulations, contained in document MEPC 53/3/3, the Committee, taking into account that:

- .1 the implementation of the revised regulation 13G of MARPOL Annex I is the responsibility of the Administrations;
- .2 the IMO database for CAS would provide sufficient information on single hull oil tankers of 15 years of age or more;

was of the view that, in order to avoid duplication of efforts, there was no need for the development of such a list.

3.61 India, in its document MEPC/INF.12, provided information on the current status of the ship recycling yards at Alang in India, giving a brief account of the improvements undertaken at the yards with regard to safety, environment and worker health. India, having stated that the current situation at its ship recycling facilities is expected to further improve within a short span of time, stressed that sufficient time should be given to the ship recycling industry in developing countries to comply with international requirements in a phased manner, since an unrealistic and thoughtless action against ship recycling yards in the developing countries could be, in the long run, detrimental to the international shipping trade.

3.62 The Committee, in noting the information provided by India, reiterated its previous decisions to invite recycling States to provide any available information on their ship recycling activities (paragraph 3.53 above).

3.63 Canada informed the Committee (MEPC 53/INF.17) of the practical aspects experienced by a Canadian shipowner in developing a Green Passport for an existing ship, a requirement, which in accordance with the submitted information, could reasonably be met by the owner or operator of a ship.

3.64 The Committee noted the information provided in document MEPC 53/INF.17 and invited Member States and non-governmental organizations to report to the Committee on any experience gained in the implementation of the IMO Guidelines.

### **Instructions to the Working Group**

3.65 Following the above discussion, the Committee agreed to establish the Working Group on Ship Recycling and instructed it, taking into account the decisions and comments made in plenary, to:

- .1 prepare a draft Assembly resolution setting out the Organization's commitment to develop, on a high priority basis, a new IMO instrument on ship recycling, including an expected timeline for its development;
- .2 develop a draft MEPC circular on the implementation of the IMO Guidelines giving particular emphasis to the "gas-free-for-hot-work" certification;
- .3 develop a draft Assembly resolution on the adoption of the amendments to the IMO Guidelines; and
- .4 present its report to the Committee on Thursday, 21 July 2005.

### **Outcome of the Working Group**

3.66 The Working Group on Ship Recycling met from 19 to 20 July 2005 under the chairmanship of Mr. Jens Koefoed (Norway). The Committee, having considered the report of the Group (MEPC 53/WP.10), took the following action.

3.67 The Committee approved the report of the Group in general and, in particular:

- .1 approved the draft Assembly resolution on the development of a new IMO instrument on ship recycling, as set out in annex 7, for submission to the twenty-fourth session of the Assembly for adoption;
- .2 approved the draft MEPC circular on the Implementation of the IMO Guidelines on Ship Recycling - "Gas-free-for-hot-work" certification, as set out in annex 2 of MEPC 53/WP.10, which was circulated as MEPC/Circ.466;
- .3 approved the draft Assembly resolution on the adoption of the amendments to the IMO Guidelines on Ship Recycling (resolution A.962(23)), as set out in annex 8, for submission to the twenty-fourth session of the Assembly for adoption;
- .4 instructed the Secretariat to communicate, by appropriate means, to the eighth Conference of the Parties to the Basel Convention the outcome of the Committee's consideration on ship recycling as well as the outcome of the Assembly at its twenty-fourth session on this issue;

- .5 endorsed the Group's view that the outcome of the intersessional meeting of the Working Group on Ship Recycling on the development of appropriate mandatory requirements, as reflected in paragraphs 22 to 48 of MEPC 53/WP.2, should form the starting point for the development of the new IMO instrument on ship recycling; and
- .6 invited the Maritime Safety Committee to take into account, as appropriate, in its consideration of the development of goal-based standards (GBS) for new ship construction, the outcome of the intersessional meeting of the Working Group on Ship Recycling on matters related to the requirements applying to ships during the design and construction phase.

## **4 PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS**

### **Entry into force of MARPOL Annex VI**

4.1 The Committee noted that MARPOL Annex VI, Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships, entered into force on 19 May 2005.

### **Monitoring the worldwide average of sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships**

4.2 The Committee recalled that the project on monitoring the worldwide average of sulphur content of residual fuel oils since MEPC 45 has been implemented on a trial basis under the leadership and partial funding of the Netherlands and a number of other Member States and that MEPC 52 agreed to approach the Council in order to establish a permanent funding under the budget of IMO. In this connection, the Committee noted that Council 93 considered the issue and agreed to allocate the necessary funding for the Secretariat to continue the monitoring project after 1 January 2006.

4.3 The Committee also noted that MEPC 52 established the rolling average referred to in paragraph 4 of the Guidelines (resolution MEPC.82(43)) as 2.67% and the reference value referred to in paragraph 5 of the Guidelines as 2.7%.

4.4 The Committee further noted the information on monitoring the worldwide average of sulphur content in fuel oils for 2004 as provided by the Netherlands (MEPC 53/4) and the conclusion that the three year (2002-2004) rolling average referred to in paragraph 4 of the Guidelines can be established as 2.67%, which is identical to the previous three years average. The reference value referred to in paragraph 5 of the Guidelines is unchanged at 2.7%.

### **Greenhouse gas emissions from ships**

4.5 The Committee recalled that MEPC 52 agreed that the outline of draft Guidelines for ship CO<sub>2</sub> indexing as set out in document MEPC 52/4/2 (Norway, Germany and the United Kingdom) would provide a good starting point for considerations related to the development of a CO<sub>2</sub> indexing scheme as a voluntary mechanism to be used during a trial period. MEPC 52 also invited those Members that were in a position to carry out trials, using the draft Guidelines on CO<sub>2</sub> indexing scheme, to do so and to report to MEPC 53.

4.6 The Committee noted information submitted on such trials by India (MEPC 52/4/9), Germany (MEPC 53/INF.5) and Norway (MEPC 53/INF.6) together with oral information on

such trials conducted by Japan, Marshall Islands, Republic of Korea and INTERTANKO. All the information provided was considered by the one-day Technical Workshop held on Friday, 15 July 2005.

4.7 The Committee noted the outcome of the Technical Workshop on GHG Indexing Scheme as set out in document MEPC 53/WP.3 (Secretariat) and instructed the Air Pollution Working Group to further improve the draft Guidelines on GHG Indexing.

#### **Survey Guidelines under HSSC for MARPOL Annex VI**

4.8 The Committee recalled that it instructed FSI 13, as a matter of urgency, to develop draft survey Guidelines under the Harmonized System for Survey and Certification (HSSC) for MARPOL Annex VI. The outcome of FSI 13 including the draft guidelines are reported in document FSI 13/23, section 12 and annex 11.

4.9 The Committee noted that MSC 80 considered the safety aspects of the draft Guidelines and instructed the Secretariat to inform MEPC 53 that it was satisfied with the safety aspects of the draft Guidelines (document MSC 80/24, paragraph 15.23).

4.10 The Committee noted that document MEPC 53/4/2 (Secretariat) provided information on the outcome of FSI 13 and the Committee is invited to adopt the draft MEPC resolution on amendments to resolution A.948(23) in relation to Survey Guidelines under the HSSC for MARPOL Annex VI, as set out in annex 11 of FSI 13/23.

4.11 The Committee noted the comments by India (MEPC 53/4/17) and instructed the Air Pollution Working Group to take the comments into consideration when making a final review of the draft Guidelines.

#### **Guidelines for port State control**

4.12 The Committee recalled that it instructed FSI 13, as a matter of urgency, to develop draft Guidelines for port State Control for MARPOL Annex VI. The outcome of FSI 13 including the draft guidelines are reported in document FSI 13/23, section 9 and annex 8.

4.13 The Committee noted that document MEPC 53/4/2 (Secretariat) provided information on the outcome of FSI 13 and the Committee is invited to adopt the draft MEPC resolution on Guidelines for port State control for MARPOL Annex VI, as set out in annex 8 of FSI 13/23.

4.14 The Committee noted the comments by Germany (MEPC 53/4/18) and by INTERTANKO (MEPC 53/4/16) and instructed the Air Pollution Working Group to take the comments into consideration when making a final review of the draft Guidelines.

4.15 The Committee agreed, as recommended by FSI 13 (MEPC 53/4/2, paragraph 9.3) to issue the Guidelines by an MEPC circular (FSI 13/WP.6, annex 3), and instructed the Working Group on Air Pollution to make a final review of the draft circular prior to its approval by the Committee at this session.

#### **Bunker delivery documents**

4.16 The Committee recalled that FSI 13, in drafting the Guidelines for port State control under MARPOL Annex VI, recognized that Annex VI places requirements on ship owners in



respect of bunker delivery notes and representative samples of the fuel delivered. If the country of fuel oil supply is not a Party to the 1997 Protocol, then the required bunker delivery note or the representative sample may not be available.

4.17 The Committee noted the concern expressed by several Members on problems relating to ships that cannot obtain the appropriate documentation – the bunker delivery note and the representative sample(s) of fuel delivered, when bunkering in ports and terminals under the jurisdiction of non-Party States to MARPOL Annex VI.

4.18 The Committee noted that a number of bunker providers operating under the jurisdiction of a MARPOL Annex VI non-Party State are issuing “Bunker Certificate of Compliance” to receiving ships, in order to provide them with documentation of the fuel oil on board, in case the ship should be subject to port State control in the port of call under the jurisdiction of a MARPOL Annex VI Party. The Committee confirmed that according to the application of regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI, it is the ship which is responsible for documenting compliance.

4.19 Having considered the issue, the Committee agreed that a Bunker Certificate of Compliance could not replace appropriate documentation issued by a bunker provider operating under the jurisdiction of a Party to MARPOL Annex VI. The Committee also agreed that it was at the discretion of the port State control authority of a MARPOL Annex VI Party whether to accept the Certificate of Compliance or not and to take appropriate action.

4.20 The Committee noted that the Secretariat, in this regard, has received many enquiries from both receivers and suppliers of bunker fuel oil. In response to the enquiries, the Secretariat has informed that the issue is considered as a commercial issue between the supplier and the receiver, and that according to MARPOL Annex VI, the ship is responsible for documentation of the fuel oil quality on board and used.

4.21 The Committee, having considered the recommendation by FSI 13, agreed to invite countries, which are not Parties to MARPOL Annex VI, to institute relevant measures in order that ships are provided with the necessary bunker delivery note and representative samples of the fuel oil delivered.

#### **SO<sub>x</sub> over CO<sub>2</sub> calculation method**

4.22 The Committee noted that, during the consideration by DE 48 of the SO<sub>x</sub> emission monitoring, it was proposed to use the SO<sub>x</sub> over CO<sub>2</sub> monitoring method in order to simplify the SO<sub>x</sub> emission monitoring. The SO<sub>x</sub> (ppm)/CO<sub>2</sub> (%) ratio of 65 representing the SO<sub>x</sub> emission of 69/kWh is used in the scheme B of the Guidelines for on-board exhaust gas SO<sub>x</sub> cleaning systems. However, in order to fine-tune the figure, “65” was kept in square brackets in order to allow further comments before the MEPC adoption of the Exhaust Gas Cleaning Guidelines.

4.23 The Committee, as suggested by DE 48, endorsed the suggestion and instructed the Air Pollution Working Group to take this into consideration when making the final review of the draft Guidelines for on-board exhaust gas SO<sub>x</sub> cleaning systems.

#### **Draft Guidelines for On-board Exhaust Gas SO<sub>x</sub> Cleaning Systems**

4.24 The Committee recalled that MEPC 41 instructed the DE Sub-Committee to develop draft Guidelines for On-board Exhaust Gas Cleaning Systems and noted that the outcome of DE 48

including the draft Guidelines are reported in document DE 48/25, paragraph 13.8 and annex 8.

4.25 The Committee noted that document MEPC 53/4/3 (Secretariat) provided information on the outcome of DE 48 and invited the Committee to adopt the draft MEPC resolution on Guidelines for On-board Exhaust Gas SO<sub>x</sub> Cleaning Systems.

4.26 The Committee noted the comments provided by China (MEPC 53/4/6), the United Kingdom (MEPC 53/4/10) and the United States (MEPC 53/4/20) and instructed the Air Pollution Working Group to take the comments into consideration when they make the final review of the draft Guidelines for On-board Exhaust Gas SO<sub>x</sub> Cleaning Systems.

#### **Wash water discharge criteria**

4.27 The Committee noted the invitation by DE 48 (DE 48/25, paragraph 13.10 and MEPC 53/4/3, paragraph 14.3) to develop criteria for discharge of waste-water from on-board exhaust gas cleaning systems.

4.28 The Committee noted the comments by China (MEPC 53/4/6) and, after consideration, agreed to instruct the Air Pollution Working Group to consider the issue further and to develop a proposal for the Committee's further consideration.

#### **Unified Interpretations to MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code**

4.29 The Committee recalled that MEPC 52 instructed the DE Sub-Committee, as a matter of urgency, to consider more than 70 Unified Interpretations (UIs) suggested by IACS and comments by some Members.

4.30 The Committee noted that DE 48, as instructed, considered the UIs to MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code. The outcome of the Sub-Committee's consideration is reported in document DE 48/25, annex 10.

4.31 The Committee noted that document MEPC 53/4/3 (Secretariat) provided information on the outcome of DE 48. A number of UIs were considered as amendments to MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code and could not be considered as UIs. Those UIs are identified in paragraph 8 of document MEPC 53/4/3.

4.32 The Committee also noted that a number of the suggested UIs as identified in paragraphs 9 and 10 of MEPC 53/4/3 were found to be unacceptable to the majority and could not be agreed to or discussed due to time constraints, and as such DE 48 agreed to invite Members and international organizations to submit proposals, including draft amendments to MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code, as appropriate.

4.33 The Committee recalled that DE 48 was also instructed to provide a clarification on regulations 9 and 13 of MARPOL Annex VI and agreed to invite Members to submit further views on the issues before final clarifications were agreed to.

4.34 In considering the issue further, the Committee noted the comments by India (MEPC 53/4/19) and the United States (MEPC 53/4/21) on the UIs identified in annex 10 of document DE 48/25 and instructed the Air Pollution Working Group to review the UIs before final approval by the Committee (see paragraph 4.55.7).

4.35 The Committee also instructed the Air Pollution Working Group to consider the outstanding UIs identified by the DE Sub-Committee and to develop recommendations on their approval or dismissal for appropriate action by the Committee.

### **Work Programme of the DE Sub-Committee**

4.36 The Committee agreed to delete the item on “Guidelines on onboard exhaust gas cleaning systems” from the DE Sub-Committee’s work programme as this item has been completed (see also the Committee’s decision under item 20).

4.37 The Committee recalled that MARPOL Annex VI regulation 14(4)(c) calls for the development of guidelines on “any other technological method that is verifiable and enforceable to limit SO<sub>x</sub> emissions to a level equivalent to an exhaust gas cleaning system described under regulation 14(4)(b) of Annex VI. As blending of fuel oil is now considered as an option to reach compliance with SO<sub>x</sub> Emission Control Area regulations, the Committee agreed that the development of Guidelines for such technology is urgent.

4.38 The Committee noted that the item on “Guidelines on equivalent methods to reduce on-board NO<sub>x</sub> emissions” in the work programme of the DE Sub-Committee has been included in the provisional agenda of BLG 10 as suggested by MSC 80.

4.39 The Committee considered the submission by Japan (MEPC 53/4/15) containing a proposal for marine selective catalytic reduction (SCR) systems. The Committee decided that the Japanese proposal should be taken into account by BLG 10 in its development of the Guidelines on equivalent methods to reduce on-board NO<sub>x</sub> emissions.

4.40 The Committee, taking into account a overloaded agenda of the DE Sub-Committee, agreed that the development of the Guidelines on any other technological method that is verifiable and enforceable to limit SO<sub>x</sub> emissions to a level equivalent to an exhaust gas cleaning system required under regulation 14(4)(b) of MARPOL Annex VI, currently in the work programme of the DE Sub-Committee, should be shifted to the work programme of the BLG Sub-Committee and included in the provisional agenda of BLG 10 with a target completion date of 2007.

### **Other issues relevant to the implementation of MARPOL Annex VI**

4.41 The United States, in its submission MEPC 53/4/14, enquired whether it would be possible to undertake field-testing of new engine prototypes without first undertaking the required re-certification of the engine. The United States claimed that such a re-certification would discourage or render impractical testing of prototype and experimental engine technologies, and invited the views of other Members and industry representatives on the question whether this issue may be handled through existing provisions of the NO<sub>x</sub> Technical Code, through an alternative mechanism such as an MEPC Circular or if the issue would require a revision or amendment to MARPOL Annex VI.

4.42 Having considered the issue, the Committee agreed to include the issue in a general review of MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code referred to below.

## **Review of proposed amendments to MARPOL Annex VI**

4.43 The Committee recalled that the Air Pollution Conference in 1997 by Conference resolution 3 invited the Committee, as a matter of urgency, to review the NO<sub>x</sub> emission limits at a minimum of five year intervals after entry into force of the 1997 Protocol and, if appropriate as a result of such review, prepare amendments to regulation 13(3) of MARPOL Annex VI and the corresponding provisions of the NO<sub>x</sub> Technical Code.

4.44 The Committee recalled also that the contribution of ship emissions to air quality problems in many areas of the world is growing, and that many governments are now considering how to better address ship emissions at the local, national and international levels.

4.45 The Committee recalled further that it is widely acknowledged by marine engine manufacturers that different technology improvements now exist that will enable significant improvement over the existing standards found in MARPOL Annex VI and that MARPOL Annex VI, with regard to control of NO<sub>x</sub> emissions, only applies to ships built on or after 1 January 2000, and that emissions of particulate matter (PM), volatile organic compounds (VOCs) in general greenhouse gas emissions (GHGs), alternative fuel use, and propulsion systems other than diesel engines are not addressed by MARPOL Annex VI.

4.46 The Committee recalled also that MEPC 52 received proposals for more than 70 Unified Interpretations, which could indicate that the present text of MARPOL Annex VI is unclear and difficult to transform into practical implementation on board ships.

4.47 The Committee noted that seven submissions for this session addressed the need for a complete review or made proposals for specific amendments to MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code.

4.48 The joint submission by Finland, Germany, Italy, the Netherlands, Norway, Sweden and the United Kingdom (MEPC 53/4/4) introduced by Norway recalled the background for the development of Annex VI and the technological developments with regard to marine diesel engines that has taken place since 1997. The document underlined the role of IMO as the most appropriate organization for addressing further improvements in air emissions from ships and recommended that the Committee initiate a process to investigate how MARPOL Annex VI could be up-dated to better respond to the present and future environmental challenges and technological developments. The submitting Parties suggested considering the Terms of Reference for the Working Group on Air Pollution and using it as a vehicle to review and amend Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code. In the annex to the document, detailed information is provided on ship-generated air emissions and its impact on human health and the environment. It also provides information on some of the latest technological developments related to the control of emissions from marine diesel engines.

4.49 Friends of the Earth International (FOEI) in their two submissions (MEPC 53/4/1 and MEPC 53/4/8) provided information on a document “Reducing Shipping Emissions of Air Pollution – Feasible and Cost-effective Options” produced by a coalition of NGOs.

4.50 Having considered the submissions and after a general discussion, the Committee agreed to initiate a general review of MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code. The Committee recognized that such a revision work might take two to three years. Taking into consideration the heavy agenda of the Committee, the Committee decided to include an item on

review of MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code in the work programme of the BLG Sub-Committee and in the provisional agenda of BLG 10 with a target completion date of 2007.

4.51 The Committee considered the submission by Norway (MEPC 53/4/12) on new technology for VOCs reduction on board oil tankers, in particular during the loading operation. Noting that regulation 15 of MARPOL Annex VI only addresses “vapour collection systems” as means to reduce VOCs emissions and that Norway recommended amending the regulation to encompass other solutions for the reduction of VOCs emissions, the Committee agreed that the matter should be taken into consideration in connection with the general review of MARPOL Annex VI.

4.52 The Committee noted the submissions by EUROMOT (MEPC 53/4/5 and MEPC 53/4/13) including one proposal for amending regulation 13 of MARPOL Annex VI and some 45 specific proposals for interpretations or amendments to the NO<sub>x</sub> Technical Code.

4.53 In considering the submission by EUROMOT, the Committee noted the comments submitted by the United States (MEPC 53/4/21) and agreed that the proposed amendments should be included in the general review of MARPOL Annex VI by the BLG Sub-Committee.

#### **Establishment of the Working Group on Air Pollution**

4.54 The Committee decided to re-establish the Working Group on Air Pollution with the following Terms of Reference:

Taking into consideration, submissions by Members and comments made in Plenary, the Working Group on Air Pollution is instructed to:

- .1 consider the report (MEPC 53/WP.3) of the one-day Technical Workshop with a view to making recommendations on the continuation of the work in relation to the reduction or limitation of greenhouse gas emissions from ships;
- .2 consider and, if possible, finalize the draft Guidelines on GHG Emission indexing with a view to adoption by the Committee at this session (MEPC 52/4/2);
- .3 review the draft Survey Guidelines under HSSC for MARPOL Annex VI with a view to adoption by the Committee at this session (FSI 13/23, annex 11);
- .4 review the draft Guidelines for port State control under MARPOL Annex VI with a view to adoption by the Committee at this session (FSI 13/23, annex 8) and review the draft MEPC circular (FSI 13/WP.6, annex 3);
- .5 review the draft Guidelines for On-board Exhaust Gas SO<sub>x</sub> Cleaning Systems with a view to adoption by the Committee at this session;
- .6 consider and make proposals for the Committee’s future actions in relation to the development of discharge criteria for wastewater from exhaust gas-cleaning systems;
- .7 consider and finalize the urgent and important outstanding Unified Interpretations in relation to MARPOL Annex VI as recommended by the DE 48;

- .8 prepare draft Terms of Reference for a general review of MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code to be undertaken as a matter of urgency, by the BLG Sub-Committee; and
- .9 present a written report for consideration and approval by the Committee on Thursday afternoon, 21 July 2005.

### **Report of the Working Group on Air Pollution**

4.55 Having received the report of the Working Group (MEPC 53/WP.11), the Committee approved the report in general and, in particular:

- .1 approved the MEPC circular on the Interim Guidelines for Voluntary Ship CO<sub>2</sub> Emission Indexing for Use in Trials, as set out in annex 9. The MEPC circular has been circulated as MEPC/Circ.471;
- .2 adopted, by resolution MEPC.128(53), Amendments to the Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (resolution A.948(32)) for the purpose of MARPOL Annex VI, as set out in annex 10;
- .3 adopted, by resolution MEPC.129(53), Guidelines for Port State Control under MARPOL Annex VI, as set out in annex 11. In order to ensure a maximum and prompt diffusion of the Guidelines, the Committee agreed to instruct the Secretariat to issue the Guidelines as MEPC/Circ.472 as soon as possible;
- .4 agreed to urge countries, which are not Parties to the 1997 Protocol to institute relevant measures in order that ships will be provided with the necessary bunker delivery note and representative samples of fuel oil delivered;
- .5 adopted, by resolution MEPC.130(53), Guidelines for On-board Exhaust Gas SO<sub>x</sub> Cleaning Systems, as set out at annex 12;
- .6 noted the views of the Working Group with regard to the development of discharge criteria for wastewater from exhaust gas cleaning systems and agreed that more specific recommendations and criteria relevant to EGCS-SO<sub>x</sub> wash water discharges should be developed in the near future. The Committee invited Members to submit information in this regard to MEPC 54;
- .7 approved the Unified Interpretations to MARPOL Annex VI, including those agreed by DE 48 and those agreed by the Working Group, as set out in annex 13, and instructed the Secretariat to issue them as MEPC/Circ.473 as soon as possible in view of the urgent need of the UIs following the entry into force of MARPOL Annex VI;

With regard to the UIs that agreement could not be reached or approved as they were considered as amendments to the text of MARPOL Annex VI, the Committee agreed to include such proposals in the general revision of MARPOL Annex VI for the BLG Sub-Committee; and

- .8 noted the views of the Working Group in relation to a general review of MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code and approved the Terms of Reference for the revision work to be undertaken by the BLG Sub-Committee, as set out in annex 14.

## **5 CONSIDERATION AND ADOPTION OF AMENDMENTS TO MANDATORY INSTRUMENTS**

### **Proposed amendments to the Condition Assessment Scheme (CAS)**

5.1 The Committee recalled that when MEPC 52 adopted the revised MARPOL Annex I, it also approved amendments to the Condition Assessment Scheme (CAS) for the purpose of bringing its cross-references to the regulations under MARPOL Annex I in line with the new numbering system in the revised Annex I after its entry into force. These proposed amendments were set out in the Committee's report (MEPC 52/24, annex 4) and circulated by the Secretary-General on 15 November 2004, in accordance with MARPOL article 16(2)(a), as Circular letter No.2597.

5.2 The Committee noted that no written comments had been received on the proposed amendments in the intersessional period and that the Secretariat had prepared a draft MEPC resolution for consideration and adoption of these amendments by the Committee as shown in annex to document MEPC 53/5.

5.3 The Committee was informed that, with a view to facilitating the implementation of CAS, the Secretariat had prepared an IMO publication on CAS immediately after MEPC 52, that incorporated the CAS text as adopted by resolution MEPC.94(46) and as amended by resolutions MEPC.99(48) and MEPC.112(50). However, taking into account the further amendments to be adopted at this session, the Secretariat would adjust the paragraph numbers in the consolidated text of CAS in line with the revised MARPOL Annex I, and would issue the IMO publication as soon as possible after this session.

5.4 The Committee noted the planned CAS publication with appreciation and referred the proposed amendments and the draft MEPC resolution to a drafting group for review.

### **Proposed amendments to MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code**

5.5 The Committee recalled that MEPC 44 in 2000 and MEPC 49 in 2003 approved the proposed amendments to MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code, respectively. When MEPC 52 noted that MARPOL Annex VI would enter into force on 19 May 2005, the Working Group on Air Pollution editorially reviewed these proposed amendments once more, as set out in the Committee's report (MEPC 52/24, annex 1). The Secretary-General circulated the proposed amendments on 15 November 2004, in accordance with MARPOL article 16(2)(a), as Circular letter No.2598.

5.6 The Committee noted that no written comments had been received on the proposed amendments in the intersessional period and that the Secretariat had prepared a draft MEPC resolution for consideration and adoption of these amendments by the Committee as shown in annex to document MEPC 53/5/1.

5.7 The Secretariat, after further reflection on the draft MEPC resolution on adoption of the proposed amendments to MARPOL Annex VI in relation to the Harmonized System of Survey

and Certification (HSSC), proposed that the Committee insert a new operational paragraph 6 at the end of this draft MEPC resolution, inviting Parties to MARPOL 73/78 to consider early implementation of the HSSC, as follows:

- “6. INVITES Parties to consider the application of the aforesaid amendments to MARPOL Annex VI with regard to the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC) as soon as practicable to ships entitled to fly their flag before the expected date of entry into force of the amendments, and invites other Parties to accept the certificates issued under the HSSC for MARPOL Annex VI.”

5.8 The Committee agreed with the intent of the additional paragraph proposed by the Secretariat and referred the proposed amendments and draft resolution to the same drafting group for review as mentioned in paragraph 5.4 above, instructing it to:

- .1 carry out a final review of the proposed amendments to CAS; MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code;
- .2 review the two draft MEPC resolutions, and the additional paragraph proposed by the Secretariat, for adoption of these amendments; and
- .3 present a written report to the Committee by Thursday, 21 July 2005.

#### **Action taken by the Committee**

5.9 The Committee considered the report of the Drafting Group on MARPOL Amendments which met on 20 and 21 July 2005 under the lead of Mr. Zafrul Alam, Singapore, and noted that some of the titles and headings in the amendments to MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code were changed to bring these in line with those used in the revised MARPOL Annex I (MEPC 53/WP.13).

5.10 The Committee agreed to the editorial changes made by the Drafting Group and, subsequently, adopted:

- .1 Resolution MEPC.131(53) on Amendments to the Condition Assessment Scheme (CAS), as set out in annex 15 to this report; and
- .2 Resolution MEPC.132(53) on Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol on 1978 relating thereto (Amendments to MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code), as set out in annex 16 to this report.

5.11 At the recommendation of the Drafting Group, the Committee agreed that the following issue should be clarified in the IMO notification of these amendments to Member Governments. Although the entry into force date of the amendments to MARPOL Annex VI would be in November 2006, the inclusion of the North Sea under regulation 14 implied that the “requirements within SO<sub>x</sub> emission control areas” for that area would only become effective one year later, i.e. November 2007, as provided for in regulation 14(7) of MARPOL Annex VI.



5.12 The Committee authorized the Secretariat to make appropriate editorial corrections to any inadvertent errors in the adopted amendments if such errors are identified during preparation of the authentic texts of the amendments.

## **6 INTERPRETATIONS AND AMENDMENTS OF MARPOL 73/78 AND RELATED INSTRUMENTS**

### **Proposed amendments to the revised MARPOL Annex IV Port State control on operational requirements**

6.1 The Committee considered document MEPC 53/6 (Australia) containing a proposal to add a new regulation 13 on “Port State control on operational requirements” to the revised MARPOL Annex IV, as this Annex is the only one lacking this kind of regulation in MARPOL 73/78.

6.2 Following debate, the Committee, recognizing that the revised MARPOL Annex IV, which will enter into force on 1 August 2005, should be provided with a regulation on port State control, approved the proposed amendments to the revised MARPOL Annex IV (regulation 13 – Port State control on operational requirements) for circulation with a view to adoption at MEPC 54. The proposed amendments are set out at annex 17.

### **Revision of the procedures for port State control (resolution A.787(19), as amended)**

6.3 The Committee furthermore concurred with Australia’s views, contained in the same document MEPC 53/6, that paragraph 1.4 and section 3.5 of the Procedures for port State control adopted by resolution A.787(19), as amended, were in need of review as a result of the entry into force of the revised MARPOL Annex IV. The Committee, recalling that the FSI Sub-Committee has a standing item on port State control on its agenda, agreed to task it with the revision of the Procedures for port State control adopted by resolution A.787(19), as amended by A.882(21), in order to consider provisions to deal with Annex IV-related inspection procedures.

6.4 The Committee invited Member Governments and interested observer delegations to submit proposals and comments to a future session of the FSI Sub-Committee.

### **Collaboration to clarify the boundaries between the MARPOL Convention and the London Convention 1972 (LC)**

6.5 The Committee had before it document MEPC 53/6/1 (Secretariat) providing an outline of the LC Consultative Meeting’s wishes to collaborate with the Committee to clarify two possible ‘boundary’ issues between MARPOL and the LC. Such a clarification could assist domestic regulatory and enforcement agencies in the implementation of their responsibilities under both the MARPOL Convention and the London Convention concerning (1) the exemption of ‘normal operations’ of vessels under the LC and (2) the promotion of good management of spoilt cargoes.

6.6 The Committee noted that information / case studies to substantiate the LC concerns and the scale and seriousness of both issues are difficult to obtain due to a lack of reliable records and that action should be aimed first at collecting more reliable information and, based thereon, a discussion could be held on clarifications.

6.7 The Committee noted also that the 28th session of the LC Scientific Group (May 2005) had recommended that some delegations with expertise in the implementation of MARPOL and the LC should meet during MEPC 53 to develop draft terms of reference for a joint LC/MEPC correspondence group to cover both boundary issues.

6.8 The Committee noted further that no submissions from MARPOL Parties on examples which they regarded as dumping instead of normal operations of ships had been received.

6.9 The Committee agreed to focus its discussion on “operational wastes” and “cargo associated wastes” as contained in the IMO Guidelines for the Implementation of Annex V of MARPOL 73/78 and the action suggested in paragraph 4 of document MEPC 53/6/1, in particular with regard to:

- .1 the request that Parties to MARPOL should report to MEPC 54 on any discharge cases they regarded as ‘dumping’, instead of discharge during ‘normal operations of vessels’ as referred to in paragraph 2.5.4 of the document;
- .2 how can reliable records on spoilt cargoes be documented and made available for inspection by Administrations, as referred to in paragraph 3.9 of the document; and
- .3 the proposal by the LC Scientific Group to work towards the establishment of a joint LC/MEPC correspondence group on the two issues and that some delegations sit together this week to draft terms of reference for such a Joint Group.

6.10 In the debate that followed, the view was expressed that MARPOL Annex V should have a regulation imposing a general prohibition on discharges into the marine environment as in, for instance, MARPOL Annexes I and II which both contain this kind of regulation, which, in the case of MARPOL Annex V, would convey the clear message that any discharge is banned except where expressly permitted in compliance with the conditions imposed therein. Others were of the opinion that dumping, being of a premeditated nature, is carried out under a specific permit while the discharge of spoilt cargoes, such as bananas, is an operational matter and, as such, is allowed under MARPOL Annex V provided any other banned substances, such as packing plastics, are not discharged.

6.11 The Committee, following consideration of document MEPC 53/WP.19 (Secretariat) providing proposed terms of reference for the Joint London Convention/MEPC Correspondence Group and the purpose of collaboration between the MEPC and the Consultative Meeting, agreed to:

- .1 the establishment of a Joint London Convention/MEPC Correspondence Group;
- .2 the terms of reference and organizational arrangements for this Correspondence Group, as follows:
  - .1 prepare a concise overview of the relevant provisions of MARPOL Annex V and the London Convention 1972 and the 1996 Protocol and guidelines and interpretations developed under these instruments and which address both boundary issues, in particular with respect to spoilt cargoes;

- .2 review the reports as submitted by MARPOL Annex V and London Convention Parties of cases which could be regarded as “dumping” under the London Convention 1972 and the 1996 Protocol rather than as “discharges” under MARPOL Annex V and identify potential clarifications in light of the review;
  - .3 consider any action on how reliable records on spoilt cargoes could be documented and made available for inspection by Administrations;
  - .4 prepare a report and recommendations for consideration by MEPC 55 (October 2006) and the 28th Consultative Meeting (November 2006); and
- .3 invite the 27th Consultative Meeting to agree to these arrangements.

6.12 The Committee also noted that the work of the Correspondence Group would be organized in accordance with the Guidelines on the Organization and Method of Work of the MSC and MEPC and their Subsidiary Bodies, as amended (MEPC/Circ.405), and that the contact point for the Correspondence Group would be:

Mr. Paul Topping  
Acting Head, Ocean Disposal and Marine Programs  
Marine Environment Branch, National Programs Directorate  
Environmental Protection Service, Environment Canada  
351 St. Joseph Blvd., 12<sup>th</sup> floor  
Gatineau, Quebec K1A 0H3, Canada  
Tel: +1 (819) 953 0663  
Fax: +1 (819) 953 0913  
E-mail: paul.topping@ec.gc.ca

#### **Clarification to regulation 22 of the revised MARPOL Annex I**

6.13 IACS, in introducing document MEPC 53/6/2 seeking clarification on issues associated with the application of regulation 22 of the revised MARPOL Annex I, expressed the opinion that it applies to cargo and ballast pump-rooms and that ballast piping (which must be located in the double bottoms as they cannot be located in cargo tanks as per regulation 13F) is permitted to be located within the required pump-room double bottom provided any damage to that piping does not render the ship’s pumps (ballast and cargo) ineffective.

6.14 Following debate, the Committee concurred with this opinion and agreed that it would be desirable to develop a Unified Interpretation at its next session due to time constraints and heavy workload at the present session. In this respect, IACS undertook to submit a suitable proposal to MEPC 54.

#### **Clarification of regulation 13F of the current MARPOL Annex I**

6.15 The Committee noted document MEPC 53/6/3 (IACS) with a proposal to approve a Unified Interpretation to regulation 13F of the current MARPOL Annex I.

6.16 The Committee further noted that the proposal focused on a possible problem some asphalt carriers with independent tanks (i.e., tanks not forming part of the ship’s structure) may face following the entry into force of the new regulation 13H of the current MARPOL Annex I,

as some port States might not recognize that these ships are double-hull tankers and therefore, in their view, are not allowed to carry asphalt which is a Heavy Grade Oil as defined in regulation 13H.

6.17 After some discussion, the Committee, recognizing that asphalt carriers with self-supported independent tanks not forming part of the hull structure should be considered as double hull oil tankers, provided they comply with the requirements of regulation 13F as regards minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship bottom and side-shell plating, agreed to the Unified Interpretation to regulation 13F of the current MARPOL Annex I as set out at annex 18.

6.18 The Committee recognized that this Unified Interpretation should also apply to regulation 19 of the revised MARPOL Annex I and instructed the Secretariat to include it in the next consolidated edition of MARPOL 73/78 incorporating the revised MARPOL Annex I.

### **Proposed amendments to the Condition Assessment Scheme (CAS)**

6.19 The Committee noted document MEPC 53/6/4 (Marshall Islands) containing a proposal to amend CAS to cater for issues affecting flag State Administrations on the occasion of a change of flag, ownership, RO, etc, during the course of a CAS survey.

6.20 The Committee recalled that this issue is currently under discussion at the DE Sub-Committee where it was referred to by MEPC 51 following the original proposal by the Marshall Islands contained in document MEPC 51/17/4. DE 48, in considering this matter, agreed to further consider the proposed CAS amendments at its next session and invited Members and international organizations to submit concrete proposals to DE 49 so that the working group could be instructed to finalize relevant draft amendments to CAS, if appropriate (DE 48/25, paragraphs 3.8 and 3.9).

6.21 The delegation of the Marshall Islands informed the Committee that, in submitting this proposal when the issue was still under the purview of the DE Sub-Committee, it had intended to raise the awareness of the Committee, and of the shipping community in general, to the serious problems a flag State may face when a change of flag occurs in the midst of the CAS proceedings, given the fact that this matter could not be considered in depth at DE 48 due to time constraints.

6.22 The Committee, in concurring with the Marshall Islands' concerns, agreed that this was a matter to be pursued at the DE Sub-Committee and reminded interested delegations to submit their comments to DE 49 noting that, should the proposed amendments to CAS be agreed at that session, they could be approved by MEPC 54 in March 2006.

### **Proposed interpretations to regulations 13G(5) and 13H(5) of the current MARPOL Annex I**

6.23 The Committee considered document MEPC 53/6/5 (Marshall Islands) proposing a common understanding of the requirements of regulations 13G(5) and 13H(5) to the effect that extended operation up to 25 years of age may be granted for single-hull oil tankers with double bottom, or double sides, (or double hull not fully complying with the requirements of regulation 13F, or regulation 13G(1)(c)), which extend to approximately 95% of the entire cargo tank length.

6.24 The Committee noted also that the proposal refers only to those ships normally having fuel tanks on their sides in the area occupied by the approximate 5% balance of the cargo tank length indicated in paragraph 6.23, thus not providing protection to the entire cargo tank length by spaces “not used for the carriage of oil” as required by both regulations.

6.25 In the debate that followed, the Committee, recalling that, at the present session, it expected to approve the new regulation 13A of the revised MARPOL Annex I requiring protection for oil fuel tanks for all ships with an aggregate oil fuel capacity of 600 m<sup>3</sup> and above, could not agree with the proposal of the Marshall Islands.

6.26 The Committee, however, agreed that an oil tanker, as described in paragraphs 6.23 and 6.24 above, may qualify for the continued operation allowances of regulations 13G(5) and 13H(5) provided that its side oil fuel tanks are fitted with longitudinal or transverse bulkheads ensuring that the required minimum distance between the hull and the cargo and oil fuel tanks is maintained throughout the entire cargo area.

6.27 The Committee further agreed that this clarification would not trigger the application of the provisions of paragraph (c) in regulations 13G(5) and 13H(5).

## **7 IMPLEMENTATION OF THE OPRC CONVENTION AND THE OPRC-HNS PROTOCOL AND RELEVANT CONFERENCE RESOLUTIONS**

7.1 The Committee noted a document submitted by the Secretariat (MEPC 53/7) providing the background to the development of a draft IMO/UNEP Guidance manual on the assessment and reinstatement of environmental damage following marine oil spills, as originally agreed with UNEP in 2004 and approved by the Committee at MEPC 52. The document also described the action taken during the intersessional period by a correspondence group established at the second session of the OPRC-HNS Technical Group and explained the reasons why the manual would not be ready for the Committee’s consideration at the current session, as had been originally scheduled.

7.2 In that connection, the Secretariat informed the Committee that the correspondence group had raised concerns with respect to the volume of work required and that the timeline allocated for completion of the draft manual was insufficient to allow for the thorough vetting and commenting period that would ensure a high quality product. Considering UNEP’s own organizational constraints in contributing to the manual during the timeframe that had originally been proposed, and in light of the comments by the correspondence group, it had been accepted that the completion of the manual should be brought forward to 2006.

7.3 The Committee noted the information provided in the following documents:

- .1 MEPC 53/INF.9 (Venezuela), which presented an overview of progress in implementing the OPRC Convention through the national system for prevention and response to oil spills and other substances, including HNS;
- .2 MEPC 53/INF.11 (Republic of Korea) that highlighted the positive results of recent experiments conducted on a new product for the recovery of HNS materials and oil, following its successful use in the clean-up of a chemical spill in Port Onsan, South Korea, and instructed the Secretariat to retain this information to be used as possible future guidance to others facing HNS spills; and

- .3 MEPC 53/INF.20 (India), underlining the training requirements for oil spill response to further progress implementation of the OPRC Convention.

### **Report of the third session of the OPRC-HNS Technical Group**

7.4 The Committee noted that the third session of the OPRC-HNS Technical Group was held from 11 to 15 July 2005 and that the report of the Group was issued under symbol MEPC 53/WP.4.

7.5 Following the presentation of the report of the Technical Group by its Chairman, Mr. Ezio Amato (Italy), the Committee (with references to paragraphs and annexes of document MEPC 53/WP.4):

- .1 approved the revised draft Guidelines and criteria for accreditation or approval of OPRC training organizations and experts (paragraphs 3.2 and 3.3 and annex 1) and instructed the Secretariat to prepare a covering MEPC circular for their dissemination;
- .2 noted the progress made on the development on a draft Manual on oil spill risk evaluation and assessment of response preparedness (paragraphs 3.4 to 3.15);
- .3 noted the progress made on the development of an IMO/UNEP Manual on oil spill damage assessment and reinstatement (paragraphs 3.16 to 3.25);
- .4 noted the progress made on the development of a guidance document on contingency planning and response to HNS incidents (paragraphs 3.26 to 3.33);
- .5 noted the progress made on the development of a training programme for HNS incidents and instructed the Secretariat to engage an appropriate consultant, using funds earmarked for this purpose under the Integrated Technical Co-operation Programme (ITCP), to prepare two draft introductory courses based on the outline annexed to the report of the correspondence group (MEPC/OPRC-HNS/TG 3/4) (paragraphs 4.1 to 4.7);
- .6 noted the progress made on developing a web page providing information for addressing HNS incidents (paragraphs 5.2 to 5.7);
- .7 approved the directory of web links related to oil spill preparedness and response including research and development, to serve as an outline for the proposed web page (paragraphs 5.8 to 5.11 and annex 2), and instructed the Secretariat to take appropriate action;
- .8 noted the progress made in planning the third IMO/UNEP Forum on regional co-operation in combating marine pollution, which is tentatively scheduled for early 2006 (paragraphs 6.1 to 6.9);
- .9 approved the draft revised work programme and provisional agenda for the fourth session of the Technical Group, as set out in annex 19 to this report, and confirmed that the next session of the Technical Group will take place from 13 to 17 March 2006, the week prior to MEPC 54 (paragraphs 7.1 and 7.2);

- .10 noted the follow-up action undertaken with IAEA on matters related to the response to a maritime incident involving radioactive materials (paragraphs 8.2 to 8.9);
- .11 approved the draft policy and validation process for newly developed and revised OPRC model courses developed by the OPRC-HNS Technical Group (paragraphs 8.10 to 8.21 and annex 4), and instructed the Secretariat to prepare a covering MEPC circular for their dissemination;
- .12 approved a proposal to initiate the revision of Section V of the Manual on oil pollution - Administrative aspects of oil pollution response and the addition of this item to the work programme of the OPRC-HNS Technical Group, with a target completion date of 2007 (paragraphs 8.22 to 8.24); and
- .13 approved the report in general.

## **8 IDENTIFICATION AND PROTECTION OF SPECIAL AREAS AND PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS**

### **Consideration of the extension of the existing Great Barrier Reef pilotage arrangements in the Torres Strait**

8.1 The Committee recalled that MEPC 49 agreed to approve, in principle, the extension of the existing Great Barrier Reef PSSA to include the Torres Strait and requested NAV to consider the two associated protective measures (APMs), the first one being the recently adopted two-way route in the Torres Strait. The Committee also recalled the discussion at NAV 50 on the proposed pilotage system in the Torres Strait (NAV 50/19, paragraph 3.29).

8.2 The Committee further recalled the outcome of the consideration of the aforementioned issue by MEPC 52 and noted that the outcome of LEG 89 on this issue had been overtaken by events.

8.3 The Committee, in considering the outcome of MSC 79 on the issue, noted that MSC 79 had agreed that Australia's proposal to extend the APM of a system of pilotage within the Great Barrier Reef to the Torres Strait should be adopted. The Committee further noted that MSC 79 had agreed with Australia's proposal to incorporate the changes to resolution MEPC.45(30) into a new MEPC 53 resolution and that MSC 79 had invited the Committee to consider adopting the resolution as proposed by Australia and Papua New Guinea (MSC 79/23, paragraphs 10.13 to 10.15).

8.4 The Committee noted the document MEPC 53/8/3 by Australia and Papua New Guinea contained a draft MEPC resolution to designate the Torres Strait as an extension to the existing Great Barrier Reef PSSA and make the APMs applicable to the Torres Strait. The new MEPC resolution would replace resolution MEPC.45(30), incorporating the text agreed at MSC 79.

8.5 In commenting on document MEPC 53/8/3, the delegation of the United States appreciated the co-operative spirit shown at MSC 79, which resulted in the draft resolution before this Committee. The delegation of the United States stated that this draft resolution recognized not only the environmental sensitivity of the Torres Strait, but also the important and fundamental navigational rights provided by international law; supported raising the international awareness of the environmental sensitivity of the Torres Strait and the facilitation of safe and

efficient shipping within this Strait; and was clear in its language and effect and represented a serious commitment by IMO and Member States regarding the protection of the Torres Strait. The delegation also stated that it must be recognized that this resolution was recommendatory and provided no international legal basis for mandatory pilotage for ships in transit in this or any other strait used for international navigation. The United States could not support the resolution if this Committee took a contrary view. Should the Committee adopt this resolution, the United States would implement its recommendations in a manner consistent with international law and the right of transit passage. The United States stressed that it would urge ships flying its flag to act in accordance with the recommendatory Australian system of pilotage for ships in transit through the Torres Strait to the extent that doing so did not deny, impair, hamper, or impede transit passage.

8.6 Several delegations supported the statement by the United States. The delegation of Australia indicated that it did not object to the statement.

8.7 The Committee, noting the views expressed by the United States and other delegations, concurred with the outcome of MSC 79 on this issue, and agreed to instruct the PSSA Technical Group to prepare a draft MEPC resolution on the designation of the Torres Strait as an extension to the Great Barrier Reef PSSA and to report back to plenary.

#### **Outcome of NAV 51 on the three proposed new PSSAs**

8.8 The Committee recalled that MEPC 51 approved, in principle, the designation of (1) the waters of the Canary Islands (Spain), (2) the Galapagos Archipelago (Ecuador) and (3) the Baltic Sea Area (except Russian Waters) (Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden) as PSSAs, and noted that the submitting countries would submit detailed proposals for APMs to NAV 51, which should provide recommendations to the Committee.

8.9 The Committee was informed that NAV 51 (June 2005) considered and approved the proposed APMs for the Canary Islands PSSA: traffic separation schemes for the Canary Islands with some corrections to the description; Areas to be Avoided by ships transiting the Canary Islands with some corrections to the description; and mandatory ship reporting system with some corrections, all of which, MSC 81 is invited to adopt.

8.10 With regard to the Galapagos Archipelago PSSA, NAV 51 approved the proposed Area to be Avoided with some correction to the description and, as agreed by MSC 80, instructed the Secretariat to forward it to the twenty-fourth session of the Assembly for adoption, as authorized by MSC 80. The delegation of Ecuador informed NAV 51 that it would submit a proposal to NAV 52 for a mandatory ship reporting system for ships entering the Area to be Avoided in the Galapagos Archipelago.

8.11 With regard to the Baltic Sea Area PSSA (except Russian Waters), NAV 51 noted that the proposal for APMs included the establishment of two new mandatory Areas to be Avoided and expressed the opinion that the proposal did not justify the establishment of mandatory areas. However, it agreed that they could be established as two non-mandatory Areas to be Avoided. The delegation of Sweden stated that while it was not satisfied with this decision, it would accept it and make a more detailed submission to NAV 52.

8.12 NAV 51 also approved, for the Baltic Sea Area PSSA, the proposed establishment of new Traffic Separation Schemes; a recommended Deep-Water Route; Areas to be Avoided; and amendments to existing Traffic Separation Schemes with some corrections to the description,



and, as agreed by MSC 80, instructed the Secretariat to forward it to the twenty-fourth session of the Assembly for adoption, as authorized by MSC 80.

8.13 The delegation of the Russian Federation expressed the view that whilst it would fulfil all protective measures adopted in connection with the proposed Baltic Sea Area PSSA, the Russian Federation would not associate itself with the political decision of the designation of this PSSA, as the proposed limited APMS would not provide protection for the Baltic Sea Area as a whole.

8.14 The Committee, whilst noting the objection by the Russian Federation, endorsed the outcome of NAV 51 on these issues, and agreed to request the PSSA Technical Group to prepare draft MEPC resolutions on the designation of the Canary Islands, the Galapagos Archipelago and the Baltic Sea Area (except Russian Waters) as PSSAs, and report back to the plenary.

### **Outcome of MSC 79 on the mandatory ship reporting system for ships entering the Western European Waters PSSA**

8.15 The Committee noted that MSC 79 adopted, by resolution MSC.190(79), the proposed new mandatory ship reporting system in the Western European Waters PSSA (MEPC 53/8/1, paragraphs 3 and 4).

8.16 The delegation of Spain, speaking on behalf of the six partners in the Western European Waters PSSA (Belgium, France, Ireland, Portugal, Spain and the United Kingdom) informed the Committee on the progress with the mandatory ship reporting system under this PSSA. All partners had held an information campaign prior to the entry into force of the so-called 'WETREP' reporting system that included notices to mariners, amendments to the current sailing directions and radio signals publications. This information campaign offered comprehensive information on WETREP in all areas included in NAVAREA, from the North Sea and the English Channel to the Southern coast of Portugal. The WETREP reporting system went live on 1 July 2005. Coastal radio stations receiving reports were forwarding these reports to national co-ordination centres, for further dissemination, as necessary.

8.17 The delegation further reported that the United Kingdom, in consultation with the other partners in this PSSA, was preparing a further merchant shipping notice that would offer, free of charge, the use of Inmarsat C for sending reports through MRCC Falmouth on the use of the Select Special Access Code (SAC) 45. The information received would be shared between the mandatory reporting schemes involved. The partners of the Western European Waters PSSA had signed on 30 June 2005 in Lisbon, Portugal, a Memorandum of Understanding concerning their participation in this PSSA and to ensure the most efficient co-ordination of the activities in the PSSA and its ship reporting system. Since WETREP had entered into force on 1 July 2005, no problems had occurred.

### **Review of the PSSA Guidelines**

8.18 The Committee recalled that MEPC 51 agreed that the Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, as contained in annex 2 of Assembly resolution A.927(22) (PSSA Guidelines), should be reviewed and called for specific proposals, as well as justification, to be submitted to MEPC 52. MEPC 51 had also agreed not to recommend a moratorium on any current or new proposals under the existing PSSA Guidelines, while the revision of the PSSA Guidelines was being conducted (MEPC 51/22, paragraphs 8.11 to 8.15).

8.19 The Committee recalled further that MEPC 52 established an intersessional Correspondence Group with the instructions to review, with the objective of clarifying, and, where appropriate, strengthening the PSSA Guidelines and prepare a draft Assembly resolution, using document MEPC 52/8 by the United States as the base document, taking into account relevant submissions to that session, and the discussions and direction given in the report of the Committee (MEPC 52/24, section 8) with a view to approval by the Committee, for adoption by the Assembly in December 2005.

8.20 The Committee considered the report of the Correspondence Group (MEPC 53/8/2), submitted by the United States as co-ordinator of the Group. In introducing their document the delegation of the United States referred to the draft Assembly resolution and the draft revised PSSA Guidelines as contained in the annex. The key issues that required resolution by the Committee included three overarching issues, namely: the designation in principle concept; the appending of an actual APM proposal to a PSSA submission; and the identified legal basis for any suggested APM. Several language issues relating to wording used in the ecological criteria and the criterion of “recreation”, and, several miscellaneous issues including *inter alia* the concept of buffer zones/core area; whether a criteria must exist in all or only in part of a proposed PSSA; and, whether particular language should mention compulsory pilotage also required guidance from the Committee before the technical group could complete the review of the PSSA Guidelines.

8.21 The Committee thanked the co-ordinator of the Correspondence Group, Ms. Lindy Johnson (United States), for providing an excellent and comprehensive report.

8.22 The delegation of the Russian Federation reserved its position with regard to the current PSSA Guidelines and reiterated its views that:

- .1 a two-step approach (designation in principle) for PSSAs would no longer be acceptable: if no APM was suggested a PSSA application should be declared null and void;
- .2 the criteria for identification of a PSSA should be prioritized and the ecological criteria assigned the highest priority;
- .3 applications for a PSSA affecting several countries should only be made on the basis of consensus of these countries; and
- .4 proposals for a new PSSA could not be based solely on existing IMO measures already implemented in the area concerned.

8.23 Although several delegations expressed sympathy with the proposal by the Russian Federation that joint PSSA applications should be made on the basis of consensus, there was not enough support to include such a provision in the Guidelines.

8.24 The Committee reconfirmed its conclusion that (1) the review of the PSSA Guidelines should be concluded at this session and aimed at forwarding the amended guidelines for consideration by the Assembly at its twenty-fourth session; and (2) there would be no moratorium on current or new proposals while the revision of the Guidelines was being conducted.

8.25 In addressing the issues raised in the report of the Correspondence Group, which required guidance to complete the review, the Committee agreed that:

- .1 Designation in principle: all PSSA applications should identify proposals for at least one APM; an actual proposal for an APM must be appended to a PSSA proposal; proponents should be allowed to propose additional APMs at a later stage. The term “designation in principle” is now only to be used by the Committee after it reviews a proposal and is awaiting approval or adoption of the APM by the appropriate body;
- .2 Resource restrictions for preparation of proposals for a PSSA and APMs: it was acknowledged that this might be a concern particularly for small Administrations and the Technical Group was requested to develop language to address this issue in the PSSA Guidelines;
- .3 Use of language “that is” versus “may be”: the expression “may be” should be applied in paragraphs 4.4.2, 4.4.5 and 4.4.7, in section 4 (criteria) of the Guidelines;
- .4 Use of language “unique” and “natural”: these words should be revised in paragraphs 4.4.5, 4.4.16 and 4.4.17 in section 4 (criteria) of the Guidelines;
- .5 Recreation as an independent criterion: paragraph 4.4.13 of the current Guidelines should not be retained and recreation should not be elevated as an independent criterion under section 4 of the Guidelines;
- .6 Should a section 4 criterion exist throughout the proposed PSSA or only in the “greater part” of the PSSA: all parts of the proposed PSSA should contain at least one of the section 4 criteria;
- .7 Inclusion of text in paragraph 1.2 of the PSSA Guidelines relating to proliferation of PSSAs: no such text should be included in the revised Guidelines;
- .8 References to languages relating to compulsory pilotage or vessel traffic management systems: no such text should be included in the revised Guidelines;
- .9 Use of the “buffer zone” concept: the current text on buffer zones in paragraph 6.3 of the current PSSA Guidelines should be retained and the concept should not be developed further at this stage;
- .10 Impact on vessel operations: the phrase “and including navigational rights established under UNCLOS” should be removed from paragraph 7.5.3 and the Group should ensure that there is an appropriate reference to the fact that the Guidelines are to be implemented in accordance with international law; and
- .11 Legal basis for APMs: the language currently given in the base text and closely mirroring resolution A.927(22) should be retained, which allows for APMs to be adopted under an existing IMO instrument – including resolutions adopted under the IMO Convention by the Assembly, MEPC, or MSC; APMs to be adopted after

the amendment or development of a new IMO instrument, or APMs to be adopted based on specific language of UNCLOS delegating such authority to IMO such as articles 21 and 211.

### **Instructions to the PSSA Technical Group**

8.26 Having considered all the submissions and comments made on the new PSSAs and on the PSSA Guidelines, the Committee instructed the PSSA Technical Group to:

- .1 prepare a draft final text of the revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, based on the annex to the Correspondence Group report, taking into account comments made in plenary and the outcomes of NAV 51;
- .2 prepare a draft Assembly resolution on the adoption of the new PSSA Guidelines;
- .3 prepare a draft MEPC resolution on the designation of the extension to the Great Barrier Reef PSSA to include the Torres Strait (amending resolution MEPC.45(30)) on the basis of the draft text annexed to document MEPC 53/8/3;
- .4 prepare a draft MEPC resolution on the designation of the Canary Islands as a PSSA and include references to the draft MSC resolutions on the APM(s) which are expected to be adopted by MSC 81 (NAV 51/19, annexes 1, 2 and 4);
- .5 prepare a draft MEPC resolution on the designation of the Galapagos Archipelago as a PSSA and include a reference to the draft Assembly resolution on the APMs which are expected to be adopted by Assembly at its twenty-fourth session (NAV 51/19, annex 5);
- .6 prepare a draft MEPC resolution on the designation of the Baltic Sea Area [except Russian Waters] as a PSSA and include a reference to the draft Assembly resolution on the APMs which are expected to be adopted by Assembly at its twenty-fourth session (NAV 51/19, annex 6); and
- .7 provide a written report to plenary on Thursday, 21 July 2005.

### **Report of the PSSA Technical Group**

8.27 The Technical Group on PSSAs met from 18 to 20 July 2005, under the chairmanship of Ms. Lindy S. Johnson (United States). The report of the Group was presented to the Committee as document MEPC 53/WP.15.

8.28 With regard to the revised PSSA Guidelines, the Committee, having noted the concerns of Croatia regarding the removal of “recreation” as an independent criterion and the lack of a social dimension under paragraphs 4.4.12 to 4.4.14, agreed to add the words “social or” before “economic” in the title and text of paragraph 4.4.12.

8.29 With regard to the procedural points raised by the NAV Sub-Committee, the Committee, having noted that these points were addressed in the revised PSSA Guidelines, instructed the Secretariat to inform the NAV Sub-Committee.

8.30 The delegation of the Russian Federation, supported by a number of delegations, disagreed with the outcome of the revision of the PSSA Guidelines and stated that the two stage approach to PSSA designation remained in the revised Guidelines along with a clause (paragraph 7.3) that allowed future APMs to be added at a later date. The revision had therefore not been successful in tightening the extent and the method by which a PSSA could be identified and designated. It could not, therefore, agree to the revised PSSA Guidelines.

8.31 The delegation of Spain, supported by a number of delegations, stressed that the technical work done by IMO with regards to the identification and protection of PSSAs and the revision of the PSSA Guidelines should not be doubted. The identification of PSSAs, at all times, had followed the established procedures, within all the international instruments used for its implementation. A PSSA should be considered as a tool for the preservation of the marine environment for the Committee's objectives, and accordingly, it should be used by Member States when needed, without any restrictions than just the ones imposed on the procedures for its designation.

8.32 The Chairman of the PSSA Technical Group drew the attention of the Committee to the second operative paragraph of the draft Assembly resolution that requests both the MEPC and MSC to keep the revised Guidelines under review.

8.33 The Committee, having noted that the PSSA Technical Group had reviewed the draft Assembly resolution and all the draft MEPC resolutions and made changes as appropriate, and that the proposing States had appended pertinent information in the annexes to the resolutions, approved the report of the PSSA Technical Group in general and, in particular:

- .1 approved the text of the revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas and the draft Assembly resolution on the adoption of the revised PSSA Guidelines, as set out in annex 20, for submission to the twenty-fourth session of the Assembly for adoption;
- .2 designated, by resolution MEPC.133(53), the Torres Strait as an extension of the Great Barrier Reef Particularly Sensitive Sea Area, as set out in annex 21;
- .3 designated, by resolution MEPC.134(53), the Canary Islands as a Particularly Sensitive Sea Area, as set out in annex 22;
- .4 designated, by resolution MEPC.135(53), the Galapagos Archipelago as a Particularly Sensitive Sea Area, as set out in annex 23; and
- .5 agreed to request the Technical Group on PSSAs to develop, at MEPC 54, a uniform format of the MEPC resolutions to designate PSSAs.

8.34 With regard to the Baltic Sea PSSA, the delegation of the Russian Federation stated that it could not agree to the designation of the PSSA because of the fundamental concerns relating to the sovereign rights and jurisdiction of the Russian Federation. It suggested, with the support of several delegations, that the matters should be forwarded to the Legal Committee for advice.

8.35 The Spanish delegation disagreed with the views of the Russian Federation and pointed out that the Baltic Sea PSSA had been approved in principle at MEPC 51 and already designated

on Monday of this session of the Committee. The adoption of the MEPC resolution on Friday to designate the Baltic Sea as a PSSA was a matter of formality and there was no need to forward the document to the Legal Committee.

8.36 The delegation of Sweden and several other delegations concurred with the Spanish delegation and sought immediate adoption of the MEPC resolution.

8.37 The Chairman of the PSSA Technical Group, taking into account the views expressed by delegations and after consultation, presented a revised text of annex 1 to the MEPC resolution on the designation of the Baltic Sea PSSA. The Committee, having considered the revised text, decided to designate, by resolution MEPC.136(53), the Baltic Sea Area as a Particularly Sensitive Sea Area, as set out in annex 24.

8.38 The delegation of the Russian Federation, having recognized that the MEPC resolution on the designation of the Baltic Sea as a PSSA was legally correct, nevertheless abstained from adopting the MEPC resolution on the basis of previously voiced reasons. The Russian Federation did not associate itself with the decision to designate the Baltic Sea as a PSSA.

8.39 The Committee expressed its deep appreciation to the members of the Technical Group for their efforts and spirit of co-operation and, especially, to Ms. Johnson (United States) for the energetic and tactful manner in which she had guided the Group to a successful completion of the work.

8.40 The Committee noted that, in the light of the revised PSSA Guidelines, a future “PSSAs Technical Group” would also need to review the Guidance Document for Submission of PSSA Proposals to IMO (MEPC/Circ.398) and the PSSA Proposal Review Form.

#### **Other issues in relation to PSSAs**

8.41 The Committee noted the information provided by WWF in document MEPC 53/INF.10 concerning Strategic Environmental Assessment as a tool to guide identification of PSSAs. Such an assessment could help develop a picture of shipping activity and broadly prioritize areas where shipping concentrated and where ecological sensitivity is believed to be particularly high. Areas could then be identified where risks from shipping activities may be great and where PSSAs may help to improve management of shipping activities in the area. As identification of candidate PSSAs had hitherto been based on an ad hoc process, this strategic approach offered certain advantages. It was not a new tool but was already in use in Norway, the United Kingdom and the European Union.

#### **Information regarding a technical experts meeting on Marine Protected Areas**

8.42 The delegation of Canada drew the attention of the Committee to the first meeting of the Open Ended *Ad Hoc* Working Group on Protected Areas under the Convention on Biological Diversity that was held from 13 to 17 June 2005 in Italy at which Canada had offered to host a meeting of invited experts to discuss identification criteria for marine protected areas. The experts meeting will seek a broad technical discussion that reflects and integrates the views and perspectives of those with an interest in the issue including the IMO, FAO, Regional Fisheries

Management Organizations, IUCN, and the Convention on Biological Diversity. Interested delegates were invited to contact Mr Paul Topping<sup>2</sup> (Canada) for further information.

## **9 INADEQUACY OF RECEPTION FACILITIES**

9.1 The Committee recalled that, at MEPC 52, in considering the issue of the inadequacy of reception facilities, it encouraged Member States, particularly those Parties to the MARPOL Convention as port States, to fulfil their treaty obligations on providing adequate reception facilities and agreed to await the outcome of FSI 13 on the issue of port reception facilities reporting requirements prior to giving it further consideration. In view of the important need to tackle the long-standing problem of the inadequacy of port reception facilities, MEPC 52 also invited submissions to this session with the aim of identifying problem areas and developing a future action plan.

### **Outcome of FSI 13 on port reception facilities-related matters**

9.2 The Committee, having considered document MEPC 53/9, providing the outcome of FSI 13 on port reception facilities-related matters, took the following action.

9.3 The Committee:

- .1 endorsed the outcome of the FSI Sub-Committee's consideration of the study undertaken by the Secretariat on the low level of reporting on alleged inadequacies of port reception facilities;
- .2 approved MEPC/Circ.469 on Revised consolidated format for reporting alleged inadequacy of port reception facilities, superseding MEPC/Circ.349;
- .3 approved MEPC/Circ.470 on Waste reception facility reporting requirements;
- .4 concurred with the FSI Sub-Committee's decision with regard to the development of the port reception facility database (PRFD) as a module of the IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS); and
- .5 endorsed the FSI Sub-Committee's instructions to the Secretariat regarding the proposed outline of the PRFD (paragraph 14 of MEPC 53/9).

### **Action plan to tackle the inadequacy of port reception facilities**

9.4 In document MEPC 53/9/1, BIMCO, IAPH, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO and OCIMF provided information on the formation of the shipping and port industry Reception Facilities Forum and its initiatives for enhancing the provision and use of port reception facilities.

---

<sup>2</sup> Mr. Paul Topping  
Environment Canada  
351 St Joseph Blvd.  
Gatineau, Quebec CANADA  
K1A 0H3

Telephone: 819 953 0663  
Email: [paul.topping@ec.gc.ca](mailto:paul.topping@ec.gc.ca)

As outlined in document MEPC 53/9/1, the Forum had identified a number of problem areas associated with the inadequacy of port reception facilities and had drawn up an action plan with the aim of increasing the availability and adequacy of port waste reception facilities and encouraging their use. The Forum also proposed that the FSI Sub-Committee should be instructed to undertake further work on the promotion of the provision and use of adequate reception facilities based on the Committee's action plan to be developed at this session.

9.5 The Committee, having considered document MEPC 53/9/1, encouraged the shipping and port industry organizations to continue their efforts with the aim of identifying problems and proposing solutions regarding the provision and use of port reception facilities and agreed that annex 1 of document MEPC 53/9/1 could provide a good basis for the Committee to develop its plan of action on the inadequacy of reception facilities.

9.6 With regard to the expansion of the IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS) through its linkage to the port reception facilities database, the Committee urged Member States to upload and maintain the required information on the database as soon as it becomes operational.

9.7 The Committee instructed the Secretariat to produce a draft Action Plan based on annex 1 of document MEPC 53/9/1 by the industry. To this end, the shipping and port industries and other interested organizations are encouraged to provide contributions to the Secretariat. The draft Action Plan should be submitted to FSI 14 for consideration. The Committee, noting that the item on port reception facilities had been deleted from the work programme of the FSI Sub-Committee, decided to re-install a high-priority item on "Port reception facility-related issues" in the work programme of the FSI Sub-Committee with a target completion date in two sessions and to add such an item in the agenda of FSI 14.

9.8 The Committee was informed of the work being undertaken by Nigeria to ensure that its ports were equipped with adequate reception facilities.

9.9 Finally, the Committee recalled that MEPC.3/Circ. and MEPC.4/Circ. had been issued annually to update and disseminate information on the availability of port reception facilities. When the port reception facility database (PRFD) becomes operational through GISIS, such information will be more easily accessible to all parties concerned.

## **10 REPORTS OF SUB-COMMITTEES**

10.1 The Committee noted that document the outcome of NAV 51 (MEPC 53/8/5), which concerned PSSAs, had already been discussed under agenda item 8.

### **Outcome of DE 48**

#### **General**

10.2 The Committee noted that the DE Sub-Committee on Ship Design and Equipment held its forty-eighth session from 21 to 25 February 2004 and its report was circulated as DE 48/25.

10.3 The Committee noted that those matters related to the BWM Convention and MARPOL Annex VI were considered under items 2 and 4 respectively. The action taken by the Committees on other matters is indicated hereunder.



### **Oil fuel tank protection**

10.4 The Committee noted that DE 48 had finalized the draft new regulation 13A of the revised MARPOL Annex I on Oil fuel tank protection and, after having considered the proposal by Singapore (MEPC 53/10/6) proposing an exemption on the application of the new draft regulation 13A to Self Elevating Drilling Units (SEDUs), approved the draft new regulation 13A of the revised MARPOL Annex I on Oil fuel tank protection with the exemption proposed by Singapore. The Committee also approved the consequential draft amendments to the IOPP Certificate Supplement (Forms A and B). All the draft amendments are set out at annex 25.

10.5 In approving this draft new regulation, the Committee took into account its previous decision taken at MEPC 52 whereby amendments to the revised MARPOL Annex I can be adopted before its entry into force (expected to be 1 January 2007) provided that, at the time of adoption, the Committee ensures that the entry into force date, in accordance with article 16 of the MARPOL Convention, occurs after 1 January 2007. With this in mind, the Committee requested the Secretary-General to circulate the proposed amendments to the revised MARPOL Annex I with a view to adoption at MEPC 54.

10.6 The Committee noted that the DE Sub-Committee had completed its work on the “Protection of fuel tanks” and agreed to delete this item from the Sub-Committee’s work programme (see also the Committee’s decision under item 20).

### **Amendments to resolution A.744(18)**

10.7 The Committee recalled that, during consideration of the item on “Amendments to resolution A.744(18)”, DE 48 had considered proposals by Japan to amend CAS, including two sets of guidelines concerning major repairs of hull girder and inspection of fillet weld between deck plates and longitudinals, and a proposal by the Marshall Islands to amend CAS with regard to issues affecting flag Administration procedures on the occasion of a change of flag during the CAS survey.

10.8 The Committee further recalled that, while there was general agreement with the importance of the proposed amendments, DE 48 had expressed various views concerning the legal issues involved in the change of flag, especially the obligation of Administrations to issue their own Document of Compliance and to conduct a full technical review of the CAS documentation and the appropriateness of referencing the IACS Transfer of Class Agreement (TOCA) in CAS.

10.9 The Committee noted that the DE Sub-Committee had agreed to further consider the matter at DE 49 with a view to finalizing the relevant draft amendments to CAS, if appropriate.

### **Revision of MEPC/Circ.235**

10.10 The Committee recalled that DE 48 had considered another submission by Japan containing a proposal for a revised text of MEPC/Circ.235, incorporating guidelines for integrated bilge water treatment systems (IBTS) and during the discussion, DE 48 had noted the concern with regard to the avoidance of oil contamination of ballast water and the filling of the sludge tanks from purifiers and the view that the proposal would lead to an increase in the workload of the engine crew.

10.11 The Committee noted that DE 48 agreed to further consider the matter at its next session, and that the delegation of Japan had expressed its intention to submit a document to DE 49.

### **Approval of active substances (G9)**

10.12 The Committee noted the view of DE 48 that the Procedures for the Approval of Active Substances (G9) should take into account that the relevant substances are compatible with the coating systems used (see paragraph 2.18).

## **OUTCOME OF FSI 13**

### **General**

10.13 The Committee recalled that the FSI Sub-Committee held its thirteenth session from 7 to 11 March 2004 and its report on that session has been circulated under the symbol FSI 13/23.

10.14 The Committee noted that the outcome of FSI 13 on matters related to ballast water management, MARPOL Annex VI and port reception facilities were considered under agenda items 2, 4, and 9 respectively and the outcome of FSI 13 on the draft Code for the implementation of mandatory IMO instruments was dealt with under agenda item 12 (Voluntary IMO Member State Audit Scheme), because of the linkage between the draft Code and the draft Audit Scheme.

10.15 The Committee, having noted that MSC 80 considered urgent matters emanating from FSI 13, as outlined in document MEPC 53/11/5, approved the report in general and took action on all remaining items referred to it by FSI 13 (MEPC 53/10/1).

### **Mandatory reports under MARPOL 73/78**

10.16 The Committee noted the outcome of the analysis of the mandatory reports submitted by Parties to MARPOL 73/78 for 2003 in accordance with MEPC/Circ.318 and endorsed the approval by the Sub-Committee of FSI/Circ.12 on Compliance with the reporting requirements under MARPOL.

10.17 The Committee endorsed the Sub-Committee's instruction to the Secretariat in the context of the work on mandatory reports under MARPOL 73/78 to update the list annexed to document FSI 13/3/1 (status of mandatory reports under MARPOL 73/78), and to submit it to FSI 14 for consideration. An updated list should make it easy to understand which Parties had submitted their mandatory reports under MARPOL 73/78 for the last five years and which Parties had failed to do so.

### **IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS)**

10.18 The Committee noted the status of development of the IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS) and were informed that the following GISIS modules were now accessible on the IMO website: recognized organizations, condition assessment scheme (CAS) and casualties. Other information, such as port reception facilities, would also be included in GISIS. Member States were informed that end-users should apply for their login names and passwords, which would allow them to access the system except for the CAS module whose login details had been communicated to MARPOL Parties in 2002.

10.19 The Committee endorsed the Sub-Committee's reminder to Member States on the provision of timely casualty-related data in the appropriate format (MSC/Circ.953 - MEPC/Circ.372) and to use the reporting facilities of the GISIS as soon as they became available.

### **Comprehensive index of IMO instruments**

10.20 Noting the importance of a comprehensive index of IMO instruments, the Committee endorsed the instructions to the Secretariat to update the comprehensive index of IMO instruments on a regular basis and make it available electronically on the IMO website.

### **Marine casualty related issues**

10.21 The Committee concurred with MSC 80's approval of the MSC/MEPC circular on Reports on marine casualties and incidents (annex 5 to document FSI 13/23), which would supersede MSC/Circ.953 - MEPC/Circ/372, as well as with the instruction to the Secretariat to add a reference in the circular to the internet address of the GISIS module on casualties.

10.22 The Committee also concurred with the FSI Sub-Committee's approval of the Casualty Analysis Procedure, as amended, which could be used for the evaluation of issues and the identification of the changes or modifications necessary to the existing regulatory framework for consideration by the sub-committees.

10.23 Regarding the views, recommendations and decisions of the FSI Sub-Committee concerning the review of the Code for the investigation of marine casualties and incidents, the Committee recalled that MSC 80 had noted that FSI 13 had expressed overwhelming support for the idea of making the Code for the investigation of marine casualties and incidents mandatory, whether in full or in part, on the understanding that the Code should first be revised.

10.24 The Committee recalled further that, MSC 80 also noted that FSI 13, when discussing the possible ways of making the Code legally binding, had expressed a general preference towards proceeding with the introduction of a new regulation in SOLAS chapter XI-1, without prejudice, however, to further consider alternative options, such as developing a new SOLAS chapter XIII, amending existing SOLAS regulation I/21 by explicit acceptance or developing a new Convention on the subject.

10.25 In this context, the Committee considered document MEPC 53/10/2 submitted by New Zealand relating to the clarification of timelines for the mandatory entry into force of the Code for the investigation of marine casualties and incidents, which proposed that any decision on the mandatory status of the Code should be deferred until the revision of the Code had been completed.

10.26 The Committee, noting that MSC 80 also considered the matter (MSC 80/15/1), concurred with MSC 80's views and instructions to the FSI Sub-Committee to:

- .1 develop a draft revised Code;
- .2 on completion, determine whether the revised Code itself or parts thereof should be made mandatory; and

- .3 provide recommendations as to how such a revised code should be made mandatory, in full or in part.

In so doing, the Committee noted that the views put forward by New Zealand had been addressed by these instructions.

### **PSC related issues**

10.27 The Committee noted that FSI 13 examined the recommendations of the 3rd IMO Workshop on PSC held in June 2004 and instructed the Secretariat to prepare, for FSI 14, an analytical paper on the future of the global PSC workshops. The Committee further noted that FSI 13 acknowledged that the IMO Workshops for PSC MoU/Agreement Secretaries and Directors of Information Centres were carrying out important work in support of global harmonization and co-ordination, in facilitating a technical exchange of views and experiences, and in building capacity among the emerging PSC regimes.

10.28 The Committee agreed with the FSI Sub-Committee's view that it was nonetheless necessary to clarify their terms of reference and their linkage to a future FSI working group on PSC matters, which the Sub-Committee provisionally agreed to establish at its next session to examine the large volume of technical and policy recommendations and data on PSC that is regularly submitted to its sessions.

10.29 The Committee, whilst noting that some minor editorial changes were required, approved the draft MEPC Circular on Guidelines for port State control officers whilst checking compliance with the Condition Assessment Scheme (CAS) and entrusted the Secretariat to incorporate these changes before issuing the circular.

10.30 The Committee also concurred with the FSI Sub-Committee's decision calling for written proposals to progress further the development of guidelines for PSC officers related to the arrangements of flag States on ship registration, survey and certification, and for the gathering of experience from the usage of the newly developed GISIS module on ROs.

10.31 The Committee concurred with the FSI Sub-Committee's decisions to defer further consideration of the proposals concerning the revision of the revised Guidelines on implementation of the ISM Code by Administrations (resolution A.913(22)), taking into account the expected outcome of the Independent Group of Experts on the ISM Code, established by the Secretary-General, and the invitation by FSI 13 to Member States to co-sponsor the proposal by IACS to revise the ISM Code.

### **Carriage of publications on board ships**

10.32 The Committee approved, subject to concurrence by MSC, the draft MSC/MEPC circular on IMO requirements on carriage of publications on board ships (FSI 13/23, annex 10).

### **HSSC related issues**

10.33 The Committee concurred with the FSI Sub-Committee's views on the need to develop, in the future, survey guidelines under HSSC for the revised MARPOL Annex IV.

10.34 The Committee noted that FSI 13, having taken into account the provisions of operative paragraph 3 of resolution A.948(23) by which the Assembly requested the MSC and MEPC to

keep under review the Revised Survey Guidelines under HSSC and to amend them as necessary, agreed that:

- .1 amendments addressing elements of the Revised Survey Guidelines, which clearly fall under the purview of one Committee, should be adopted by either an MSC or an MEPC resolution, as appropriate; and
- .2 amendments addressing matters under the purview of both Committees in parts of the Revised Survey Guidelines, such as the part “General”, should be adopted in accordance with the procedure used to adopt amendments to instruments being mandatory under both the SOLAS and MARPOL 73/78 Conventions, such as the IBC Code. In such cases, the same amendments should be adopted by two separate MSC and MEPC resolutions.

10.35 The Committee concurred with the FSI Sub-Committee’s decision concerning the standard methodology to be followed on how amendments to the Revised Survey Guidelines under the HSSC (resolution A.948(23)) should be adopted.

### **Joint IMO/FAO Working Group on IUU Fishing**

10.36 The Committee endorsed the Sub-Committee’s instructions to the Secretariat concerning the preparatory work for the 2nd Joint IMO/FAO Working Group on IUU Fishing and Related Matters.

### **Extension of the validity of a certificate**

10.37 The Committee, concurred with MSC’s 80’s approval of the draft MSC/MEPC circular (FSI 13/23, annex 12) on recommended conditions for extending the period of validity of a certificate in cases where a ship, at the time when the certificate expires, is not in a port in which it is to be surveyed. In this connection, the Committee concurred with MSC 80’s instruction to FSI 14 to prepare relevant amendments to resolution A.948(23), for submission to MSC 82 and MEPC 55 for adoption.

### **Transfer of class related matters**

10.38 The Committee noted that MSC 80 supported FSI 13’s decision that the Guidelines for the Administration to apply to ensure the adequacy of transfer of class-related matters between ROs should be compatible with the IACS’ Transfer of class (TOCA) agreement, and that the new provisions should also cover the requirements currently applied concerning transfers from a non-IACS society to an IACS society.

10.39 The Committee concurred with MSC 80’s approval of the draft MSC/MEPC circular (FSI 13/23, annex 13) on the Guidelines for the Administration to apply to ensure the adequacy of transfer of class-related matters between ROs, with the changes made by MSC 80.

### **Other issues**

10.40 The Committee concurred with MSC 80’s approval of the draft MSC/MEPC circular on Interpretations of the date of completion of the survey and verification on which the certificates are based (FSI 13/23, annex 14).

10.41 The FSI Sub-Committee's proposed revised work programme and provisional agenda for FSI 14 were dealt with under agenda item 20.

#### **OUTCOME OF DSC 9**

10.42 The Committee recalled that the DSC Sub-Committee held its ninth session from 27 September to 1 October 2004 and its report was circulated under DSC 9/15.

10.43 The Committee approved the report in general and took action on all remaining items referred to it by the Sub-Committee (MEPC 5/10/4), as indicated hereunder.

10.44 The Committee noted that DSC 9 had decided to harmonize the terminology with the UN Recommendations and use the term "Aquatic Pollutant" instead of the term "Marine Pollutant", provided that the former was adopted by the UN Sub-Committee of Experts (UN SCOE) as an amendment to the UN Recommendations on the transport of dangerous goods. Taking into consideration the July 2004 meeting of the UN SCOE, DSC 9 established a working group on the Review of Annex III to MARPOL 73/78. That working group prepared draft text of chapter 2.9 of the IMDG Code and identified paragraph numbers of the Code to which consequential amendments were to be made accordingly.

10.45 The Committee further noted, however, that the UN SCOE, at its meeting in December 2004, had taken a different position to what was decided at its July 2004 meeting and decided not to adopt that substances hazardous to the aquatic environment would be identified by the words "AQUATIC POLLUTANT" in the transport document.

10.46 The Committee also noted that the Editorial and Technical Group of the DSC Sub-Committee met from 25 to 29 April 2005 and recalled the consequential amendments identified to the IMDG Code paragraphs by the working group. The E & T Group further noted that the UN SCOE had now taken a different position to what was decided at its July 2004 meeting and agreed that, in the light of the most recent decisions taken by the UN SCOE in December 2004, it was premature to prepare those consequential amendments. In that context, E&T Group came to the conclusion that clear guidance was needed from DSC 10 (September 2005) as to how to progress on the matter and urged Member Governments and international organizations to submit proposals on the issue for consideration at DSC 10 so that an informed and well considered decision could then be taken.

10.47 In the light of the recent decisions by the UN SCOE, the Committee agreed to retain the use of the term "Marine pollutant" and instructed the DSC Sub-Committee to act accordingly.

10.48 The Committee recalled that DSC 9 had noted during its deliberations that there might be different options for revising MARPOL Annex III, resulting from amendments to the IMDG Code, with consequential legal and policy implications.

10.49 In that context, the Committee noted that there could be two ways to revise MARPOL Annex III:

- .1 to revise the text of MARPOL Annex III and its Appendix, i.e., revising the specific criteria to identify harmful substances in packaged form based on the GHS criteria; or

- .2 to revise the text of MARPOL Annex III and delete the Appendix but make references to the relevant provisions of the IMDG Code dealing with substances hazardous to the marine environment, i.e., marine pollutants which may be amended from time to time as appropriate.

This would mean that the delegation of responsibility for further amendments to the criteria which define products hazardous to the marine environment would be subject to article VIII of SOLAS.

10.50 The Committee recognized that either approach might have an impact on other IMO instruments, e.g., the Intervention Convention and, in particular, on the list of substances annexed to the Protocol relating to the Intervention on the High Seas, in cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973 (resolution MEPC.100(48)).

10.51 The Committee agreed to keep the current structure of MARPOL Annex III including its Appendix and instructed the DSC Sub-Committee to continue the review of MARPOL Annex III with this in mind and submit its outcome to the Committee for consideration.

## **OUTCOME OF BLG 9**

### **General**

10.52 The Committee recalled that the ninth session of the BLG Sub-Committee was held from 4 to 8 April 2005 and its report was issued as BLG 9/17.

10.53 The Committee noted that the outcome of BLG 9 on matters related to Ballast Water Management were taken under agenda item 2.

10.54 The Committee approved the report in general and took action on all remaining items referred to it by the Sub-Committee (MEPC 53/10/5) as indicated hereunder.

### **Extension of tripartite agreements**

10.55 The Committee concurred with the Sub-Committee's view that a 3-year period was sufficient to carry out the necessary testing and follow-up with the GESAMP/EHS Working Group for the hazard evaluation of a product which was under a tripartite agreement and endorsed the Sub-Committee's decision to reject proposals for extending tripartite agreements beyond the stipulated 3-year period.

### **Guidelines referenced under MARPOL Annex II**

10.56 The Committee recalled the instructions by MEPC 51 to BLG to consider the Guidelines referenced under the 2002 consolidated edition of MARPOL Annex II and to determine their status in respect of the revised MARPOL Annex II. In this regard, the Committee endorsed the BLG Sub-Committee's decision on the withdrawal of the Guidelines for the Application of Amendments to the List of Substances in Annex II of MARPOL 73/78 and in the IBC Code and the BCH Code with respect to Pollution Hazards.

10.57 In this context, the Committee adopted, by resolution MEPC.137(53), the proposed amendments to resolution MEPC.85(44) – Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or noxious liquid substances, as set out at annex 26.

10.58 Noting that the Committee may amend performance standards adopted by Assembly resolutions, as authorized by Assembly resolution A.886(21), the Committee adopted, by resolution MEPC.138(53), the proposed amendments to resolution A.851(20) – General Principles for ship reporting systems and ship reporting requirements including guidelines for reporting requirements involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants, as set out at annex 27.

### **Proposed amendments to the BCH Code**

10.59 The Committee approved the proposed amendments to the BCH Code agreed to by BLG 9, as set out at annex 28.

10.60 Noting that the BCH Code is mandatory under MARPOL Annex II, the Committee requested that the proposed amendments should be circulated by the Secretary-General as soon as possible for adoption by MEPC 54 (March 2006). The Committee noted that the amendments to the BCH Code would then be adopted by MSC 82.

### **MEPC.2/Circ. related issues**

10.61 The Committee endorsed the invitation by the Sub-Committee to all reporting States to communicate with the respective industries to re-evaluate the current entries in annexes 2, 3 and 4 of the MEPC.2/Circ. (which deals with the provisional classification of liquid substances transported in bulk), in particular those with an expiry date after 1 January 2007 or having no expiry date, since these entries would cease to be valid when the revised MARPOL Annex II entered into force.

10.62 The Committee, recalling that BLG 9 had considered the various combinations of assessments related to the products in List 1 of MEPC.2/Circ. that may be required in the interim period between now and 1 January 2007, when the consequential amendments to the IBC Code are expected to come into force, endorsed the approach taken by the Sub-Committee on how to deal with the different scenarios related to List 1 of MEPC.2/Circ.

10.63 Because of the need to inform all parties involved as quickly as possible on the latest developments necessary to implement the revised MARPOL Annex II before 1 January 2007, the Committee endorsed the Sub-Committee's recommendation regarding the timeframe for publication of the IBC Code, the interim MEPC.2/Circ. and approval of products.

### **Implementation of the revised MARPOL Annex II**

10.64 The Committee recalled that MEPC 52 had addressed the issue of the practical problems that might arise in connection with the implementation of the requirements under the revised MARPOL Annex II and the revised IBC Code and had agreed to instruct BLG 9 to examine the practical problems in particular those related to:

- .1 the cargo loaded before entry into force date; and
- .2 the certificates.

10.65 The Committee endorsed BLG 9's statement for cargoes loaded before the entry into force date of the revised MARPOL Annex II, which clarified the operational requirements regarding such cargoes.



10.66 The Committee also endorsed the Sub-Committee's proposed approach to resolve the possible practical problems related to the relevant certificates that might arise in connection with the implementation of the revised MARPOL Annex II.

### **Product Data Reporting Forms**

10.67 The Committee instructed the Secretariat to make available the BLG Product Data Reporting Form and GESAMP Reports and Studies No. 64 on the IMO public domain website as one package with the GESAMP/EHS Product Data Reporting Form and requested that this be done as soon as possible.

### **MEPC/Circ.265**

10.68 The Committee recalled that MEPC/Circ.265 concerned the Guidelines for the provisional assessment of liquids transported in bulk which should be finalized at ESPH 11 (October 2005). Since these Guidelines were required to be available at the earliest opportunity to end-users and well in advance to the entry into force of the revised MARPOL Annex II and the consequential amendments to the IBC Code in order to allow for drawing up tripartite agreements under the revised system, the Committee agreed to allow ESPH 11 to submit the revised MEPC/Circ.265 direct to MEPC 54 for approval and circulation at the earliest opportunity.

### **Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels**

10.69 The Committee noted the proposed amendments to the Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels (resolution A.673(16)), consequential to the revised MARPOL Annex II and the revised IBC Code including Appendix 2 of the Guidelines concerning the Model Form of Certificate of Fitness, which needed to be brought in line with the revised IBC Code. The Committee agreed, subject to concurrent decision of the MSC, to instruct the SLF Sub-Committee, as the co-ordinating Sub-Committee, to finalize these amendments for appropriate action by the Committee and the MSC. The Committee requested the DSC Sub-Committee to note the outcome of BLG 9 on this issue.

### **Revised MARPOL Annex II and gas carriers**

10.70 The Committee noted the clarification given by the BLG Sub-Committee on regulation 5.3 of the revised MARPOL Annex II for gas carriers which contains an equivalent arrangement for gas carriers to meet equal standards for the protection of the marine environment when certified to carry Noxious Liquid Substances (NLS).

### **Guidelines on the basic elements of a shipboard occupational health and safety programme**

10.71 With regard to the draft MSC/MEPC circular on Guidelines on the basic elements of a shipboard occupational health and safety programme, the Committee noted that this issue was discussed under agenda item 19 and therefore did not require further consideration under this agenda item.

### **MSDSs for MARPOL Annex I cargoes and marine fuel oils**

10.72 The Committee considered document MEPC 53/10/3 submitted by OCIMF and IPIECA which contained proposed amendments to annex 2 as set out in resolution MSC.150(77) – Recommendation for material safety data sheets for MARPOL Annex I cargoes and marine fuel oils.

10.73 Whilst welcoming the proposal, the Committee noted that further improvements might be necessary to the technical content of the Cargo Information Sheet and agreed that the BLG Sub-Committee should further consider this aspect under its agenda item – Decisions of other IMO bodies.

### **Revision of fire protection requirements of the IBC Code**

10.74 The Committee noted that BLG 9 had finalized the revision of fire protection requirements of the IBC Code (BLG 9/17, annex 11). In this context, the Committee recalled that the revised IBC Code adopted at MEPC 52 and MSC 79 would not enter into force until 1 January 2007, and hence any proposed amendments would not normally be adopted by the MSC and MEPC before the revised IBC Code had entered into force. The Committee therefore agreed with the Sub-Committee's recommendation and approved in principle, subject to MSC 81's concurrent decision, the proposed amendments with a view to adoption at MSC 83 and MEPC 56. With this in mind, the Committee agreed that draft amendments, as set out at annex 29, should be circulated immediately after the deemed acceptance of the revised IBC Code.

10.75 Noting the Sub-Committee's recommendation that both MEPC and MSC invite Contracting Governments to the 1974 SOLAS Convention and Parties to the MARPOL 73/78 respectively to apply these proposed amendments to the revised IBC Code to ships flying their flags, pending their formal entry into force date, the Committee approved, subject to MSC 81's concurrent decision, the draft MSC/MEPC circular on early application of the amendments to the fire protection requirements of the revised IBC Code.

### **Matters related to the revised MARPOL Annex IV**

10.76 The Committee recalled that MEPC 51 had decided to refer matters related to the revised MARPOL Annex IV, in particular those related to the standards on the discharge of sewage and rate of sewage discharge, to the BLG Sub-Committee for consideration as a high-priority item in its work programme, with a target completion date of 2006.

10.77 The Committee endorsed the Sub-Committee's course of action on matters related to the amendments to resolution MEPC.2 (VI) and on the development of standards regarding the rate of discharge for sewage.

### **Definition of fuel oil**

10.78 The Committee recalled that the clarification of the definition of fuel oil in the revised MARPOL Annex I (regulation 21.2.2) had been discussed at MEPC 52, which instructed BLG 9 to consider the item and to report back to MEPC 53.

10.79 The Committee recalled further that MEPC 52 had decided that any future proposed amendments to MARPOL Annex I would be referred to the revised Annex I, which is expected

to come into force on 1 January 2007 and that the proposed amendment should be made to regulation 21 of the revised MARPOL Annex I.

10.80 The Committee noted that this clarification was intended to fill the perceived gap in the definition of Heavy Grade Oil (HGO) that presently would allow for HGOs other than crude oil, fuel oil, or bitumen, tar and their emulsions, to be carried on board single hulled ships beyond 5 April 2005.

10.81 The Committee approved the proposed amendments to regulation 21.2.2 of the revised MARPOL Annex I, which is set out at annex 30, with a view to adoption at the earliest opportunity allowed by the amendment procedure under the MARPOL Convention. Therefore, the proposed amendments should be circulated for consideration with a view to adoption at MEPC 54.

10.82 In addition, the Committee approved the Unified Interpretation 4.14 to regulation 13H(2) of the current MARPOL Annex I proposed by the BLG Sub-Committee, which provides an interim solution during the period before the entry into force of the proposed amendments as it can be implemented immediately when approved by the Committee. The Unified Interpretation is set out as annex 31.

10.83 Because regulation 13H of the current MARPOL Annex I and regulation 21 of the revised MARPOL Annex I contained the same text and regulation 13H of the current MARPOL Annex I would be superseded by regulation 21 of the revised MARPOL Annex I, the Committee concurred with the Sub-Committee's view to apply the same Unified Interpretation to regulation 21.2.2 of the revised MARPOL Annex I to cover the period between 1 January 2007 and the entry into force date (expected July 2007) of the proposed amendment to regulation 21.2.2 of the revised MARPOL Annex I.

10.84 Recognizing that this was an exceptional case where a unified interpretation was meant to anticipate the entry into force of an important amendment to MARPOL Annex I in order to cover a time gap before the amendment itself is in force, the Committee agreed with the Sub-Committee that this should, by no means, be considered as setting a precedent.

#### **Guidelines for the application of the revised MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs**

10.85 The Committee adopted, by resolution MEPC.139(53), Guidelines for the application of the revised MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs, as set out at annex 32.

#### **Other issues**

10.86 The Committee noted the work programme for the intersessional meeting of the ESPH Working Group in October 2005.

10.87 The Committee noted that the draft revised terms of reference for the BLG Sub-Committee were dealt with under agenda item 21.

10.88 The Committee noted that the proposed revised work programme of the Sub-Committee and provisional agenda for BLG 10 and the request to hold an intersessional meeting of the ESPH Working Group in 2006 were considered under agenda item 20.

## 11 WORK OF OTHER BODIES

### Outcome of C 93

11.1 The Committee noted that the ninety-third session of the Council (C 90) was held from 15 to 19 November 2002 and a summary of its decisions was issued as C 93/D whilst those matters of relevance to this Committee have been reported under MEPC 53/11.

11.2 The Committee noted that Council had noted those issues arising from MEPC 52 and, in particular:

- .1 agreed on the proposed future funding of the sulphur-monitoring project through the regular budget of the Organization to ensure its continuation from 2006 onwards;
- .2 agreed on the funding of GESAMP by the Organization for the 2006-2007 biennium and noted that MEPC 53 will give further consideration to the proposed New GESAMP, including its funding and draft Memorandum of Understanding;
- .3 endorsed the action taken by the Committee in approving the intersessional meetings referred to in its report; and
- .4 agreed, with the Committee's recommendation, that the trial new reporting procedure for the sub-committees be halted and the existing reporting procedure be re-instated.

11.3 With regard to the Voluntary IMO Model Audit Scheme, the Committee noted that further progress on this issue had been made since the ninety-third session of the Council and that this issue was further dealt with under agenda item 12.

11.4 The Committee also noted that Council had considered the report of the twenty-sixth Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Convention, 1972 (1 to 5 November 2004), and noted, *inter alia*, the planned action with the aim of clarifying the boundaries between MARPOL 73/78 and the London Convention concerning 'discharges' and 'dumping' by vessels. The Committee noted that this issue was considered under agenda item 6 - Interpretations and amendments of MARPOL 73/78 and related instruments (document MEPC 53/6/1 refers).

11.5 The Committee further noted the Council's decisions with regard to review of the work programme and budget for 2005, protection of vital shipping lanes, and relations with United Nations and specialized agencies, as reported in document MEPC 53/11.

### Outcome of C 94

11.6 The Committee noted that the ninety-fourth session of the Council was held at IMO Headquarters and its summary of decisions was issued as C 94/D whilst those matters of relevance to the Committee had been reported MEPC 53/11/7. The Committee also noted that the outcome of C 94 on the Voluntary IMO Member State Audit Scheme was reported separately under item 12 (MEPC 53/12/6).

11.7 The Committee noted the following:

- .1 with regard to the performance indicators identified in the Organization's Strategic Plan, the Council instructed the Secretariat to prepare an analysis of the data and to draw any relevant conclusions to aid the Working Group in its work in reviewing the Strategic Plan, the high-level action plan and biennium priorities;
- .2 with regard to electronic access to certain IMO publications, the Council requested the Secretariat to undertake a survey, within the ambit of the ITCP, to assess the relative impact of the Scheme on developing countries and to assess how the scheme might be utilized more extensively and effectively by developing countries; and requested the Secretary-General to report the outcome of the survey at C 96;
- .3 with regard to protection of vital shipping lanes, the Council reaffirmed its mandate to the Secretary-General to continue work relating to the protection of shipping lanes of strategic importance and significance, reporting to the Council when appropriate; and
- .4 with regard to the draft report of the Council to the Assembly on the work of the Organization since the twenty-third regular session of the Assembly, the Council approved the report, subject to any developments which may occur between the issue of the aforementioned document and the twenty-fourth regular session of the Assembly, which would be reported to the Council for consideration and approval at its twenty-third extraordinary session.

11.8 The Committee also noted the Council's decision with regard to Greenpeace International.

11.9 The Committee considered the consultative status of the International Bunker Industry Association (IBIA) under agenda item 23 - Any other business (see paragraph 23.6).

### **Outcome of MSC 79**

11.10 The Committee noted that the seventy-ninth session of the Maritime Safety Committee (MSC 79) was held from 1 to 10 December 2004 and its report on the session had been circulated under the symbol MSC 79/23.

11.11 The Committee noted that the outcome of MSC 79 on transitory non-compliance when conducting ballast water exchange, PSSAs, role of the human element, formal safety assessment, work programmes and provisional agendas of subsidiary bodies and the application for consultative status were reported under items 2, 8, 19, 20 and 23 respectively whilst those matters of relevance to the Committee had been reported in documents MEPC 53/11/1 and MEPC 53/11/1/Corr.1.

11.12 The Committee noted that MSC 79 adopted the revised IBC Code and amendments to the ISM Code by resolutions MSC.176(79) and MSC.179(79) respectively.

11.13 The Committee also noted that MSC 79 considered the proposed amendments to the BCH Code regarding the date of completion of the survey and adopted the amendments by resolution

MSC.181(79) which are expected to be accepted on 1 January 2006 and to enter into force on 1 July 2006. In this regard, the Committee recalled that it had approved earlier (under item 10 when considering the outcome of BLG 9) the draft amendments to the BCH Code as agreed by BLG 9 for circulation with a view to adoption by MEPC 54 and subsequent adoption by MSC 82.

11.14 The Committee further recalled that it had requested the Secretary-General to circulate the amendments to the BCH Code immediately after MEPC 53 for adoption at MEPC 54 and tasked the Secretariat to incorporate these amendments as appropriate.

11.15 The Committee considered the outcome of MSC 79 in relation to the report of FSI 13 on casualty-related matters, specifically the proposed amendments to MSC/Circ.953 - MEPC/Circ.372 on Reports on marine casualties and incidents under agenda item 10 – Outcome of Sub-Committees (Outcome of FSI 13).

11.16 The Committee recalled that MSC 79, having noted MEPC 52's concurrent decision:

- .1 had approved MSC/Circ.1140 - MEPC/Circ.424 on Transfer of ships between States;
- .2 had approved MSC/Circ.1142 - MEPC/Circ.425 on Marking the ship's plans, manuals and other documents with the IMO ship identification number; and
- .3 had approved the amendments to the FAL/MEPC/MSC circular on the list of certificates and documents to be carried on board ships.

11.17 The Committee concurred with the decision of MSC 79, following the outcome of the meeting of the MSC, MEPC and FAL Chairmen on the matter during C 93, that the SPI Working Group would be convened as a working group of the FAL Committee as and when that Committee considered it necessary. The Committee noted that both the MSC and MEPC may refer, as necessary, matters for the consideration by the FAL Committee but would not instruct directly the SPI Working Group to deal with them.

11.18 The Committee noted that MSC 79 deliberated on the Report on cost implications of providing data associated with the lists of substances subject to MARPOL Annex II but since further updated information was to be given by the Secretariat under agenda item 16 (MEPC 53/11/1), the Committee deferred any discussion on the issue.

11.19 The Committee noted that MSC 79 invited the MEPC to consider those aspects of the revision of the Recommendations on the safe transport of dangerous cargoes and related activities in port areas (MSC/Circ.675) (MEPC 53/11/1/Corr.1, paragraph 1 refers) which fall under its purview.

11.20 The Committee recalled that, during the consideration of the matter, DSC 9, as co-ordinating sub-committee for this work:

- .1 had noted that some aspects of the Recommendations address marine pollutants, environmental issues and other matters fall under the scope of MARPOL 73/78. As these fall under the purview of the MEPC, the Sub-Committee did not examine either the marine pollution aspects of the Recommendations or annex 5 of the Recommendations on Bunkering Precautions, including the Bunkering checklist;

- .2 had urged the MEPC and other relevant Sub-Committees (STW and BLG) to refrain, to the extent possible, from making changes, when reviewing the Recommendations, to the text of the definitions which are already provided in the Recommendations as revised by DSC 9, and, in case, they find it necessary to amend any of the existing definitions they may do so provided the DSC Sub-Committee will be in a position to review the text of the Recommendations anew; and
- .3 had extended the target completion date of this work programme item to 2006 as a result of the need to refer the Recommendations to the MEPC and the other relevant Sub-Committees (STW and BLG) for their consideration.

11.21 In light of the DSC Sub-Committee's decision to extend the target completion date of this work programme to 2006, the Committee agreed to consider the matter at MEPC 54.

### **Outcome of MSC 80**

11.22 The Committee noted that the eightieth session of the Maritime Safety Committee (MSC 80) was held from 11 to 20 May 2005 and its report on that session has been circulated under the symbol MSC 80/24.

11.23 The Committee also noted that the outcome of MSC 80 on PSSAs, Voluntary IMO Member State Audit Scheme, work programmes and provisional agendas of subsidiary bodies and the application of the Committees' Guidelines were reported under items 8, 12, 20 and 21 respectively whilst the other matters of relevance to the Committee are reported in document MEPC 53/11/5.

11.24 The Committee noted that MSC 80 adopted amendments to the ISM Code and to the Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers (resolution A.744(18)) by resolutions MSC.195(80) and MSC.197(80) respectively.

11.25 The Committee noted that with regards to the draft amendments to the Formal Safety Assessment Guidelines (MSC/Circ.1023 - MEPC/Circ.392) and the associated draft MSC/MEPC circular as well as the invitation by MSC 80 to Member Governments and international organizations to submit proposals to MSC 81 on the development of a risk index relevant to the protection of the marine environment with regard to the FSA Guidelines, both of these were dealt with under agenda item 19 – Future role of the formal safety assessment and human element issues.

11.26 The Committee, noting the concurrent decision of MSC 80, approved (see also section 10):

- .1 the draft MSC/MEPC circular on Reports on marine casualties and incidents superseding MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372;
- .2 the draft MSC/MEPC circular on Recommended conditions for extending the period of validity of a certificate;
- .3 the draft MSC/MEPC circular on Guidelines for Administrations to ensure the adequacy of transfer of class-related matters between recognized organizations (ROs); and

- .4 the MSC/MEPC circular on Interpretation of the date of completion of the survey and verification on which the certificates are based.

11.27 In considering the approval of the draft MSC/MEPC circular on the retention of the original records/documents on board ships, the Committee considered document MEPC 53/WP.18 submitted by the Marshall Islands and the United States.

11.28 The delegation of the United States, in introducing MEPC 53/WP.18, noted that when it reviewed paragraph 3 of the draft MSC/MEPC circular, concerns were raised regarding the ability to effectively enforce certain IMO conventions and potentially other international agreements as well as concerns regarding the application of its national laws and consequently proposed alternative language in paragraph 3 as shown in MEPC 53/WP.18. In particular, the United States objected to the guidance that prior approval be sought from the “all parties” and from the master in investigations and proceedings regarding potential falsification of ship records, or criminal violations of applicable laws and regulations or international rules and standards such as those relating to safety, security or pollution. In such cases, the United States took the position that: port States need to secure the evidence without delay so that it is not tampered with, altered or destroyed; that removal should not be contingent upon the prior consent of all parties (which could include those involved in criminal acts); and originals may be required for evidentiary and forensic reasons.

11.29 The majority of delegations stated that the proposal in MEPC 53/WP.18 substantially changed the essence of the original paragraph 3 in the draft circular since it omitted the reference to the necessity for agreement by the master and all parties concerned to be reached before original records/documents, including ship and personnel certificates, are removed from a ship and replaced by a certified copy. In this connection, the Committee noted that since the proposal in MEPC 53/WP.18 was a substantial change to original paragraph 3, the proposal would need to be reverted to MSC for approval.

11.30 After extensive deliberation, the Committee, recognizing also that the draft circular should be adopted without undue delay and disseminated as soon as possible and that original paragraph 3 of the draft circular was a careful compromise reached at MSC, approved the draft MSC/MEPC circular on the retention of the original records/documents on board ships as shown in MEPC 53/11/5, annex 2 with the removal of the square brackets in paragraph 3, and instructed the Secretariat to issue the joint MSC/MEPC circular as soon as possible. The delegation of the United States objected to the text of paragraph 3 as approved. In this regard, some delegations saw merit in the proposal of the United States and requested the Committee that the issues and the objections made by the United States should be taken into account when the matter is reviewed in the future.

### **Long-range identification and tracking of ships (LRIT)**

11.31 The Committee noted the importance and implication of long-range identification and tracking of ships (LRIT) for pollution prevention as referred to in the outcome of MSC 79 and MSC 80.

11.32 The Committee recalled that the concept of long-range identification and tracking of ships (LRIT) was discussed, for the first time, during the first intersessional meeting of the MSC Working Group on Maritime Security (11-15 February 2002) in the context of enhancing maritime domain awareness with a view to improving maritime security.



11.33 The Committee also recalled that, as reported in document MEPC 53/11/1Corr.1, MSC 79 had agreed that the purpose and scope of LRIT should be extended to include safety and environmental protection applications, subject to the resolving the technical issues by the COMSAR Sub-Committee. However, before being able to embark on the detailed technical consideration of the extension of LRIT by the COMSAR Sub-Committee it would be necessary for the MSC to define the safety applications and for the MEPC to define the environmental protection applications for which LRIT would be used.

11.34 The Committee further recalled that MSC 79 had also agreed that COMSAR 9 should be advised to bear in mind that the ultimate objective was to extend, at the appropriate time, the purpose and scope of LRIT to include safety and environmental protection applications. Nevertheless, COMSAR 9 should proceed, as instructed by MSC 78, with the development of LRIT as a tool which SOLAS Contracting Governments may use for the enhancement of maritime security.

11.35 The Committee noted that, although MSC 80 had widely acknowledged that significant progress was made in relation to the provision of LRIT information to SOLAS Contracting Governments, it also recognized that there were several outstanding issues which needed to be resolved before adopting amendments to SOLAS on LRIT and agreed for:

- .1 an MSC intersessional working group on LRIT, which will meet from 17 to 19 October 2005, for the purpose of developing appropriate draft SOLAS amendments on LRIT, so that SOLAS Contracting Governments can submit a proposal for draft SOLAS amendments, for consideration with a view to adoption at MSC 81; and
- .2 a COMSAR intersessional working group, which will meet prior to COMSAR 10 so as to enable COMSAR 10 to complete its own work on LRIT.

11.36 The Committee also noted that MSC 80 agreed, that the two intersessional working groups and COMSAR 10 should concentrate on the development of LRIT for maritime security purposes and, when that task had been completed, instructions should then be sought from the MSC and the MEPC with regard to the safety and environmental aspects.

11.37 Norway presented document MEPC 53/11/4 which, *inter alia*, suggests the use of LRIT:

- .1 as a tool for identifying ships having caused pollution;
- .2 for automatically submitting a position report when entering a sea area for which such reporting is required;
- .3 at an appropriate point in time, for verification of whether the requirements of the "International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments" (which is not yet in force) has been violated; and
- .4 as one essential element for establishing reliable estimates on the emission of gases from international shipping.

11.38 Whilst these specific points were not extensively discussed by the Committee, all delegations who spoke, supported the technical contents of the Norwegian submission (MEPC 53/11/4). The majority agreed that, at an appropriate time, the scope of LRIT would

need to be extended to have environmental applications. The rest held the opinion that this should be done at the same time as security. However, it was recognized that initiating such discussions at this stage may adversely affect the plan of the MSC to adopt SOLAS amendments at MSC 81 to introduce LRIT as a tool to enhance maritime security.

11.39 The observer from ICS noted that, while supporting the additional uses for LRIT as described in document MEPC 53/11/4 (Norway), ICS was concerned that the requirement for additional inputs by the ship's crew such as the next port of call and the ETA would require human intervention. This, in their view, was regrettable and in itself may call into question reliability of the truly automatic tracking system for security purposes. ICS also drew the attention of the Committee to the short range capability of AIS and in this respect – it is a complementary technology – and duplicate information required from ships should be avoided.

11.40 The Committee agreed to invite the MSC to note that the Committee wishes to see, at an appropriate time, the use of LRIT being extended to have environmental applications. However, at this stage, the Committee did not wish to put forward any specific proposals to this end as it recognized the priorities set by the MSC in relation to development of the LRIT system.

11.41 The Committee noted, for the information of the MSC, that document MEPC 53/11/4 (Norway) provided, although it was not extensively discussed, a non-exhaustive list of issues which related with the expected extension of the scope of LRIT so as to have environmental applications. The Committee recognized that the ability of the LRIT system to accumulate and store data over a period of time which needs to be determined, at the appropriate time, by the Committee (which may be two months) is an essential element of the eventual environmental applications of the LRIT. As a result, the Committee agreed to point out to the MSC that the LRIT system would need to be developed in a manner that, when it would be extended to cater for environmental applications, it would be capable of easily being expanded so as to incorporate a data storage capability and capacity.

#### **Outcome of LEG 89 and LEG 90**

11.42 The Committee noted that, since MEPC 52, there had been two sessions of the Legal Committee: the eighty-ninth session (LEG 89) which was held from the 25 to 29 October 2004 and the ninetieth session (LEG 90) which was held from the 18 to 29 April 2005 and the reports of the meetings have been circulated under the symbol LEG 89/16 and LEG 90/15 respectively.

11.43 The Committee also noted that those issues of interest from LEG 89 to MEPC are highlighted in MEPC 53/11/2, whilst issues those issues of interest from LEG 90 to MEPC are highlighted in MEPC 53/11/3. These are:

- .1 the draft convention on wreck removal (DWRC);
- .2 places of refuge;
- .3 fair treatment of seafarers; and
- .4 the Torres Strait PSSA.

11.44 With regard to the outcome on the Torres Strait PSSA from LEG 89, the Committee noted that the views of the Legal Committee had already been noted under item 8.

### **Outcome of TCC 55**

11.45 The Committee noted that the Technical Co-operation Committee held its fifty-fifth session (TCC 55) from 14 to 16 June 2005 and its report had been circulated under the symbol TC 55/13 whilst those issues of interest to the Committee are reported in MEPC 53/11/6. The Committee further noted that those issues of interest to the MEPC related to marine environment protection have been taken into account under agenda item 18 - Technical Co-operation Programme.

### **Feasibility Study on Sustainable Management of Marine Litter**

11.46 The Committee noted the information in document MEPC 53/INF.3 related to the Feasibility Study on Sustainable Management of Marine Litter commissioned by UNEP and completed in 2004.

11.47 The representative of the UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea supplemented the information provided in document MEPC 53/INF.3 and drew the attention of the Committee to the fact that although UNCLOS is not mentioned in the study by UNEP, UNCLOS nonetheless contains several provisions which are important for the prevention of marine litter. The obligations of States under UNCLOS in relation to preventing marine litter are described in the U.N. Secretary-General's report on oceans and the law of the sea to the 60<sup>th</sup> session of the General Assembly (A/60/63).

11.48 The observer of FOEI noted that the study did not reflect appropriately some of the initiatives conducted by IMO within the area of marine litter such: The Code of Conduct for the Prevention of Pollution for Small Ships in Marinas and Anchorages in the Caribbean area; the Comprehensive Manual on Port Reception Facilities; and the World Bank-IMO project on the Wider Caribbean Initiative for Ship-Generated Wastes.

### **Outcome of the eleventh session of the International Organization for Standardization's Technical Sub-Committee on Ships and Marine Technology, Marine Environmental Protection (ISO/TC8/SC2)**

11.49 The Committee noted the information provided in document MEPC 53/INF.15 related to the Outcome of the eleventh session of the International Organization for Standardization's Technical Sub-Committee on Ships and Marine Technology, Marine Environmental Protection (ISO/TC8/SC2). The observer of INTERTANKO, as Chairman of the ISO Technical Sub-Committee on Ships and Marine Technology, urged interested parties to attend the next intersessional meeting which will continue its work on all three oil skimmer standards.

### **Report on the outcome of various UN meetings**

11.50 The Committee noted document MEPC 53/INF.21 which reported on the outcome of three UN meetings which are relevant to the work of the Committee.

### **UN Informal Consultative Process (ICP)**

11.51 The Committee noted that the agenda item dealing with marine debris discussed within the framework of the ICP was particularly relevant since this is considered to be a global and growing problem. The main concern of the ICP meeting when discussing this issue was the loss and discarded fishing gear and related marine debris. The conclusions arising from the

debate were reflected in “elements for recommendations” prepared by the ICP Co-Chairpersons and have been forwarded by them to the General Assembly for its consideration during the consultations on the draft General Assembly resolution on Oceans and the Law of the Sea and the Fishery issues which are expected to be adopted in November of this year. These recommendations included, *inter alia*, that the General Assembly:

- .1 invites IMO, in consultation with FAO, UNEP and the UN, to review MARPOL Annex V and to assess its effectiveness in addressing sea-based sources of marine debris;
- .2 welcomes IMO’s continuing work relating to port waste reception facilities and encourages the work of the MEPC to identify problem areas and develop a comprehensive action plan; and
- .3 encourages close co-operation and co-ordination between relevant organizations, UN programmes and other bodies, such as FAO, IMO, UNEP, and others to address the issue of lost and discarded fishing gear and related marine debris through a range of initiatives.

### **Second International Workshop on a “Regular Process” for global reporting and assessment of the state of the marine environment**

11.52 The Committee was informed that the Second International Workshop on a “Regular Process” for global reporting and assessment of the state of the marine environment, formerly known as the “GMA-Process”, was also held in New York, in June 2005.

11.53 The Committee was also informed that unlike the first Workshop held in June 2004, this Second Workshop was able to reach an agreement on the nature and the aim of the “Assessment of Assessments” as a start-up phase of the whole regular process which should lead to a report to be available within two years.

11.54 The Committee noted that the Workshop recommended the organizational arrangements for the Regular Process. However, as with its previous meeting, the workshop did not properly address the issue of financing. Although the UN agencies explained that no additional work would be undertaken by them if no financing was provided for such work, the Member States still expect that the UN agencies will carry out the work. The question of financing of the experts, the meetings and publications is therefore still pending.

### **GESAMP**

11.55 The Committee noted that the Director of the Marine Environment Division, in his capacity as the Administrative Secretary of GESAMP, organized a meeting of representatives of the GESAMP sponsoring organizations to discuss the GESAMP reform process. The meeting concluded that:

- .1 the GESAMP mechanism and its future should not be linked to the Regular Process. GESAMP should continue irrespective of the decision on the Regular Process; and

- .2 with the exception of WHO, UNEP and IOC, the sponsoring organizations support the continuation of GESAMP, recognizing that the restructuring and financing of the new GESAMP have not yet been resolved.

11.56 The Committee also noted that it was agreed that the Administrative Secretary should convene in 2005, a meeting of the GESAMP secretariat to address the structuring and financing of the new GESAMP, and in early 2006, the next session of GESAMP itself in order to develop a programme of work for GESAMP, based on its mission statement and the strategic vision as circulated to this Committee.

## **12 VOLUNTARY IMO MEMBER STATE AUDIT SCHEME**

12.1 The Committee considered information provided by the Secretariat summarizing the outcome of the consideration of this item by:

- .1 the Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI) at its thirteenth session (7 to 11 March 2005) (MEPC 53/12/1 and MEPC 53/12/2);
- .2 the Joint MSC/MEPC/TCC Working Group on the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, at its third session, (14 to 18 March 2005) (MEPC 53/12);
- .3 the Maritime Safety Committee, at its eightieth session (11 to 20 May 2005) (MEPC 53/12/4);
- .4 the Technical Co-operation Committee, at its fifty-fifth session (14 to 16 June 2005) (MEPC 53/12/5); and
- .5 the Council, at its ninety-fourth session (20 to 24 June 2005) (MEPC 53/12/6).

12.2 The Committee also had for its consideration a submission by India (MEPC 53/12/3), suggesting the inclusion of a “general questionnaire” in the draft Pre-audit questionnaire appended to the draft Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme developed by the Joint MSC/MEPC/TCC Working Group.

12.3 The Committee considered, in particular, the action request by FSI 13 and the Joint MSC/MEPC/TCC Working Group, taking also into account the associated decisions made by MSC 80, TCC 55 and C 94, and took action as indicated in the following paragraphs.

### **Obligations of Contracting Governments/Parties**

12.4 The Committee concurred with the FSI Sub-Committee’s decision concerning the finalization of the tables listing the obligations of Contracting Governments/Parties and the instruments made mandatory under IMO Conventions, noting that the Secretariat, in consultation with the correspondence group’s co-ordinator, had completed the tables, as shown in annexes 1 to 5 of document MEPC 53/12/2, and that the Maritime Safety Committee had approved them for incorporation in the final text of the draft Code for the implementation of IMO mandatory instruments.

### **Code for the implementation of IMO mandatory instruments**

12.5 In concurring with similar action taken by MSC 80, the Committee approved the draft Code for the implementation of mandatory IMO instruments and the associated draft Assembly resolution which had been attached as annex 9 to document MSC 80/24/Add.1, for subsequent adoption by the twenty-fourth session of the Assembly, incorporating the tables listing the obligations of Contracting Governments/Parties and the instruments made mandatory under IMO Conventions, referred to in paragraph 12.4 above.

### **Framework for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme**

12.6 The Committee endorsed the draft Framework for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, as set out in annex 1 to the annex to document MEPC 53/12, noting that it had already been approved by MSC 80, TCC 55 and C 94.

### **Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme**

12.7 In considering, for endorsement, the draft Procedures for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, the Committee discussed the proposal by India (MEPC 53/12/3) that under the section on “General information” of the draft Pre-audit questionnaire set out in appendix 2 of the draft Procedures, a new paragraph 2 be added, with the title “General questionnaire”, setting out the questions listed in paragraph 3 of the said document.

12.8 Following an intervention by the delegation of Denmark and acknowledging that the Pre-audit questionnaire had already been approved by MSC 80, TCC 55 and C 94, the Committee agreed that, instead of modifying the text of the questionnaire, the Consultant engaged by IMO to develop the Auditors’ training course should be requested to take the proposal by India fully into account when preparing the course material. The Secretariat was instructed to take action accordingly.

12.9 The Committee endorsed the draft Assembly resolution for the adoption of the agreed Framework and Procedures, as set out in annex 3 to document MEPC 53/12, noting that it had already been approved by MSC 80, TCC 55 and C 94.

12.10 The Committee noted that the Joint Group had addressed its terms of reference and completed its work, and invited the twenty-third extraordinary session of the Council to concur with the course of action taken by the Committee on this agenda item.

## **13 FOLLOW-UP TO THE REVISED MARPOL ANNEX I AND ANNEX II**

13.1 The Committee recalled that, at MEPC 49, it agreed to add this item on the agenda in order to consider any appropriate developments associated with the revised MARPOL Annex I and Annex II.

13.2 The Committee further recalled that, at MEPC 51 and MEPC 52, it had dealt with several issues under this item, such as updating of certificates or approval of guidelines, and had taken other decisions to ensure a future smooth implementation of the revised MARPOL Annex I and Annex II including approval, at MEPC 52, of MEPC/Circ.421 which provides cross-reference tables between the “old” and “new” regulations of MARPOL Annex I to be used as a tool to facilitate the transition when the revised MARPOL Annex I comes into force on 1 January 2007.

13.3 The Committee noted that no documents had been submitted to this session under this agenda item and this seemed to signal that a separate item on the issue was no longer necessary. In this respect, it was recognized that any future issues concerning implementation of the revised MARPOL Annex I and Annex II can be discussed under the standing items “Interpretations and amendments of MARPOL 73/78 and related instruments” or “Promotion of implementation and enforcement of MARPOL 73/78 and related instruments” in the Committee’s agenda.

13.4 Following a proposal by the Chairman, the Committee agreed to delete this item from the agenda of its next session.

## 14 STATUS OF CONVENTIONS

14.1 The Committee noted the information on the status of IMO conventions and other instruments relating to marine environment protection (MEPC 53/14) as follows:

- .1 Annex 1 shows the status, as at 15 April 2005, of the IMO conventions and other instruments relating to marine environment protection;
- .2 Annex 2 shows the status, as at 15 April 2005, of MARPOL;
- .3 Annex 3 shows the status, as at 15 April 2005, of the amendments to MARPOL;
- .4 Annex 4 shows the status, as at 15 April 2005, of the 1990 OPRC Convention;
- .5 Annex 5 shows the status, as at 15 April 2005, of the 2000 OPRC-HNS Protocol;
- .6 Annex 6 shows the status, as at 15 April 2005, of the 2001 AFS Convention; and
- .7 Annex 7 shows the status, as at 15 April 2005, of the 2004 BWM Convention.

14.2 The Committee also noted the following information provided by the Secretariat since MEPC 53/14 was issued on 15 April 2005:

- .1 With regard to annex 2 of document MEPC 53/14 on the status of MARPOL:
  - .1 Libya and Saudi Arabia deposited their instrument of ratification for MARPOL Annexes I, II, III, IV and V on 28 April and on 23 May 2005 respectively, and Maldives deposited its instrument of ratification for MARPOL Annexes I, II and V on 20 May 2005. Therefore there are 133 Parties to the MARPOL Convention as at 18 July 2005;
  - .2 Singapore deposited its instrument of ratification for MARPOL Annex IV on 1 May 2005; and
  - .3 Poland, Croatia, France and Estonia deposited their instruments of ratification for MARPOL Annex VI on 29 April, on 4 May, on 15 July and on 18 July 2005, respectively.
- .2 With regard to annex 7 of document MEPC 53/14 on the status of 2004 Ballast Water Management Convention:

- .1 Three more countries have signed the instrument subject to ratification, they were Australia, Finland and the Netherlands; and
- .2 Maldives deposited its instrument of ratification on 22 June 2005.

14.3 The Committee further noted the following statements:

- .1 the observer of ROPME stated that Bahrain, Kuwait, Qatar and United Arab Emirates were expected to ratify the MARPOL 73/78 before the end of 2005 and that all ROPME Member States had decided to ratify the 1990 OPRC Convention also before the end of 2005;
- .2 the delegation of Cyprus stated that its Government would deposit the instrument of ratification for the AFS Convention in the near future; and
- .3 the delegation of the Netherlands stated that its Government would deposit the instrument of ratification for MARPOL Annex IV in the near future.

## **15 HARMFUL ANTI-FOULING SYSTEMS FOR SHIPS**

### **Update on the Anti-fouling Systems Convention**

15.1 The Committee noted the information contained in document MEPC 53/15 that provided information on the Anti-fouling Systems Convention (AFS Convention) which was adopted by the International Conference on the Control of Harmful Anti-fouling Systems for Ships on 5 October 2001. To date, eleven States had ratified the Convention, representing about 9.3% of the world's merchant shipping.

15.2 In this respect the Committee noted that the Secretary-General had recently written to all Member Governments which have signed the Final Act of the 2001 Conference reminding them of the urgent need to consider acceptance of the Convention.

15.3 The Committee also noted that a new IMO publication that reproduces the texts of the AFS Convention, the four Conference resolutions and the three associated Guidelines adopted by resolutions MEPC.102(48), MEPC.104(49) and MEPC.105(49) respectively, would be available shortly.

15.4 The Committee further noted that, in an effort to provide countries with practical guidance on article 5 of the AFS Convention, Members were invited to provide MEPC 54 with examples of Codes of Practice, Guidance Documents or other relevant documentation that could serve as a basis for the preparation of a concise guide on the environmentally sound management of wastes from the application or removal of an anti-fouling system controlled under the provisions of Annex 1 to the AFS Convention.

15.5 The delegation of Cyprus indicated that it had completed preparations to ratify the AFS Convention on 24 June 2005 and it hoped to deposit its instrument of ratification shortly. Cyprus also indicated that it had abided by the provisions of the AFS Convention since 1 May 2004, in accordance with the EU Directive on this matter (see also paragraph 14.3).



## **Progress report on initial measures to tackle the problem of marine pollution caused by the use of tributyltin (TBT)-based anti-fouling paints in Venezuela**

15.6 The Committee noted with appreciation the information provided by Venezuela (MEPC 53/15/1) on how Venezuela was acting to comply with the guidelines issued by IMO in relation to the AFS Convention and relevant resolutions. In its capacity as maritime authority, the National Institute for Aquatic and Island Spaces (INEA) had begun a process of formulating and introducing environmental policies and all necessary legal instruments, with a view to ensuring compliance with the relevant national and international standards and, ultimately, reducing marine environmental pollution. The Committee thanked Venezuela for providing the information and invited other delegations to provide similar information to the next session of the Committee.

### **OECD's Emissions Scenario Document for Anti-fouling Paints**

15.7 The Committee noted with appreciation the information provided by OECD (MEPC 53/INF.3) on a recently completed Emission Scenario Document for anti-fouling paint products prepared by OECD's Environment, Health and Safety Division, and thanked the OECD for providing this information. The Committee further noted that the information was a "living" document, and could be accessed via the OECD's Biocides Home Page:

[http://www.oecd.org/department/0,2688,en\\_2649\\_32159259\\_1\\_1\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.oecd.org/department/0,2688,en_2649_32159259_1_1_1_1_1,00.html)

## **16 PROMOTION OF IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT OF MARPOL 73/78 AND RELATED INSTRUMENTS**

### **Guidelines for the operation, inspection and maintenance of ship sewage systems**

16.1 The Secretariat informed the Committee (MEPC 53/16) of the provisions of MSC/Circ.648 "Guidelines for the operation, inspection and maintenance of ship sewage systems" approved by the Maritime Safety Committee at its sixty-third session (16 to 25 May 1994). These Guidelines had been developed with the aim of promoting uniform standards in relation to the examination of the installation, routine inspection and regular maintenance of the sewage systems, to ensure safe operation at all times.

16.2 The Committee, having noted the information provided by the Secretariat, agreed to draw the attention of Administrations and the industry to the recommendations contained in the above-mentioned Guidelines and to invite Member Governments to apply them on ships flying their flag. The Committee also agreed that these Guidelines should be taken into account in the future development of survey guidelines under HSSC for the revised MARPOL Annex IV.

### **Discharge into the sea of spent packages of Magnesium Phosphide fumigant**

16.3 The delegation of New Zealand, in its document MEPC 53/16/1, provided a brief overview of an incident that occurred off the coast of New Zealand in April 2005, concerning the discharge into the sea of a large number of packages of spent cargo fumigant Magnesium Phosphide. The Committee's attention was drawn to the fact that, while there appeared to be no prohibition on the discharge of such material pursuant to the existing marine pollution prevention conventions, the discharge of active packages producing phosphine gas represented a significant risk to the public who might encounter them at sea. As a result of this incident, New Zealand proposed the issuance of an MEPC circular on the Disposal of fumigant material and informed the Committee of its intention to submit to MEPC 54 a proposal for an amendment to MARPOL

Annex V with the aim of prohibiting the discharge into the sea of garbage that might present a high risk to public health.

16.4 In considering the draft MEPC circular on the Disposal of fumigant material proposed by New Zealand, the Committee, having noted that the issue raised in document MEPC 53/16/1 is related to cargo fumigation procedures, which forms part of the supplement to the IMDG Code, approved, subject to MSC's concurrent decision, the draft circular to be issued as a joint MSC/MEPC circular. In the light of this decision, the Committee further agreed to request the DSC Sub-Committee to review the draft circular, at DSC 10 in September 2005, from the viewpoint of its competence with regard to the IMDG Code, prior to MSC's consideration of the issue.

### **Port State control actions**

16.5 The Committee noted that document MEPC 53/16/2 (Marshall Islands), addressing issues with respect to the seizure of original ship's log-books, seafarers' identification and record books, Oil Record Books, as well as other assorted records from on board the ship in the course of a port State action, was already dealt with under agenda item 11 in relation to the outcome of MSC 80 (MEPC 53/11/5 refers) (paragraph 11.29).

### **Report on cost implications of providing data associated with the lists of substances subject to MARPOL Annex II**

16.6 The Committee considered information provided by the Secretariat (MEPC 53/16/3) and recalled that MEPC 49, in considering the BLG Sub-Committee's proposal to instruct the Secretariat to provide data associated with the lists of substances subject to MARPOL Annex II in a format suitable for uploading into a database, had acknowledged that this might have cost implications and had instructed the Secretariat to provide details in this respect to both the MSC and MEPC.

16.7 In accordance with the information provided, the Secretariat had developed a relational database for the management of the lists of substances subject to MARPOL Annex II (including those lists that appear in MEPC.2/Circ). While the requirements for the revised MARPOL Annex II and the consequential amendments to the IBC Code were under development, the database also served as a research tool. Once the mandatory requirements had been established with the adoption of the revised MARPOL Annex II and of the consequential amendments to the IBC Code, the Secretariat had explored possible solutions on how to restructure the database using a modern database platform and its management, as well as the cost-effective options available to restructure the database.

16.8 The Committee noted that the Secretariat had opted for an in-house solution using the platform provided by the IMO Global Integrated Shipping Information System with costs being mainly absorbed internally and, therefore, there were no cost implications at this time. However, should additional funding be required, the Committee and the MSC, as appropriate, will be duly informed. It is intended that the restructuring of the database will be completed prior to the entry into force of MARPOL Annex II on 1 January 2007.

### **Draft guidelines on detection, prosecution and deterrence of vessel source pollution**

16.9 The Committee recalled that, at MEPC 52, the United States informed the Committee (MEPC 52/16/1) on the status of its efforts to develop guidelines to assist in the detection,

prosecution and deterrence of vessel source pollution and related criminal conduct and to increase international awareness of the problem and to achieve greater MARPOL compliance and enforcement co-operation. MEPC 52, having considered the information provided, invited the United States to take into account the Committee's views and submit the draft proposed guidelines for consideration at MEPC 53.

16.10 Taking into account that the draft proposed guidelines had not been submitted for consideration at this session, the Committee invited the United States to submit a document to a future session of the Committee.

### **Implementation of the revised regulation 13G and new regulation 13H of MARPOL Annex I**

16.11 The Committee was informed that the Presidency of the Council of the European Community, acting on behalf of the European Union Member States, and the European Commission, had informed the Organization on 29 June 2005 that all Member States have adequately implemented the revised MARPOL Annex I regulations 13G and 13H and that in this respect they have decided to:

- .1 refrain from making use of the provisions of paragraph (7) of the revised regulation 13G for oil tankers entitled to fly their flags; and
- .2 make use of paragraph (8)(b) of both, regulation 13G and 13H, in order to deny entry into their ports of oil tankers operating under the provisions of paragraphs (5) and (7) of regulation 13G and paragraphs (5) and (6) of regulation 13H.

16.12 The Director, Legal Affairs and External Relations Division of the Organization, confirmed receipt of the said communication and informed the Committee that the issue was currently under study and that a response would be provided in due time.

## **17 FOLLOW-UP TO UNCED AND WSSD**

17.1 The Committee noted that, under this item, the Committee was normally invited to consider developments of the marine environment sector in relation to the Plan of Implementation adopted at the World Summit on Sustainable Development (WSSD, 2002), which was held in Johannesburg, South Africa.

17.2 The Committee also noted that it had always taken into account the requests of WSSD, including the development and adoption of the BWM Convention.

17.3 In this respect, FOEI reminded the Committee of the expression of appreciation, by WSSD, of IMO's work being carried out under the GloBallast Programme. He further reminded the Committee of the need to bring the BWM Convention into force as soon as possible.

17.4 The Committee, having noted that there had been no submissions to this session, invited Members to submit relevant information on this item to future sessions of the Committee for consideration.

## 18 TECHNICAL CO-OPERATION PROGRAMME

18.1 The Committee recalled that, given the importance of technical co-operation (TC) in the work of the Organization, MEPC 51 had decided that the Committee should have the item of technical co-operation on its agenda on a regular basis: the even-numbered sessions providing exhaustive reports on the Organization's marine environment-related technical co-operation activities and updates provided, whenever necessary, at odd-numbered sessions. It also noted that a comprehensive report covering all TC activities of the Organization for the biennium 2004-2005 would be prepared for MEPC 54.

18.2 The Committee had before it an interim report (MEPC 53/18) covering TC activities carried out under the major projects/programmes, most of which are financed through sources other than the Technical Co-operation (TC) Fund.

18.3 The Committee noted that, despite the fact that no mention was made in the interim report of the work that the Secretariat devoted to managing and technically backstopping the Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean (REMPEC) and the Regional Marine Pollution Emergency, Information and Training Centre for the Caribbean (REMPEITC – Carib.), the Marine Environment Division (MED) made considerable efforts to support these two centres. Likewise, MED also co-operated with, and assisted, similar activity centres established under other UNEP Regional Seas Conventions and other Agreements.

18.4 The Committee further noted that:

- .1 the outcome of the Project on building Partnerships for Environmental Protection and Management of the Seas of East Asia (PEMSEA) included two PDF Block B Grant projects and a draft partnership Agreement and draft operating arrangements; and
- .2 with regard to the Project on Removal of Barriers to the Effective Implementation of Ballast Water Control and Management Measures in Developing Countries (GloBallast), the pilot phase was completed in December 2004 and that the follow-on PDF-Block B Grant aimed at developing a full size project (GloBallast Partnerships) with a budget of US\$ 17 million.

18.5 The Committee took note of the developments regarding:

- .1 the project on the assessment of the extent of aquatic species transfer through ships' ballast water and sediments into and out of the Caspian Sea;
- .2 the marine electronic highway (MEH) project; and
- .3 the project on EUROMED co-operation on maritime safety and prevention of pollution from ships (SAFEMED), which aims at mitigating the existing imbalance in the application of maritime legislation in the Mediterranean region between the EU Member States and their Mediterranean partners.

18.6 The Committee also noted the information on major projects being developed and implemented directly by IMO or under its supervision.

18.7 The Committee further noted the sustained increase in the financial delivery of the Integrated Technical Co-operation Programme (ITCP) and, in this respect, the good results achieved in relation to the implementation of the marine environment-related activities under the ITCP, to which MED also devoted substantial support in the form of programme implementation and technical backstopping.

18.8 The Secretariat (Technical Co-operation Division (TCD)) provided the Committee with information on the outcome of the fifty-fifth session of the Technical Co-operation Committee. In particular, the Committee noted that the Organization's Integrated Technical Co-operation Programme (ITCP) for 2006-2007, with a total funding requirement of US\$15.5 million, was approved with budget allocation for capacity-building aspects of the Voluntary IMO Member State Audit scheme. The Committee further noted that TCC 55 agreed in principle to the establishment of an international ship-recycling fund as proposed by MEPC 52. The Committee also noted the action taken by the Secretary-General to implement resolution A.965(23) on the "Development and Improvement of Partnership Arrangements for Technical Co-operation" and pointed out the success of the IMO regional presence scheme through the three African regional offices in Côte d'Ivoire, Ghana, and Kenya, as well as in the Philippines and through the Regional Maritime Adviser in the Caribbean.

18.9 The delegation of Venezuela, in its document MEPC 53/2/22, presented a summary of its work in the field of ballast water management, including the provisions of the national law, the organizing of a national team for the development of a strategy and of a plan of action, the awareness campaign on the environmental problems caused by ships' ballast water and sediments and the development of a database containing accurate and up-to-date details on the taxonomy, habitat and distribution of autochthonous and foreign species. The delegation also informed the Committee on Venezuela's suggestions regarding measures, which could assist in addressing ballast water problems in the Wider Caribbean region.

18.10 Commenting on the documents under consideration, the delegation of Russian Federation recalled the excellent practice by the Organization consisting in organizing OPRC courses and, especially, for the benefit of the countries in the Black Sea region. It further insisted on the need for the Organization to continue organizing such courses, given the region's important training needs in this field. The Russian Federation also reiterated their suggestion made during MEPC 52 regarding the need to organize OPRC train-the-trainer courses with a view to gradually reducing developing countries' dependency on external expertise.

18.11 Regarding the Organization's technical co-operation programme in the field of ballast water management, the delegation of Russian Federation underlined the invaluable experience gained by the six countries which hosted the initial demonstration sites under GloBallast. It further expressed satisfaction at the prospect of the implementation, in 2006/2007, of the second phase of the GloBallast Partnerships project and indicated their readiness to share their experience in the field of ballast water management, especially for the implementation of the project.

18.12 In summing up, the Chairman thanked all donors and partners for their support and commitment to the Integrated Technical Co-operation Programme and encouraged them to continue their support.

## **19 FUTURE ROLE OF FORMAL SAFETY ASSESSMENT AND HUMAN ELEMENT ISSUES**

### **HUMAN ELEMENT ISSUES**

19.1 The Committee recalled that, at MSC 78, the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element, due to the complex and interrelated issues involved and time constraints, was not able to develop a complete strategic plan and instead developed a working document, which could serve as a basis for developing the strategic plan to address the human element.

19.2 The Committee also recalled that in order to facilitate the finalization of the strategic plan, MSC 78 had invited Member Governments to submit comments on the working document (MSC 78/WP.16) to MSC 79.

19.3 The Committee further recalled that MSC 79 noted that, following consultations between the Chairmen of the Committees, MEPC 52 agreed that the next session of the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element would be convened at this session.

19.4 The Committee noted that MSC 79, taking into account the decision of MEPC 52 to reconvene the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element at this session, agreed that the Joint Working Group should consider in detail the documents MSC 79/14, MSC 79/14/1, MSC 79/14/2, MSC 79/14/3, MSC 79/14/4, MSC 79/14/5 and MSC 79/14/6.

19.5 The Committee also noted that MSC 79 had agreed that the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element should change the title of the proposed plan to 'Organization's strategy to address the human element', so that it would not be confused with the Organization's Strategic Plan and should not be in conflict with the Organization's Strategic Plan.

19.6 The Committee further noted that MSC 79 had also agreed that the draft Guidelines on the basic elements of a shipboard occupational health and safety programme (BLG 8/WP.4) should also be considered by the Joint Working Group at this session.

19.7 The Committee, having been informed that MSC 79 had noted the information provided by the Secretariat (MSC 79/14/7) on the establishment of the Independent Experts Group to study the impact of the ISM Code at no cost to the Organization, urged Member Governments to respond to the questionnaire circulated by means of Circular letter No.2625.

19.8 The Committee considered the relevant proposals in documents MEPC 53/19 (Secretariat), MEPC 53/19/1 (Russian Federation), MEPC 53/19/3 (United States), MEPC 53/19/5 (FOEI), MEPC 53/19/6 (India) and decided to refer the relevant documents along with documents MSC 79/14, MSC 79/14/1, MSC 79/14/2, MSC 79/14/3 (Liberia), MSC 79/14/4 (ISF), MSC 79/14/5, MSC 79/14/6 (ICFTU) referred by MSC 79 to the Joint MSC/MEPC Working Group for developing the 'Organization's strategy to address the human element' for promoting safe behaviour in a maritime safety, environmental protection and security culture.

19.9 The Committee considered the relevant proposal in document MEPC 53/19/4 (ICFTU) to develop a Code of Safe Working Practice for seafarers consistent with resolution A.947(23), compatible with, and in addition to the Guidance on the ISM Code and decided to refer it to the working group along with the draft MSC/MEPC circular (BLG 9/17, annex 7) taking into account the views expressed by ICFTU at BLG 9 for appropriate advice.

19.10 The Committee noted the information provided by the United Kingdom (MEPC 53/19/2) on the development and preliminary trialling of a Human Element Assessment Tool (HEAT) to assess the effectiveness of management of the human element on board ships and within ship operating companies. The trial was expected to be completed on 31 December 2005, after which time the results and feedback would be analysed and appropriate alterations would be made if considered necessary. If the results of the trial was successful, the United Kingdom would make them available to the Organization for further consideration with a view to developing safer working practices within the maritime industry. The Committee agreed to refer this to the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element for further consideration.

19.11 The Committee noted the information provided by Sweden (MEPC53/INF.7) on a study by the Swedish Maritime Administration concerning collisions and groundings, in which fatigue/sleep had been identified as a major contributing factor and decided to refer this to the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element and the STW Sub-Committee for further consideration.

### **Reconvening of the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element**

19.12 The Committee reconvened the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element with the following terms of reference:

Taking into account the comments and decisions made in the plenary to:

- .1 develop the Organization's strategy plan to address the human element taking into account information contained in documents MSC 79/14, MSC 79/14/1, MSC 79/14/2, MSC 79/14/3, MSC 79/14/4, MSC 79/14/5, MSC 79/14/6, MEPC 53/19, MEPC 53/19/1, MEPC 53/19/3, MEPC 53/19/5, MEPC 53/19/6 and the Strategic Plan for the Organization (resolution A.944(23));
- .2 consider information contained in document MEPC 53/19/2 and advise the Committee as appropriate;
- .3 take into account the information provided in document MEPC 53/INF.7;
- .4 consider the draft MSC/MEPC circular (BLG 9/17, annex 7) taking into account the views expressed by ICFTU at BLG 9 and in document MEPC 53/19/4 and advise the Committee as appropriate; and
- .5 submit a report to plenary on Thursday, 21 July 2005.

### **FORMAL SAFETY ASSESSMENT**

19.13 The Committee recalled that MEPC 52 had agreed to consider the work of the Correspondence Group on Formal Safety Assessment (FSA) at this session after it had been considered by MSC 78. However, due to lack of time, the Committee also recalled that MSC 78 had decided to defer consideration of the report of the FSA Correspondence Group to MSC 79 (MSC 78/19).

19.14 The Committee noted that MSC 79, after having considered a proposal for the establishment of a group of experts which would be entrusted to provide expert judgement for specific FSA studies, agreed to establish an *ad hoc* working group at MSC 80 in order to consider

the need for such a group of experts, including representation, funding, independence and transparency issues; to consider the documents submitted to MSC 78, MSC 79 and MSC 80 in order to improve the FSA Guidelines; and to consider the link between FSA and goal-based new ship construction standards.

19.15 The Committee further noted that MSC 80, in considering the outcome of the aforementioned work group's deliberations, took the following decisions:

- .1 approved, subject to MEPC's concurrent decision, draft amendments to the Guidelines for formal safety assessment (FSA) for use in the IMO rule-making process (MSC/Circ.1023 – MEPC/Circ.392) and an associated draft MSC/MEPC circular (MEPC 53/11/5, annex 1);
- .2 established a correspondence group and instructed it to prepare further draft amendments to the FSA Guidelines, including the development of a risk index relevant to the protection of the marine environment, taking into account the outcome of MEPC 53, and submit a report to MSC 81;
- .3 in order to facilitate the work on the development of a risk index relevant to the protection of the marine environment, invited Member Governments and international organizations to submit proposals on this matter to MSC 81 and invited MEPC 53 to endorse this view;
- .4 agreed on the establishment, when necessary, of an FSA Group of Experts for the purpose of reviewing an FSA study if the Committee plans to use the study for making a decision on a particular issue; and
- .5 agreed, in principle, that the above proposed expert group would undertake to review FSA studies on specific subjects submitted to the Organization, as directed by the Committee(s) and prepare relevant reports for submission to the Committee(s).

19.16 Notwithstanding the above decisions, the Committee also noted that the structure of the aforementioned group of experts was left open for future discussion, though MSC 80 agreed, in principle, that members participating in the expert group should have risk assessment experience, a maritime background and knowledge/training in the application of the FSA Guidelines.

19.17 The Committee, having considered the report of the correspondence group (MSC 80/7/1), considered the outcome of MSC 80 and took the following actions:

- .1 approved the draft amendments to the Guidelines for formal safety assessment (FSA) for use in the IMO rule-making process (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392) and the associated draft MSC/MEPC circular as set out in annex 1 to document MEPC 53/11/5, and instructed the Secretariat to issue them as MSC/Circ.1180 - MEPC/Circ.474;
- .2 endorsed the view of MSC 80 that, in order to facilitate the work on the development of a risk index relevant to the protection of the marine environment, Member Governments and international organizations be invited to submit proposals on this matter to MSC 81 and that the FSA Correspondence Group



established at MSC 80 should also consider the matter further, taking into account the outcome of MEPC 53; and

- .3 noted the outcome of MSC 80 regarding the establishment, when necessary, of an FSA Group of Experts to review FSA studies on specific subjects submitted to the Organization, as directed by the Committee(s) and prepare relevant reports for submission to the Committee(s).

### **Report of the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element**

19.18 Having received the report of the working group (MEPC 53/WP.12), the Committee approved it in general and took action as summarized in the ensuing paragraphs.

### **Organization's strategy to address the Human Element**

19.19 The Committee considered the information provided in documents MSC 79/14, MSC79/14/1, MSC 79/14/2, MSC 79/14/3, (Liberia), MSC 79/14/4 (ISF), MSC 79/14/5, MSC 79/14/6 (ICFTU), MEPC 53/19/1 (Russian Federation), MEPC 53/19/2 (United Kingdom), MEPC 53/19/3 (United States), MEPC 53/19/5 (FOEI) and MEPC 53/19/6 (India) and agreed to use documents MSC 79/14 and MEPC 53/19/3 as the basic documents for the development of the Organization's strategy to address the human element.

19.20 The Committee considered the information provided in document MEPC 53/19/1 (Russian Federation) related to the research into quantification of human element influence on the safety of shipping and the methods for upgrading safety management systems within shipping companies and agreed that this should be considered in detail at the next meeting of the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element. Accordingly, the Committee agreed to include this as an action point within the proposed strategy to address the human element.

19.21 The Committee considered the information provided in document MEPC 53/19/2 (United Kingdom) on the development and a preliminary trialling of a Human Element Assessment Tool (HEAT) and noted that the trials were expected to be completed by the end of the year, after which time the result and feedback would be analysed. The Committee further noted that the results of the trial, if successful, would be made available to IMO for further consideration in its drive towards safer working practices in the maritime industry. As the subject addressed in documents MEPC 53/19/1 and MEPC 53/19/2 are closely related, the Committee agreed that they should be considered as a single action point.

19.22 The Committee considered the information provided in document MEPC 53/19/5 (FOEI) on the courses for seafarers on marine ecosystems and sustainable shipping conducted by Pro Sea. The Committee agreed that these courses would go a long way in raising environmental consciousness and included the issue as an action point within the proposed strategy to address the human element.

19.23 The Committee considered the information provided in document MEPC 53/19/6 (India) providing a proposal for a comprehensive safety indexing of ships in lieu of current certification methods by the use of analysis of reliability of machinery and human and organizational errors. The Committee, noting that this proposal would require more detailed information including examples, agreed that this should be included as an action point in the proposed strategy to address the human element.

19.24 The Committee considered the draft guidance for the Organization to facilitate the comprehensive consideration of the human element in the development or amendment of mandatory and non-mandatory IMO instruments provided in document MSC79/14/1 (Liberia) along with the additional information provided by the United States (MEPC 53/19/3). The Group developed a checklist along with the associated MSC/MEPC circular. The Committee approved, subject to approval by MSC 81, the draft circular (MEPC 53/WP.12, annex 1) and instructed its subsidiary bodies to use the checklist in their work.

19.25 The Committee agreed to consider, at an appropriate time, amending the Guidelines on the organization and method of work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and their subsidiary bodies, as amended (MSC/Circ.1099 - MEPC/Circ.405) to include the checklist in the circular to be observed by Member Governments when submitting proposals for new, or amendments to existing, instruments.

19.26 The Committee considered the proposal by Liberia (MSC 79/14/3) for greater participation of human element expertise at meetings of Committees, Sub-Committees, Working and Correspondence Groups of the Organization and the comments by ISF (MSC 79/14/4). The Committee agreed that this would assist in the integration of the human element into the work of the Organization. Accordingly, the Committee approved, subject to approval by MSC 81, the MSC/MEPC circular urging the participation of human element expertise in various IMO bodies (MEPC 53/WP.12, annex 2).

19.27 The Committee considered a proposal by Liberia (MSC 79/14/2) to develop a human element action plan for consideration of ergonomics within IMO and noted that according to one P&I Club more than one out of five personal injury incidents reported are results of slips, trips and falls. Accordingly, the Committee approved, subject to approval by MSC 81, a framework for consideration of ergonomics and work environment, along with MSC/MEPC circular (MEPC 53/WP.12, annex 3). In considering the submission by ICFTU (MSC 79/14/6), the Committee noted the existing guidance on ergonomic criteria related to bridge and engine room (MSC/Circ.982 and MSC/Circ.834).

19.28 The Committee, adhering to the Strategic Plan for the Organization (A.944(23)), approved, subject to approval by MSC 81, the Organization's strategy to address the human element along with the associated MSC/MEPC circular (MEPC 53/WP.12, annex 4). The Committee instructed its subsidiary bodies to take action accordingly. The Committee agreed to keep the Strategy and, in particular, the action plan under continuous review and to revise, when necessary.

### **Guidelines on the basic elements of a shipboard occupational health and safety programme**

19.29 The Committee considered the draft Guidelines on basic elements of a shipboard occupational health and safety programme, along with associated draft MSC/MEPC circular (BLG 9/17, annex 7), and agreed that:

- .1 in paragraph 3.5 at annex and in paragraph 2.10 at appendix 5 of the guidelines "safety management systems" should be replaced by "safety management programmes";
- .2 in the last line of paragraph 1.1, "occupational" should be inserted between the words "shipboard" and "health"; and

- .3 the words “occupational health and safety” should be used consistently throughout the document.

19.30 The Committee agreed that the above guidelines would assist in the implementation of the ISM Code and agreed that the following text be included in the main body of the draft MSC/MEPC circular:

“3. The Committees, recognizing the need to provide guidance for shipowners and ship managers for implementing the ISM Code, agreed that these guidelines would provide relevant information related to occupational health and safety on board ships.”

19.31 The Committee, having taken the above action, approved, subject to approval by MSC 81, the draft MSC/MEPC circular (BLG 9/17, annex 7).

19.32 In considering the submission by ICFTU (MEPC 53/19/4), the Committee agreed to consider this further at a future session.

### **Other matters**

19.33 The Committee agreed to refer document MEPC 53/INF.7 (Sweden) to the FSI Sub-Committee for information purpose only.

19.34 The Committee recalled that the Committees had agreed to keep the ‘Role of the Human Element’ on their agenda and to reconvene the Group annually alternately at MSC and MEPC meetings. The Committee agreed that this would ensure that the actions identified in the Organization’s strategy to address the human element could be effectively conducted.

## **20 WORK PROGRAMME OF THE COMMITTEE AND SUBSIDIARY BODIES**

### **Amendments to MARPOL Annex I to prevent the risk of pollution during oil transfer operations between ships at sea**

20.1 The Committee noted the document by Spain and Mexico (MEPC 53/20), which proposed to add a new chapter and a new appendix to MARPOL Annex I in respect of the potential risk to the marine environment posed by transfers of oil cargoes between ships at sea and its inclusion as a new item in the work programme of the BLG Sub-Committee and the provisional agenda for BLG 10 in 2006.

20.2 The Committee noted the information provided by Denmark (MEPC 53/20/3) in support of the proposal by Spain and Mexico indicating that it would be preferable that the international regulation provide the overall framework for coastal States to regulate the area as they find necessary by establishing an authorization or notification scheme, and by enabling coastal States to introduce limitations or a possible ban on the operations in sensitive sea areas.

20.3 The Committee also noted the information provided by OCIMF and ICS (MEPC 53/20/2) supporting, in principle, the proposal by Spain and Mexico, however there were technical and operation issues which needed to be fully evaluated and justified by the BLG Sub-Committee, and to direct matters such as unnecessary controls or proposals to ban ship to ship operations in Special Areas under MARPOL or PSSAs, including jurisdictional issues arising from a desire to control legitimate operations in adjoining States territorial waters, to the Legal Committee for consideration.

20.4 In accordance with the provisions of paragraph 2.17 of the Guidelines on the organization and method of work of the MSC and MEPC and their subsidiary bodies (MSC/Circ.1099 – MEPC/Circ.405), the Chairman made a preliminary assessment on the proposed new work programme by Spain and Mexico (MEPC 53/WP.6), which showed that the criteria for general acceptance provided in paragraph 2.9 of the Committee's Guidelines had been met.

20.5 In the ensuing discussion, the Committee recognized that the technical and operation issues pertaining to the potential risk of pollution during ship to ship transfer of oil cargoes at sea should be considered by the BLG Sub-Committee taking into account the principle of international maritime law, for example, UNCLOS, and, during consideration by the BLG Sub-Committee, the rights and obligations of coastal and flag States should be the guiding principles.

20.6 The Committee agreed to include a high-priority item on "Amendments to MARPOL Annex I for the Prevention of marine pollution during oil transfer operations between ships at sea" in the work programme of the BLG Sub-Committee and in the provisional agenda of BLG 10, with a target completion date of 2007, taking into account the issue raised in paragraph 20.5 above. In order to facilitate discussions at BLG 10, Member States and international organizations are invited to submit information to BLG 10 on incidents caused by ship-to-ship oil transfer operations at sea.

20.7 The Committee noted the correction made by OCIMF in document MEPC 50/20/2 in reference to the Persian Gulf in accordance with United Nations' standard geographical designation for the sea area between the Arabian Peninsula and the Islamic Republic of Iran.

#### **Draft high-level action plan and prioritization of areas of work for the Organization for 2006-2007 biennium**

20.8 The Committee recalled that the Council, at its eighty-eighth session, established an *ad hoc* Council Working Group to draft the Strategic Plan for the Organization for the period 2004 to 2010, which was adopted by the twenty-third session of the Assembly by resolution A.944(23).

20.9 The Committee noted that the *ad hoc* Council Working Group, at its fourth session, agreed that there should be linkage between the strategic directions, high-level action plan, priorities and the work programmes of the Committees, including the reporting back to the Council of work done; and further agreed that the priorities should be set biennially and be outcome-based and agreed by the Council on the basis of proposals made by the Committees.

20.10 The Committee also noted that the Council, at its ninety-third session, adopted the draft high-level action plan for the period 2006-2009 (i.e. for the two biennia remaining of the current Strategic Plan period) and instructed the Secretariat to forward it to the Committees for consideration with a view to its adoption at the twenty-fourth session of the Assembly.

20.11 The Committee considered and endorsed the draft high level action plan, as contained in annex 1 to document MEPC 53/20/1.

20.12 The Committee also considered, taking into account the amendments by Australia and the Netherlands, amended and endorsed the draft outcome-based priorities for the Committee for 2006-2007 (MEPC 53/20/1, annex 2). The planned output from the Committee for the 2006-2007 biennium, as amended, is set out at annex 33.

**Progress report on the Committee's long-term work plan (up to 2010)**

20.13 The Committee recalled that Assembly, by resolution A.943(23), approved the long-term work plan of the Organization for the period up to 2010 and requested the Committees to keep the respective lists of subjects under review in the light of developments in the work of the Organization.

20.14 The Committee noted that, pursuant to the request of the twenty-first session of the Assembly (November 1999) that future Assembly documents on the Organization's long-term work plan should contain information on progress made with respect to the subjects established on that work plan, the Secretariat prepared the progress report on the Committee's long-term work plan (up to 2010) (MEPC 53/INF.4, annex) for consideration by the Committee prior to its submission to the twenty-fourth session of the Assembly.

20.15 The Committee noted that the Council, at its ninety-third session (15 to 19 November 2004), when considering the draft high-level action plan for the Organization, decided that the existing long-term work plan would be discontinued as from the twenty-fourth session of the Assembly.

20.16 The Committee agreed with the progress report on MEPC's long-term work plan (up to 2010) (MEPC 53/INF.4, annex) and requested the Secretariat to update the report to include the progress made by this session prior to its submission to the twenty-fourth session of the Assembly.

**Work programmes and provisional agendas of the BLG and FSI Sub-Committees**

20.17 The Committee noted that MSC 80, in view of the need to reduce some workload of DE 49, agreed to move on an *ad hoc* basis for 2006 only, the following items of the provisional agenda for DE 49 to the provisional agenda for BLG 10:

- .1 safety aspects of ballast water management; and
- .2 guidelines on equivalent methods to reduce on-board NO<sub>x</sub> emission.

20.18 The Committee also noted that MSC 80 decided that FP 50, STW 37, DE 49 and BLG 10 should consider the Inter-Industry Working Group (IIWG) interim report on investigation into casualties of tankers and to submit their comments for consideration by MSC 81 and therefore included the item on "Casualty Analysis" in the provisional agenda of BLG 10.

20.19 The Committee recalled that it had approved the inclusion of a new item on amendments to MARPOL Annex I for the Prevention of marine pollution during oil transfer operations between ships at sea in the work programme item of the BLG Sub-Committee and in the provisional agenda of BLG 10.

20.20 The Committee noted that, with regard to the FSI Sub-Committee, MSC 80 considered the recommendations of FSI 13 (FSI 13/23, paragraph 7.6) for a single continuous item on "Port State control" to replace the existing continuous items on "Regional co-operation on port State control" and on "Reporting procedures on port State control detentions and analysis and evaluation of reports" and agreed to amend the title of the proposed item on "Port State control" by "Harmonization of port State control activities".

20.21 The Committee amended and approved the work programmes of the BLG and FSI Sub-Committees as well as the provisional agendas for their forthcoming sessions, BLG 10 and FSI 13, respectively, on the basis of those approved by MSC 80 (MSC 80/24, annexes 18 and 19), which are set out at annex 34.

#### **Work programme of the DSC, NAV, DE, SLF and STW Sub-Committees which relate to environmental issues**

20.22 The Committee, noting the information provided in document MEPC 53/20/5 and the decision of MSC 80 (MSC 80/24, annexes 18 and 19), amended and approved the environmental related items in the work programmes of the DSC, NAV, DE, SLF and STW Sub-Committees, which are set out at annex 35.

#### **Items to be included in the Committee's agenda for its forthcoming three sessions**

20.23 The Committee amended and approved the items to be included in the agendas for MEPC 54, MEPC 55 and MEPC 56 (MEPC 53/WP.5), which are set out at annex 36.

#### **Dates for MEPC 54, MEPC 55 and MEPC 56**

20.24 The Committee noted that MEPC 54 would be held from 20 to 24 March 2006 and that MEPC 55 and MEPC 56 were scheduled tentatively from 9 to 13 October 2006 and July 2007, respectively.

#### **Working/drafting groups at MEPC 54**

20.25 The Committee noted that, as reported in document MEPC 53/20/4, MSC 80 agreed to consider, at MSC 81, the establishment of the Joint MSC/MEPC Working Group on Human Element at MSC 82, which will be convened in December 2006 after MEPC 55 (October 2006).

20.26 The Committee agreed, in principle, to establish the following working/drafting/technical groups at MEPC 54:

- [.1 Working Group on Ballast Water Management;]\*
- .2 Working Group on Ship Recycling;
- .3 Working Group on Air Pollution;
- .4 Drafting Group on Amendments to MARPOL Annex IV; and
- .5 Technical Group on PSSAs.

#### **Correspondence groups**

20.27 The Committee agreed to establish a correspondence group on development of guidelines under the BWM Convention to prepare submissions to BLG 10, and a Joint MEPC/LC correspondence group on clarification of boundaries between the MARPOL Convention and the London Convention (see paragraphs 2.25 and 6.11).

---

\* To be decided at MEPC 54.

### **Intersessional meetings**

20.28 The Committee confirmed that the OPRC/HNS Technical Group would meet during the week prior to MEPC 54 and report to the Committee on the outcome of its work.

## **21 APPLICATION OF THE COMMITTEES' GUIDELINES**

### **Deadline for submission of documents containing proposals for new work programme items**

21.1 The Committee recalled that, with regard to the Guidelines on the organization and method of work of the MSC and the MEPC (MSC/Circ.1099 - MEPC/Circ.405), the deadlines for the submission of documents to IMO Secretariat are:

- .1 20 weeks for documents containing proposals for new work programme items;
- .2 13 weeks for documents containing more than 6 pages;
- .3 9 weeks for documents containing 6 or less pages; and
- .4 7 weeks for documents containing up to 4 pages commenting on those referred to in .1 and .2 above.

21.2 The Committee noted that, in considering the work programmes of the Sub-Committees and provisional agendas of their forthcoming sessions and taking into account the Committee's method of work relating to the consideration of proposals for new work programme items, the Chairman of MSC 78 clarified that the objective of the Committee, when discussing these proposals was to decide, based upon justification provided by Member Governments in accordance with the Committee's Guidelines, whether the new item should or should not be included in the sub-committee's work programme. A decision to include a new item in a sub-committee's work programme does not mean that the Committee agreed with the technical aspects of the proposal. If it is decided to include the item in a sub-committee's work programme, detailed consideration of the technical aspects of the proposal and the development of appropriate requirements and recommendations should be left to the sub-committee concerned (MSC 80/24, paragraph 21.3).

21.3 In light of the aforementioned issues, Germany and the United Kingdom (MEPC 53/21) proposed that:

- .1 in view of the extensive requirements in the Committee's Guidelines such as on format and contents of the submissions and the extensive internal consultation and approval process needed by some delegations, the 20-week deadline for proposals for new work programme items should be reduced to 13 weeks;
- .2 to modify paragraphs 4.10.2 to 4.10.7 of the Committee's Guidelines by replacing "at IMO Headquarters" with "at IMO Headquarters and on the IMO document web site" in light of C 92's decision that the distribution of hard copies of meeting documents to IMO Member States should be limited to one copy per delegation, as from 1 July 2004 and that non-governmental organizations would not receive meeting documents in hard copy as from 1 June 2004 (C 92/D, paragraph 17(e).2(i) and (ii)); and

- .3 a paper on these same issues will be submitted to MSC 81.

21.4 In the ensuing discussion, several delegations pointed out that, although there will be significant benefits by reducing the 20-week deadline for proposals for new work programme items to 13 weeks, the time to review and for submission of comments on such proposals will be shortened, which the joint paper by Germany and the United Kingdom did not take into account. In view of this, the Committee agreed to defer further consideration of document MEPC 53/21 to MEPC 54 to enable the submission of comments on the issues raised.

### **Report of the Chairmen's Meeting and the outcome of MSC 80 on the terms of reference of the sub-committees and related matters**

21.5 The Committee recalled that, at its fifty-second session, the issues remaining from 2002 Chairmen's Meeting were examined by the 2004 Chairmen's Meeting including the agreement that some flexibility should be introduced to allow working groups to start work on Monday mornings.

21.6 The Committee noted that issues left unresolved by the 2002 and 20054 Chairmen's Meetings were accordingly, revisited by the 2005 Chairmen's Meeting held on 14 May 2005 under the following broad headings: improving the efficiency of meetings; control of new work programme items; documentations; workload management; terms of reference of the sub-committees; sub-committees' workload and work programme management; and other business.

21.7 In considering the actions requested by the 2005 Chairmen's Meeting (MEPC 53/21/1), the Committee noted that MSC 80 agreed or endorsed all these actions as contained in document MEPC 53/21/2 on the outcome of MSC 80 on the aforementioned report, and therefore, the Committee:

- .1 agreed that, if possible, working groups may start work on Monday mornings on standing issues and, to that end, the terms of reference of working groups may be agreed at the previous session of the parent body;
- .2 agreed that, alternatively, working groups may start work on Monday mornings on the basis of the draft terms of reference submitted to that session for approval;
- .3 endorsed the recommendation addressed to the MSC concerning the holding of specialist technical groups of experts back-to-back with the Committee or its subsidiary bodies;
- .4 agreed that sub-committee working groups, if circumstances and time constraints so dictate, may submit their reports directly to the Committees;
- .5 agreed that there is no need to revise paragraph 2.11 of the Guidelines;
- .6 agreed that chairmen should periodically re-assess the status of any longstanding low priority items on their work programmes;
- .7 agreed that the Guidelines be reviewed in due course to take account of ongoing developments concerning the establishment of biennial work priorities;



- .8 requested Member States to refrain from submitting to the Committees proposals for new work programme items under specific agenda items and to instruct the Secretariat not to accept such submissions and to advise the submitting Administration accordingly;
- .9 concurred that the chairmen, where appropriate and agreed, should allow working group reports to be processed as session documents for consideration by the subsequent meeting;
- .10 requested Member States and international organizations to respect the existing deadlines for the submission of documents;
- .11 instructed the Secretariat to advise Member States and international organizations on the exact format of meeting documents;
- .12 agreed that, at this stage, no further action should be taken on the possible introduction of an additional night shift on Wednesdays during sub-committee meetings;
- .13 agreed that the phrase “including the role of such measures in the protection of the marine environment” should be inserted in an appropriate place in the terms of reference of all sub-committees;
- .14 agreed that the sub-committees should periodically review their terms of reference to ensure that they accurately reflect the work being carried out;
- .15 endorsed the recommendation addressed to the MEPC that it should consider assigning IMO’s environmental conventions, or parts thereof, to specific sub-committees, as appropriate, in particular to the BLG Sub-Committee;
- .16 endorsed the request to the Chairmen of the MSC and MEPC that they examine the possibility of holding back-to-back sub-committee sessions and submit relevant proposals to the Committees as soon as practicable (paragraph 26);
- .17 endorsed the request to the Chairmen of the MSC and MEPC that they examine the possibility of introducing flexible arrangements to facilitate the *ad hoc* assignment of certain work programme items and, in particular, to request the Chairmen of the MSC and MEPC to consider the possibility of shifting, in 2006 and on an *ad hoc* basis, the life-saving appliances issues of the DE Sub-Committee to the FP or COMSAR Sub-Committees, as well as relevant environmental issues from the MEPC to the BLG Sub-Committee in 2006;
- .18 considered paragraph 6.5 of document MSC 80/20 concerning the change of the name of the BLG Sub-Committee to better reflect the work being undertaken, and decided that the name of the BLG Sub-Committee should not be changed at this stage;
- .19 agreed that, subject to certain conditions, experts may participate in committee and sub-committee sessions and, to that end, the Committees’ Rules of Procedure should be revised; and

- .20 reminded subsidiary bodies of the provisions of paragraph 3.8 of the Committee's Guidelines concerning the development of amendments to, or interpretations of, IMO instruments.

21.8 In response to the issue raised by the Marshall Islands concerning paragraph 19.2 of document MEPC 53/21, the Chairman stated that, as an example, there could be 11 weeks delay after receipt of a submission to posting at IMODOCS website and informed the Committee that this issue will be considered at the next Chairmen's meeting.

### **Terms of reference of the sub-committees**

21.9 The Committee recalled that, as instructed by the Committees, all Sub-Committees had prepared their draft terms of reference for consideration and approval by the Committees.

21.10 The Committee noted that MSC 80, having considered the outcome of the 2005 Chairmen's Meeting on the subject, approved the revised terms of reference of all the Sub-Committees and agreed that, in compliance with the recommendation of the Chairmen's Meeting, the mandate to all Sub-Committees should include explicit reference to marine environment issues and that the phrase "including the role of such measures in the protection of the marine environment" should be inserted in an appropriate place in the terms of reference of all Sub-Committees. The Committee concurred with the above decision of MSC 80 and instructed the Secretariat to do so accordingly. The revised terms of reference of all the Sub-Committees, as amended and approved by the Committee and MSC 80, are attached at annex 37.

## **22 ELECTION OF THE CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2006**

22.1 In accordance with rule 17 of the Rules of Procedure, the Committee unanimously re-elected Mr. Andreas Chrysostomou (Cyprus) as Chairman, and re-elected Mr. Ajoy Chatterjee (India) as Vice-Chairman, both for 2006.

## **23 ANY OTHER BUSINESS**

### **Applications for consultative status**

23.1 The Committee recalled that the twenty-second extraordinary session of the Council referred the application of the International Bunker Industry Association (IBIA) to the Committee and the MSC for advice.

23.2 The Committee also recalled that MEPC 51, having considered the application of IBIA, agreed to recommend to the Council that consultative status could not be granted to IBIA at this time.

23.3 The Committee further recalled that the ninety-second session of the Council subsequently decided to defer consideration of the application of IBIA pending the provision of additional information regarding its access to IMO through other organizations.

23.4 The Committee noted that additional information had been received from IBIA and that MSC 79 was satisfied with the additional information and decided to recommend to the Council that consultative status be granted to IBIA.

23.5 The Committee established an informal group on consultative status under the Chairmanship of Mr. A. Chatterjee (India) to re-consider the application of IBIA in accordance with the Rules Governing Relationships with Non-Governmental International Organizations and report back to plenary.

23.6 Having considered the report of the informal group (MEPC 53/WP.14), and noting the relevant decision of MSC 79 on IBIA, the Committee agreed to recommend to the Council that consultative status be granted to IBIA.

### **Expressions of appreciation**

23.7 The Committee expressed appreciation to Mr. A. Chrysostomou (Chairman of the Committee), to Mr. A. Chatterjee (Vice-Chairman of the Committee and Chairman of the Informal Group on Consultative Status), to Mr. M. Hunter (Chairman of the Review Group on Ballast Water), to Mr. J. Koefoed (Chairman of the Working Group on Ship Recycling), to Mr. B. Okamura (Chairman of the Working Group on Air Pollution), to Mr. J. Rasmussen, (Chairman of the Working Group on Human Element), to Mr. Z. Alam (Chairman of the Drafting Group on MARPOL Amendments), and to Ms. L.S. Johnson (Chairman of the Technical Group on PSSAs) for their outstanding contribution to the success of MEPC 53.

23.8 The Committee also expressed appreciation to the following delegates, who had recently relinquished their duties, retired or were transferred to other duties or were about to, for their invaluable contribution to its work and wished them a long and happy retirement or, as the case might be, every success in their new duties:

- Dr. J. Cowley (Vanuatu) (on retirement)
- Mr. B. Parkinson (ICS) (on retirement)
- Mr. Tom Allan (United Kingdom) (on retirement)
- Mr. Jørgen Rasmussen (Denmark) (on retirement)
- Mr. K.T. Lim (Republic of Korea) (as outgoing Chairman of the FSI Sub-Committee)
- Mrs. Xu Cuiming (China) (on transfer)

(The annexes will be issued as addenda to this report)

**ANNEX 1**

**RESOLUTION MEPC.123(53)**

**Adopted on 22 July 2005**

**GUIDELINES FOR BALLAST WATER MANAGEMENT  
EQUIVALENT COMPLIANCE (G3)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by the international conventions for the prevention and control of marine pollution,

RECALLING ALSO that the International Conference on Ballast Water Management for Ships held in February 2004 adopted the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (the Ballast Water Management Convention) together with four Conference resolutions,

NOTING that Regulation A-2 of the Ballast Water Management Convention requires that discharge of ballast water shall only be conducted through Ballast Water Management in accordance with the provisions of the Annex to the Convention,

NOTING FURTHER that Regulation A-5 of the Annex to the Ballast Water Management Convention provides that equivalent compliance with its provisions for pleasure craft used solely for recreation or competition or craft used primarily for search and rescue, less than 50 metres in length overall, and with a maximum Ballast Water capacity of 8 cubic metres, shall be determined by the Administration taking into account Guidelines developed by the Organization,

NOTING ALSO that resolution 1 adopted by the International Conference on Ballast Water Management for Ships invites the Organization to develop these Guidelines as a matter of urgency,

HAVING CONSIDERED the draft Guidelines for ballast water management equivalent compliance developed by the Ballast Water Working Group and the recommendation made by the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases at its ninth session,

1. ADOPTS the Guidelines for ballast water management equivalent compliance, as set out in the annex to this resolution;
2. INVITES Governments to apply the Guidelines as soon as possible, or when the Convention becomes applicable to them; and
3. AGREES to keep the Guidelines under review.

## ANNEX

### GUIDELINES FOR BALLAST WATER MANAGEMENT EQUIVALENT COMPLIANCE (G3)

1 Administrations shall take these Guidelines into account in determining whether ships satisfy the requirements of *Regulation A-5, Equivalent compliance* of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004. Ships subject to these Guidelines should, insofar as practicable, comply with the Convention, and if that is not practicable, shall achieve equivalent compliance in accordance with Regulation A-5 and these Guidelines.

#### Definitions

2 For the purpose of these Guidelines the definitions in the Convention apply.

#### Application

3 These Guidelines apply to pleasure craft used solely for recreation or competition or craft used primarily for search and rescue less than 50 metres in overall length and with a maximum ballast water capacity of eight cubic metres. Overall length means the length of the hull excluding bowsprits, booms, bumpkins, pulpits, etc.

#### Exceptions

- 4 These Guidelines do not apply to the uptake or discharge of ballast water and sediments:
- .1 necessary for the purpose of ensuring the safety of a ship in emergency situations or saving life at sea;
  - .2 when being used for the purpose of avoiding or minimizing pollution incidents from the ship; and
  - .3 on the high seas of the same ballast water and sediments.
- 5 In addition, these Guidelines do not apply to:
- .1 the accidental discharge or ingress of ballast water and sediments resulting from damage to a ship or its equipment provided that all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage or discovery of the damage or discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge and the owner or the person in charge did not wilfully cause such damage;
  - .2 the discharge of ballast water and sediments from a ship at the same location where the whole of that ballast water and those sediments originated provided that no mixing with unmanaged ballast water from other areas has occurred. In the context of these Guidelines, "same location" shall be taken to mean the same harbour, mooring or anchorage; and

- .3 the discharge of ballast water and sediments if the master reasonably decides that compliance with these Guidelines would threaten the safety or stability of the ship, its crew, or its passengers because of adverse weather, ship design or stress, equipment failure, or any other extraordinary condition.

### **Precautionary practices to minimize the uptake or transfer of harmful aquatic organisms and pathogens**

#### **Uptake of ballast water**

6 Wherever possible, ballast water should be taken up outside of port waters and as far from the coast as practicable. In addition, consideration should be given to the use of dockside water supplies (e.g. water not taken directly from the harbour; such as fresh water, potable water, etc.) as the source for ballast water.

7 When loading ballast water, every effort should be made to avoid the uptake of potentially harmful aquatic organisms, pathogens and sediments that may contain such organisms. The uptake of ballast water should be minimized or, where practicable, avoided in areas and situations such as:

- .1 in areas identified by the port State in connection with warnings provided by ports concerning ballast uptake and any other port contingency arrangements in the event of emergency situations;
- .2 in darkness when organisms may rise up in the water column;
- .3 in very shallow water;
- .4 where propellers may stir up sediment;
- .5 areas with current large phytoplankton blooms (algal blooms, such as red tides);
- .6 nearby sewage outfalls;
- .7 where a tidal stream is known to be more turbid;
- .8 where tidal flushing is known to be poor; or
- .9 in areas close to aquaculture.

8 If it is necessary to take on and discharge ballast water in the same location, care should be taken to avoid unnecessary discharge of ballast water that has been taken up in another location.

#### **Discharge of ballast water**

9 To prevent, minimize and ultimately eliminate the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens to the maximum extent practicable taking into account the nature of the ship Ballast Water should either be exchanged prior to discharge in accordance with Regulation B-4 or otherwise managed in accordance with the requirements of the Administration. Any chemical treatment shall only use Active Substances approved by the Organization pursuant to Regulation D-3 of the Convention.

### **Sediment control**

10 Where practicable, routine cleaning of the ballast tank to remove sediments should be carried out under controlled arrangements, and suitable arrangements made for the environmentally sound disposal of any resulting sediments.

### **Compliance with other guidelines**

11 Nothing in these Guidelines shall prevent a ship to which these Guidelines apply from using any method of Ballast Water Management approved under any other Guidelines issued by the Organization. If suitable new and emergent treatments and technologies prove viable, these should be evaluated with a view to be incorporated, as appropriate, into these Guidelines.

\*\*\*

**ANNEX 2**

**RESOLUTION MEPC.124(53)**

**Adopted on 22 July 2005**

**GUIDELINES FOR BALLAST WATER EXCHANGE (G6)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by the international conventions for the prevention and control of marine pollution,

RECALLING ALSO that the International Conference on Ballast Water Management for Ships held in February 2004 adopted the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (the Ballast Water Management Convention) together with four Conference resolutions,

NOTING that Regulation A-2 of the Ballast Water Management Convention requires that discharge of ballast water shall only be conducted through Ballast Water Management in accordance with the provisions of the Annex to the Convention,

NOTING FURTHER that Regulation B-4 of the Annex to the Ballast Water Management Convention addresses the conditions under which ballast water exchange should be conducted, taking into account Guidelines developed by the Organization,

NOTING ALSO that resolution 1 adopted by the International Conference on Ballast Water Management for Ships invites the Organization to develop these Guidelines as a matter of urgency,

HAVING CONSIDERED the draft Guidelines for ballast water exchange developed by the Ballast Water Working Group and the recommendation made by the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases at its ninth session,

1. ADOPTS the Guidelines for ballast water exchange, as set out in the Annex to this resolution;
2. INVITES Governments to apply the Guidelines as soon as possible, or when the Convention becomes applicable to them; and
3. AGREES to keep the Guidelines under review.



## ANNEX

### GUIDELINES FOR BALLAST WATER EXCHANGE (G6)

#### 1 INTRODUCTION

1.1 The purpose of these Guidelines is to provide shipowners and operators with general guidance on the development of ship specific procedures for conducting ballast water exchange. Whenever possible ship owner and operators should enlist the assistance of classification societies or qualified marine surveyors in tailoring ballast exchange practices for various conditions of weather, cargo and stability. The application of processes and procedures concerning ballast water management are at the core of the solution to prevent, minimize and ultimately eliminate the introduction of harmful aquatic organisms and pathogens. Ballast water exchange offers a means, when used in conjunction with good ballast water management practices, to assist in achieving this solution.

1.2 Ballast water exchange introduces a number of safety issues, which affect both the ship and its crew. These Guidelines are intended to provide guidance on the safety and operational aspects of ballast water exchange at sea.

1.3 Given that there are different types of ships, which may be required to undertake ballast water exchange at sea, it is impractical to provide specific guidelines for each ship type. Shipowners are cautioned that they should consider the many variables that apply to their ships. Some of these variables include type and size of ship, ballast tank configurations and associated pumping systems, trading routes and associated weather conditions, port State requirements and manning.

#### **Application**

1.4 The Guidelines apply to all those involved with ballast water exchange including, shipowners and operators, designers, classification societies and shipbuilders. Operational procedures and guidance reflecting the issues rose in these Guidelines should be reflected in the ships ballast water management plan.

#### 2 DEFINITIONS

2.1 For the purposes of these Guidelines, the definitions in the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (the Convention) apply and:

- .1 "Ballast Water Tank" – means any tank, hold, or space used for the carriage of ballast water.

#### 3 RESPONSIBILITIES

3.1 Shipowners and operators should ensure, prior to undertaking ballast water exchange, that all the safety aspects associated with the ballast water exchange method or methods used onboard have been considered and that suitably trained personnel are onboard. A review of the safety aspects, the suitability of the exchange methods being used and the aspects of crew training should be undertaken at regular intervals.

3.2 The Ballast Water Management Plan is to include the duties of key shipboard control personnel undertaking ballast water exchange at sea. Such personnel should be fully conversant with the safety aspects of ballast water exchange and in particular the method of exchange used on board their ship and the particular safety aspects associated with the method used.

3.3 In accordance with Regulation B-4.4 of the Convention if the master reasonably decides that to perform ballast water exchange would threaten the safety or stability of the ship, its crew or its passengers, because of adverse weather, the ship's design, stress, equipment failure, or any other extraordinary condition a ship shall not be required to comply with Regulations B-4.1 and B-4.2.

- .1 When a ship does not undertake ballast water exchange for the reasons stated in paragraph above, the reasons shall be entered in the Ballast Water Record Book.
- .2 The port or coastal State concerned may require that the discharge of ballast water must be in accordance with procedures determined by them taking into account the Guidelines for additional measures including emergency situations (G13).

#### 4 BALLAST WATER EXCHANGE REQUIREMENTS

4.1 Exchange of ballast water in deep ocean areas or open seas offers a means of limiting the probability that harmful aquatic organisms and pathogens be transferred in ships ballast water.

4.2 Regulation D-1 of the Convention requires that:

- .1 ships performing ballast water exchange in accordance with this regulation shall do so with an efficiency of at least 95 per cent volumetric exchange of ballast water; and
- .2 for ships exchanging ballast water by the pumping-through method, pumping through three times the volume of each ballast water tank shall be considered to meet the standard described in paragraph 1. Pumping through less than three times the volume may be accepted provided the ship can demonstrate that at least 95 per cent volumetric exchange is met.

4.3 There are three methods of Ballast Water exchange which have been evaluated and accepted by the Organization. The three methods are the sequential method, the flow-through method and the dilution method. The flow-through method and the dilution method are considered as "pump through" methods.

4.4 The three accepted methods can be described as follows:

**Sequential method** – a process by which a ballast tank intended for the carriage of ballast water is first emptied and then refilled with replacement ballast water to achieve at least a 95 per cent volumetric exchange.

**Flow-through method** – a process by which replacement ballast water is pumped into a ballast tank intended for the carriage of ballast water, allowing water to flow through overflow or other arrangements.

**Dilution method** – a process by which replacement ballast water is filled through the top of the ballast tank intended for the carriage of ballast water with simultaneous discharge from the bottom at the same flow rate and maintaining a constant level in the tank throughout the ballast exchange operation.

## **5 SAFETY PRECAUTIONS ASSOCIATED WITH BALLAST WATER EXCHANGE**

5.1 Three methods of carrying out ballast water exchange at sea have been identified as acceptable by the Organization. Each has particular safety aspects associated with it that should be considered when selecting the method(s) to be used on a particular ship.

5.2 When identifying the ballast water exchange method(s) for the first time for a particular ship, an evaluation should be made which should include:

- .1 the safety margins for stability and strength contained in allowable seagoing conditions, as specified in the approved trim and stability booklet and the loading manual relevant to individual types of ships. Account should also be taken of the loading conditions and the envisaged ballast water exchange method or methods to be used;
- .2 the ballast pumping and piping system taking account of the number of ballast pumps and their capacities, size and arrangements of ballast water tanks; and
- .3 the availability and capacity of tank vents and overflow arrangements, for the flow through method, the availability and capacity of tank overflow points, prevention of under and over pressurization of the ballast tanks.

5.3 Particular account should be taken of the following:

- .1 stability which is to be maintained at all times and not less than those values recommended by the Organization or required by the Administration;
- .2 longitudinal stress, and where applicable torsional stress values, not to exceed permitted values with regard to prevailing sea conditions;
- .3 exchange of ballast in tanks where significant structural loads may be generated by sloshing action in the partially filled tank to be carried out in favourable sea and swell conditions such that the risk of structural damage is minimized;
- .4 wave-induced hull vibrations when carrying out ballast water exchange;
- .5 limitations of the available methods of ballast water exchange in respect of sea and weather conditions;
- .6 forward and aft draughts and trim, with particular reference to bridge visibility, slamming, propeller immersion and minimum forward draft; and
- .7 additional work loads on the master and crew.

5.4 Having undertaken an evaluation for a particular ship and the exchange method or methods to be used, the ship should be provided with procedures, advice and information appropriate to the exchange method(s) identified and ship type in the Ballast Water Management Plan. The procedures, advice, and information in the Ballast Water Management Plan, may include but is not limited to the following:

- .1 avoidance of over and under-pressurization of ballast tanks;
- .2 free surface effects on stability and sloshing loads in tanks that may be slack at any one time;
- .3 maintain adequate intact stability in accordance with an approved trim and stability booklet;
- .4 permissible seagoing strength limits of shear forces and bending moments in accordance with an approved loading manual;
- .5 torsional forces;
- .6 forward and aft draughts and trim, with particular reference to bridge visibility, propeller immersion and minimum forward draft;
- .7 wave-induced hull vibrations when performing ballast water exchange;
- .8 watertight and weathertight closures (e.g. manholes) which may have to be opened during ballast exchange must be re-secured;
- .9 maximum pumping/flow rates – to ensure the tank is not subjected to a pressure greater than that for which it has been designed;
- .10 internal transfers of ballast;
- .11 admissible weather conditions;
- .12 weather routeing in areas seasonably affected by cyclones, typhoons, hurricanes, or heavy icing conditions;
- .13 documented records of ballasting and/or de-ballasting and/or internal transfers of ballast;
- .14 contingency procedures for situations which may affect ballast water exchange at sea, including deteriorating weather conditions, pump failure and loss of power;
- .15 time to complete the ballast water exchange for each tank or an appropriate sequence thereof;
- .16 continual monitoring of the ballast water operation; monitoring should include pumps, levels in tanks, line and pump pressures, stability and stresses;
- .17 a list of circumstances in which ballast water exchange should not be undertaken. These circumstances may result from critical situations of an exceptional nature or

*force majeure* due to stress of weather, known equipment failures or defects, or any other circumstances in which human life or safety of the ship is threatened;

- .18 ballast water exchange at sea should be avoided in freezing weather conditions. However, when it is deemed absolutely necessary, particular attention should be paid to the hazards associated with the freezing of overboard discharge arrangements, air pipes, ballast system valves together with their means of control, and the build up of ice on deck; and
- .19 personnel safety, including precautions which may be required when personnel are required to work on deck at night, in heavy weather, when ballast water overflows the deck, and in freezing conditions. These concerns may be related to the risks to the personnel of falling and injury, due to the slippery wet surface of the deck plate, when water is overflowing on deck, and to the direct contact with the ballast water, in terms of occupational health and safety.

5.5 During ballast water exchange sequences there may be times when, for a transitory period, one or more of the following criteria cannot be fully met or are found to be difficult to maintain:

- .1 bridge visibility standards (SOLAS V/22);
- .2 propeller immersion; and
- .3 minimum draft forward.

5.6 As the choice of acceptable ballast water exchange sequences is limited for most ships, it is not always practicable to dismiss from consideration those sequences where transitory non-compliance may occur. The practical alternative would be to accept such sequences provided an appropriate note is placed in the Ballast Water Management Plan to alert the ship's master. The note would advise the master of the nature of the transitory non-compliance, that additional planning may be required and that adequate precautions need to be taken when using such sequences.

5.7 In planning a ballast water exchange operation that includes sequences which involve periods when the criteria for propeller immersion, minimum draft and / or trim and bridge visibility cannot be met, the Master should assess:

- .1 the duration(s) and time(s) during the operation that any of the criteria will not be met;
- .2 the effect(s) on the navigational and manoeuvring capabilities of the ship; and
- .3 the time to complete the operation.

5.8 A decision to proceed with the operation should only be taken when it is anticipated that:

- .1 the ship will be in open water;
- .2 the traffic density will be low;

- .3 an enhanced navigational watch will be maintained including if necessary an additional look out forward with adequate communications with the navigation bridge;
- .4 the manoeuvrability of the vessel will not be unduly impaired by the draft and trim and or propeller immersion during the transitory period; and
- .5 the general weather and sea state conditions will be suitable and unlikely to deteriorate.

5.9 On oil tankers, segregated ballast and clean ballast may be discharged below the water line at sea by pumps if the ballast water exchange is performed under the provisions of Regulation D-1.1 of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, provided that the surface of the ballast water has been examined either visually or by other means immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

## **6 CREW TRAINING AND FAMILIARIZATION**

6.1 Appropriate training for ships' masters and crews should include instructions on the safety issues associated with ballast water exchange based upon the information contained in these Guidelines. Instruction should be provided on the ships' Ballast Water Management Plan including the completion of required records.

6.2 Ships' officers and crew engaged in ballast water exchange at sea should be trained in and be familiar with the following as appropriate:

- .1 the ship's ballast pumping and piping arrangements, positions of associated air and sounding pipes, positions of all compartment and tank suction and pipelines connecting them to ship's ballast pumps and, in the case of use of the flow through method of ballast water exchange, the openings used for release of water from the top of the tank together with overboard discharge arrangements;
- .2 the method of ensuring that sounding pipes are clear, and that air pipes and their non-return devices are in good order;
- .3 the different times required to undertake the various ballast water exchange operations including the time to complete individual tanks;
- .4 the method(s) in use for ballast water exchange at sea if applicable with particular reference to required safety precautions; and
- .5 the need to continually monitor ballast water exchange operations.

## **7 FUTURE CONSIDERATIONS IN RELATION TO BALLAST WATER EXCHANGE**

7.1 These Guidelines may be revised and updated in the light of possible technical evolutions with the ballast water exchange methods and of new ballast water management options.

\*\*\*



**ANNEX 3**

**RESOLUTION MEPC.125(53)**

**Adopted on 22 July 2005**

**GUIDELINES FOR APPROVAL OF  
BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEMS (G8)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by the international conventions for the prevention and control of marine pollution,

RECALLING ALSO that the International Conference on Ballast Water Management for Ships held in February 2004 adopted the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (the Ballast Water Management Convention) together with four Conference resolutions,

NOTING that Regulation A-2 of the Ballast Water Management Convention requires that discharge of ballast water shall only be conducted through Ballast Water Management in accordance with the provisions of the Annex to the Convention,

NOTING FURTHER that Regulation D-3 of the Annex to the Ballast Water Management Convention provides that Ballast Water Management Systems used to comply with this Convention must be approved by the Administration, taking into account Guidelines developed by the Organization,

NOTING ALSO that resolution 1 adopted by the International Conference on Ballast Water Management for Ships invites the Organization to develop these Guidelines as a matter of urgency,

HAVING CONSIDERED the draft Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems developed by the Ballast Water Working Group,

1. ADOPTS the Guidelines for approval of Ballast Water Management Systems, as set out in the Annex to this resolution;
2. INVITES Governments to apply the Guidelines as soon as possible, or when the Convention becomes applicable to them; and
3. AGREES to keep the Guidelines under review.



ANNEX

**GUIDELINES FOR APPROVAL OF  
BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEMS (G8)**

**Contents**

**1 INTRODUCTION**

General  
Goal and purpose  
Applicability  
Summary of requirements

**2 BACKGROUND**

**3 DEFINITIONS**

**4 TECHNICAL SPECIFICATIONS**

Ballast Water Management Systems  
Ballast Water Treatment Equipment  
Control and Monitoring Equipment

**5 LAND-BASED TESTING REQUIREMENTS FOR APPROVAL OF BALLAST  
WATER MANAGEMENT SYSTEMS**

Ballast Water Treatment Equipment scaling

**6 TYPICAL DOCUMENT REQUIREMENTS FOR THE PLAN APPROVAL  
PROCESS**

**7 APPROVAL AND CERTIFICATION PROCEDURES**

**8 INSTALLATION REQUIREMENTS**

Sampling facilities

**9 INSTALLATION SURVEY AND COMMISSIONING PROCEDURES**

**ANNEX**

**PART 1 – SPECIFICATIONS FOR PRE-TEST EVALUATION OF SYSTEM  
DOCUMENTATION**

**PART 2 – TEST AND PERFORMANCE SPECIFICATIONS FOR APPROVAL OF BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEMS**

**PART 3 – SPECIFICATION FOR ENVIRONMENTAL TESTING FOR APPROVAL OF BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEMS**

**PART 4 – SAMPLE ANALYSIS METHODS FOR THE DETERMINATION OF BIOLOGICAL CONSTITUENTS IN BALLAST WATER**

**Appendix – TYPE APPROVAL CERTIFICATE OF BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM**

## **GUIDELINES FOR APPROVAL OF BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEMS (G8)**

### **1 INTRODUCTION**

#### **General**

1.1 These Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems are aimed primarily at Administrations, or their designated bodies, in order to assess whether ballast water treatment systems meet the standard as set out in Regulation D-2 of the "International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments," hereafter referred to as the "Convention". In addition, this document can be used as guidance for manufacturers and ship owners on the evaluation procedure that equipment will undergo and the requirements placed on Ballast Water Management Systems. These Guidelines should be applied in an objective, consistent and transparent way and their application should be evaluated periodically by the Organization.

1.2 Articles and Regulations referred to in these Guidelines are those contained in the Convention.

1.3 The Guidelines include general requirements concerning design and construction, technical procedures for evaluation and the procedure for issuance of the Type Approval Certificate of the Ballast Water Management System.

1.4 These Guidelines are intended to fit within an overall framework for evaluating the performance of Systems that includes the experimental shipboard evaluation of prototype Systems under the provisions of Regulation D-4, approval of Ballast Water Management Systems and associated systems that comply fully with the requirements of the Convention, and port State control sampling for compliance under the provisions of Article 9 of the Convention.

1.5 The requirements of Regulation D-3 stipulate that Ballast Water Management Systems used to comply with the Convention must be approved by the Administration, taking into account these Guidelines. In addition to such Ballast Water Management System approval, as set forth in Regulation A-2 and Regulation B-3, the Convention requires that discharges of ballast water from ships must meet the Regulation D-2 performance standard on an on-going basis. Approval of a system is intended to screen-out management systems that would fail to meet the standards prescribed in Regulation D-2 of the Convention. Approval of a system, however, does not ensure that a given system will work on all vessels or in all situations. To satisfy the Convention, a discharge must comply with the D-2 standard throughout the life of the vessel.

1.6 The operation of Ballast Water Management Systems should not impair the health and safety of the ship or personnel, nor should it present any unacceptable harm to the environment or to public health.

1.7 Ballast Water Management Systems are required to meet the standards of Regulation D-2 and the conditions established in Regulation D-3 of the Convention. These Guidelines serve to evaluate the safety, environmental acceptability, practicability and biological effectiveness of the systems designed to meet these standards and conditions. The

cost effectiveness of type-approved equipment will be used in determining the need for revisions of these Guidelines.

1.8 These Guidelines contain recommendations regarding the design, installation, performance, testing and approval of Ballast Water Management Systems.

1.9 To achieve consistency in its application, the approval procedure requires that a uniform manner of testing, analysis of samples, and evaluation of results is developed and applied. These Guidelines should be applied in an objective, consistent, and transparent way; and their suitability should be periodically evaluated and revised as appropriate by the Organization. New versions of these Guidelines should be duly circulated by the Organization. Due consideration should be given to the practicability of the Ballast Water Management Systems.

### **Goal and purpose**

1.10 The goal of these Guidelines is to ensure uniform and proper application of the standards contained in the Convention. As such the Guidelines are to be updated as the state of knowledge and technology may require.

1.11 The purpose of these Guidelines is to:

- .1 define test and performance requirements for the approval of Ballast Water Management Systems;
- .2 assist Administrations in determining appropriate design, construction and operational parameters necessary for the approval of Ballast Water Management Systems;
- .3 provide a uniform interpretation and application of the requirements of Regulation D-3;
- .4 provide guidance to equipment manufacturers and ship owners in determining the suitability of equipment to meet the requirements of the Convention; and
- .5 assure that Ballast Water Management Systems approved by Administrations are capable of achieving the standard of Regulation D-2 in land-based and shipboard evaluations.

### **Applicability**

1.12 These Guidelines apply to the approval of Ballast Water Management Systems in accordance with the Convention.

1.13 These Guidelines apply to Ballast Water Management Systems intended for installation on board all ships required to comply with Regulation D-2.

### **Summary of requirements**

1.14 The land-based and shipboard approval requirements for Ballast Water Management Systems specified in these Guidelines are summarized below.

1.15 The manufacturer of the equipment should submit information regarding the design, construction, operation and functioning of the Ballast Water Management System in accordance with Part 1 of the annex. This information should be the basis for a first evaluation of suitability by the Administration.

1.16 The Ballast Water Management System should be tested for Type Approval in accordance with the procedures described in Parts 2 and 3 of the Annex.

1.17 Successful fulfilment of the requirements and procedures for Type Approval as outlined in Parts 2 and 3 of the Annex should lead to the issuance of a Type Approval Certificate by the Administration.

1.18 When a Type Approved Ballast Water Management System is installed on board, an installation survey according to section 8 should be carried out.

## 2 BACKGROUND

2.1 The requirements of the Convention relating to approval of Ballast Water Management Systems used by ships are set out in Regulation D-3.

2.2 Regulation D-2 stipulates that ships meeting the requirements of the Convention by meeting the ballast water performance standard must discharge:

- .1 less than 10 viable organisms per cubic metre greater than or equal to 50 micrometres in minimum dimension;
- .2 less than 10 viable organisms per millilitre less than 50 micrometres in minimum dimension and greater than or equal to 10 micrometres in minimum dimension; and
- .3 less than the following concentrations of indicator microbes, as a human health standard:
  - .1 Toxicogenic *Vibrio cholerae* (serotypes O1 and O139) with less than 1 Colony Forming Unit (cfu) per 100 millilitres or less than 1 cfu per 1 gramme (wet weight) of zooplankton samples;
  - .2 *Escherichia coli* less than 250 cfu per 100 millilitres; and
  - .3 Intestinal *Enterococci* less than 100 cfu per 100 millilitres.

## 3 DEFINITIONS

For the purpose of these Guidelines:

3.1 Active Substance means a substance or organism, including a virus or a fungus that has a general or specific action on or against Harmful Aquatic Organisms and Pathogens.

3.2 Ballast Water Management System (BWMS) means any system which processes ballast water such that it meets or exceeds the Ballast Water Performance Standard in Regulation D-2. The BWMS includes Ballast Water Treatment Equipment, all associated Control Equipment, Monitoring Equipment and Sampling Facilities.

3.3 The Ballast Water Management Plan is the document referred to in Regulation B-1 of the Convention describing the ballast water management process and procedures implemented on board individual ships.

3.4 Ballast Water Treatment Equipment means equipment which mechanically, physically, chemically, or biologically processes, either singularly or in combination, to remove, render harmless, or avoid the uptake or discharge of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens within Ballast Water and Sediments. Ballast Water Treatment Equipment may operate at the uptake or discharge of ballast water, during the voyage, or at a combination of these events.

3.5 Control Equipment refers to the installed equipment required to operate and control the Ballast Water Treatment Equipment.

3.6 The Convention means the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.

3.7 Monitoring Equipment refers to the equipment installed for the assessment of the effective operation of the Ballast Water Treatment Equipment.

3.8 Sampling Facilities refers to the means provided for sampling treated or untreated ballast water as needed in these Guidelines and in the "Guidelines for Ballast Water Sampling" developed by the Organization.

3.9 Shipboard Testing is a full-scale test of a complete BWMS carried out on board a ship according to Part 2 of the annex to these Guidelines, to confirm that the system meets the standards set by Regulation D-2 of the Convention.

3.10 Treatment Rated Capacity (TRC) is the maximum continuous capacity expressed in cubic metres per hour for which the BWMS is type approved. It states the amount of ballast water that can be treated per unit time by the BWMS to meet the standard in Regulation D-2 of the Convention.

3.11 Land-based Testing is a test of the BWMS carried out in a laboratory, equipment factory or pilot plant including a moored test barge or test ship, according to Parts 2 and 3 of the Annex to these Guidelines, to confirm that the BWMS meets the standards set by Regulation D-2 of the Convention.

3.12 Viable Organisms are organisms and any life stages thereof that are living.

## **4 TECHNICAL SPECIFICATIONS**

4.1 This section details general technical requirements which a BWMS should meet in order to obtain Type Approval.

## **Ballast Water Management Systems**

4.2 The BWMS should not contain or use any substance of a dangerous nature, unless adequate arrangements for storage, application, mitigation, and safe handling, acceptable to the Administration, are provided to mitigate any hazards introduced thereby.

4.3 In case of any failure compromising the proper operation of the BWMS, audible and visual alarm signals should be given in all stations from which ballast water operations are controlled.

4.4 All working parts of the BWMS that are liable to wear or to be damaged should be easily accessible for maintenance. The routine maintenance of the BWMS and troubleshooting procedures should be clearly defined by the manufacturer in the Operating and Maintenance Manual. All maintenance and repairs should be recorded.

4.5 To avoid interference with the BWMS, the following items should be included:

- .1 every access of the BWMS beyond the essential requirements of paragraph 4.4, should require the breaking of a seal;
- .2 if applicable, the BWMS should be so constructed that a visual alarm is always activated whenever the BWMS is in operation for purposes of cleaning, calibration, or repair, and these events should be recorded by the Control Equipment;
- .3 in the event of an emergency, suitable by-passes or overrides to protect the safety of the ship and personnel should be installed; and
- .4 any bypass of the BWMS should activate an alarm, and the bypass event should be recorded by the Control Equipment.

4.6 Facilities should be provided for checking, at the renewal surveys and according to the manufacturer's instructions, the performance of the BWMS components that take measurements. A calibration certificate certifying the date of the last calibration check, should be retained on board for inspection purposes. Only the manufacturer or persons authorized by the manufacturer should perform the accuracy checks.

## **Ballast Water Treatment Equipment**

4.7 The Ballast Water Treatment Equipment should be robust and suitable for working in the shipboard environment, should be of a design and construction adequate for the service for which it is intended and should be so installed and protected as to reduce to a minimum any danger to persons on board, due regard being paid to hot surfaces and other hazards. The design should have regard to materials used in construction, the purpose for which the equipment is intended, the working conditions to which it will be subjected and the environmental conditions on board.

4.8 The Ballast Water Treatment Equipment should be provided with simple and effective means for its operation and control. It should be provided with a control system that should be such that the services needed for the proper operation of the Ballast Water Treatment Equipment are ensured through the necessary automatic arrangements.

4.9 The Ballast Water Treatment Equipment should, if intended to be fitted in locations where flammable atmospheres may be present, comply with the relevant safety regulations for such spaces. Any electrical equipment that is part of the BWMS should be based in a non-hazardous area, or should be certified by the Administration as safe for use in a hazardous area. Any moving parts, which are fitted in hazardous areas, should be arranged so as to avoid the formation of static electricity.

### **Control and Monitoring Equipment**

4.10 The BWMS should incorporate Control Equipment that automatically monitors and adjusts necessary treatment dosages or intensities or other aspects of the BWMS of the vessel, which while not directly effecting treatment are nonetheless required for proper administration of the necessary treatment.

4.11 The Control Equipment should incorporate a continuous self-monitoring function during the period in which the BWMS is in operation.

4.12 The Monitoring Equipment should record the proper functioning or failure of the BWMS.

4.13 To facilitate compliance with Regulation B-2, the Control Equipment should also be able to store data for at least 24 months, and should be able to display or print a record for official inspections as required. In the event the Control Equipment is replaced, means should be provided to ensure the data recorded prior to replacement remains available on board for 24 months.

4.14 It is recommended that simple means be provided aboard ship to check on drift by measuring devices that are part of the Control Equipment, repeatability of the Control Equipment devices, and the ability to re-zero the Control Equipment meters.

## **5 TYPICAL DOCUMENT REQUIREMENTS FOR THE PLAN APPROVAL PROCESS**

5.1 The documentation submitted for approval should include at least the following:

- .1 a description of the BWMS. The description should include a diagrammatic drawing of the typical or required pumping and piping arrangements, and sampling facilities, identifying the operational outlets for treated ballast water and any waste streams as appropriate and necessary. Special considerations may have to be given to installations intended for ships that have unusual pumping and piping arrangements;
- .2 equipment manuals, supplied by manufacturers, containing details of the major components of the BWMS and their operation and maintenance;
- .3 a generic operations and technical manual for the complete BWMS. This manual should cover the arrangements, the operation and maintenance of the BWMS as a whole and should specifically describe parts of the BWMS which are not covered by the manufacturer's equipment manuals;



- .4 the operations section of the manual including normal operational procedures and procedures for the discharge of untreated water in the event of malfunction of the Ballast Water Treatment Equipment, maintenance procedures, and emergency action necessary for securing the ship;
- .5 methods for the conditioning of treated water prior to discharge should be provided, and assessment of discharged water should include a description of the effect of treatment on the ship's ballast water, in particular the nature of any treatment residuals and by-products and the water's suitability for discharge into coastal waters. A description should also be provided of any actions necessary to monitor, and if necessary "condition", treated water prior to discharge in order that it meets applicable water quality regulations;
- .6 a description of BWMS side streams (e.g., filtered material, centrifugal concentrate, waste or residual chemicals) including a description of the actions planned to properly manage and dispose of such wastes;
- .7 a technical section of the manual including adequate information (description and diagrammatic drawings of the monitoring system and electrical/electronic wiring diagrams) to enable faultfinding. This section should include instructions for keeping a maintenance record;
- .8 a technical installation specification defining, *inter alia*, requirements for the location and mounting of components, arrangements for maintaining the integrity of the boundary between safe and hazardous spaces and the arrangement of the sample piping; and
- .9 a recommended test and checkout procedure specific to the BWMS. This procedure should specify all the checks to be carried out in a functional test by the installation contractor and should provide guidance for the surveyor when carrying out the on-board survey of the BWMS and confirming the installation reflects the manufacturer's specific installation criteria.

## **6 APPROVAL AND CERTIFICATION PROCEDURES**

6.1 A BWMS which in every respect fulfils the requirements of these Guidelines may be approved by the Administration for fitting on board ships. The approval should take the form of a Type Approval Certificate of BWMS, specifying the main particulars of the apparatus and any limiting conditions on its usage necessary to ensure its proper performance. Such certificate should be issued in the format shown in Appendix 1. A copy of the Type Approval Certificate of BWMS should be carried on board ships fitted with such equipment at all times.

6.2 A Type Approval Certificate of BWMS should be issued for the specific application for which the BWMS is approved, e.g., for specific ballast water capacities, flow rates, salinity or temperature regimes, or other limiting conditions or circumstances as appropriate.

6.3 A Type Approval Certificate of BWMS should be issued by the Administration based on satisfactory compliance with all the test requirements described in Parts 2, 3 and 4 of the Annex.

6.4 An Administration may issue a Type Approval Certificate of BWMS based on separate testing or on testing already carried out under supervision by another Administration.

6.5 The Type Approval Certificate of BWMS should:

- .1 identify the type and model of the BWMS to which it applies and identify equipment assembly drawings, duly dated;
- .2 identify pertinent drawings bearing model specification numbers or equivalent identification details;
- .3 include a reference to the full performance test protocol on which it is based, and be accompanied by a copy of the original test results;
- .4 identify if it was issued by an Administration based on a Type Approval Certificate previously issued by another Administration. Such a certificate should identify the Administration that conducted the tests on the BWMS and a copy of the original test results should be attached to the Type Approval Certificate of BWMS.

6.6 An approved BWMS may be Type Approved by other Administrations for use on their vessels. Should equipment approved by one country fail Type Approval in another country, then the two countries concerned should consult one another with a view to reaching a mutually acceptable agreement.

## **7 INSTALLATION REQUIREMENTS**

### **Sampling facilities**

7.1 The BWMS should be provided with sampling facilities so arranged in order to collect representative samples of the ship's ballast water.

7.2 Sampling facilities should in any case be located on the BWMS intake, before the discharging points, and any other points necessary for sampling to ascertain the proper functioning of the equipment as may be determined by the Administration.

## **8 INSTALLATION SURVEY AND COMMISSIONING PROCEDURES**

8.1 Verify that the following documentation is on board in a suitable format:

- .1 a copy of the Type Approval Certificate of BWMS;
- .2 a statement from the Administration, or from a laboratory authorized by the Administration, to confirm that the electrical and electronic components of the BWMS have been type-tested in accordance with the specifications for environmental testing contained in Part 3 of the Annex;
- .3 equipment manuals for major components of the BWMS;

- .4 an operations and technical manual for the BWMS specific to the ship and approved by the Administration, containing a technical description of the BWMS, operational and maintenance procedures, and backup procedures in case of equipment malfunction;
- .5 installation specifications;
- .6 installation commissioning procedures; and
- .7 initial calibration procedures.

8.2 Verify that:

- .1 the BWMS installation has been carried out in accordance with the technical installation specification referred to in paragraph 8.1.5;
- .2 the BWMS is in conformity with the Type Approval Certificate of BWMS issued by the Administration or its representative;
- .3 the installation of the complete BWMS has been carried out in accordance with the manufacturer's equipment specification;
- .4 any operational inlets and outlets are located in the positions indicated on the drawing of the pumping and piping arrangements;
- .5 the workmanship of the installation is satisfactory and, in particular, that any bulkhead penetrations or penetrations of the ballast system piping are to the relevant approved standards; and
- .6 the Control and Monitoring Equipment operates correctly.

## ANNEX

**This annex provides detailed test and performance specifications for a BWMS and contains:**

- PART 1 – Specifications for Pre-test Evaluation of System Documentation**
- PART 2 – Test and Performance Specifications for Approval of Ballast Water Management Systems**
- PART 3 – Specification for Environmental Testing for Approval of Ballast Water Management Systems**
- PART 4 – Sample Analysis Methods for the Determination of Biological Constituents in Ballast Water**

### **PART 1 – SPECIFICATIONS FOR PRE-TEST EVALUATION OF SYSTEM DOCUMENTATION**

1.1 Adequate documentation should be prepared and submitted to the Administration as part of the approval process well in advance of the intended approval testing of a BWMS. Approval of the submitted documentation should be a pre-requisite for carrying out independent approval tests.

#### **General**

1.2 Documentation should be provided by the manufacturer/developer for two primary purposes: evaluating the readiness of the BWMS for undergoing approval testing, and evaluating the manufacturer's proposed test requirements and procedures for the test.

#### **Readiness evaluation**

1.3 The readiness evaluation should examine the design and construction of the BWMS to determine whether there are any fundamental problems that might constrain the ability of the BWMS to manage ballast water as proposed by the manufacturer, or to operate safely, on board ships. The latter concern should, in addition to basic issues related to the health and safety of the crew, interactions with the ship's systems and cargo, and potential adverse environmental effects, also consider the potential for longer term impacts to the safety of the crew and vessel through effects of the BWMS on corrosion in the ballast system and other spaces.

1.4 The evaluation should also address the degree, if any, to which the manufacturer's/developer's efforts during the research and development phase tested the performance and reliability of the system under operational shipboard conditions and should include a report of the results of those tests.

## Test proposal evaluation

1.5 Evaluation of the test proposal should examine all of the manufacturer's stated requirements and procedures for installing, calibrating, and operating (including maintenance requirements) the BWMS during a test. This evaluation should help the test organization to identify any potential health or environmental safety problems, unusual operating requirements (labour or materials), and any issues related to the disposal of treatment by-products or waste streams.

## Documentation

1.6 The documentation to be submitted should include at least the following:

- .1 **Technical Manual** – The technical description should include:
  - product specification;
  - process description;
  - operational instructions;
  - details (including Certificates where appropriate) of the major components and materials used;
  - technical installation specifications in accordance with manufacturers' specific installation criteria;
  - system limitations; and
  - routine maintenance and trouble-shooting procedures;
- .2 **BWMS Drawings** – Diagrammatic drawings of the pumping and piping arrangements, electrical/electronic wiring diagrams, which should include reference to any waste streams and sampling points;
- .3 **Link to the Ballast Water Management Plan** – Information regarding the characteristics and arrangements in which the equipment is to be installed as well as the scope of the ships (sizes, types and operation) for which the equipment is intended. This information can later form the link between the equipment and the ship's Ballast Water Management Plan; and
- .4 **Environmental and Public Health Impacts** – Potential hazards for the environment should be identified and documented based on environmental studies performed to the extent necessary to assure that no harmful effects are to be expected. In the case of Ballast Water Management Systems that make use of Active Substances or Preparations containing one or more Active Substances the procedure described in the "Procedure for the Approval of Ballast Water Management Systems that make use of Active Substances" should be followed. The equipment must then ensure that dosage of the Active Substance and the maximum allowable discharge concentration are kept under the approved criteria at all times.

1.7 The documentation may include specific information relevant to the test set-up to be used for land-based testing according to these Guidelines. Such information should include the sampling needed to ensure proper functioning and any other relevant information needed to ensure proper evaluation of the efficacy and effects of the equipment. The information

provided should also address general compliance with applicable environment, health and safety standards during the Type Approval procedure.

## **PART 2 – TEST AND PERFORMANCE SPECIFICATIONS FOR APPROVAL OF BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEMS**

The Administration decides the sequence of land-based and shipboard testing.

### **2.1 Quality Assurance and Quality Control Procedures**

2.1.1 The testing body performing the tests should have implemented appropriate quality control measures in accordance with recognized international standards acceptable to the Administration.

2.1.2 The approval testing process should contain a rigorous quality control/quality assurance program, consisting of:

- .1 Both a Quality Management Plan (QMP) and a Quality Assurance Project Plan (QAPP). Guidance on preparation of these plans, along with other guidance documents and other general quality control information are available from appropriate international organizations<sup>1</sup>.
- .2 The QMP addresses the quality control management structure and policies of the testing body (including subcontractors and outside laboratories).
- .3 The QAPP is a project specific technical document reflecting the specifics of the BWMS to be tested, the test facility, and other conditions affecting the actual design and implementation of the required experiments.

### **2.2 Shipboard tests**

2.2.1 A shipboard test cycle includes:

- .1 the uptake of ballast water of the ship;
- .2 the storage of ballast water on the ship;
- .3 treatment of the ballast water in accordance with paragraph 2.2.2.3 by the BWMS, except in control tanks; and
- .4 the discharge of ballast water from the ship.

#### **Success criteria for shipboard testing**

2.2.2 In evaluating the performance of BWMS installation(s) on a ship or ships, the following information and results should be supplied to the satisfaction of the Administration:

---

<sup>1</sup> Such as ISO/IEC 17025.

- .1 Test plan to be provided prior to testing.
- .2 Documentation that the BWMS is of a capacity within the range of the Treatment Rated Capacity for which it is intended.
- .3 The amount of ballast water tested in the test cycle onboard should be consistent with the normal ballast operations of the ship and the BWMS should be operated at the Treatment Rated Capacity for which it is intended to be approved.
- .4 Documentation of the results of three consecutive, valid test cycles showing discharge of treated ballast water in compliance with Regulation D-2.
- .5 Valid tests are indicated by uptake water, for both the control tank and ballast water to be treated, with viable organism concentration exceeding 10 times the values of Regulation D-2.1 and control tank viable organism concentration exceeding the values of Regulation D-2.1 on discharge.
- .6 Sampling regime:
  - .1 For the control tank:
    - .1 three replicate samples of influent water, collected over the period of uptake (e.g. beginning, middle, end).
    - .2 three replicate samples of discharge control water, collected over the period of discharge (e.g. beginning, middle, end).
  - .2 For treated ballast water:
    - .1 Three replicate samples of discharge treated water collected at each of three times during the period of discharge (e.g. 3 x beginning, 3 x middle, 3 x end).
  - .3 Sample sizes are:
    - .1 For the enumeration of organisms greater than or equal to 50 micrometres or more in minimum dimension, samples of at least one cubic metre should be collected. If samples are concentrated for enumeration the samples should be concentrated using a sieve no greater than 50 micrometres mesh in diagonal dimension.
    - .2 For the enumeration of organisms greater than or equal to 10 micrometres and less than 50 micrometres in minimum dimension, samples of at least one litre should be collected. If samples are concentrated for enumeration the samples should be concentrated using a sieve no greater than 10 micrometres mesh in diagonal dimension.
    - .3 For the evaluation of bacteria a sample of at least 500 millilitres should be taken from the influent and treated water.

- .7 The test cycles including invalid and unsuccessful test cycles are to span a trial period of not less than six months.
- .8 The applicant is requested to perform three consecutive test cycles that comply with Regulation D-2 and which are valid in accordance with paragraph 2.2.2.5. Any invalid test cycle does not affect the consecutive sequence.
- .9 The source water for test cycles shall be characterized by measurement of salinity, temperature, particulate organic carbon and total suspended solids.
- .10 For system operation throughout the trial period, the following information should also be provided:
  - .1 documentation of all ballast water operations including volumes and locations of uptake and discharge, and if heavy weather was encountered and where;
  - .2 the possible reasons for the occurrence of an unsuccessful test cycle, or a test cycle discharge failing the D-2 Standard should be investigated and reported to the Administration;
  - .3 documentation of scheduled maintenance performed on the system;
  - .4 documentation of unscheduled maintenance and repair performed on the system;
  - .5 documentation of engineering parameters monitored as appropriate to the specific system;
  - .6 documentation of functioning of the control and monitoring equipment.

### **2.3 Land-based testing**

2.3.1 The test set-up including the Ballast Water Treatment Equipment should operate as described in the provided documentation during at least 5 valid replicate test cycles. Each test cycle should take place over a period of at least 5 days.

2.3.2 A land-based test cycle should include:

- .1 the uptake of ballast water by pumping;
- .2 the storage of ballast water for at least 5 days;
- .3 treatment of ballast water within the BWMS, except in control tanks; and
- .4 the discharge of ballast water by pumping.

2.3.3 Testing should occur using different water conditions sequentially as provided for in paragraphs 2.3.16 and 2.3.17.



2.3.4 The BWMS should be tested at its rated capacity or as given in paragraphs 2.3.12 to 2.3.14 of Part 2 of the annex to these Guidelines for each test cycle. The equipment should function to specifications during this test.

2.3.5 The analysis of treated water discharge from each test cycle should be used to determine that the average of discharge samples does not exceed the concentrations of Regulation D-2 of the Convention.

#### **Land-based testing objectives, limitations and criteria for evaluation**

2.3.6 The land-based testing serves to determine the biological efficacy of the BWMS under consideration for Type Approval. The approval testing aims to ensure replicability and comparability to other treatment equipment.

2.3.7 Any limitations imposed by the Ballast Water Management System on the testing procedure described here should be duly noted and evaluated by the Administration.

#### **Land-based set-up**

2.3.8 The test set-up for approval tests should be representative of the characteristics and arrangements of the types of ships in which the equipment is intended to be installed. The test set-up should therefore include at least the following:

- .1 the complete BWMS to be tested;
- .2 piping and pumping arrangements;
- .3 the storage tank that simulates a ballast tank, constructed such that the water in the tank must be completely shielded from light.

2.3.9 The control and treated simulated ballast tanks should each include:

- .1 a minimum capacity of 200 m<sup>3</sup>;
- .2 normal internal structures, including lightening and drainage holes;
- .3 standard industry practices for design, construction and surface coatings for ships; and
- .4 the minimum modifications required for structural integrity on land.

2.3.10 The test set-up should be pressure-washed with tap water, dried and swept to remove loose debris, organisms and other matter before starting testing procedures, and between test cycles.

2.3.11 The test set-up will include facilities to allow sampling as described in paragraphs 2.3.25 and 2.3.26 and provisions to supply influents to the system, as specified in paragraph 2.3.18 and/or 2.3.19. The installation arrangements must conform in each case with those specified and approved under the procedure outlined in section 7 of the main body to these Guidelines.

### Ballast Water Treatment Equipment scaling

2.3.12 In-line treatment equipment may be downsized for land-based testing, but only when the following criteria are taken into account:

- .1 equipment with a TRC equal to or smaller than 200 m<sup>3</sup>/h should not be downscaled;
- .2 equipment with a TRC larger than 200 m<sup>3</sup>/h but smaller than 1000 m<sup>3</sup>/h may be downscaled to a maximum of 1:5 scale, but may not be smaller than 200 m<sup>3</sup>/h; and
- .3 equipment with a TRC equal to, or larger than, 1000 m<sup>3</sup>/h may be downscaled to a maximum of 1:100 scale, but may not be smaller than 200 m<sup>3</sup>/h.

2.3.13 The manufacturer of the equipment should demonstrate by using mathematical modelling and/or calculations, that any downscaling will not affect the ultimate functioning and effectiveness on board a ship of the type and size for which the equipment will be certified.

2.3.14 In-tank treatment equipment should be tested on a scale that allows verification of full scale effectiveness. The suitability of the test set-up should be evaluated by the manufacturer and approved by the Administration.

2.3.15 Larger scaling may be applied and lower flow rates used than provided for in 5.1, if the manufacturer can provide evidence from full-scale shipboard testing and in accordance with 5.2 that scaling and flow rates will not adversely affect the ability of the results to predict full-scale compliance with the standard.

### Land-based test design - inlet and outlet criteria

2.3.16 For any given set of test cycles (5 replicates is considered a set) a salinity range should be chosen. Given the salinity, the test water used in the test set up described above should have dissolved and particulate content in one of the following combinations:

	Salinity		
	> 32 PSU	3 – 32 PSU	< 3 PSU
Dissolved Organic Carbon (DOC)	> 1 mg/l	> 5 mg/l	> 5 mg/l
Particulate Organic Carbon (POC)	> 1 mg/l	> 5 mg/l	> 5 mg/l
Total Suspended Solids (TSS)	> 1 mg/l	> 50 mg/l	> 50 mg/l

2.3.17 At least two sets of tests cycles should be conducted, each with a different salinity range and associated dissolved and particulate content as prescribed in paragraph 2.3.12. Tests under adjacent salinity ranges in the above table should be separated by at least 10 PSU<sup>2</sup>.

2.3.18 Test organisms may be either naturally occurring in the test water, or cultured species that may be added to the test water. The organism concentration should comply with paragraph 2.3.19 below.

2.3.19 The influent water should include:

- .1 test organisms of greater than or equal to 50 micrometres or more in minimum dimension should be present in a total density of preferably  $10^6$  but not less than  $10^5$  individuals per cubic metre, and should consist of at least 5 species from at least 3 different phyla/divisions;
- .2 test organisms greater than or equal to 10 micrometres and less than 50 micrometres in minimum dimension should be present in a total density of preferably  $10^4$  but not less than  $10^3$  individuals per millilitre, and should consist of at least 5 species from at least 3 different phyla/divisions;
- .3 heterotrophic bacteria should be present in a density of at least  $10^4$  living bacteria per millilitre; and
- .4 the variety of organisms in the test water should be documented according to the size classes mentioned above regardless if natural organism assemblages or cultured organisms were used to meet the density and organism variety requirements.

2.3.20 The following bacteria do not need to be added to the influent water, but should be measured at the influent and at the time of discharge:

- .1 Coliform;
- .2 Enterococcus group;
- .3 *Vibrio cholerae*; and
- .4 Heterotrophic bacteria.

2.3.21 If cultured test organisms are used, then it should be ensured that local applicable quarantine regulations are taken into account during culturing and discharge.

### **Land-based monitoring and sampling**

2.3.22 Change of numbers of test organisms by treatment and during storage in the simulated ballast tank should be measured using methods described in Part 4 of the Annex, paragraphs 4.5 to 4.7.

---

<sup>2</sup> For example, if one set of test cycles is carried out at >32 PSU and a second set at 3-32 PSU, the test cycle in the 3-32 PSU range needs to be at least 10 PSU less than the lowest salinity used in the test cycle in the >32 PSU range.

2.3.23 It should be verified that the treatment equipment performs within its specified parameters, such as power consumption and flow rate, during the test cycle.

2.3.24 Environmental parameters such as pH, temperature, salinity, dissolved oxygen, TSS, DOC, POC and turbidity (NTU)<sup>3</sup> should be measured at the same time that the samples described are taken.

2.3.25 Samples during the test should be taken at the following times and locations: immediately before the treatment equipment, immediately after the treatment equipment and upon discharge.

2.3.26 The control and treatment cycles may be run simultaneously or sequentially. Control samples are to be taken in the same manner as the equipment test as prescribed in paragraph 2.3.25 and upon influent and discharge. A series of examples are included in Figure 1.

2.3.27 Facilities or arrangements for sampling should be provided to ensure representative samples of treated and control water can be taken that introduce as little adverse effects as possible on the organisms.

2.3.28 Samples described in paragraphs 2.3.25 and 2.3.26 should be collected in triplicate on each occasion.

2.3.29 Separate samples should be collected for:

- .1 organisms of greater than or equal to 50 micrometres or more in minimum dimension;
- .2 organisms greater than or equal to 10 micrometres and less than 50 micrometres in minimum dimension; and
- .3 for coliform, enterococcus group, *Vibrio cholerae* and heterotrophic bacteria.

2.3.30 For the comparison of organisms of greater than or equal to 50 micrometres or more in minimum dimension against the D-2 standard, at least 20 litres of influent water and 1 cubic metre of treated water, in triplicate respectively, should be collected. If samples are concentrated for enumeration, the samples should be concentrated using a sieve no greater than 50 micrometres mesh in the diagonal dimension.

2.3.31 For the evaluation of organisms greater than or equal to 10 micrometres and less than 50 micrometres in minimum dimension, at least 1 litre of influent water and at least 10 litres of treated water must be collected. If samples are concentrated for enumeration, the samples should be concentrated using a sieve no greater than 10 micrometres mesh in the diagonal dimension.

2.3.32 For the evaluation of bacteria, at least 500 millilitres of influent and treated water should be collected in sterile bottles.

---

<sup>3</sup> NTU=Nominal Turbidity Unit.

2.3.33 The samples should be analysed as soon as possible after sampling, and analyzed live within 6 hours or treated in such a way so as to ensure that proper analysis can be performed.

2.3.34 The efficacy of a proposed system should be tested by means of standard scientific methodology in the form of controlled experimentation, i.e. “experiments”. Specifically, the effect of the BWMS on organism concentration in ballast water should be tested by comparing treated ballast water, i.e. “treated groups”, to untreated “control groups”, such that:

- .1 one experiment should consist of a comparison between control water and treated water. Multiple samples, but at a minimum of three, of control and treated water within a single test cycle should be taken to obtain a good statistical estimate of the conditions within the water during that experiment. Multiple samples taken during a single test cycle should not be treated as independent measures in the statistical evaluation of treatment effect, to avoid “pseudo-replication”.

2.3.35 If in any test cycle the average discharge results from the control water is a concentration less than or equal to 10 times the values in Regulation D-2.1, the test cycle is invalid.

2.3.36 Statistical analysis of BWMS performance should consist of t-tests, or similar statistical tests, comparing control and treated water. The comparison between control and treated water will provide a test of unexpected mortality in the control water, indicating the effect of an uncontrolled source of mortality in the testing arrangement.

## **2.4 Reporting of test results**

2.4.1 After approval tests have been completed, a report should be submitted to the Administration. This report should include information regarding the test design, methods of analysis and the results of these analyses.

2.4.2 The results of biological efficacy testing of the BWMS should be accepted if it is shown that the system has met the standard in Regulation D-2 in all test cycles as specified in paragraph 4.7 under land-based testing and shipboard testing as specified in section 2.2 of this Annex.

## **PART 3 — SPECIFICATION FOR ENVIRONMENTAL TESTING FOR APPROVAL OF BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEMS**

### **Test specifications**

3.1 The electrical and electronic sections of BWMS in the standard production configuration should be subjected to the programme of environmental tests set out in this specification at a laboratory approved for the purpose by the Administration or by the competent authority of the manufacturer’s home country.

3.2 Evidence of successful compliance with the environmental tests below should be submitted to the Administration by the manufacturer together with the application for type approval.

### **Test specification details**

3.3 Equipment should operate satisfactorily on completion of each of the operating environment tests listed below.

#### **Vibration tests**

3.4 A resonance search should be made over the following ranges of oscillation frequency and amplitude:

- .1 2 to 13.3 Hz with a vibration amplitude of 1 mm; and
- .2 13.2 to 80 Hz with an acceleration amplitude of 0.7 g.

This search should be made in each of the three orthogonal planes at a rate sufficiently low to permit resonance detection.

3.5 The equipment should be vibrated in the above mentioned planes at each major resonant frequency for a period of two hours.

3.6 In the absence of any resonant frequency, the equipment should be vibrated in each of the planes at 30 Hz with an acceleration of 0.7 g for a period of two hours.

3.7 After completion of the tests specified in paragraph 3.5 or 3.6 a search should again be made for resonance and there should be no significant change in the vibration pattern.

#### **Temperature tests**

3.8 Equipment that may be installed in exposed areas on the open deck, or in an enclosed space not environmentally controlled should be subjected, for a period of not less than two hours, to:

- .1 a low temperature test at  $-25^{\circ}\text{C}$ ; and
- .2 a high temperature test at  $55^{\circ}\text{C}$ .

3.9 Equipment that may be installed in an enclosed space that is environmentally controlled including an engine-room, should be subjected, for a period of not less than two hours, to:

- .1 a low temperature test at  $0^{\circ}\text{C}$ ; and
- .2 a high temperature test at  $55^{\circ}\text{C}$ .

3.10 At the end of each of the tests referred to in the subparagraphs above, the equipment should be switched on and it should function normally under the test conditions.

#### **Humidity tests**

3.11 Equipment should be left switched off for a period of two hours at a temperature of  $55^{\circ}\text{C}$  in an atmosphere with a relative humidity of 90%. At the end of this period, the

equipment should be switched on and should operate satisfactorily for one hour under the test conditions.

### **Tests for protection against heavy seas**

3.12 Equipment that may be installed in exposed areas on the open deck should be subjected to tests for protection against heavy seas in accordance with 1P 56 of publication IEC 529 or its equivalent.

### **Fluctuation in power supply**

3.13 Equipment should operate satisfactorily with:

- .1 a voltage variation of +/- 10% together with a simultaneous frequency variation of +/- 5%; and
- .2 a transient voltage of +/- 20% together with a simultaneous frequency transient of +/- 10%, with a transient recovery time of three seconds.

### **Inclination test**

3.14 The BWMS should be designed to operate when the ship is upright and when inclined at any angle of list up to and including 15° either way under static conditions and 22.5° under dynamic conditions (rolling) either way and simultaneously inclined dynamically (pitching) 7.5° by bow or stern. The Administration may permit deviation from these angles, taking into consideration the type, size and service conditions of the ship and operational functioning of the equipment. Any deviation permitted is to be documented in the Type Approval Certificate.

### **Reliability of electrical and electronic equipment**

3.15 The electrical and electronic components of the equipment should be of a quality guaranteed by the manufacturer and suitable for their intended purpose.

## **PART 4 – SAMPLE ANALYSIS METHODS FOR THE DETERMINATION OF BIOLOGICAL CONSTITUENTS IN BALLAST WATER**

### **Sample processing and analysis**

4.1 Samples taken during testing of BWMS are likely to contain a wide taxonomic diversity of organisms, varying greatly in size and susceptibilities to damage from sampling and analysis.

4.2 When available, widely accepted standard methods for the collection, handling (including concentration), storage, and analysis of samples should be used. These methods should be clearly cited and described in test plans and reports. This includes methods for detecting, enumerating, and identifying organisms and for determining viability (as defined in these Guidelines).

4.3 When standard methods are not available for particular organisms or taxonomic groups, methods that are developed for use should be described in detail in test plans and reports. The

descriptive documentation should include any experiments needed to validate the use of the methods.

4.4 Given the complexity in samples of natural and treated water, the required rarity of organisms in treated samples under Regulation D-2, and the expense and time requirements of current standard methods, it is likely that several new approaches will be developed for the analyses of the composition, concentration, and viability of organisms in samples of ballast water. Administrations/Parties are encouraged to share information concerning methods for the analysis of ballast water samples, using existing scientific venues, and papers distributed through the Organization.

### **Sample analysis**

4.5 Sample analysis is meant to determine the species composition and the number of viable organisms in the sample. Different samples may be taken for determination of viability and for species composition.

4.6 Viability of an organism can be determined through live/dead judgement by appropriate methods including, but not limited to: morphological change, mobility, staining using vital dyes or molecular techniques.

4.7 A treatment test cycle should be deemed successful if:

- .1 it is valid in accordance with paragraph 2.2.2.5 or 2.3.35 as appropriate;
- .2 the average density of organisms greater than or equal to 50 micrometres in minimum diameter in the replicate samples is less than 10 viable organisms per cubic metre;
- .3 the average density of organisms less than 50 micrometres and greater than or equal to 10 micrometres in minimum diameter in the replicate samples is less than 10 viable organisms per millilitre;
- .4 the average density of *Vibrio cholerae* (serotypes O1 and O139) is less than 1 cfu per 100 millilitres, or less than 1 cfu per 1 gramme (wet weight) zooplankton samples;
- .5 the average density of *E. coli* in the replicate samples is less than 250 cfu per 100 millilitres; and
- .6 the average density of intestinal Enterococci in the replicate samples is less than 100 cfu per 100 millilitres.



4.8 It is recommended that a non-exhaustive list of standard methods and innovative research techniques be considered<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Suggested sources may include but not be limited to:

- .1 The Handbook of Standard Methods For the Analysis of Water and Waste Water
- .2 ISO standard methods
- .3 UNESCO standard methods
- .4 World Health Organization
- .5 American Society of Testing and Materials (ASTM) standard methods
- .6 U.S. EPA standard methods
- .7 Research papers published in peer-reviewed scientific journals
- .8 MEPC papers.

**APPENDIX**

**BADGE OR CIPHER**

*NAME OF ADMINISTRATION*

**TYPE APPROVAL CERTIFICATE OF BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM**

This is to certify that the Ballast Water Management System listed below has been examined and tested in accordance with the requirements of the specifications contained in the Guidelines contained in IMO resolution MEPC...(..). This certificate is valid only for the Ballast Water Management System referred to below.

Ballast Water Management System supplied by .....

Under type and model designation .....  
and incorporating:

Ballast Water Management System manufactured by .....

to equipment/assembly drawing No. .... date .....

Other equipment manufactured by .....

to equipment/assembly drawing No. .... date .....

Treatment Rated Capacity ..... m<sup>3</sup>/h

A copy of this Type Approval Certificate, should be carried on board a vessel fitted with this Ballast Water Management System at all times. A reference to the test protocol and a copy of the test results should be available for inspection on board the vessel. If the Type Approval Certificate is issued based on approval by another Administration, reference to that Type Approval Certificate shall be made.

Limiting Conditions imposed are described in the appendix to this document.

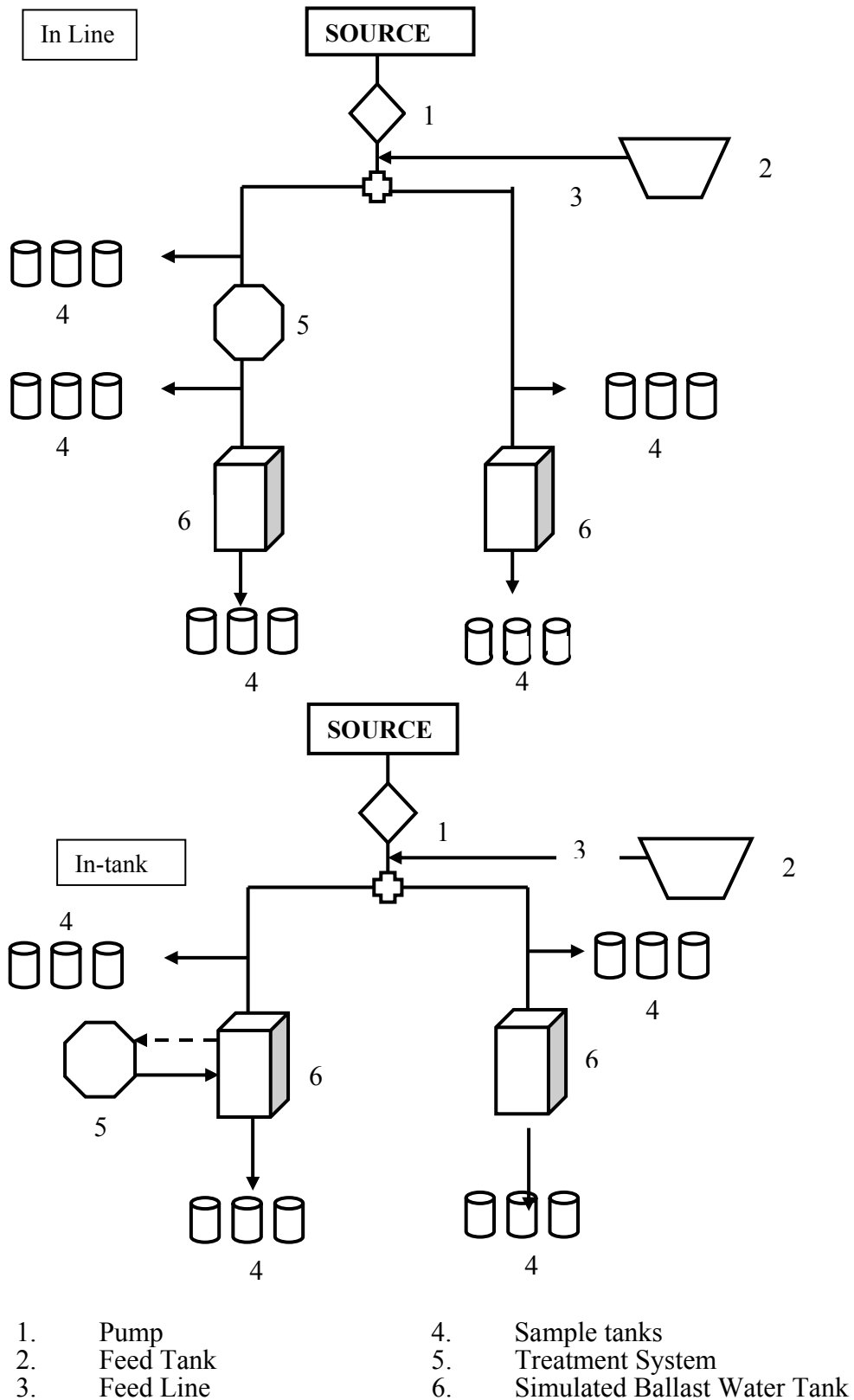
Official stamp                      Signed .....

Administration of .....

Dated this ..... day of ..... 20.....

Enc. Copy of the original test results.

Figure 1 Diagrammatic arrangement of possible land-based tests



\*\*\*

**ANNEX 4**

**RESOLUTION MEPC.126(53)**

**Adopted on 22 July 2005**

**PROCEDURE FOR APPROVAL OF BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEMS  
THAT MAKE USE OF ACTIVE SUBSTANCES (G9)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by the international conventions for the prevention and control of marine pollution,

RECALLING ALSO that the International Conference on Ballast Water Management for Ships held in February 2004 adopted the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (the Ballast Water Management Convention) together with four Conference resolutions,

NOTING that Regulation A-2 of the Ballast Water Management Convention requires that discharge of ballast water shall only be conducted through Ballast Water Management in accordance with the provisions of the Annex to the Convention,

NOTING FURTHER that Regulation D-3.2 of the Annex to the Ballast Water Management Convention provides that Ballast Water Management systems that make use of Active Substances or Preparations containing one or more Active Substances used to comply with this Convention, shall be approved by the Organization based on a Procedure developed by the Organization,

NOTING ALSO that resolution 1 adopted by the International Conference on Ballast Water Management for Ships invited the Organization to develop this Procedure as a matter of urgency,

HAVING CONSIDERED, at its fifty-third session, the draft Procedure for Approval of Ballast Water Management systems that make use of Active Substances developed by the Ballast Water Working Group,

1. ADOPTS the Procedure for approval of Ballast Water Management Systems that make use of Active Substances, as set out in the Annex to this resolution;
2. INVITES Governments to apply the Procedure as soon as possible, or when the Convention becomes applicable to them; and
3. AGREES to keep the Procedure under review.

ANNEX

**PROCEDURE FOR APPROVAL OF BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEMS  
THAT MAKE USE OF ACTIVE SUBSTANCES (G9)**

**Contents**

**1 INTRODUCTION**

**2 DEFINITIONS**

**3 PRINCIPLES**

**4 GENERAL REQUIREMENTS**

Identification

Data-set for Active Substances and Preparations

Assessment report

**5 RISK CHARACTERIZATION**

Screening for persistency, bioaccumulation and toxicity

Toxicity testing of the treated Ballast Water

Risk characterization and analysis

**6 EVALUATION CRITERIA**

Ship and personnel safety

Environmental protection

**7 REGULATION OF THE USE OF ACTIVE SUBSTANCES AND PREPARATIONS**

Handling of Active Substances and Preparations

Hazard documentation and labelling

Procedures and use

**8 APPROVAL**

Basic approval

Final approval

Notification of approval

Modification

Withdrawal of approval

**Appendix Approval Scheme for Active Substances or Preparations and Ballast Water Management systems that make use of Active Substances**

## **PROCEDURE FOR APPROVAL OF BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEMS THAT MAKE USE OF ACTIVE SUBSTANCES (G9)**

### **1 INTRODUCTION**

1.1 This procedure describes the approval and withdrawal of approval of Ballast Water Management systems that make use of Active Substances to comply with the Convention and their manner of application as set out in Regulation D-3 of the “International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments”. The Convention requires that at withdrawal of approval, the use of the relevant Active Substance or Substances shall be prohibited within 1 year after the date of such withdrawal.

1.2 To comply with the Convention, Ballast Water Management systems that make use of Active Substances or Preparations containing one or more Active Substances shall be approved by the Organization, based on a procedure developed by the Organization.

1.3 The objective of this procedure is to determine the acceptability of Active Substances and Preparations containing one or more Active Substances and their application in Ballast Water Management systems concerning ship safety, human health and the aquatic environment. This procedure is provided as a safeguard for the sustainable use of Active Substances and Preparations.

1.4 This procedure is not intended for the evaluation of the efficacy of Active Substances. The efficacy of Ballast Water Management systems that make use of Active Substances should be evaluated in accordance with the “Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems”.

1.5 The goal of the procedure is to ensure proper application of the provisions contained in the Convention and the safeguards required by it. As such the procedure is to be updated as the state of knowledge and technology may require. New versions of the procedure will be circulated by the Organization following their approval.

### **2 DEFINITIONS**

2.1 For the purposes of this procedure, the definitions in the Convention apply and:

- .1 “Active Substance” means a substance or organism, including a virus or a fungus that has a general or specific action on or against Harmful Aquatic Organisms and Pathogens.
- .2 “Ballast Water Discharge” means the ballast water as would be discharged overboard.
- .3 “Preparation” means any commercial formulation containing one or more Active Substances including any additives. This term also includes any Active Substances generated onboard for purposes of Ballast Water Management and any relevant chemicals formed in the Ballast Water Management system that make use of Active Substances to comply with the Convention.

- .4 “Relevant Chemicals” means transformation or reaction products that are produced during the treatment process or in the receiving environment and may be of concern to the aquatic environment and human health when discharged.

### **3 PRINCIPLES**

3.1 Active Substances and Preparations may be added to the ballast water or be generated on board ships by technology within the Ballast Water Management system using an Active Substance to comply with the Convention.

3.2 Active Substances and Preparations accomplish their intended purpose through action on Harmful Aquatic Organisms and Pathogens in ships’ ballast water and sediments. However, if the ballast water is still toxic at the time of discharge into the environment, the organisms in the receiving water may suffer unacceptable harm. Both the Active Substance or Preparation as well as the Ballast Water Discharge should be subjected to toxicity testing in order to protect the receiving environment or human health from toxic effects due to the discharges. Toxicity testing is needed to determine if an Active Substance or Preparation can be used and under which conditions the potential of harming the receiving environment or human health is acceptably low.

3.3 Ballast Water Management systems that make use of Active Substances and Preparations must be safe in terms of the ship, its equipment and the personnel to comply with the Convention.

3.4 The approval of Active Substances and Preparations using viruses or fungi for use in Ballast Water Management Systems is not addressed in this procedure. The approval of such substances for Ballast Water Management should require an additional consideration by the Organization in compliance with Regulation D-3 of the Convention if the use of such substances is proposed.

### **4 GENERAL REQUIREMENTS**

#### **4.1 Identification**

4.1.1 The proposal for approval of an Active Substance or a Preparation should include a chemical identification and description of the chemical components even if generated onboard. A chemical identification should be provided for any Relevant Chemicals.

#### **4.2 Data-set for Active Substances and Preparations**

4.2.1 A proposal for approval should include information on the properties or actions of the Preparation including any of its components as follows:

- .1 Data on effects on aquatic plants, invertebrates, fish, and other biota, including sensitive and representative organisms:
- acute aquatic toxicity;
  - chronic aquatic toxicity;
  - endocrine disruption;

- sediment toxicity;
- bioavailability/biomagnification/bioconcentration; and
- food web/population effects.

.2 Data on mammalian toxicity:

- acute toxicity;
- effects on skin and eye;
- chronic and long-term toxicity;
- developmental and reproductive toxicity;
- carcinogenicity; and
- mutagenicity.

.3 Data on environmental fate and effect under aerobic and anaerobic conditions:

- modes of degradation (biotic; abiotic);
- bioaccumulation, partition coefficient, octanol/water coefficient;
- persistence and identification of the main metabolites in the relevant media (ballast water, marine and fresh waters);
- reaction with organic matter;
- potential physical effects on wildlife & benthic habitats;
- potential residues in seafood; and
- any known interactive effects.

.4 Physical and chemical properties for the Active Substances and Preparations and the treated ballast water, if applicable:

- melting point;
- boiling point;
- flammability;
- density (relative density);
- vapour pressure, vapour density;
- water solubility / dissociation constant (pKa);
- oxidation/reduction potential;
- corrosivity to the materials or equipment of normal ship construction;
- autoignition temperature; and
- other known relevant physical or chemical hazards.

.5 Analytical methods at environmentally relevant concentrations.

4.2.2 A proposal for approval should include the above data set either for the Preparation or for each component separately, and a list of the name and relative quantities (in volumetric percentages) of the components should be also attached. As described in section 8.1, all proprietary data should be treated as confidential.



4.2.3 The tests for Active Substances and Preparations should be carried out in accordance with internationally recognized guidelines<sup>5</sup>.

4.2.4 The testing process should contain a rigorous quality control/quality assurance programme consisting of:

- .1 Both a Quality Management Plan (QMP) and a Quality Assurance Project Plan (QAPP). Guidance on preparation of these plans, along with other guidance documents and other general quality control information are available for download from the International Organization for Standardization (ISO) ([www.iso.org](http://www.iso.org)).
- .2 The QMP addresses the quality control management structure and policies of the Test Organization (including subcontractors and outside laboratories).
- .3 The QAPP is a project specific technical document reflecting the specifics of the system to be tested, the test facility, and other conditions affecting the actual design and implementation of the required experiments.

4.2.5 Dossiers already used for registration of chemicals can be submitted by the applicant to satisfy the required data needed for the evaluation of Active Substances and Preparations according to this procedure.

4.2.6 The proposal should describe the manner of application of the Preparation for Ballast Water Management, including required dosage and retention time.

4.2.7 A proposal for approval should include (Material) Safety Data Sheets ((M)SDS).

### **4.3 Assessment report**

4.3.1 A proposal for approval should include an assessment report. The assessment report should address the quality of the test reports, the risk characterization and a consideration of the uncertainty associated with the assessment.

## **5 RISK CHARACTERIZATION**

### **5.1 Screening for persistency, bioaccumulation and toxicity**

5.1.1 An assessment on the intrinsic properties of the Active Substance and/or Preparation such as persistency, bioaccumulation and toxicity should be conducted (see Table 1 in section 6).

- .1 Persistence tests:  
Persistence should preferably be assessed in simulation test systems that determine the half-life under relevant conditions. Biodegradation screening tests may be used to show that the substances are readily biodegradable. The determination of the half-life should include assessment of relevant chemicals.

---

<sup>5</sup> Preferably Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) Guidelines for Testing of Chemicals (1993) or other equivalent tests.

- .2 Bioaccumulation tests:  
The assessment of the (potential for) bioaccumulation should use measured bioconcentration factors in marine (or freshwater) organisms. Where these tests are not applicable, or if  $\log P_{ow} < 3$ , Bio Concentration Factor (BCF) values may be estimated using (Quantitative) Structure-Activity Relationship ((Q)SAR) models.
- .3 Toxicity tests:  
Acute and/or chronic ecotoxicity data, ideally covering the sensitive life stages, should in principle be used for the assessment of the toxicity criterion.

## 5.2 Toxicity testing of the treated Ballast Water

5.2.1 Toxicity testing is necessary for the Active Substance, or Preparations (see sections 4.2.1 and 5.3) and the treated Ballast Water Discharge as covered in this section. The advantage of conducting toxicity testing on the Ballast Water Discharge is that it integrates and addresses the potential for interactions of the Active Substances and Preparations with the possible by-products.

- .1 For the basic approval process, the discharge testing should be performed in a laboratory using techniques and equipment to simulate Ballast Water Discharge following treatment by the Preparation.
- .2 For final approval, the discharge testing should be performed as part of the land-based type approval process using the treated ballast water discharge.

5.2.2 The applicant should provide both acute and chronic toxicity test data using standardized test procedures to determine the toxicity of the Preparation and Relevant Chemicals as used in conjunction with the Ballast Water Management System. This testing approach should be performed on the treated Ballast Water Discharge, as the Ballast Water Management system could either mitigate or enhance the adverse effects of the Preparation or Relevant Chemicals.

5.2.3 The discharge toxicity tests should be conducted on samples drawn from the land-based test set-up, which would be representative of the discharge from the Ballast Water Management system.

5.2.4 These toxicity tests should include chronic test methods with multiple test species (a fish, an invertebrate and a plant) that address the sensitive life-stage. The preference is to include both a sub-lethal endpoint (growth) and a survival endpoint. Either freshwater or marine test methods should be tested<sup>6</sup>.

5.2.5 The test results to be provided include: acute 24-hour, 48-hour, 72-hour, and 96-hour Lethal Concentration at which x % of the test organisms die (LCx), No Observed Adverse Effect Concentrations (NOAECs), chronic No Observed Effect Concentration (NOEC) and/or Effect Concentration at which x % of test organisms show effect (ECx), as appropriate based on the experimental design.

---

<sup>6</sup> Currently there is no compelling physiological or empirical proof that marine organisms are more sensitive than freshwater organisms or vice versa. Should this however be demonstrated for the substance under consideration, this should be taken into account.

5.2.6 A dilution series including a 100% ballast water discharge would be tested to determine the no adverse effect level using the statistical endpoints (NOEC or EC<sub>x</sub>). An initial analysis could use a conservative approach where the dilution capacity would not be taken into consideration (no modelling or plumes analysis would be used). The rationale for taking a conservative approach is that there could be multiple discharges into one location (even though this is not necessarily the case).

5.2.7 The acute and chronic toxicity test data in conjunction with the information in Section 4.2.1 should be used to determine the holding time necessary to achieve the no adverse effect concentration upon discharge. Knowing the half-life (days), decay rate, dosage rate, volume of system and toxicity tests with time series, then a computational model can be used to determine the amount of time needed to hold the treated ballast water before discharge.

### **5.3 Risk characterization and analysis**

5.3.1 For the basic approval process, fate and effect testing should be performed in the laboratory with Active Substances and Preparations. This section lists information that could be useful for a preliminary risk characterization.

5.3.2 Both the Active Substance or Preparation as well as the treated Ballast Water Discharge should be subject to toxicity testing in order to protect the receiving environment from toxic effects due to discharges.

5.3.3 The reaction with organic matter of Active Substances and Preparations that produce free radicals, should be addressed qualitatively so as to identify products of concern to the environment.

5.3.4 The rate of abiotic and biotic degradation of the Active Substances and Preparations under aerobic and anaerobic conditions should be assessed, resulting in the identification of relevant metabolites in the relevant media (ballast water, marine and fresh waters).

5.3.5 The rate of abiotic and biotic degradation of the Active Substances and Preparations under aerobic and anaerobic conditions should be assessed, resulting in the characterization of the persistence of the Active Substances, Preparations and Relevant Chemicals in terms of degradation rates under specified conditions (e.g. pH, redox, temperature).

5.3.6 The partition coefficients (solids-water partition coefficient (K<sub>d</sub>) and/or organic carbon normalized distribution coefficient (K<sub>oc</sub>)) of the Active Substances, Preparations and Relevant Chemicals should be determined.

5.3.7 For Active Substances and Preparations, the potential for bioaccumulation should be assessed in marine or freshwater organisms (fish or bivalves) if the logarithm octanol/water partition coefficient (logP<sub>ow</sub>) is >3.

5.3.8 Based on the information on fate and behavior of Active Substances and Preparations, the discharge concentrations at selected time intervals should be predicted.

5.3.9 The effect assessment of the Active Substances, Preparations and Relevant Chemicals is initially based on a dataset of acute and/or chronic ecotoxicity data for aquatic organisms, being primary producers (algae or sea grasses), consumers (crustaceans), predators (fish), and should

include secondary poisoning to mammalian and avian top-predators, as well as data for sediment species.

5.3.10 An assessment of secondary poisoning is redundant if the substance of concern demonstrates a lack of bioaccumulation potential (e.g., BCF <500 L/kg wet weight for the whole organism at 6% fat).

5.3.11 An assessment of sediment species is redundant if the potential of the substance of concern to partition into the sediment is low (e.g., K<sub>oc</sub> <500 L/kg).

5.3.12 The effect assessment of the Active Substances, Preparations and Relevant Chemicals should include a screening on carcinogenic, mutagenic and endocrine disruptive properties. If the screening results give rise to concerns, this should give rise to a further effect assessment.

5.3.13 The effect assessment of the Active Substances, Preparations and Relevant Chemicals, taking the indicated information into account, should be based on internationally recognized guidance<sup>7</sup>.

5.3.14 The results of the effect assessment are compared to the results of the discharge toxicity testing. Any unpredicted results (e.g., lack of toxicity or unexpected toxicity in the discharge assessment) should give rise to a further elaboration on the effect assessment.

5.3.15 An analytical method suitable for monitoring Active Substances and Preparations in ballast water discharges should be available.

## **6 EVALUATION CRITERIA**

The Organization should evaluate the application for approval based on the criteria in this section.

6.1 The information that has been provided should be complete, of sufficient quality and in accordance with this procedure.

6.2 That this information does not indicate possible unacceptable adverse effects to environment, human health, property or resources.

### **6.3 Ship and personnel safety**

6.3.1 In order to protect the ship and personnel safety the technical group should evaluate the physical and chemical hazards (see paragraph 4.2.1.4) to ensure that potential hazardous properties of the Active Substances, Preparations or Relevant Chemicals formed in the treated ballast water should not create any unreasonable risk to the ship and personnel. Proposed procedures for the use and technical equipment introduced needs to be taken into account.

6.3.2 For the protection of personnel involved in the handling and storage of the Active Substances and Preparations, the proposal should include relevant ((M)SDS). The Organization should evaluate (M)SDS, mammalian toxicity data and chemical properties hazards (see paragraphs 4.2.1.2 and 4.2.1.4) and ensure that potential hazardous properties of the Active

---

<sup>7</sup> Such as relevant OECD guidelines or equivalent.

Substances, Preparations or Relevant Chemicals should not create any unreasonable risk to the ship or personnel. This evaluation should take into account the different circumstances that a ship or personnel may face in its trade (e.g., ice, tropical, humidity, etc.).

#### 6.4 Environmental protection

6.4.1 In order to approve the application, the Organization should determine that the Active Substances, Preparations or Relevant Chemicals are not Persistent, Bioaccumulative and Toxic (PBT). Preparations that exceed all these criteria (Persistence, Bioaccumulation and Toxicity) in the table below are considered PBT.

*Table 1* Criteria for identification of PBT substances

Criterion	PBT criteria
Persistence	Half-life: > 60 days in marine water, or > 40 days in freshwater*, or > 180 days in marine sediment, or > 120 days in freshwater sediment*
Bioaccumulation	BCF > 2,000 or LogP <sub>octanol/water</sub> ≥ 3
Toxicity	Chronic NOEC < 0.01 mg/l

\* For the purpose of marine environmental risk assessment half-life data in freshwater and freshwater sediment can be overruled by data obtained under marine conditions.

6.4.2 The Organization should determine the overall acceptability of the risk the Preparation may pose in its use for Ballast Water Management. It should do so by comparing the information provided and the undertaken assessment of PBT and the discharge with scientific knowledge of the Active Substances, Preparations and Relevant Chemicals concerned. The risk evaluation should qualitatively take into account cumulative effects that may occur due to the nature of shipping and port operations.

6.4.3 The risk evaluation should consider the uncertainties involved in the application for approval, and as appropriate, provide advice on how these uncertainties can be dealt with.

## 7 REGULATION OF THE USE OF ACTIVE SUBSTANCES AND PREPARATIONS

### 7.1 Handling of Active Substances and Preparations

7.1.1 The proposal for approval of Active Substances and Preparations should include information on their intended use and application. The quantity of Active Substances and Preparations to be added to the ballast water and the maximum allowable concentration of the Active Substances therein should be described in the instructions provided by the manufacturer. The system should ensure that the maximum dosage and maximum allowable discharge concentration are not exceeded at any time.

## **7.2 Hazard documentation and labelling**

7.2.1 The proposal should include ((M)SDS) as required. The (M)SDS should describe appropriate storage and handling together with the effects of degradation and chemical reactivity during storage and should be included in the instructions provided by the manufacturer.

7.2.2 Documentation of hazards or the (M)SDS should conform to the UN Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (GHS) and the relevant IMO regulations (e.g. the IMDG Code) and guidelines (e.g. the GESAMP Hazard Evaluation Procedure). Where these regimes are not applicable, relevant national or regional regimes should be followed.

## **7.3 Procedures and use**

7.3.1 Detailed procedures and information for safe application of Active Substances and Preparations on board should be supplied and comply with the approval conditions such as maximum allowable concentration and maximum discharge concentration, if any.

# **8 APPROVAL**

## **8.1 Basic approval**

8.1.1 All proprietary data should be treated as confidential by the Organization and its Technical Group, the Competent Authorities involved, and the evaluating regulatory scientists, if any.

8.1.2 Procedure to be followed:

- .1 The manufacturer should evaluate the Active Substances or Preparations and the potential discharge in accordance with the approval criteria specified in this procedure.
- .2 Upon completion, the manufacturer should prepare an Application on the Active Substances and Preparations and submit it to the Member of the Organization concerned.
- .3 The Administration having received a satisfactory application should as soon as possible propose an approval to the Organization.
- .4 Members of the Organization may propose an approval.
- .5 The Organization should announce and set the time frame for the evaluation of Active Substances and Preparations.
- .6 Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization may submit information that is relevant to the evaluation.

- .7 The Organization should establish a Technical Group in accordance with its rules of procedure ensuring that proprietary data should be treated as confidential.
- .8 The Technical Group should review the comprehensive proposal along with any additional data submitted and report to the Organization whether the proposal has demonstrated a potential for unreasonable risk for environment, human health, property or resources in accordance with the criteria specified in this procedure.
- .9 The Technical Group's report should be in written form and circulated to the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, prior to its consideration by the competent Committee.
- .10 The Committee of the Organization should decide whether to approve any proposal, introduce any modifications thereto, if appropriate, taking into account the Technical Group's report.
- .11 The Member of the Organization that submitted the application to the Organization should inform in writing the applicant about the decision made with regard to the respective Active Substance or Preparation and their manner of application.
- .12 Active Substances or Preparations receiving basic approval by the Organization may be used for prototype or type approval testing based on the guidelines developed by the Organization<sup>8</sup>. An Active Substance or Preparation may be used for Prototype or Type Approval testing for the approval of different BWMS without going through basic approval again.

## **8.2 Final approval**

8.2.1 In accordance with Regulation D-3.2, a Ballast Water Management system using an Active Substance or Preparation to comply with the Convention (which received basic approval) must be approved by the Organization. For this purpose, the Member of the Organization submitting an application should conduct the Type Approval tests in accordance with Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems. The results should be conveyed to the Organization for confirmation that the residual toxicity of the discharge conforms to the evaluation undertaken for Basic Approval. This would result in Final Approval of the Ballast Water Management system in accordance with Regulation D-3.2. Active Substances or Preparations that have received Basic Approval by the Organization may be used for evaluation of Ballast Water Management systems using Active Substances or Preparations for Final Approval.

---

<sup>8</sup> Guidelines for approval of prototype ballast water treatment technologies and Guidelines for approval of Ballast Water Management Systems.

### **8.3 Notification of approval**

8.3.1 The Organization will record the Basic and Final Approval of Active Substances and Preparations and Ballast Water Management systems that make use of Active Substances and circulate the list once a year including the following information:

- Name of Ballast Water Management system that make use of Active Substances and Preparations;
- Date of approval;
- Name of manufacturer; and
- Any other specifications, if necessary.

### **8.4 Modification**

8.4.1 Manufacturers should report any modifications in names, including trade and technical name, composition or use of the Active Substances and Preparations in the Ballast Water Management systems approved by the Organization, to the Member of the Organization. The Member of the Organization should inform the Organization accordingly.

8.4.2 Manufacturers intending to significantly change any part of a Ballast Water Management System that has been approved by the Organization or the Active Substances and Preparations used in it should submit a new application.

### **8.5 Withdrawal of approval**

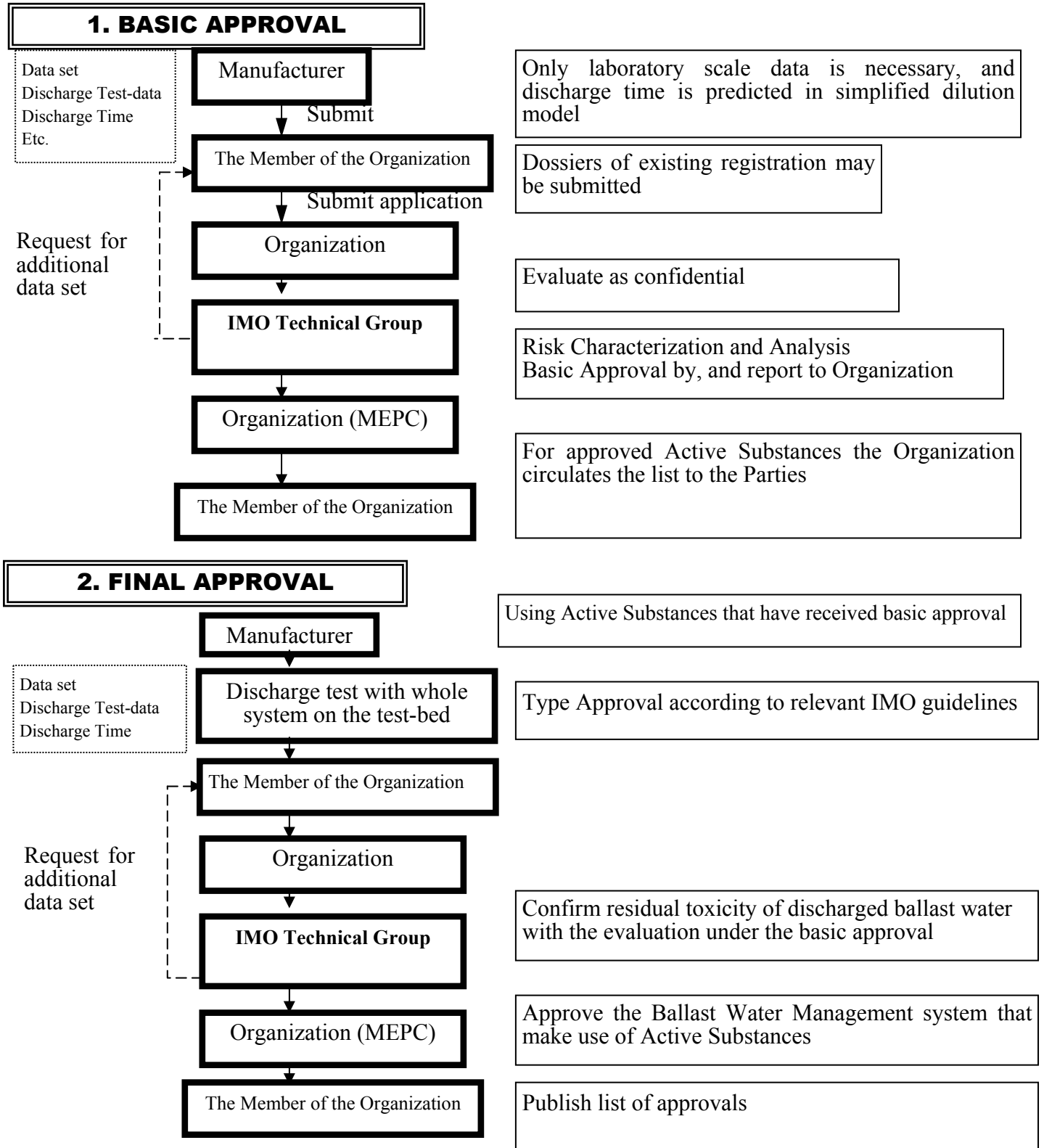
8.5.1 The Organization may withdraw any approval in the following circumstances:

- .1 If the Active Substances and Preparations or Ballast Water Management system that make use of Active Substances no longer conforms to requirements due to amendments of the Convention.
- .2 If any data or test records differ materially from data relied upon at the time of approval and are deemed not to satisfy the approval condition.
- .3 If a request for withdrawal of approval is made by the Member of the Organization on behalf of the manufacturer.
- .4 If unreasonable harm to environment, human health, property or resources is demonstrated by any Member of the Organization or observer to have been caused by the approved Ballast Water Management system that make use of Active Substances or Preparations.



**Appendix**

**Approval Scheme for Active Substance or Preparation and Ballast Water Management systems that make use of Active Substances**



\*\*\*

**ANNEX 5**

**RESOLUTION MEPC.127(53)**

**Adopted on 22 July 2005**

**GUIDELINES FOR BALLAST WATER MANAGEMENT AND DEVELOPMENT  
OF BALLAST WATER MANAGEMENT PLANS (G4)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by the international conventions for the prevention and control of marine pollution,

RECALLING ALSO that the International Conference on Ballast Water Management for Ships held in February 2004 adopted the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (the Ballast Water Management Convention) together with four Conference resolutions,

NOTING that Regulation A-2 of the Ballast Water Management Convention requires that discharge of ballast water shall only be conducted through Ballast Water Management in accordance with the provisions of the Annex to the Convention,

NOTING FURTHER that Regulation B-1 of the Annex to the Ballast Water Management Convention provides that each ship shall have on board and implement a ballast water management plan approved by the Administration, taking into account Guidelines developed by the Organization,

NOTING ALSO that resolution 1 adopted by the International Conference on Ballast Water Management for Ships invites the Organization to develop these Guidelines as a matter of urgency,

HAVING CONSIDERED the draft Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans developed by the Ballast Water Working Group and the recommendation made by the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases at its ninth session,

1. ADOPTS the Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans, as set out in the Annex to this resolution;
2. INVITES Governments to apply the Guidelines as soon as possible, or when the Convention becomes applicable to them; and
3. AGREES to keep the Guidelines under review.

## ANNEX

### **DRAFT GUIDELINES FOR BALLAST WATER MANAGEMENT AND THE DEVELOPMENT OF BALLAST WATER MANAGEMENT PLANS (G4)**

#### **1 INTRODUCTION**

1.1 Ballast water is essential to control trim, list, draught, stability, or stresses of the ship. However, ballast water may contain aquatic organisms or pathogens which, if introduced into the sea including estuaries, or into fresh water courses, may create hazards to the environment, human health, property or resources, impair biological diversity or interfere with other legitimate uses of such areas.

1.2 The selection of appropriate methods of ballast water management should take into account the need ensure that Ballast Water Management practices used to comply with this Convention do not cause greater harm than they prevent to the environment, human health, property or resources of any States and the safety of ships.

1.3 The objectives of these Guidelines are to assist Governments, appropriate authorities, ships masters, operators and owners, and port authorities, as well as other interested parties, in preventing, minimizing and ultimately eliminating the risk of introducing harmful aquatic organisms and pathogens from ships' ballast water and associated sediments while protecting ships' safety in applying the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (hereinafter referred to as the "Convention").

1.4 These guidelines consist of two parts:

- Part A – "Guidelines for Ballast Water Management", which contains guidance on the general principles of Ballast Water Management; and
- Part B – "Guidelines for the development of Ballast Water Management Plans", which contains guidance on the structure and content of Ballast Water Management Plans required by Regulation B-1 of the Convention.

#### **2 DEFINITIONS**

2.1 For the purposes of these Guidelines, the definitions in the Convention apply.

2.2 Ballast Water Tank means any tank, hold, or space used for the carriage of ballast water.

#### **3 APPLICATION**

3.1 The Guidelines apply to all ships and to Flag Administrations, port States, coastal States, ship owners, ship operators, ships' personnel involved in Ballast Water Management, ship designers, ship builders, classification societies as well as other interested parties.

## **PART A – GUIDELINES FOR BALLAST WATER MANAGEMENT**

### **1 SHIP OPERATIONAL PROCEDURES**

#### **1.1 Precautionary practices**

##### **Avoiding unnecessary discharge of ballast water**

1.1.1 If it is necessary to take on and discharge ballast water in the same port to facilitate safe cargo operations, care should be taken to avoid unnecessary discharge of ballast water that has been taken up in another port.

1.1.2 Managed ballast water which is mixed with unmanaged ballast water is no longer in compliance is no longer in compliance with Regulations D-1 and D-2 of the Annex to the Convention.

##### **Minimizing the uptake of harmful aquatic organisms, pathogens and sediments**

1.1.3 When loading ballast, every effort should be made to avoid the uptake of potentially harmful aquatic organisms, pathogens, and sediment that may contain such organisms. The uptake of ballast water should be minimized or, where practicable, avoided in areas and situations such as:

- .1 in areas identified by the port State in connection with advice provided by ports under paragraph 2.2.2;
- .2 in darkness when organisms may rise up in the water column;
- .3 in very shallow water;
- .4 where propellers may stir up sediment; or
- .5 where dredging is or recently has been carried out.

#### **1.2 Ballast water management options**

##### **1.2.1 Ballast Water Exchange**

1.2.1.1 Ballast water exchange is to be conducted in accordance with Regulation B-4 of the Convention and in accordance with the Guidelines for Ballast Water Exchange.

1.2.1.2 The voyage should be planned taking into account when ballast water exchange in accordance with Regulation B-4 of the Convention can be carried out.

1.2.1.3 Because of the possibility that partially exchange may encourage re-growth of organisms, ballast water exchange should only be commenced in any tank if there is sufficient time to complete the exchange to comply with the standard in Regulation D-1 and the ship can comply with the distance from land and minimum water depth criteria in Regulation B-4. As many complete tanks should be exchanged to the standard in Regulation D-1 as the time allows,

if for any tank the standard in Regulation D-1 can not be fully met the exchange should not be commenced for that tank.

1.2.1.4 If ballast water exchange is not undertaken for the reasons in Regulation B-4.4, i.e. if the master reasonably decides that such exchange would threaten the safety or stability of the ship, its crew, or its passengers because of adverse weather, ship design or stress, equipment failure, or any other extraordinary condition, then details of the reasons ballast water exchange was not undertaken are to be recorded in the Ballast Water Record Book.

1.2.1.5 A port State may designate areas in which exchange may be conducted taking into account the Guidelines on designation of areas for ballast water exchange. Designated areas should only be used for those ballast water tanks that are intended to be discharged in the port of that State and that could not be exchanged in accordance with Regulation B-4.1 of the Convention.

## **1.2.2 Ballast Water Management Systems**

1.2.2.1 Ballast Water Management Systems installed for compliance with Regulation B-3 are to be approved in accordance with Regulation D-3. Such systems are to be operated in accordance with the system design criteria and the manufacturer's operational and maintenance instructions. The use of such systems should be detailed in the ship's Ballast Water Management Plan. All failures and malfunctions of the system are to be recorded in the Ballast Water Record Book.

## **1.2.3 Discharge to ballast water reception facilities**

1.2.3.1 If ballast water reception facilities provided by a port State are utilized, Regulation B-3.6 applies.

## **1.2.4 Prototype ballast water treatment technologies**

1.2.4.1 Prototype ballast water treatment technologies should be used within a programme approved by the Administration in accordance with Regulation D-4.

## **1.3 Sediment management**

1.3.1 Regulation B-5 requires that all ships shall remove and dispose of sediments from spaces designated to carry ballast water in accordance with the ballast water management plan.

1.3.2 All practical steps should be taken during ballast uptake to avoid sediment accumulation, however, it is recognized that sediment will be taken on board and will settle on tank surfaces. When sediment has accumulated, consideration should be given to flushing tank bottoms and other surfaces when in suitable areas, i.e. areas complying with the minimum depth and distance described by Regulations B-4.1.1 and B-4.1.2.

1.3.3 The volume of sediment in a ballast tank should be monitored on a regular basis.

1.3.4 Sediment in ballast tanks should be removed in a timely basis in accordance with the Ballast Water Management Plan and as found necessary. The frequency and timing of removal

will depend on factors such as sediment build up, ship's trading pattern, availability of reception facilities, work load of the ship's personnel and safety considerations.

1.3.5 Removal of sediment from ballast tanks should preferably be undertaken under controlled conditions in port, at a repair facility or in dry dock. The removed sediment should preferably be disposed of in a sediment reception facility if available, reasonable and practicable.

1.3.6 When sediment is removed from the ship's ballast tanks and is to be disposed of by that ship at sea, such disposal should only take place in areas outside 200 nm from land and in water depths of over 200 m.

1.3.7 Regulation B-5 requires that ships constructed in or after 2009 should, without compromising safety or operational efficiency, be designed and constructed with a view to minimize the uptake and undesirable entrapment of sediments, facilitate removal of sediments, and provide safe access to allow for sediment removal and sampling, taking into account the Guidelines for sediments control on ships (G12). This also applies to ships constructed prior to 2009, to the extent practicable.

## **1.4 Additional Measures**

1.4.1 Ships to which additional measures apply, under Regulation C-1, should take them into account in the ships voyage planning. Actions taken to comply with any additional measures should be recorded in the Ballast Water Record Book.

## **1.5 Exemptions**

1.5.1 Regulation A-4 provides that an exemption may be granted from the requirements of Regulations B-3 or C-1 by a Party or Parties to a ship in specific circumstances. Applications for and the granting of such exemptions should be completed in accordance with the Guidelines for risk assessment (G7).

1.5.2 Ships granted an exemption referred to in paragraph 1.5.1 above should record the exemption in the Ballast Water Record Book and what actions have been taken with regards to the ships ballast water.

## **2 RECORDING PROCEDURES**

### **2.1 Procedures for ships**

2.1.1 To facilitate the administration of ballast water management and treatment procedures on board each ship, a responsible officer is to be designated in accordance with Regulation B-1 to ensure the maintenance of appropriate records and to ensure that ballast water management and/or treatment procedures are followed and recorded.

2.1.2 When carrying out any ballast water operation the details are to be recorded in the Ballast Water Record Book together with any exemptions granted in accordance with Regulation B-3 or C-1.

2.1.3 Where a port State requires information on ships ballast operations, relevant documentation, which takes account of the information requirements of the Convention, should be made available to the port State.

## **2.2 Procedures for port States**

2.2.1 Port States should provide ships with details of their requirements concerning ballast water management including:

- .1 the location and terms of use of areas designated for ballast water exchange under Regulation B-4.2 of the Convention;
- .2 any additional measures determined under Regulation C-1 of the Convention;
- .3 warnings concerning ballast uptake and any other port contingency arrangements in the event of emergency situations; and
- .4 the availability, location, capacities of reception facilities that are provided for the environmentally safe disposal of ballast water and/or sediments, under Article 5 and Regulation B-3.6.

2.2.2 To assist ships in applying the precautionary practices described in section 1.1 of Part A, port States are required by Regulation C-2 of the Convention to endeavour to notify mariners of area(s), where ships should not uptake Ballast Water due to known conditions. Similar notification should be given for areas where the uptake of ballast water should be minimized, such as:

- .1 areas with outbreaks, infestations or known populations of harmful organisms and pathogens;
- .2 areas with current phytoplankton blooms (algal blooms, such as red tides);
- .3 nearby sewage outfalls;
- .4 areas where a tidal stream is known to be the more turbid;
- .5 areas where tidal flushing is known to be poor;
- .6 nearby dredging operations; and
- .7 nearby or in sensitive or estuarine sea areas.

## **3 TRAINING AND EDUCATION**

3.1 Regulation B-6 requires that officers and crew shall be familiar with their duties in the implementation of Ballast Water Management particular to the ship on which they serve. Owners, managers, operators, and others involved in officer and crew training for ballast water management should consider the following:

3.2 Training for ships' masters and crews as appropriate should include instructions on the requirements of the Convention, the ballast water and sediment management procedures and the Ballast Water Record Book particularly having regard to matters of ship safety and maintenance of records in accordance with the information contained in these Guidelines.

3.3 The Ballast Water Management Plan should include training and education on ballast water management practices and the systems and procedures used on board the ship.

## **PART B – GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF BALLAST WATER MANAGEMENT PLANS**

### **1 INTRODUCTION**

1.1 These Guidelines have been developed to assist with the preparation of a ship's Ballast Water Management Plan (hereafter referred to as the "Plan"). The Plan must be approved by the Administration in accordance with Regulation B-1 of the Convention.

1.2 This Part is comprised of three primary sections:

- .1 General: this section provides the objectives and a general overview of the subject matter and introduces the reader to the basic concept of the Guidelines and the Plan that is expected to be developed from them. This section also contains guidance on updating and use of the Plan.
- .2 Mandatory provisions: this section provides guidance to ensure that the mandatory provisions of Regulation B-1 of the Annex to the Convention are met.
- .3 Non-mandatory provisions: this section provides guidance concerning the inclusion of other information in the Plan. This information, although not required under Regulation B-1 of the Convention, may be found useful by local authorities in ports visited by the ship, or may provide additional assistance to the ship's master.

1.3 The format for a Ballast Water Management Plan is given in Appendix 1.

### **2 GENERAL**

#### **2.1 Concept of the Guidelines**

2.1.1 These Guidelines are intended to provide a basis for the preparation of the Plans for individual ships. The broad spectrum of ships for which Plans are required makes it impractical to provide specific guidelines for each ship type. For a Plan to be effective and to comply with Regulation B-1 of the Annex of the Convention, it must be carefully tailored to the particular ship for which it is intended. Properly used, the Guidelines will ensure that all appropriate issues that may be applicable to a particular ship are considered in developing the Plan.

2.1.2 The issues that may require consideration include but are not limited to: type and size of ship, volume of ballast carried and total capacity of tanks used for ballast, ballast pumping



capacity, ship and crew safety issues, voyage type and length, the ship's typical operational requirements, and ballast water management techniques used on board.

## **2.2 Concept of the Plan**

2.2.1 The Plan is required to be onboard the ship and available to guide personnel in safe operation of the Ballast Water Management system employed on a particular ship. Effective planning ensures that the necessary actions are taken in a structured, logical, and safe manner.

2.2.2 For the Plan to accomplish its purpose, it must be:

- .1 realistic, practical, and easy to use;
- .2 understood by ship's personnel engaged in ballast water management, both on board and ashore;
- .3 evaluated, reviewed, and updated as necessary; and
- .4 consistent with the operational ballasting requirements of the ship.

2.2.3 The Plan envisioned by Regulation B-1 of the Annex to the Convention is intended to be a simple document. Inclusion of extensive background information on the ship, its structure, etc., should be avoided, as this is generally available elsewhere. If such information is relevant, it should be kept in annexes, or an existing document or manual reference should be made to the location of the information.

2.2.4 The Plan is a document to be used on board by the ship's personnel engaged in ballast water management. The Plan must therefore be available in a working language of the ship's personnel. A change in the personnel and or the, working language or would require the issuance of the Plan in the new language(s).

2.2.5 The Plan should be readily available for inspection by officers authorized by a Party to the Convention.

## **2.3 Exemptions**

2.3.1 Regulation A-4 allows that exemption may be granted to a ship from Regulation B-3 or C-1.

2.3.2 Details of exemptions should be retained with the Plan.

2.3.3 Any exemption granted is to be recorded in the Ballast Water Record Book.

## **2.4 Additional Measures**

2.4.1 The Convention, in Regulation C-1 Additional Measures, gives a Party individually or jointly with other Parties, the right to introduce measures in addition to those in Section B. Such Additional Measures are to be communicated to the Organization at least 6 months prior to the projected date of implementation.

2.4.2 The Plan should be accompanied by a most recent list of Additional measures, as communicated by the Organization relevant to the ship's trade. The Plan should contain details and advice on the actions a ship must take to comply with any additional measures that may be required in accordance with Regulation C-1 and for any emergency or epidemic situations.

## **2.5 Review of the Plan**

2.5.1 Regular review of the Plan by the owner, operator, or master should be conducted to ensure that the information contained is accurate and updated. A feedback system should be employed which will allow quick capture of changing information and incorporation of it into the Plan.

2.5.2 Changes to the provisions of this Plan will need Administration approval.

## **3 MANDATORY PROVISIONS**

3.1 This section provides individual guidelines for the seven mandatory provisions of Regulation B-1 of the Annex to the Convention. In addition, it provides information to assist ships personnel in managing ballast water and sediments.

3.2 Regulation B-1 of the Annex to the Convention provides that the Plan shall be specific to each ship and shall at least:

- .1 detail safety procedures for the ship and the crew associated with Ballast Water Management as required by the Convention;
- .2 provide a detailed description of the actions to be taken to implement the Ballast Water Management practices required by the Convention;
- .3 detail the procedures for the disposal of sediments at sea and to shore;
- .4 include the procedures for co-ordinating shipboard Ballast Water Management that involves discharge to the sea with the authorities of the State into whose waters such discharge will take place;
- .5 designates the officer on board in charge of ensuring that the Plan is properly implemented;
- .6 contain the reporting requirements for ships provided for under the Convention; and
- .7 be written in the working language of the ship. If the language used is not English, French or Spanish, a translation into one of these languages should be provided.

3.3 The Ballast Water Management Plan should give guidance on the ballast handling procedures to be followed, including:

- .1 uptake of ballast water;

- .2 step-by-step procedures and sequences for the Ballast Water Management System used; and
- .3 any operational or safety restrictions including those associated with the Ballast Water Management System used. This will also assist ship's personnel when responding to enquiries from inspection officers authorized by a Party.

3.4 Safety aspects of the Ballast Water Management system used should include, as applicable, guidance on:

- .1 stability to be maintained at all times to values not less than those recommended by the Organization (or required by the Administration);
- .2 approved longitudinal stress and, where applicable, torsional stress values are to be maintained within permitted values;
- .3 transfer or exchange of ballast that can generate significant structural loads by sloshing action in partially-filled tanks. If these operations include partially-filled tanks, consideration should be given to carrying out the operation in favourable sea and swell conditions such that the risk of structural damage is minimized;
- .4 wave-induced hull vibrations when carrying out ballast water exchange;
- .5 forward and aft draughts and trim, with particular reference to bridge visibility, slamming and minimum forward draft;
- .6 the effects of any potential hazards and occupational health that may affect ship's personnel shall also be identified together with any safety precautions that need to be taken; and
- .7 the possible effects of tank over pressurization.

3.5 If a ship is able to complete at least 95 per cent volumetric exchange in less than three pumped volumes, documentation indicating that this ballast water exchange process has been approved under Regulation D-1.2 should be provided in the Plan.

3.6 The Plan should also include procedures for the disposal of sediments and in particular:

- .1 on the sediment removal or reduction at sea, and when cleaning of the ballast tanks to remove sediments;
- .2 regarding the safety consideration to be taken if tank entry is required to remove sediments; and
- .3 regarding the use of port reception facilities for sediments.

3.7 The Plan should clearly identify the officer in charge of ballast water management and outline his/her duties which should include:

- .1 ensuring that the Ballast Water Management performed follows the procedures in the Plan;
- .2 ensuring that the Ballast Water Record Book and any other necessary documentation are maintained; and
- .3 being available to assist the inspection officers authorized by a Party for any sampling that may need to be undertaken.

3.8 The Plan should contain guidance on the recording requirements according to ship's Ballast Water Record Book provided for under this Convention including details of exemptions granted to the ship.

3.9 In addition to the above, the Plan should include the following:

- .1 A foreword which should provide the ship's crew with explanations on the need for ballast water management and for record keeping. The foreword should include a statement that, "This Plan must be kept available for inspection on request by an authorized authority".
- .2 Ship particulars including at least:
  - .1 ships' name, flag, port of registry, Gross Tonnage, IMO number\*, length (BP), beam, international call sign; deepest ballast drafts (normal and heavy weather);
  - .2 the total ballast capacity of the ship in cubic meters and other units if applicable to the ship;
  - .3 a brief description of the main ballast water management method(s) used on the ship; and
  - .4 identification (rank) of the officer in charge for implementing the Plan.
- .3 Information on Ballast Water Management System used on board, including:
  - .1 ballast tank arrangement;
  - .2 ballast capacity plan;
  - .3 a ballast water piping and pumping arrangement, including air pipes and sounding arrangements;
  - .4 ballast water pump capacities;

---

\* In accordance with resolution A.600(15) IMO Ship Identification Number Scheme.

- .5 the Ballast Water Management System used on board, with references to operational and maintenance manuals held on board;
  - .6 installed ballast water treatment systems; and
  - .7 a plan and profile of the ship, or a schematic drawing of the ballast arrangement.
- .4 Information on the ballast water sampling points, including:
- .1 A list or diagrams indicating the location of sampling and access points in pipelines and ballast water tanks, to enable crew members to assist the authorized officers of a Party that have reason to obtain samples.
  - .2 This section should make clear that sampling of ballast water is primarily a matter for the authorized inspection officers, and there is unlikely to be any need for crew members to take samples except at the express request, and under the supervision, of the authorized inspection officers.
  - .3 The authorized inspection officers should be advised of all safety procedures to be observed when entering enclosed spaces.
- .5 Provisions for crew training and familiarization, including:
- .1 requirements of a general nature regarding Ballast Water Management;
  - .2 training and information on ballast water management practices;
  - .3 ballast water exchange;
  - .4 ballast water treatment systems;
  - .5 general safety considerations;
  - .6 the Ballast Water Record Book and maintenance of records;
  - .7 the operation and maintenance of installed ballast water treatment systems;
  - .8 safety aspects associated with the particular systems and procedures used onboard the ship which affect the safety or human health of crew and passengers and/or the safety of the ship;
  - .9 precautions for entering tanks for sediment removal;
  - .10 procedures for the safe handling and packaging of sediment; and
  - .11 storage of sediment.

#### **4 NON-MANDATORY INFORMATION**

4.1 In addition to the provisions required by Articles and regulations of the Convention, the owner/operator may include in the Plan, as appendices, additional information such as: provision of additional diagrams and drawings, shipboard equipment and reference materials. National or regional requirements that differ from the Convention may also be recorded for reference.

4.2 Non-mandatory information may also include manufactures manuals (either as extracts or complete) or reference to the location on board of such manuals and other relevant material.

## APPENDIX

### STANDARD FORMAT FOR THE BALLAST WATER MANAGEMENT PLAN

#### PREAMBLE

*The ballast water management plan should contain the information required by Regulation B-1 of the Convention.*

*For guidance in preparing the plan the following information is to be included. The plan should be specific to each ship.*

#### INTRODUCTION

*At the beginning of each plan, wording should be included to reflect the intent of the following text.*

1 This Plan is written in accordance with the requirements of Regulation B-1 of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (the Convention) and the associated Guidelines.

2 The purpose of the Plan is to meet the requirements for the control and management of ship's ballast water and sediments in accordance with the Guidelines for Ballast Water Management and the Development of Ballast Water Management Plans resolution MEPC XX(YY) (The Guidelines). It provides standard operational guidance for the planning and management of ships' ballast water and sediments and describes safe procedures to be followed.

3 This Plan has been approved by the Administration and no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Administration.

4 This Plan may be inspected on request by an authorized authority.

**Note: The Plan is to be written in the working language of the crew, if the text is not in English, French, or Spanish, the plan is to include a translation into one of these languages.**

#### SHIP PARTICULARS

*At least the following details should be included:*

Ships' name;

Flag;

Port of registry;

Gross Tonnage;

IMO number\*;

---

\* In accordance with resolution A.600(15), IMO Ship Identification Number Scheme.

Length (BP);  
Beam;  
International call sign;  
Deepest ballast drafts (normal and heavy weather);  
Total ballast capacity of the ship in cubic meters and other units if applicable to the ship;  
A brief description of the main ballast water management method(s) used on the ship; and  
Identification (rank) of the appointed ballast water management officer.

## **INDEX**

*An index of sections should be included to reference the content of the Plan.*

## **PURPOSE**

*Should contain a brief introduction for the ship's crew, explaining the need for ballast water management, and the importance of accurate record keeping.*

## **PLANS/DRAWINGS OF THE BALLAST SYSTEM**

*Plans or drawings of the ballast system for example:*

- 1) ballast tank arrangement;
- 2) ballast capacity plan;
- 3) a ballast water piping and pumping arrangement, including air pipes and sounding arrangements;
- 4) ballast water pump capacities;
- 5) the ballast water management system used onboard, with references to detailed operational and maintenance manuals held on board;
- 6) installed ballast water treatment systems; and
- 7) a plan and profile of the ship, or a schematic drawing of the ballast arrangement.

## **DESCRIPTION OF THE BALLAST SYSTEM**

*A description of the ballast system.*

## **BALLAST WATER SAMPLING POINTS**

*Lists and/or diagrams indicating the location of sampling and access points in pipelines and ballast water tanks.*

*A note that sampling of ballast water is primarily a matter for the authorized authority, and there is unlikely to be any need for crew members to take samples except at the express request, and under the supervision, of the authorized authority.*



## **OPERATION OF THE BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM**

*A detailed description of the operation of the Ballast Water Management System(s) used on board.*

*Information on general ballast water management precautionary practices.*

## **SAFETY PROCEDURES FOR THE SHIP AND THE CREW**

*Details of specific safety aspects of the ballast water management system used.*

## **OPERATIONAL OR SAFETY RESTRICTIONS**

*Details of specific operational or safety restrictions including those associated with the management system which affects the ship and or the crew including reference to procedures for safe tank entry.*

## **DESCRIPTION OF THE METHOD(S) USED ON BOARD FOR BALLAST WATER MANAGEMENT AND SEDIMENT CONTROL**

*Details of the method(s) used on board for the management of ballast and for sediment control including step-by-step operational procedures.*

## **PROCEDURES FOR THE DISPOSAL OF SEDIMENTS**

*Procedures for the disposal of sediments at sea and to shore.*

## **METHODS OF COMMUNICATION**

*Details of the procedures for co-ordinating the discharge of ballast in waters of a coastal State.*

## **DUTIES OF THE BALLAST WATER MANAGEMENT OFFICER**

*Outline of the duties of the designated officer.*

## **RECORDING REQUIREMENTS**

*Details of the record-keeping requirements of the Convention.*

## **CREW TRAINING AND FAMILIARIZATION**

*Information on the provision of crew training and familiarization.*

## **EXEMPTIONS**

*Details of any exemptions granted to the ship under Regulation A-4.*

## **APPROVING AUTHORITY**

*Details and stamp of approving authority.*

\*\*\*



MARINE ENVIRONMENT PROTECTION  
COMMITTEE  
54th session  
Agenda item 21

MEPC 54/21  
27 March 2006  
Original: ENGLISH

**REPORT OF THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE  
ON ITS FIFTY-FOURTH SESSION**

<b>Section</b>	<b>Paragraph Nos.</b>	<b>Page No.</b>
1 INTRODUCTION	1.1 – 1.25	5
2 HARMFUL AQUATIC ORGANISMS IN BALLAST WATER	2.1 – 2.28	11
3 RECYCLING OF SHIPS	3.1 – 3.24	14
4 PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS	4.1 – 4.34	21
5 CONSIDERATION AND ADOPTION OF AMENDMENTS TO MANDATORY INSTRUMENTS	5.1 – 5.30	27
6 INTERPRETATIONS AND AMENDMENTS OF MARPOL 73/78 AND RELATED INSTRUMENTS	6.1 – 6.23	31
7 IMPLEMENTATION OF THE OPRC CONVENTION AND THE OPRC-HNS PROTOCOL AND RELEVANT CONFERENCE RESOLUTIONS	7.1 – 7.30	35
8 IDENTIFICATION AND PROTECTION OF SPECIAL AREAS AND PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS	8.1 – 8.20	39
9 INADEQUACY OF RECEPTION FACILITIES	9.1 – 9.6	43
10 REPORTS OF SUB-COMMITTEES	10.1 – 10.45	44

<b>Section</b>	<b>Paragraph Nos.</b>	<b>Page No.</b>	
11	WORK OF OTHER BODIES	11.1 – 11.27	49
12	STATUS OF CONVENTIONS	12.1 – 12.3	55
13	HARMFUL ANTI-FOULING SYSTEMS FOR SHIPS	13.1 – 13.3	56
14	PROMOTION OF IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT OF MARPOL 73/78 AND RELATED INSTRUMENTS	14.1 – 14.8	57
15	FOLLOW-UP TO UNCED AND WSSD	15.1 – 15.2	60
16	TECHNICAL CO-OPERATION PROGRAMME	16.1 – 16.13	60
17	FUTURE ROLE OF FORMAL SAFETY ASSESSMENT AND HUMAN ELEMENT ISSUES	17.1 – 17.5	62
18	WORK PROGRAMME OF THE COMMITTEE AND SUBSIDIARY BODIES	18.1 – 18.10	63
19	APPLICATION OF THE COMMITTEES' GUIDELINES	19.1 – 19.7	65
20	ANY OTHER BUSINESS	20.1 – 20.11	66

### **LIST OF ANNEXES**

ANNEX 1	RESOLUTION MEPC.140(54) – GUIDELINES FOR APPROVAL AND OVERSIGHT OF PROTOTYPE BALLAST WATER TREATMENT TECHNOLOGY PROGRAMMES (G10)
ANNEX 2	RESOLUTION MEPC.141(54) – AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973 (AMENDMENTS TO REGULATION 1, ADDITION TO REGULATION 12A, CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO THE IOPP CERTIFICATE AND AMENDMENTS TO REGULATION 21 OF THE REVISED ANNEX I OF MARPOL 73/78)
ANNEX 3	RESOLUTION MEPC.142(54) – AMENDMENTS TO THE GUIDELINES FOR THE APPLICATION OF THE REVISED MARPOL ANNEX I REQUIREMENTS TO FLOATING PRODUCTION, STORAGE AND OFFLOADING FACILITIES (FPSOs) AND FLOATING STORAGE UNITS (FSUs) (RESOLUTION MEPC.139(53))

- ANNEX 4 RESOLUTION MEPC.143(54) – AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973 (ADDITION OF REGULATION 13 TO ANNEX IV OF MARPOL 73/78)
- ANNEX 5 RESOLUTION MEPC.144(54) – AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK (BCH CODE)
- ANNEX 6 RESOLUTION MEPC.145(54) – EARLY AND EFFECTIVE APPLICATION OF THE 2006 AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK (BCH CODE)
- ANNEX 7 UNIFIED INTERPRETATION TO REGULATION 12A OF THE REVISED MARPOL ANNEX I
- ANNEX 8 UNIFIED INTERPRETATION TO REGULATION 22.5 OF THE REVISED MARPOL ANNEX I
- ANNEX 9 RESOLUTION MEPC.146(54) – AMENDMENTS TO THE EXPLANATORY NOTES ON MATTERS RELATED TO THE ACCIDENTAL OIL OUTFLOW PERFORMANCE UNDER REGULATION 23 OF THE REVISED MARPOL ANNEX I
- ANNEX 10 PROPOSED AMENDMENTS TO THE REVISED ANNEX I OF MARPOL 73/78 (SOUTHERN SOUTH AFRICAN SEA AREA AS A SPECIAL AREA)
- ANNEX 11 UNIFORM FORMAT OF THE MEPC RESOLUTION FOR THE DESIGNATION OF PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS
- ANNEX 12 GUIDANCE DOCUMENT FOR SUBMISSION OF PSSA PROPOSALS TO IMO
- ANNEX 13 PROPOSED AMENDMENTS TO ANNEX III OF MARPOL 73/78 (REVISED ANNEX III)
- ANNEX 14 TIMEFRAME LEADING TO THE ENTRY INTO FORCE OF THE AMENDED ANNEX III OF MARPOL 73/78
- ANNEX 15 PROPOSED AMENDMENTS TO THE CONDITION ASSESSMENT SCHEME (RESOLUTION MEPC.96(46), AS AMENDED)  
PROPOSED AMENDMENTS TO CAS (RESOLUTION MEPC.94(46), AS AMENDED)
- ANNEX 16 RESOLUTION MEPC.147(54) – GUIDELINES ON THE ASSESSMENT OF RESIDUAL FILLET WELD BETWEEN DECK PLATING AND LONGITUDINALS

- ANNEX 17      REVISED GUIDELINES FOR SYSTEMS FOR HANDLING OILY WASTES IN MACHINERY SPACES OF SHIPS INCORPORATING GUIDANCE NOTES FOR AN INTEGRATED BILGE WATER TREATMENT SYSTEM (IBTS)
- ANNEX 18      UNIFIED INTERPRETATION TO REGULATION 25A OF THE CURRENT MARPOL ANNEX I
- ANNEX 19      REVISED GUIDELINES FOR THE PROVISIONAL ASSESSMENT OF LIQUID SUBSTANCES TRANSPORTED IN BULK  
REVISED GUIDELINES FOR THE PROVISIONAL ASSESSMENT OF LIQUID SUBSTANCES TRANSPORTED IN BULK
- ANNEX 20      RESOLUTION MEPC.148(54) – REVISED GUIDELINES FOR THE TRANSPORT OF VEGETABLE OILS IN DEEPTANKS OR IN INDEPENDENT TANKS SPECIALLY DESIGNED FOR THE CARRIAGE OF SUCH VEGETABLE OILS IN GENERAL DRY CARGO SHIPS
- ANNEX 21      ITEMS TO BE INCLUDED IN THE AGENDAS OF MEPC 55, MEPC 56 AND MEPC 57

## 1 INTRODUCTION

1.1 The fifty-fourth session of the Marine Environment Protection Committee was held at IMO Headquarters from 20 to 24 March 2006 under the chairmanship of Mr. A. Chrysostomou (Cyprus).

1.2 The session was attended by delegations from the following 88 Members of IMO:

ALGERIA	JAMAICA
ANGOLA	JAPAN
ANTIGUA AND BARBUDA	KENYA
ARGENTINA	KUWAIT
AUSTRALIA	LATVIA
BAHAMAS	LIBERIA
BANGLADESH	LITHUANIA
BARBADOS	LUXEMBOURG
BELGIUM	MALAYSIA
BELIZE	MALTA
BOLIVIA	MARSHALL ISLANDS
BRAZIL	MAURITANIA
BULGARIA	MEXICO
CANADA	MOROCCO
CHILE	NETHERLANDS
CHINA	NEW ZEALAND
COLOMBIA	NIGERIA
CROATIA	NORWAY
CUBA	PAKISTAN
CYPRUS	PANAMA
DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA	PERU
DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE CONGO	PHILIPPINES
DENMARK	POLAND
DOMINICA	PORTUGAL
ECUADOR	QATAR
EGYPT	REPUBLIC OF KOREA
ESTONIA	ROMANIA
FINLAND	RUSSIAN FEDERATION
FRANCE	SAINT VINCENT AND THE GRENADINES
GABON	SAUDI ARABIA
GERMANY	SINGAPORE
GHANA	SLOVENIA
GREECE	SOUTH AFRICA
HONDURAS	SPAIN
ICELAND	SWEDEN
INDIA	SWITZERLAND
INDONESIA	THAILAND
IRAN (ISLAMIC REPUBLIC OF)	TRINIDAD AND TOBAGO
IRELAND	TUNISIA
ISRAEL	TURKEY
ITALY	TUVALU
	UKRAINE

UNITED KINGDOM  
UNITED STATES  
URUGUAY

VANUATU  
VENEZUELA

by representatives from the following Associate Member of IMO:

HONG KONG, CHINA

by representatives from the following United Nations and Specialized Agencies:

UNITED NATIONS (UN)  
UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME (UNEP)  
INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO)

by observers from the following six intergovernmental organizations:

EUROPEAN COMMISSION (EC)  
INTERNATIONAL COUNCIL FOR THE EXPLORATION OF THE SEA (ICES)  
REGIONAL ORGANIZATION FOR THE PROTECTION OF THE MARINE  
ENVIRONMENT (ROPME)  
PORT MANAGEMENT ASSOCIATION OF EASTERN AND SOUTHERN AFRICA  
(PMAESA)  
SOUTH PACIFIC REGIONAL ENVIRONMENT PROGRAMME (SPREP)  
INTERNATIONAL MOBILE SATELLITE ORGANIZATION (IMSO)

and by observers from the following 29 non-governmental organizations:

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS)  
INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE (IUMI)  
INTERNATIONAL CONFEDERATION OF FREE TRADE UNIONS (ICFTU)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS (IAPH)  
BIMCO  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IACS)  
EUROPEAN CHEMICAL INDUSTRY COUNCIL (CEFIC)  
OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM (OCIMF)  
FRIENDS OF THE EARTH INTERNATIONAL (FOEI)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF THE INSTITUTES OF NAVIGATION (IAIN)  
INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS (IFSMA)  
COMMUNITY OF EUROPEAN SHIPYARDS' ASSOCIATIONS (CESA)  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS  
(INTERTANKO)  
THE INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION LTD  
(ITOPF)  
WORLD CONSERVATION UNION (IUCN)  
GREENPEACE INTERNATIONAL  
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF DRY CARGO SHIPOWNERS  
(INTERCARGO)  
WORLD WIDE FUND FOR NATURE (WWF)

ASSOCIATION OF EUROPEAN MANUFACTURERS OF INTERNAL  
COMBUSTION ENGINES (EUROMOT)  
THE INSTITUTE OF MARINE ENGINEERING, SCIENCE AND TECHNOLOGY  
(IMarEST)  
INTERNATIONAL PARCEL TANKERS ASSOCIATION (IPTA)  
INTERNATIONAL SAILING FEDERATION (ISAF)  
THE INTERNATIONAL MARINE CONTRACTORS ASSOCIATION (IMCA)  
WORLD NUCLEAR TRANSPORT INSTITUTE (WNTI)  
INTERNATIONAL HARBOUR MASTERS' ASSOCIATION (IHMA)  
INTERNATIONAL BULK TERMINALS ASSOCIATION (IBTA)  
THE ROYAL INSTITUTION OF NAVAL ARCHITECTS (RINA)  
INTERFERRY  
INTERNATIONAL BUNKER INDUSTRY ASSOCIATION (IBIA)

1.3 The Chairman of the Maritime Safety Committee (MSC), Mr. I.M. Ponomarev (Russian Federation); the Chairman of the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG), Mr. Z. Alam (Singapore); and the Chairperson of the Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC), Mrs. O.P. Lefèvre (France), were also present.

#### **The Secretary-General's opening remarks**

1.4 In welcoming participants, the Secretary-General stated that, in many ways, the major issues in global shipping were the same as those that global society as a whole was currently facing and, like any other industry, shipping's environmental credentials were under sharper scrutiny than ever before as society came to terms with the understanding that this planet and its resources were not ours to do with as we chose. Shipping had to ensure that its activities were environmentally friendly and sustainable right from ship design, construction and equipment, through ship operation, to the final disposal of ships once their economic lives were over.

1.5 The Secretary-General stated further that IMO was determined to play its part in ensuring environmental sustainability, which was one of the eight Millennium Development Goals (MDGs) set by the 2000 Millennium Summit and re-affirmed at the 2005 World Summit. In this regard, he stated that the theme for this year's World Maritime Day would be "Technical Co-operation: IMO's response to the 2005 World Summit", with special emphasis on the maritime needs of Africa, which would give the Organization the opportunity to contribute, from its perspective, to the fulfilment of the MDGs. The international maritime community had a key role to play in meeting those Goals, by making use of the mechanisms it had at its disposal to promote economic development, which, in turn, would stimulate growth, foment job creation and generate an important source of invisible income in many developing countries. The Secretary-General referred also to the emphasis IMO was giving to the maritime needs of Africa, highlighting some large-scale programmes related to marine environment protection that would be carried out in the Gulf of Guinea, North Africa, West and Central Africa and the Western Indian Ocean sub-regions, in conjunction with several partners including the European Commission, GEF, IPIECA and REMPEC.

1.6 The Secretary-General noted that the work of the Organization in the current biennium regarding the marine environment would continue to focus principally on certain environmental issues, such as air pollution from ships, ship recycling and ballast water management, which, if left unattended, would have the potential to cause considerable damage to the atmosphere, health and the marine environment.



1.7 With regard to air pollution in general and greenhouse gas emissions in particular, the Secretary-General drew the attention of the Committee to the previous week's revelations by the World Meteorological Organization and the US National Oceanic and Atmospheric Administration that the atmosphere's gases associated with climate change were hitting record highs, which must be seriously addressed by all those concerned with the state of our planet.

1.8 The Secretary-General went on to say that shipping had, for many years, been considered as a clean and environmentally friendly mode of transport. However, as air pollution from land-based sources was being substantially reduced, there was increasing apprehension as to the pollution of the air caused by ships. Therefore, there was a clear urgency for the Committee to consider follow-up action to the IMO policies and practices related to the reduction of greenhouse gas emissions from ships, adopted by the last Assembly through resolution A.963(23). The Secretary-General wished the Committee success in devising and introducing achievable implementation measures as soon as practicable.

1.9 The Secretary-General said that, following the entry into force of MARPOL Annex VI in May 2005, the experience thus far gained in the implementation and enforcement of the Annex had demonstrated that there was a need to revise it, to take account of current technology and the imperative of further reducing air pollution from ships. The revision of Annex VI, with a target completion date of 2007, was a major task for the Committee during the current biennium. Since this work would necessitate expert advice from all sectors of the industry, Member States and observers were invited to ensure that expertise of the required depth was made available to the BLG Sub-Committee, which had been mandated to complete this task within a limited timeframe.

1.10 The Secretary-General noted that the issue of ship recycling had become a growing concern, not only from the environmental, but also from the occupational health and safety points of view, and that the Assembly, through resolution A.981(24), requested the Committee to develop a new mandatory instrument providing legally-binding and globally-applicable ship recycling regulations for international shipping and recycling facilities, in time for adoption in the 2008-2009 biennium. Since the item had been on the agenda of the Committee for some time, the Committee was at the forefront of the debate with the clear mandate to develop a pragmatic, workable, effective and well-balanced solution, taking into account the particular characteristics of world maritime transport and the need to ensure that ships reaching the end of their operational lives did so with maximum respect for the health of those involved, the safety of the ships concerned and the environment of the countries in which the recycling activities took place. The Secretary-General expressed his confidence that, for the lasting benefit of human and environmental health, the Committee would be able to achieve all these objectives.

1.11 The Secretary-General stated that the Organization would continue its close co-operation with ILO and the appropriate bodies of the Basel Convention so as not only to serve the purpose of this joint effort in the best interests of all the sides concerned, but also in order to avoid duplication of effort and overlapping of responsibilities and competencies among the three organizations.

1.12 In this connection, the Secretary-General informed that, as recommended by the Committee and the Technical Co-operation Committee and endorsed by the Council, an "International Ship Recycling Trust Fund" was being established to finance relevant technical co-operation activities for the benefit of all interested parties, especially the major ship-recycling countries.

1.13 Turning to the item on ballast water management, the Secretary-General highlighted the emphasis the international community placed on the issue of invasive species in ships' ballast water and the benefits to be derived from a globally agreed and standardized approach to it. Therefore, no effort should be spared to bring the 2004 Ballast Water Management Convention into force at the earliest possible date. The Secretary-General noted that, since MEPC 53, five more countries had become Party to the Convention, bringing the total number to six with an aggregate merchant shipping tonnage under their flag of 0.62%, against the required 30 countries representing 35% of the world total, and he hoped that many more countries would become Party to the Convention in the near future.

1.14 The Secretary-General noted that a GESAMP Ballast Water Working Group was recently established which, at its first meeting in January 2006, reviewed two proposals for the approval of Active Substances, and he was confident that the outcome of that meeting of the new Group would assist the Committee in taking forward its consideration of ballast water treatment technologies. In view of these positive developments, the Secretary-General invited Member States and observer organizations to provide IMO with the latest information on ballast water management technologies so as to allow for meaningful and fruitful deliberations during the second meeting of the Ballast Water Review Group.

1.15 Moving on to the proposed adoption of the Revised Guidelines for the Provisional Assessment of Liquid Substances Transported in Bulk, the Secretary-General noted that these Guidelines aimed at enabling Administrations of States producing mixtures of substances assessed by IMO to authorize manufacturers to carry out assessments of such mixtures on their behalf. Adoption of the Guidelines would be crucial for the Committee to respond to the challenge of putting in place all the prerequisites before the entry into force, on 1 January 2007, of the revised MARPOL Annex II and the amended IBC Code. In this regard, the Secretary-General considered the co-operation of all interested stakeholders in the full implementation of these two important IMO instruments to be of great importance, if the Committee was to ensure a level playing field in the international trade of bulk chemical products.

1.16 On the subject of PSSAs, the Secretary-General stated that the adoption by the last Assembly of the Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas was a crucial step in the on-going process of clarifying and strengthening the procedures for the establishment of such areas. Once the Committee had finalized, at this session, the review of the Guidance document for submission of PSSA proposals to IMO, proposals for new PSSAs would be considered in a more robust and consistent manner.

1.17 Regarding other important issues on the agenda of the Committee, the Secretary-General noted the proposed adoption of a new regulation on oil fuel tank protection; a further amendment to the definition of heavy grade of oil; and a new regulation on port State control on operational requirements under MARPOL Annex IV. The Secretary-General also noted the outcome of the work of the OPRC-HNS Technical Group, which had met the previous week to progress the finalization of the draft Manual on oil spill risk evaluation and assessment of response preparedness; the draft Guidance document on planning and response to chemical releases in the marine environment; the draft IMO/UNEP Guidance manual on the assessment and reinstatement of environmental damage following marine oil spills; and two introductory courses on preparedness for, and response to, HNS incidents.

1.18 With respect to the ratification and entry into force of IMO environment-related instruments, the Secretary-General was happy to inform the Committee that the 1996 Protocol to

the London Convention 1972 would enter into force on Friday, 24 March 2006, following Mexico's accession to it as its 26<sup>th</sup> party.

1.19 Notwithstanding that positive development, the Secretary-General remained concerned that, more than four years after its adoption, the number of States that had acceded to the 2001 AFS Convention was still not enough to bring it into force. The Secretary-General had accordingly written to Member States and now reiterated his invitation to all Governments that had not as yet done so, to give consideration to the ratification, acceptance, approval of, or accession to, the AFS Convention at the earliest possible opportunity.

1.20 The Secretary-General went on to state that the Voluntary IMO Member State Audit Scheme was widely anticipated as the catalyst in IMO's numerous, persistent and consistent attempts to eliminate sub-standard shipping. Following the previous year's decisions of the Council and Assembly, based on sound advice provided by the MSC, MEPC and TCC, the Scheme was ready for implementation and, to that end, the Secretary-General invited Member Governments to offer themselves for audit; nominate auditors to enable him to select audit teams from among them; and nominate qualified auditors for participate in the regional training courses planned by the Organization for the effective implementation of the Scheme. Having pledged his personal commitment to the Scheme, the Secretary-General informed the Committee that the Governments of Chile, Cyprus, Denmark, Egypt, Liberia, the Netherlands, Spain and the United Kingdom had notified the Organization of their preparedness to be audited and he looked forward to receiving many more offers of the same type in the near future.

1.21 Concerning the planned refurbishment of the Headquarters Building, which would be closed for approximately 12 months between the summers of 2006 and 2007, the Secretary-General informed that the Secretariat would move temporarily to other offices provided by the Host Government and the meetings of the Committees and Sub-Committees would be held elsewhere in London and abroad. He expressed the hope that delegates would be prepared to face, with resolute spirit and good humour, any discomfort and disruption from normal operations. The Secretary-General informed further that MEPC 55 would be held in London, at Central Hall Westminster, from 9 to 13 October 2006, as scheduled.

1.22 In closing his opening remarks, the Secretary-General stated that the maritime community as a whole would focus on the work of the Committee during that week for direction, guidance and assistance to all those concerned with the protection of the marine environment. He was confident that the Committee, under the Chairmanship of Mr. Chrysostomou, would reach sound decisions with the usual spirit of co-operation to serve well the cause of marine environmental protection and the interests of the world maritime community at large.

### **Chairman's remark**

1.23 In responding, the Chairman thanked the Secretary-General for his remarks and advice and stated that they would be given every consideration in the work of the Committee.

### **Adoption of the agenda**

1.24 The Committee adopted the agenda (MEPC 54/1) and the provisional timetable for guidance during the session (MEPC 54/1/1, annex 2, as amended). The agenda, as adopted, with a list of documents considered under each agenda item, is set out in document MEPC 54/INF.8.

## **Credentials**

1.25 The Committee noted the report of the Secretary-General that credentials of the delegations were in due and proper order.

## **2 HARMFUL AQUATIC ORGANISMS IN BALLAST WATER**

2.1 The Committee noted that, to date, six countries (Maldives, Nigeria, Saint Kitts and Nevis, Spain, the Syrian Arab Republic and Tuvalu) had ratified or acceded to the Ballast Water Management Convention, becoming Contracting States. The Committee urged Member States to give consideration to the ratification, acceptance, approval of, or accession to, the BWM Convention at the earliest possible opportunity.

2.2 The Committee recalled that, according to the updated programme for the development of the remaining guidelines, further work under this agenda item should be undertaken by relevant Sub-Committees, leaving policy matters and adoption of various Guidelines to the Committee itself. The Committee agreed to consider the policy aspects submitted at this session in the plenary and to refer the proposals for further development of the Guidelines to the Ballast Water Working Group to be established at BLG 10.

### **Further work on the remaining guidelines for uniform implementation of the Ballast Water Management Convention**

2.3 The Committee recalled that MEPC 53 adopted five Guidelines relating to ballast water management and instructed BLG and FSI Sub-Committees to continue to develop the remaining guidelines as indicated in an updated programme.

2.4 The Committee, having considered documents MEPC 54/2/6 and MEPC 54/2/7, mainly relating to the Guidelines under development by the BLG Sub-Committee, decided to refer the comments provided on Guidelines (G2), (G11), (G13) and (G7) to BLG 10 for further consideration by the Ballast Water Working Group and invited Brazil to provide draft text for the suggested amendments. Furthermore the Committee did not agree with the proposed changes to Guidelines (G10).

2.5 In this connection, the delegation of Brazil thanked the Committee for the opportunity to hold an informal consultation meeting concerning documents MEPC 54/2/6 and MEPC 54/2/7. The delegation expressed its intention to request BLG 10 to consider the two documents further.

### **Adoption of the Guidelines (G10)**

2.6 The Committee recalled that, at its 4th intersessional meeting, the Ballast Water Working Group completed the work on the Guidelines for approval and oversight of prototype ballast water treatment technology programmes (G10) and that MEPC 53 agreed to consider the final draft (MEPC 53/WP.1, annex 2), together with a draft MEPC resolution, at this session with a view to adoption. In the absence of further comments regarding the final draft, the Committee adopted the above Guidelines by resolution MEPC.140(54) as set out at annex 1.

### **Report of the first meeting of the GESAMP-BWWG**

2.7 The Committee noted that following the instruction by MEPC 53, the Secretariat worked together with the GESAMP Inter-Secretariat and established the GESAMP-Ballast Water

Working Group (GESAMP-BWWG) to review the proposals for approval of ballast water management systems that make use of Active Substances. The Committee further noted that the Group held its first meeting from the 23 to 27 January 2006 and reviewed two proposals submitted by Germany and the Republic of Korea.

2.8 Having considered the report of the first meeting of the GESAMP-BWWG (MEPC 54/2/12), the Committee endorsed the recommendation of the Group and agreed to give Basic Approval to both proposals (i.e. Paraclean Ocean by Germany and Electro Clean System by the Republic of Korea). With a view to minimising risks to ship, crew and the environment, the Committee invited the flag State Administrations involved to authorize on-board testing only when the concerns identified in annexes 5 and 6 of the Group's report had been addressed to their complete satisfaction.

2.9 Germany thanked the Secretariat for the effort to establish the GESAMP-BWWG in such a short period of time and expressed its appreciation to the Group, in particular to its Chairman Mr. Finn Pedersen, for the work done.

2.10 IUCN was of the view that information on 'by and end-products' together with their interactive effects should not be treated as confidential after basic approval is given and expressed some concern regarding the completeness of the dossiers submitted to GESAMP-BWWG. IUCN noted further that 'by and end-products' and their interactive effects were not included in the 'Risk Characterization' chapter of document MEPC 54/2/1 (European Commission) and suggested that their inclusion be considered.

### **Methodology for information gathering and the conduct of work**

2.11 The Committee noted that in the limited time available, the GESAMP-BWWG initiated the development of the 'Methodology for information gathering and the conduct of work' (MEPC 54/2/12, annex 4) taking into consideration the provisions of the BWM Convention, Procedure (G9) and the Technical guidance on data requirements, principles of risk assessment and documentation contained in document MEPC 54/2/1 (European Commission).

2.12 The Committee noted the usefulness of a generic Emission Scenario Document (ESD) for ballast water discharges and invited Members and observers to explore the possibility of developing such a document.

2.13 The Committee requested the GESAMP-BWWG to continue to develop the Methodology during its next meeting, taking into account the comments made in plenary.

2.14 The Committee noted the concern regarding acute toxicity at discharge and the short-term effects of the treated ballast water on the environment expressed by Japan and its intention to submit a paper on this particular aspect to MEPC 55.

2.15 The Committee noted the comments made by the United States and supported by Norway regarding the need to follow the recently adopted Procedure (G9) and to avoid introducing new requirements in excess to provisions of the Procedure. In this respect, the delegation of the United States expressed concern regarding the use of a document that was not discussed beforehand in the Committee as a basis for the development of the 'Methodology for information gathering and conduct of work' and recommended that further consideration be given to the draft Methodology at MEPC 55.

2.16 The Committee agreed to invite Members and observers to submit further comments on the draft Methodology before 21 April 2006 to allow GESAMP-BWWG to address such comments during its second meeting.

2.17 The Committee, having considered document MEPC 54/2/1 introduced by the European Commission, noted some differences between the technical guidance suggested and the provisions of Procedure (G9) and decided to request the GESAMP-BWWG to further consider this document, so as to identify inconsistencies with Procedure (G9) and advise the Committee accordingly at MEPC 55.

2.18 The Committee, having considered documents MEPC 54/2/2 (European Commission) and MEPC 54/2/11 (Republic of Korea), agreed that further clarification of consequences for applicants and on the possibility of using data waivers may be needed. The Committee invited further comments on these aspects from Members and observers before 21 April 2006 and requested the GESAMP-BWWG to provide expert advice on this matter to MEPC 55.

2.19 The Committee, having considered document MEPC 54/2/8 introduced by the United Kingdom on behalf of the EU countries and the European Commission and document MEPC 54/2/10 by CEFIC providing supplementary information on the risk-benefit analysis, agreed in principle with the concept and decided to request BLG 10 to further consider these documents and assess the need to develop a methodology for conducting risk-benefit analysis for ballast water discharges. In this respect, the Committee also agreed to invite delegations that have conducted ballast water discharges risk-benefit analysis, Formal Safety Assessments related to ballast water management or other risk related activities, to share such information in pursuance of Article 6 of the BWM Convention.

#### **Future work relating to ballast water**

2.20 The Committee recalled that MEPC 53, having considered the recommendations of the Review Group, agreed to conduct a further review of technologies in accordance with regulation D-5 of the Convention during MEPC 55.

2.21 The Committee recalled that MEPC 53 also invited submissions on possible options should the review at MEPC 55 indicate that the anticipated progress had not been achieved. In this respect the Committee considered document MEPC 54/2/4 (International Chamber of Shipping) containing a proposal to put back by one year the first D-2 standard application date (i.e. 1 January 2009), should the outcome of the review at MEPC 55 indicate that sufficient progress in the development and approval of the technology had not been achieved. In view of the wide support for the suggested way forward, the Committee agreed to endorse the proposal in principle. The Committee invited Members and observers to provide statistical information on manufacturing and installation capacity for treatment equipment for consideration at MEPC 55.

2.22 The Committee noted the submission by Japan (MEPC 54/2/9) containing the intention of Japan to propose Basic Approval for three Ballast Water Management systems that made use of Active Substances and the suggested time schedule for the second meeting of the GESAMP-BWWG.

2.23 Having noted the information provided by the Secretariat and the time schedule proposed in annex 2 of document MEPC 54/2/12 (Secretariat), the Committee agreed that, assuming all conditions were met, the GESAMP-BWWG should aim to hold its meetings five months before

MEPC sessions and could consider two or maximum three dossiers in the chronological order of their submission. In this respect, the Committee urged Members to submit the non-confidential description of their Ballast Water Management systems that made use of Active Substances to the MEPC session before the one expected to decide on the Basic Approval or, if this was not possible, at their earliest opportunity after that, but not later than the 28-week deadline established for the submission of the proposal for approval (dossier) for revision by the GESAMP-BWWG.

2.24 On an exceptional basis, the Committee agreed to invite Members to submit their proposals for approval (application dossiers) and the non-confidential description of the systems for MEPC 55, by Friday, 21 April 2006, at the latest to allow some preparation time for the second meeting of GESAMP-BWWG to be held in May/June 2006.

### **Other information relating to ballast water management**

2.25 The Committee, having considered document MEPC 54/2/5 introduced by the United Kingdom, noted the support for the proposed Guidelines concerning ballast water exchange in Antarctic waters and the intention of some delegations to provide their comments directly to the United Kingdom delegation and invited Members and observers to enhance regional co-operation and communicate relevant information in pursuance of Articles 13 and 14 of the BWM Convention.

2.26 The Committee noted the information provided by Germany (MEPC 54/INF.3) regarding a ballast water sampling device, which may be used during in-line sampling for type approval requirements as well as for compliance control.

2.27 The Committee noted the information provided by Sweden (MEPC 54/INF.6) regarding the intention of Sweden to submit a proposal for approval of a ballast water management system that used Active Substances and a brief description of the technologies used.

### **Recommendation to facilitate the work of the Review Group**

2.28 Having considered the recommendations for the conduct of the review of the status of the ballast water management technologies provided by Secretariat (MEPC 54/WP.5), the Committee encouraged Members and observers to provide the latest information on ballast water management technologies so as to ensure meaningful and fruitful deliberations during the second meeting of the Ballast Water Review Group at MEPC 55 and invited Members to submit the relevant information, using both the format recommended in document MEPC 53/2/2 and the matrix contained in the annex to document MEPC 54/WP.5, with a view to facilitating the work of the Review Group.

## **3 RECYCLING OF SHIPS**

3.1 The Committee recalled that at its 53rd session it established a Working Group on Ship Recycling as a result of which the Committee:

- .1 approved the draft Assembly resolution on the development of a new IMO instrument on ship recycling, for submission to the twenty-fourth session of the Assembly for adoption;

- .2 approved the draft Assembly resolution on the adoption of the amendments to the IMO Guidelines on Ship Recycling (resolution A.962(23)), for submission to the twenty-fourth session of the Assembly for adoption;
- .3 approved the draft MEPC circular on the Implementation of the IMO Guidelines on Ship Recycling - "Gas-free-for-hot-work" certification, which was circulated as MEPC/Circ.466; and
- .4 endorsed the outcome of the intersessional meeting of the Working Group on Ship Recycling as the starting point for the development of the new IMO instrument on ship recycling.

3.2 The Committee further recalled that the 24th session of the Assembly noted the work of the MEPC concerning ship recycling, and adopted the two Assembly resolutions: resolution A.980(24) on the "Amendments to the IMO Guidelines on Ship Recycling"; and resolution A.981(24) on the "New Legally-binding Instrument on Ship Recycling".

3.3 The Committee noted that the Assembly endorsed the view that the development of a new legally-binding instrument on ship recycling should not shift the attention of stakeholders away from implementation of the current IMO Guidelines on Ship Recycling adopted by resolution A.962(23) and amended by resolution A.980(24).

3.4 The Committee finally recalled that the second session of the Joint ILO/IMO/BC Working Group on Ship Scrapping was hosted by the Basel Convention in Geneva from 12 to 14 December 2005 and that the Joint Working Group agreed to a number of recommendations in relation to the work programme and activities of ILO, IMO and the Conference of Parties to the Basel Convention with regard to ship recycling issues, for consideration by the three Organizations, as appropriate.

### **Planning of the work**

3.5 The Committee agreed to consider first the proposed draft for the new legally-binding instrument on recycling of ships together with documents commenting on the proposed draft and on related issues; then to consider the two submissions containing initial proposals on Guidelines; then to consider the report on the second session of the Joint ILO/IMO/BC Working Group; and finally, to instruct the Working Group as appropriate.

### **Consideration of the proposed draft for a new legally-binding instrument on recycling of ships**

3.6 The Committee noted that the Assembly, by resolution A.981(24), requested the Committee to develop a new legally-binding instrument on ship recycling to be ready for adoption in the 2008-2009 biennium.

3.7 In introducing document MEPC 54/3 Norway proposed that the draft legally-binding instrument contained in the annex to its document be used by the Committee as the base document for the further development of the legally-binding instrument. Norway also highlighted the main thrust and key elements of the draft convention by providing regulations for:



- .1 the design, construction, operation and preparation of ships so as to facilitate safe and environmentally sound recycling, without compromising the safety and operational efficiency of ships;
- .2 the operation of ship recycling facilities in a safe and environmentally sound manner; and
- .3 the establishment of an appropriate enforcement mechanism for ship recycling.

3.8 The Committee thanked Norway and those delegations that submitted comments documents on the draft legally-binding instrument: MEPC 54/3/4 by Brazil, MEPC 54/3/5/Rev.1 by Greenpeace International, MEPC 54/3/8 by the Secretariat of the Basel Convention, MEPC 54/3/9 by India, MEPC 54/3/10 by the International Labour Office, and MEPC 54/3/11 by ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, IPTA and WNTI. The Committee also noted the two submissions related to the draft legally-binding instrument: MEPC 54/3/1 by Japan, and MEPC 54/3/3 by IACS.

3.9 In the ensuing discussion a large number of delegations took the floor, all supporting the Organization's action to develop a mandatory instrument on ship recycling and expressing appreciation to Norway for providing a first draft of such an instrument. All delegations that spoke stated that they would participate actively in the Working Group.

3.10 In summing up, the Chairman stated that the Norwegian document (MEPC 54/3) should be used by the Working Group as a basis to further develop the draft convention, taking into account all comments made in plenary and all documents commenting on the Norwegian draft.

3.11 Regarding the need for further co-operation between IMO, ILO and the Basel Convention, the Chairman stated that, as requested by Assembly resolution A.981(24), the Committee would continue co-operating with ILO and the Basel Convention on the subject of ship recycling.

### **Consideration of initial proposals on associated guidelines under the proposed legally-binding instrument**

3.12 The Committee noted that Germany, in document MEPC 54/3/6, provided a first draft for a structure of the Guidelines for the development of the Inventory of Hazardous Materials as part of the Draft International Convention for the safe and environmentally sound recycling of ships. Because of their close interrelation, a first draft of the structure of the Guidelines for survey and certification was also enclosed.

3.13 The Committee also noted that Japan, in document MEPC 54/3/7, proposed a basis for common survey and inspection guidelines for verifying conformity with the Inventory, as called for in annex 2 of document MEPC 54/3 submitted by Norway and containing its proposal for the draft legally-binding instrument.

3.14 The Committee considered whether the proposal by Germany (MEPC 54/3/6) might form part of the legally-binding instrument instead of a separate guideline. The Committee instructed the Working Group to consider this issue and report back to the plenary.

3.15 The Committee also considered whether the proposal by Japan (MEPC 54/3/7) should be developed as a guideline under the legally-binding instrument when the draft instrument had

become more mature. The Committee instructed the Working Group to consider the issue and report back to the plenary.

### **Report of the Second Session of the Joint ILO/IMO/BC Working Group on Ship Scrapping**

3.16 The Committee noted that IMO maintained close co-operation with ILO and the Basel Convention on the issue of ship recycling, and that the Joint ILO/IMO/Basel Convention Working Group on Ship Scrapping was evidence of this co-operation.

3.17 The Committee recalled that the overall task set by the three Organizations for the Joint Working Group was to act as a platform for consultation, co-ordination and co-operation in relation to their work programmes and activities with regard to issues related to ship recycling. The Committee further recalled that the aims of the Joint Working Group were to promote a co-ordinated approach to the relevant aspects of ship recycling, to avoid duplication of work and overlapping of roles responsibilities and competencies between the three Organizations, and to identify any further needs.

3.18 The Committee, having considered document MEPC 54/3/2 on the report of the second session of the Joint ILO/IMO/BC Working Group on ship scrapping, hosted by the Basel Convention in Geneva from 12 to 14 December 2005 under the chairmanship of Mr. Roy Watkinson (United Kingdom), decided as follows on the 14 action points of the document and instructed the Working Group on Ship Recycling to take them into account as appropriate:

- .1 the Committee noted that the Joint Working Group continued to use the interim Rules of Procedure agreed at its first session;
- .2 the Committee noted the discussions, outcome and information in the report of the Joint Working Group on the proposed new legally-binding instrument on ship recycling submitted by Norway to MEPC 54 which had also been submitted to the Joint Working Group as document ILO/IMO/BC WG 2/INF.1. The Committee further noted that the Joint Working Group had welcomed IMO's decision to develop a legally-binding instrument on ship recycling;
- .3 the Committee noted the views expressed at the Joint Working Group on the issue of promotion of the implementation of the Guidelines on ship scrapping;
- .4 the Committee considered the Joint Working Group's view that the analysis and recommendations given in the report of the intersessional Working Group on the comparison of the guidelines of the ILO, IMO and BC on ship scrapping (ILO/IMO/BC WG 2/6) be taken into account, as appropriate, in the development at the IMO of the mandatory requirements on the recycling of ships;
- .5 the Committee noted the views, in general, of the Joint Working Group as regards Joint Technical Co-operation activities and, in particular, considered and agreed to its recommendation that each Organization invite the other two Organizations to participate in workshops or seminars organized by the Organization;
- .6 the Committee considered and agreed to the Joint Working Group's recommendation that each Organization includes in the programme of its activities a section providing information on the Guidelines of the other two Organizations;

- .7 the Committee considered and agreed to the Joint Working Group's recommendation that the secretariats of the three Organizations make efforts to enhance co-ordination and co-operation in the organizations of such activities;
- .8 the Committee considered the view of the Joint Working Group on the subject of abandonment of ships on land or in ports and agreed that the outcome of the consideration of this issue by other bodies be considered by the Group. In this respect, the Committee noted that the IMO Legal Committee would discuss the issue of abandonment at its 91st session in April 2006; the outcome of LEG 91 on the matter would be brought to the attention of MEPC 55;
- .9 the Committee considered the view by the Joint Working Group, with respect to the paper on Environmentally Sound Management (ILO/IMO/BC/WG 2/8), that the concepts embodied in that document could provide useful input to the IMO process to develop a mandatory instrument for ship recycling. The Committee noted the discussions, outcome and information in the report of the Joint Working Group and instructed the Working Group to take these into account as appropriate;
- .10 the Committee considered the Joint Working Group's agreement that any reporting system developed at the IMO for the purposes of ship recycling should take into account the specific circumstances of ship recycling and have regard to the objectives to be met by such reporting, e.g. to ensure scrapping is conducted in an environmentally sound manner. The Committee noted the Joint Working Group's agreement and instructed the Working Group to take this into account as appropriate;
- .11 the Committee considered the Joint Working Group's recommendation that experience of prior informed consent, as established under the Basel Convention and other existing reporting systems, be considered in the development at the IMO of a reporting system as part of a mandatory instrument for ship recycling. The Committee noted the above and, following some discussion, instructed the Working Group to further consider reporting systems, taking into account relevant experience gained under the Basel Convention as well as other existing international reporting systems;
- .12 the Committee noted the views of the Joint Working Group on pre-cleaning and preparation of ships and its role in sustainable ship scrapping operations and instructed the Working Group to take these into account as appropriate;
- .13 the Committee noted the Joint Working Group's views in considering the issue of a future meeting of the Group and requested the Working Group to consider this issue and make recommendations to the plenary of the Committee; and
- .14 the Committee noted the Joint Working Group's views as regards its objectives and future work programme and requested the Working Group to consider this issue and make recommendations to the plenary of the Committee.

### **Establishment of the Working Group**

3.19 The Committee re-established the Working Group on Ship Recycling under the chairmanship of Mr. Jens Koefoed (Norway), with the following Terms of Reference:

Taking into consideration submissions by Members and comments made in Plenary, the Working Group on Ship Recycling is instructed to:

- .1 further develop the text of the draft legally-binding instrument for the safe and environmentally sound recycling of ships on the basis of document MEPC 54/3 (Norway), taking into account comments made during plenary and proposals in documents: MEPC 54/3/4 (Brazil), MEPC 54/3/5/Rev.1 (Greenpeace International), MEPC 54/3/8 (Secretariat of the Basel Convention), MEPC 54/3/9 (India), MEPC 54/3/10 (ILO), MEPC 54/3/11 (ICS and co-sponsoring industry Associations), MEPC 54/3/1 (Japan), MEPC 54/3/3 (IACS) and MEPC 54/3/2 (Report of the second session of the Joint ILO/IMO/BC Working Group on Ship Scrapping); including, if possible, reaching an agreement in principle on the lay-out and main thrust of the draft legally-binding instrument;
- .2 consider whether the proposal contained in document MEPC 54/3/6 by Germany should form part of the legally-binding instrument or be developed as a separate guideline and consider the proposal contained in document MEPC 54/3/7 by Japan and any possible implications for the draft legally-binding instrument;
- .3 further consider reporting systems, taking into account experience of prior informed consent as established under the Basel Convention as well as other existing international reporting systems;
- .4 consider action items .13 and .14 of paragraph 4 of document MEPC 54/3/2; and make recommendations to the plenary of the Committee;
- .5 develop a work plan for the further development of the draft legally-binding instrument;
- .6 consider the need for an intersessional correspondence group and, if agreed, develop draft Terms of Reference for such a group; and
- .7 submit a written report to plenary on Thursday, 23 March 2006.

### **Report of the Working Group on Ship Recycling**

3.20 The Working Group on Ship Recycling met from 20 to 23 March 2006. The report of the Group had been presented to the Committee as document MEPC 54/WP.6.

3.21 The Chairman of the Group introduced the Group's report and advised the Committee that the Group had agreed to include the following addition to Article 3 of the draft instrument: "(4) This Convention shall not apply to any ships of less than [...]."

3.22 The Committee approved the report of the Group in general and, in particular:

- .1 noted the discussions and draft amendments of the draft instrument as set out in annex 1 and paragraphs 4 to 29 of document MEPC 54/WP.6;

in connection to Article 3(2) of the draft instrument and paragraph 10 of the Group's report, the Committee was reminded that Singapore had supported the position of the United States;

in connection to the timetable for implementing regulation B-I-4 to existing ships, IACS requested that the Committee give careful consideration to this issue, since serious difficulties could be expected if existing ships had to comply with the requirements of draft regulation B-I-4(1) by the first safety construction renewal survey after the entry into force of the Convention, as stated in draft regulation B-I-4(2);

- .2 concurred with the Working Group's approach on the development of guidelines for Inventory of Hazardous Materials, as set out in paragraphs 30 to 32 of document MEPC 54/WP.6;
- .3 noted the discussions of the Working Group on the reporting systems and the draft amendments to Section D, as set out in paragraphs 33 and 34 and Section D of annex 1 of document MEPC 54/WP.6;
- .4 noted the Working Group's views on the possible need for a future meeting of the Joint ILO/IMO/BC Working Group, as set out in paragraph 35 of document MEPC 54/WP.6;
- .5 noted the following provisional work plan for the development of the new instrument on recycling of ships:

CG	Report by 10 July 2006	Amend first draft of Instrument and List of Guidelines.
MEPC 55 WG	October 2006	Second draft of Instrument and draft of some Guidelines. Discuss possible involvement of other IMO bodies. Discuss the 3 <sup>rd</sup> JWG ILO/IMO/BC.
[CG]		Amend the second draft of Instrument and continue with the Guidelines.
[ISWG]	July 2007	Third draft of Instrument and continue with Guidelines.
MEPC 56 WG	July 2007	Consider third draft and advise on the holding of a Conference.
25 <sup>th</sup> Assembly	December 2007	Assembly decides on the holding of a diplomatic Conference.

- .6 agreed to having an intersessional Correspondence Group on Ship Recycling<sup>1</sup> and to its draft terms of reference as set out below, and noted the invitation from the Working Group that all interested parties take part in the work of the Correspondence Group:
- 6.1 further develop the draft legally-binding instrument, including Sections A, B and D of its Annex, based on the discussions and the report of the Working Group on Ship Recycling established at MEPC 54;
  - 6.2 develop Section C of the Annex of the draft legally-binding instrument, on the basis of document MEPC 54/3, maintaining the layout contained in the document, and taking into consideration relevant comments and other inputs received;
  - 6.3 develop a provisional list of guidelines necessary under the draft legally-binding instrument; and
  - 6.4 submit a written report to MEPC 55.

3.23 Malta stated that the development of the draft instrument, including the issue of reporting systems, should be based on principles already agreed at previous sessions of the Committee. Malta stated further that if had certain reservations regarding the speed of development of the draft instrument.

3.24 Many delegations thanked Norway for providing a first draft of the legal instrument and also thanked the Chairman of the Working Group for the progress achieved during this session.

#### **4 PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS**

##### **Entry into force of MARPOL Annex VI**

4.1 The Committee noted that MARPOL Annex VI, Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships, entered into force on 19 May 2005. The Committee also noted that as per 9 February 2006, the Protocol of 1997 to MARPOL 73/78 (Annex VI) had 30 Parties, representing approximately 63.73% of the gross tonnage of the world's merchant shipping.

##### **Review of MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code**

4.2 The Committee recalled further that it was widely acknowledged by scientists and marine engine manufacturers that different technology improvements now existed that would enable significant improvement over the existing standards found in MARPOL Annex VI.

---

<sup>1</sup> **Co-ordinator:**  
Mr. Sveinung Oftedal  
Address:  
P.O. Box 8123 Dep.,  
N-0032 Oslo,  
Norway  
Tel: +47 22 45 44 10  
E-mail: sveinung.oftedal@sjofartsdir.no

4.3 The Committee also recalled that MEPC 53 agreed to a general review of MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code and approved the Terms of Reference for the revision work to be undertaken by the BLG Sub-Committee with a target completion date of 2007.

4.4 The Committee considered documents MEPC 54/4 by Hong Kong, China and MEPC 54/4/9 by India, and agreed that the Unified Interpretation to regulation 16(9) of MARPOL Annex VI, approved by MEPC 53 and circulated by MEPC.1/Circ.473, should not be amended. However, the Committee also agreed that there might be a need to restrict the use of shipboard incinerators installed prior to January 2000 inside ports, harbours and estuaries, and instructed the Working Group on Air Pollution to consider the issue further.

#### **Standardization of on-shore power supply**

4.5 The Committee considered documents MEPC 54/4/3 by Germany and Sweden and MEPC 54/4/10 by Friends of the Earth International regarding standardization of onshore power supply connections and the justification for this. The Committee agreed that standardized power supply connections could benefit the industry but that further studies were needed before any decision could be made. The Committee noted the information provided by the International Association of Ports and Harbors (IAPH) regarding ongoing standardization work: a meeting on the subject with the industry was deferred until after MEPC 54 so that IMO would be able to reach a conclusion and IAPH offered to co-operate with IMO on further work. The Committee also noted the view of the delegation from Venezuela to involve the IAPH, and in particular the Inter-American Commission of Ports, as the appropriate forums. The Committee further noted the ongoing work in the International Standardization Organization (ISO) related to onshore power supply. The Committee instructed the Secretariat to liaise with relevant international and intergovernmental organizations and report back to the Committee at the next session.

#### **Wash water discharge criteria**

4.6 The Committee considered document MEPC 54/4/6 by Sweden regarding waste streams from existing inert gas scrubbers installed in tankers and the connection with the Guidelines for on-board exhaust gas SO<sub>x</sub> cleaning systems adopted by resolution MEPC.130(53).

4.7 The Committee recalled that the Guidelines for Exhaust Gas SO<sub>x</sub> Cleaning Systems (EGCS-SO<sub>x</sub>) state that waste streams from such equipment shall not be discharged into enclosed ports unless it can be documented that there is no adverse impact on the ecosystems in such waters.

4.8 The Committee recalled also that MEPC 53 agreed that more specific recommendations and criteria relevant to EGCS-SO<sub>x</sub> wash-water discharges should be developed in the near future and that Members were invited to submit information to MEPC 54. The Committee noted that no information was submitted to this session but that several Members gave information about ongoing trials and developments and that this information on the outcome would be submitted to the next session. The Committee therefore agreed to extend the invitation and revisit the issue at the next session.

4.9 The Committee agreed to refer the following documents to BLG 10 as they were directly related to the revision of Annex VI and NO<sub>x</sub> Technical Code:

- .1 MEPC 54/4/4 (the Republic of Korea) on suitable NO<sub>x</sub> emission test cycle for propeller-law-operated engine equipped with variable-pitch propeller; and

- .2 MEPC 54/4/6 (Sweden) on Waste Streams from inert gas scrubbers in existing tankers.

### **Amendments to the Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification**

4.10 The Committee considered document MEPC 54/4/11 by INTERTANKO covering a proposal for further improvements to the amendments to the revised Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC) for the purpose of MARPOL Annex VI adopted by resolution MEPC.128(53).

4.11 In this connection, the Committee noted that the amendments to MARPOL Annex VI on the introduction of the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC) were expected to enter into force on 22 November 2006. Recognizing that the Guidelines were adopted only seven months ago at MEPC 53, the Committee agreed that it would be premature to consider further amendments until the ongoing revision work of MARPOL Annex VI and the NOx Technical Code was finalized.

4.12 The Committee agreed to refer the document (MEPC 54/4/11) to BLG to be considered in connection with the ongoing revision of MARPOL Annex VI and the NOx Technical Code.

### **Progress of the revision of MARPOL Annex VI and the NOx Technical Code**

4.13 The Committee acknowledged the complexity and technical nature of the revision of MARPOL Annex VI and the NOx Technical Code, and the large numbers of documents to be considered by the BLG Sub-Committee at its next session in April 2006. The Chairman invited the Committee to consider how it would be possible for the BLG Sub-Committee to meet the target completion date of 2007 or if this date should be postponed, and proposed to come back to the discussion when considering the report of the Working Group on Air Pollution.

### **Implementation of MARPOL Annex VI**

#### **Bunker delivery documents**

4.14 The Committee considered document MEPC 53/4/1 by the Secretariat, which recalled that MARPOL Annex VI, by regulation 18, placed requirements on ship owners in respect of bunker delivery notes and representative samples of the fuel received. The Committee further recalled that MEPC 47, by resolution MEPC.96(47), adopted Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78.

4.15 The Committee noted the concern expressed by several Members on problems relating to ships that cannot obtain the appropriate documentation from bunker suppliers located in ports of both Parties and non-Parties to the 1997 Protocol (Annex VI).

4.16 The Committee further noted that the Secretariat, since the entry into force of MARPOL Annex VI, had received numerous enquiries from fuel oil suppliers, port authorities, shipping companies, individual ship officers, ship agents and other stakeholders in the maritime industry, relating to interpretation and understanding of regulation 18 of Annex VI and resolution MEPC.96(47) with regard to the issuing of bunker delivery notes and the obtaining of a representative fuel oil sample to be provided to the receiving ship in connection with a bunker



operation. The Committee considered that the answers to most of the enquiries raised could be found in the texts of regulation 18 of MARPOL Annex VI and resolution MEPC.96(47).

4.17 The Committee agreed that there was an urgent need to raise awareness on the necessity to enhance implementation and enforcement of regulation 18 of Annex VI, and to urge Member States to request fuel oil suppliers to comply with the requirements of regulation 18 of MARPOL Annex VI and resolution MEPC.96(47).

4.18 The Committee agreed further to issue an MEPC Circular addressing the matter and instructed the Working Group on Air Pollution to develop a draft MEPC circular for consideration and adoption.

### **Notification to IMO on VOCs regulations in Ports and Terminals**

4.19 The Committee recalled that regulation 15(4) of MARPOL Annex VI requested the Organization to circulate, for information, a list of the ports and terminals designated by Parties to the Protocol of 1997 for the regulation of VOCs emissions from tankers, to other Parties to the Protocol and Member States of the Organization. To that effect, MEPC 42 agreed to issue MEPC/Circ.345 (19 November 1998) on Notification to the Organization on Ports and Terminals where Volatile Organic Compounds (VOCs) Emissions are to be regulated.

4.20 The Committee noted the information provided by the Secretariat in document MEPC 54/4/8, that only one Party to the Protocol of 1997 had so far notified the Organization of VOC regulations in place in their ports and terminals.

4.21 The Committee agreed that it was essential for tanker operators and others involved in design or operation of vessels applicable to such regulations, to be adequately informed of the different national and local VOCs requirements.

4.22 The Committee agreed to urge Parties to the Protocol of 1997 and other Member States to notify the Organization of any such VOCs requirements already in place or planned to be introduced, and instructed the Working Group on Air Pollution to draft an MEPC circular to that effect for consideration by the Committee.

### **Greenhouse gas emissions from ships**

#### **Ship CO<sub>2</sub> emission indexing**

4.23 The Committee recalled that MEPC 53 approved the MEPC circular on the Interim Guidelines for Voluntary Ship CO<sub>2</sub> Emission Indexing for Use in Trials, circulated as MEPC/Circ.471, by which industries, organizations and interested Administrations were invited to promote the use of the Interim Guidelines and report their experience back to MEPC.

4.24 The Committee noted the information submitted on trials by India (MEPC 54/4/5 and MEPC 54/4/5/Add.1). The Committee agreed that it was premature to revise the Guidelines at this stage and further noted that the Guidelines state that such revision should take place at or after MEPC 58, in order to gain as much as possible practical experience to provide a better foundation for an update.

## **GHG Policy**

4.25 The Committee recalled that, following the request by MEPC 42, there had been ongoing co-operation between the Secretariats of IMO and UNFCCC and its Subsidiary Body for Scientific and Technical Advice (SBSTA) on the reduction of greenhouse gas emissions from ships and the use of bunker fuel oils in recognition of the Kyoto Protocol requirements.

4.26 The Committee noted that the Secretariat reported the outcome of MEPC 53 to the meeting of the Parties to the Kyoto Protocol held in Canada in November 2005. However, due to time constraint, the meeting was not able to conclude its discussions regarding emissions from international bunkers. It was expected that the next meeting in Bonn in May 2006 would consider the matter further. The outcome of the SBSTA Meeting would be reported to MEPC 55.

4.27 The Committee recalled that the Assembly, by resolution 963(23), adopted “IMO Policies and Practices related to the Reduction of Greenhouse Gas Emissions from Ships”. In the resolution, the Assembly urged MEPC to undertake further work to identify and develop the necessary mechanisms needed to achieve limitation or reduction of GHG emissions from ships.

4.28 The Committee noted that climate change caused by greenhouse gas emissions from burning of fossil fuel was a steadily growing concern for many countries and that scientists were finding more and more proof of the damage caused by greenhouse gases. Many Governments were considering how best to address the matter at the local, national and international levels.

4.29 The Committee agreed that there was a need to co-operate with other relevant UN bodies in considering the matter.

4.30 The Committee considered documents MEPC 54/4/2 (United Kingdom) and MEPC 54/4 (Norway) on the follow-up to resolution A.963(23).

4.31 The Committee had an extensive debate on the matter, and taking into account paragraphs 1 and 2 of resolution A.963(23), noted that only paragraph 1(b) had been dealt with when MEPC 53 approved the Interim Guidelines for Voluntary Ship CO<sub>2</sub> Emission Indexing for Use in Trials. The Committee agreed that further action needed to be considered in response to the Assembly resolution by identifying the mechanism or mechanisms needed to achieve the possible limitation or reduction of GHG emissions from international shipping.

## **Establishment of the Working Group**

4.32 Following the debate, the Committee re-established the Working Group on Air Pollution with the following Terms of Reference:

- “1 Taking into consideration submissions by Members and comments made in Plenary, the Working Group on Air Pollution is instructed to:
- .1 consider documents MEPC 54/4, MEPC 54/4/9, and their relevance to the ongoing revision of MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code and propose relevant instructions to the BLG Sub-Committee during the revision of MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code;

- .2 consider the information given by the Secretariat in document MEPC 54/4/1 regarding documentation of fuel oil quality and prepare an MEPC circular on the matter; and
  - .3 consider the information given by the Secretariat in document MEPC 54/4/8 regarding the Member States' obligation in accordance with regulation 15 of MARPOL Annex VI about different national VOCs requirements, and propose how best to get Members to fulfil their obligations and prepare an MEPC circular on the matter, recognizing that MARPOL Annex VI has entered into force.
- 2 Taking into consideration paragraphs (1) and (2) of resolution A.963(23) from technological and methodological perspectives:
- .1 consider the need to develop an MEPC Circular on the promotion of the use of the "Interim Guidelines for Voluntary Ship CO<sub>2</sub> Emission for Use in Trials", in trials;
  - .2 consider the issue of limitation or reduction of GHG emissions from ships and develop a draft framework and a work plan with timetable, on how the Committee can identify and develop mechanism or mechanisms to limit or reduce GHG emissions from ships. The framework referred to above shall be flexible enough to allow the Committee to evaluate solutions which are technical, operational and or market-based; and
  - .3 consider the issue of a GHG emission baseline and provide advice to the Committee.
- 3 Consider the need to establish a Correspondence Group to progress the matter of GHG emission from ships, and if appropriate, draft Terms of Reference for the Group.
- 4 Present a written report to Plenary for the Terms of Reference 1.1.1 to 1.1.3 on Thursday, 23 March 2006. Written report for the rest of the Terms of Reference should be submitted in the form of Working Group Chairman's report to MEPC 55."

### **Report of the Working Group on Air Pollution**

4.33 Having received the report of the Working Group (MEPC 54/WP.7/Rev.1) regarding the work undertaken in accordance with the Terms of Reference in paragraphs 1.1.1 to 1.1.3, the Committee approved the report in general and, in particular:

- .1 the draft MEPC circular on Bunker delivery note and fuel oil sampling, as set out in annex 1 of document MEPC 54/WP.7/Rev.1 and instructed the Secretariat to issue them as MEPC/Circ.508; and
- .2 the draft MEPC circular on Notification to the organization on ports or terminals where volatile organic compounds (VOCs) emissions are to be regulated, as set out in annex 2 of document MEPC 54/WP.7/Rev.1 and instructed the Secretariat to issue them as MEPC/Circ.509.

4.34 The Committee noted the oral report by the Chairman of the Working Group regarding the progress made on the tasks given in paragraphs 2 and 3 of the Terms of Reference of the Group and noted that a written report would be submitted in the form of a report by the Chairman of the Group to MEPC 55. The Committee noted in particular that the Group had agreed to a “Draft Work Plan to Identify and Develop the Mechanisms Needed to Achieve the Limitation or Reduction of GHG Emission from International Shipping”, which would be an annex to the report by the Chairman of the Group for consideration by MEPC 55.

## **5 CONSIDERATION AND ADOPTION OF AMENDMENTS TO MANDATORY INSTRUMENTS**

### **Proposed amendments to the revised MARPOL Annex I**

5.1 The Committee recalled that MEPC 53 (18 to 22 July 2005) considered and approved amendments to the revised MARPOL Annex I with a view to adoption at the present session (MEPC 53/24, paragraphs 10.4, 10.5 and annex 25). The proposed amendments were circulated by the Secretary-General of the Organization, in accordance with Article 16(2)(a) of the MARPOL Convention, under cover of Circular letter No.2657 of 1 August 2005.

5.2 The Committee considered document MEPC 54/5 (Secretariat) providing the text of the proposed amendments to the revised MARPOL Annex I as follows: new proposed regulation 13A on oil fuel tank protection, consequential amendments to the IOPP Certificate and amendments to regulation 21 relating to the definition of Heavy Grade Oil. The Committee noted that the text of a draft MEPC resolution on adoption of the amendments was also provided in annex to document MEPC 54/5.

5.3 The Committee noted that the Secretariat was also suggesting, in document MEPC 54/5, to split the proposed new regulation 13A, as approved by MEPC 53, in two, so that part of it would become paragraph 28.9 in regulation 1 (Definitions) in order to keep consistency with the layout of the revised Annex I where definitions of ship age groups are placed together in regulation 1 instead of being scattered across many different regulations. The Committee endorsed this suggestion.

5.4 The Committee had before it three documents commenting on the proposed amendments to the revised MARPOL Annex I: MEPC 54/5/3 (International Association of Drilling Contractors (IADC)); MEPC 54/5/4 (IACS); and MEPC 54/5/6 (IACS).

5.5 The Committee noted that IADC, in document MEPC 54/5/3, expressed concern that, under the present text of the proposed new regulation 13A, the regulation would apply to column-stabilized mobile offshore drilling units (MODUs) which, by their special hull forms, could not comply with the required protection distance of fuel tanks from the outer shell. IADC was proposing amendments to the proposed regulation or appropriate guidance, in this respect.

5.6 The Committee noted also that IACS, in document MEPC 54/5/4, suggested that, as regards the application of proposed regulation 13A to Floating Production Storage and Offloading units (FPSOs) and Floating Storage Units (FSUs), only side protection (not double bottom) was needed for oil fuel tanks in these specialized vessels to keep consistency with related requirements in current MARPOL Annex I regulation 22(1) and (2) on damage assumptions, as recommended for FPSOs and FSUs in MEPC/Circ.406 as updated by MEPC.139(53).

5.7 On a different concern by IACS in document MEPC 54/5/4, the Committee agreed that the revised MARPOL Annex I regulation 37.4 on prompt access to computerised shore-based stability and residual strength calculation programmes should also apply to FPSOs and FSUs. However, on a related issue, the Committee decided that the conversion from an existing oil tanker into an FPSO or an FSU should not be excluded from the requirements of the proposed new regulation 13A.

5.8 The Committee noted further that IACS, in document MEPC 54/5/6, was seeking clarification on some possible ambiguities in the proposed regulation 13A such as: meaning of “Capacity”; definition of “C”; definition of “oil fuel tank” and definition of “minimum oil outflow”. The Committee tasked the Drafting Group on mandatory amendments to carry out the necessary clarification on this issue.

5.9 Following debate, the Committee agreed to refer the proposed amendments to the revised MARPOL Annex I and the draft MEPC resolution on their adoption to the drafting group for review, taking into account comments made in plenary and proposals provided in documents MEPC 54/5/3, MEPC 54/5/4 and MEPC 54/5/6.

#### **Proposed amendments to MARPOL Annex IV**

5.10 The Committee recalled that MEPC 53 (18 to 22 July 2005) considered and approved amendments to MARPOL Annex IV with a view to adoption at the present session (MEPC 53/24, paragraph 6.2 and annex 17). The proposed amendments were circulated by the Secretary-General of the Organization, in accordance with Article 16(2)(a) of MARPOL 73/78, under cover of Circular letter No.2657 of 1 August 2005.

5.11 The Committee noted document MEPC 54/5/1 (Secretariat) with the text of the proposed amendments and draft MEPC resolution on their adoption. The Committee noted also that the proposed amendments were to add a new regulation 13 concerning port State control on operational requirements under MARPOL Annex IV.

5.12 The Committee noted also document MEPC 54/5/5 (India) with a proposal to amend regulation 13 of the revised MARPOL Annex I by including the term “offshore terminals” as an additional location where port State inspections may take place. Following debate, the Committee tasked the drafting group with reviewing this matter.

5.13 The Committee agreed to refer the proposed amendments to MARPOL Annex IV to the drafting group for review.

#### **Proposed amendments to the Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk (BCH Code)**

5.14 The Committee noted that the BCH Code was a mandatory requirement under MARPOL Annex II and the proposed amendments were consequent to the revised MARPOL Annex II and the amended IBC Code which were expected to enter into force on 1 January 2007.

5.15 The Committee noted also that MEPC 53 considered and approved the amendments to BCH Code (MEPC 53/24, paragraph 10.59 and annex 28) the text of which were circulated by the Secretary-General of the Organization, in accordance with article 16(2)(a) of MARPOL 73/78, under cover of Circular letter No. 2661 of 1 August 2005 with a view to adoption at MEPC 54.

5.16 The Committee noted further that, in accordance with the time frame in the draft resolution as mandated by article 16 of the MARPOL Convention, the date of formal entry into force of the proposed BCH amendments (1 August 2007) would not coincide with the entry into force of the revised MARPOL Annex II and the amended IBC Code (1 January 2007). The Committee recognized that this could result in certain confusion, for example, as it related to the issuance of BCH Certificates of Fitness.

5.17 Following discussion, the Committee decided that the drafting group should address this matter and invited delegations to send members who had been involved in the preparation of the BCH amendments to participate in the drafting group.

### **Establishment of the drafting group**

5.18 The Committee agreed to establish a drafting group on MARPOL amendments and instructed it, taking into account written submissions as well as decisions, comments and proposals made in plenary, to:

- .1 review and finalize the texts of amendments, including any additional amendments to other related instruments, as necessary, to the revised MARPOL Annex I (new regulation 13A, consequential amendments to the IOPP Certificate Supplement and amendments to regulation 21) and to MARPOL Annex IV (new regulation 13) as well as the text of the associated MEPC resolutions on their adoption;
- .2 review and finalize the text of amendments to the BCH Code as well as the text of the associated MEPC resolution on their adoption;
- .3 prepare a resolution for the early application of the BCH amendments; and
- .4 submit a report to the plenary for consideration and adoption of the amendments to MARPOL 73/78 and the BCH Code by the Committee on Thursday, 23 March 2006.

### **Outcome of the drafting group**

5.19 The Committee considered the report of the drafting group on MARPOL amendments (MEPC 54/WP.8) which met on 21 and 22 March 2006 under the chairmanship of Mr. Hendrik Bruhns (Germany) and noted the following main modifications, clarifications and editorial adjustments as proposed by the group.

### **Change of number of the new regulation on oil fuel tank protection**

5.20 The Committee noted that the drafting group, taking into account that number 13A in the proposed new regulation might cause confusion, once the revised Annex I was in force, with the "old" regulations 13A to 13H in the current Annex I, had agreed to change its number to 12A and that, in taking this decision, the group had taken into account that the new regulation was a construction requirement for all ships and, as such, should be included in Chapter 3 of the revised Annex I.

### **Application of proposed regulation 12A to Submersible Drilling Units**

5.21 The Committee noted that the drafting group, in order to address the concerns of IADC in paragraph 5.5 above, had recognized that the requirements of paragraph 8 of draft regulation 12A were in alignment with respective MARPOL Annex I regulations for oil carried in bulk and required a side double hull width of over 1.5 m only if more than 20,000 tons of fuel were carried. Consequently, it had been considered by the group that this was not a realistic value for MODUs so that the concerns regarding the penetration depth of IADC were well addressed by the proposed new regulation as written. The Committee noted also that other concerns of IADC regarding the damage penetration assumptions for the hull form of column stabilized MODUs had been addressed by the drafting group by means of a draft Unified Interpretation.

### **Proposed amendments to the Guidelines for the application of the revised MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs**

5.22 The Committee noted that the drafting group had recognized that the most adequate way of addressing the issues affecting FPSOs and FSUs in the proposed new regulation 12A was by amending the Guidelines for the application of the revised MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs, adopted by resolution MEPC.139(53), and that the amendments would refer to the application of regulation 12A to FPSOs and FSUs excluding the requirements of paragraph 6. However, the drafting group had concluded that, when undertaking any voyage away from the operating station for whatever purpose, the double bottom oil fuel tanks were to be empty unless they were in compliance with the requirements of paragraph 6.

5.23 The Committee noted further that the drafting group had also developed proposed amendments to the Guidelines to the effect that regulation 37.4 of the revised MARPOL Annex I applied to FPSOs and FSUs, as well as proposed amendments to the IOPP Certificate Supplement for FPSOs and FSUs, as set out in annex 2 to the Guidelines, to take into account the inapplication of paragraph 6 of proposed regulation 12A.

### **Conversion of an existing oil tanker into an FPSO or an FSU**

5.24 The Committee noted that the drafting group, in considering the Committee's previous decision on this issue, as referred to in paragraph 5.7 above, had recognized that whilst existing oil tankers being converted into FPSOs or FSUs would have to comply with the side protection requirements for oil fuel tank in the new regulation 12A, they, nevertheless, would not be subject to the double hull requirements of regulation 21 (regulation 13F of the current Annex I) for cargo oil tanks. The Committee noted also that the drafting group had developed a draft text, for consideration by the Committee, recommending application of the requirements of regulation 12A to FPSOs and FSUs excluding the requirements of paragraph 6 to new, purpose built FPSOs and FSUs only.

5.25 The Committee endorsed the views of the drafting group concerning conversion of an existing oil tanker into an FPSO or FSU and agreed to include appropriate text in the amendments to the Guidelines for the application of the revised MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs referred to in paragraph 5.28.2 below.

### **Amendments to MARPOL Annex IV**

5.26 The Committee noted that the drafting group had recognized that only MARPOL Annexes I and VI mentioned offshore terminals as an additional location where port State control

on operational requirements was carried out whilst Annexes II, III, IV and V did not. The Committee further noted that the drafting group, following extensive debate, had agreed to include offshore terminals in the proposed new regulation 13 of MARPOL Annex IV.

### **Amendments to the BCH Code**

5.27 The Committee noted minor editorial changes to the proposed amendments introduced by the drafting group, as well as the latter's view that it was highly desirable for the provisions of the BCH Code, which were mandatory under MARPOL 73/78 and recommendatory from a safety standpoint, to remain identical when adopted by the MEPC and the MSC. In this regard, the drafting group had developed a draft MEPC resolution for the early and effective implementation of the BCH Code amendments, taking into consideration the link with the expected entry into force date of the amended IBC Code (1 January 2007).

### **Adoption of the amendments**

5.28 Having agreed to the above modifications and proposals, the Committee endorsed other minor editorial changes carried out by the drafting group, approved the report in general and, subsequently, adopted:

- .1 amendments to the revised MARPOL Annex I (amendments to regulation 1, addition of regulation 12A, consequential amendments to the IOPP Certificate, and amendments to regulation 21) by resolution MEPC.141(54), set out in annex 2;
- .2 amendments to the Guidelines for the application of the revised MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs by resolution MEPC.142(54), set out in annex 3;
- .3 amendments to the revised MARPOL Annex IV (addition of regulation 13) by resolution MEPC.143(54), set out in annex 4;
- .4 amendments to the BCH Code by resolution MEPC.144(54), set out in annex 5;
- .5 resolution MEPC.145(54) on the Early and Effective Application of the 2006 amendments to the BCH Code, set out in annex 6.

5.29 Having resolved the above, the Committee approved a Unified Interpretation to regulation 12A of the revised MARPOL Annex I to column stabilized MODUs, set out in annex 7.

5.30 The Committee agreed to bring the amendments to the BCH Code, adopted by resolution MEPC.144(54), to the attention of the MSC for action as appropriate.

## **6 INTERPRETATIONS AND AMENDMENTS OF MARPOL 73/78 AND RELATED INSTRUMENTS**

### **Proposed amendment to regulation 15 of the revised MARPOL Annex I**

6.1 In document MEPC 54/6/4, Norway invited the Committee to enhance environmental protection in the Antarctic Sea by introducing a ban on the carriage of heavy grade oil (HGO), as



defined in regulation 21 of the revised MARPOL Annex I (13H of current Annex I), as cargo or as fuel. Norway proposed the following amendment to regulation 15.4 of the revised MARPOL Annex I:

“In respect of the Antarctic area, *any use and carriage of heavy grade oil as defined in regulation 21 and* any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.”

6.2 The delegations who spoke supported the intent of the Norwegian proposal to give the Antarctic Sea extra protection from the risk of HGO discharges and spillages. However, most of these delegations raised concerns and questioned whether the proposed actions suggested by Norway were the appropriate ones and in particular cautioned about the implications of the proposed amendment to regulation 15.4, as follows:

- .1 the operation of Search and Rescue vessels in the Antarctic Sea might need to be exempted from this prohibition;
- .2 would this ban also apply to all fishing vessels active in the Antarctic Sea?;
- .3 the definitions under regulation 21 applied to the carriage of HGO in oil tankers only, while the proposed amendment was aimed at all ships;
- .4 the relevant Sub-Committees (DE or BLG) should be consulted on the precise formulation of the amendment; and
- .5 as this was the first time that the question of total prohibition of use and carriage of HGO within any sea area had been brought to the Committee’s attention, such a proposal should be examined carefully.

6.3 The Committee agreed with the thrust of the Norwegian proposal and invited Norway to submit a revised proposal to a future session of the BLG Sub-Committee for consideration, taking into account the comments received at this session. The Committee would then review the issue after having received the report of the BLG Sub-Committee.

### **Unified Interpretation to regulation 22.5 of the revised MARPOL Annex I**

6.4 The Committee recalled that this issue was dealt with by MEPC 53 following a submission by IACS in document MEPC 53/6/2 seeking clarification on issues associated with the application of regulation 22 (pump-room bottom protection) of the revised MARPOL Annex I. IACS expressed the opinion that the requirements applied to cargo and ballast pump-rooms and that ballast piping (which must be located in the double bottoms as they could not be located in cargo tanks as per regulation 13F) was permitted to be located within the required pump-room double bottom, provided any damage to that piping did not render the ship’s pumps (ballast and cargo) ineffective.

6.5 The Committee recalled also that MEPC 53 concurred with this opinion and agreed that it would be desirable to develop a Unified Interpretation at its next session. In this respect, IACS undertook to submit a suitable proposal to MEPC 54 (MEPC 53/24, paragraph 6.14).

6.6 The Committee noted that, in document MEPC 54/6/3, IACS was proposing the text of a draft Unified Interpretation of regulation 22.5 of the revised MARPOL Annex I to the effect that

the term “pump room” should be meant to include ballast and/or cargo-rooms and ballast piping should be permitted to be located within the pump-room double bottom, provided any damage to that piping did not render the ship’s pumps (ballast and cargo) ineffective.

6.7 The Committee noted also that INTERTANKO, in document MEPC 54/6/5, disagreed with the assertion that the term “pump-rooms” should include “ballast pump-rooms” for the purpose of regulation 22. In their view, ballast pump-rooms need not be protected by the double bottom and the placing of ballast pumps above the double bottom would entail a loss in suction power and stripping capability. INTERTANKO suggested that the term “pump-room” should include only “cargo pump-room”.

6.8 All delegations that spoke supported the proposal of IACS for the draft Unified Interpretation of regulation 22.5, as amended by INTERTANKO.

6.9 In response to the request of IACS for clarification in its document MEPC 54/6/3, paragraph 9, the delegation of Australia expressed the view that the double bottom protection for pump-rooms located outside of the cargo tank length should be limited to a tank which does not carry oil.

6.10 Reflecting on the comments received at this session, IACS submitted a further developed text, as follows:

“The term “*pump-room*” means a cargo pump-room. Ballast piping is permitted to be located within the pump-room double bottom provided any damage to that piping does not render the ship’s pumps located in the “*pump-room*” ineffective.

The double bottom protecting the “*pump-room*” can be a void tank, a ballast tank or, unless prohibited by other regulations, a fuel oil tank.”

6.11 The Committee approved the revised Unified Interpretation, as set out in annex 8, and instructed the Secretariat to include this new Unified Interpretation to regulation 22.5 of the revised MARPOL Annex I in the MARPOL consolidated edition currently being prepared.

### **Impact of the entry into force of the revised MARPOL Annex I upon the IOPP Certificate**

6.12 The Committee noted that upon the expected entry into force of the revised MARPOL Annex I on 1 January 2007, the world’s merchant fleet would still be carrying IOPP Certificates, and supplements, issued under the “old” or current MARPOL Annex I. A possible conflict might develop when port State control officers checked the validity of IOPP Certificates issued under the “old” MARPOL Annex I after 1 January 2007.

6.13 The Committee noted further that IACS, in considering the impact of the new requirements under the revised MARPOL Annex I, had identified the need for clarification of the necessity to re-issue the IOPP Certificate and supplements on 1 January 2007. IACS’ opinion, in document MEPC 54/6/2, was that re-issuing all IOPP certificates and supplements on the expected entry into force date of the revised MARPOL Annex I for the world fleet, regardless of the expiry date of existing certificates, would be meaningless and place an undue administrative burden on Administrations and recognized organizations.

6.14 The Committee agreed that, unless the documentation is required to be re-issued as a consequence of a ship having to comply with any new requirements in the revised MARPOL

Annex I, IOPP Certificates and supplements in effect at the time of entry into force of the revised MARPOL Annex I should be accepted, particularly by port State control officers, until the expiry date of the associated IOPP Certificate, at which time a new Supplement complying with the new requirements under the revised MARPOL Annex I would be issued for attachment to the renewed IOPP Certificate. The Committee thanked IACS for bringing this issue to its attention.

6.15 The Committee instructed the Secretariat to prepare and issue an MEPC circular (MEPC/Circ.513) conveying the Committee's decision to Member Governments and Parties to MARPOL 73/78.

### **Amendments to the Explanatory Notes on Accidental Oil Outflow Performance**

6.16 The Committee recalled that the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance under regulation 23 of the revised MARPOL Annex I were adopted by resolution MEPC.122(52) to provide explanations and interpretations on the uniform application of the said regulation.

6.17 The Committee reviewed document MEPC 54/6 by Germany proposing the deletion of paragraph 6.3 of part B, entitled "Guidance on individual regulations", of the Explanatory Notes, on the grounds that the mean outflow for bottom damage should be calculated for one side of the ship only because the probability that the damage would extend into the transverse zone bounded by  $Y_P$  and  $Y_S$  was the same whether the centre of damage was located to the starboard side or to the port side. The delegation had also prepared a draft MEPC resolution on adoption of the amendment.

6.18 The Committee adopted resolution MEPC.146(54) on Amendments to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance under regulation 23 of the revised MARPOL Annex I, set out at annex 9 to this report. The Committee thanked the delegation of Germany for the work carried out.

### **Harmonized implementation of the Revised Guidelines and Specifications for Pollution Prevention Equipment for Machinery Space Bilges of Ships**

6.19 The Committee recalled that the Revised Guidelines and Specifications for Pollution Prevention Equipment for Machinery Space Bilges of Ships were adopted by resolution MEPC.107(49) and came into effect on 1 January 2005.

6.20 The Committee considered document MEPC 54/6/1/Rev.1 by Germany proposing the issuance of an MEPC Circular seeking clarification on several issues where the procedure for type approval, as described in the Revised Guidelines, was vague and different interpretations of the Guidelines were possible.

6.21 The Committee noted that the annex to the proposed MEPC circular provided a harmonized interpretation of the requirements of the Revised Guidelines set out in paragraphs 4.1.5 (on the definition of the term "normal duty"), 1.2.9.6 – Part 1 – (on computing the time during interruptions of the test of the 15ppm bilge separator), paragraph 3.2.2.3 – Part 3 – (on the humidity test) and the diagram in the appendix to Appendix 1 (on computing interruption time).

6.22 The delegation of Japan indicated that it supported the German proposal for the guidance note on paragraph 4.1.5 of resolution MEPC.107(49). However, the delegation disagreed with

the proposed guidance note on paragraph 1.2.9.6 in part 1 of the annex to this resolution, allowing some interruptions in the operation of 15 ppm bilge separators in specific circumstances. Under no circumstances would Japan accept interruptions in the operation of these separators.

6.23 Upon the proposal of some delegations, the Committee agreed to refer the proposal by Germany to the DE Sub-Committee for further consideration (see paragraph 14.4). The Committee would then review a further developed proposal.

## **7 IMPLEMENTATION OF THE OPRC CONVENTION AND THE OPRC-HNS PROTOCOL AND RELEVANT CONFERENCE RESOLUTIONS**

### **General**

7.1 The Committee noted that the fourth session of the OPRC-HNS Technical Group was held from 13 to 17 March 2006 under the Chairmanship of Mr. Ezio Amato (Italy).

7.2 In introducing the report of the Technical Group (MEPC 54/WP.1), the Chairman stated that the OPRC-HNS Technical Group had made considerable progress on its work programme. He then presented the main outcome of the fourth Technical Group meeting, which is summarized in the following paragraphs.

### **Manuals and guidance documents**

7.3 The Committee, having noted the progress made on the **Manual on oil spill risk evaluation and assessment of response preparedness**, approved the re-establishment of a correspondence group to work intersessionally and instructed it to produce a finalized draft of the manual for submission to TG 5 (MEPC 54/WP.1, paragraphs 3.2 to 3.8).

7.4 The delegation of the Russian Federation, in noting the progress of the Group in finalizing the manual, emphasized its importance as a key to planning for oil spills at all levels and noted that the finalized version should take into account considerations such as the volume of oil carried as well as the risk from terrorist activities.

7.5 The Committee, in considering the draft **Guidance document on planning and response to chemical releases in the marine environment** worked out during the fourth session of the Technical Group, noted that several delegations had circulated the document to their respective relevant national counterparts for review and, based on the feedback received, had observed that the current draft was an excellent document covering all the major subjects in a clear and understandable way that would be very useful to end users without any further modification.

7.6 Consequently, the Committee agreed to the draft text as final and, having noted that the guidance document still required the addition of photos and graphics, entrusted the Secretariat to format and edit the document; to work with IPIECA to finalize the selection of photos and graphics in the intersessional period; and to submit the finalized document to MEPC 55 for formal approval (MEPC 54/WP.1, paragraphs 3.9 to 3.12).

7.7 The Committee welcomed the attendance of UNEP at the Technical Group's fourth session as well as its intention to fully participate in the work of the Technical Group to finalize the **IMO/UNEP Manual on the assessment and restoration of environmental damage following marine oil spills**.

7.8 In noting the progress in the development of the manual, the Committee concurred with the recommendation of the Group that it be developed as a pragmatic guide based on sound scientific principles that takes into account the existing international compensation regime, rather than the more strategic document originally considered (MEPC 54/WP.1, paragraphs 3.13 to 3.17).

7.9 The Committee considered the discussions of the Group with regard to the review of the **Manual on oil pollution – Section V: Administrative aspects of oil pollution response**, which emphasized several priority areas for the review including: the need to verify the referencing of IMO instruments within the manual; a substantial rewrite of part I, chapter 7 on salvage; a rewrite of part II on liability and compensation to ensure it was current, taking into account recent modifications to the international compensation regime; an expanded section addressing OPRC-related issues, recognizing its importance within the context of the manual; and a review of the reference section and the addition of new references to the existing list (MEPC 54/WP.1, paragraphs 3.18 to 3.23).

7.10 Subsequently, the Committee approved the course of action proposed by the Technical Group for the review and update of the Manual on oil pollution – Section V: Administrative aspects of oil pollution response (MEPC 54/WP.1, paragraphs 3.18 to 3.23).

7.11 The Committee noted the information provided with regard to a **list of IMO technical publications related to OPRC and HNS** and, taking into account the suggestion of the Technical Group that this would be a useful list to retain as a standing item on its agenda to be considered during its future meetings, approved the addition of this item to the work programme of the Group (MEPC 54/WP.1, paragraphs 3.24 to 3.27).

## **Training**

7.12 The Committee took note of the progress made in the development of **two IMO training courses on the Introduction to preparedness and response for HNS incidents** and also noted the specific suggestions made for further developing the course including the need to: shift the emphasis of the courses to better reflect a planning and preparedness approach rather than a hands-on response approach; develop a stand-alone section on safety; to include information and training on modelling and the various modelling tools available; and to familiarize participants with proper HNS response terminology, so that they are able access the necessary assistance, equipment and other response resources in the event of an HNS incident (MEPC 54/WP.1, paragraphs 4.2 to 4.8).

7.13 The Committee considered the various comments received on the current version of the **OPRC Train-the-Trainer course**, which revealed that the course took a very academic approach emphasizing primarily the pedagogical aspects of training, but with only limited linkages to the OPRC model training courses, for which it was developed. The Committee also noted the suggestions regarding the need to consider e-learning options for the delivery of future courses and recognized the importance of different approaches for the delivery of training in different areas of the world, taking into account cultural variance.

7.14 Subsequently, the Committee approved the revision of the OPRC Train-the-Trainer course, recognizing that the present version is out of date and is too complex to meet the needs of most developing countries (MEPC 54/WP.1, paragraphs 4.9 to 4.15).

7.15 Further to the discussions that took place during the meeting of the Technical Group, the Committee recognized the need for a **standardized briefing package for oil spill response** that could be used to brief senior executives on critical issues of high-level interest when managing a major oil spill response, rather than the more specific technical considerations. The Committee further considered the recommendation that the package should be aimed at government staff and others who may need to brief their own senior officials in order to provide education on the real issues related to responding to marine oil spills and provide the necessary 'reality checks' on the limitations involved.

7.16 The Committee, in noting the information provided, instructed the Secretariat to collect and analyse available materials on the structure and content of briefings to senior officials during oil spills, with a view to the possible development of a standardized briefing package on oil spill response for senior managers and executives, and requested the Secretariat to submit this information to TG 5 for further consideration (MEPC 54/WP.1, paragraphs 4.16 to 4.23).

### **Information services and exchange**

7.17 The Committee approved the information and structure of a **website providing information and assistance for HNS incidents** developed by the Group and, having made some amendments at the request of the delegation of China, instructed the Secretariat to take the necessary steps to convert the information to an appropriate format for inclusion in the IMO website (MEPC 54/WP.1, paragraphs 5.2 to 5.4 and annex 1).

7.18 The Committee was made aware of the implementation of an **IMO web page providing information on preparedness and response to marine oil spills** now activated on the IMO website (MEPC 54/WP.1, paragraphs 5.5 and 5.6).

### **Co-operation with other organizations**

7.19 Having taken into account the progress made by the IMO and UNEP Secretariats in planning and organizing the **2006 IMO/UNEP Forum on regional co-operation in combating marine pollution** that is scheduled to take place from 2 to 5 May 2006 at IMO Headquarters, the Committee noted that the Forum was expected to become an ongoing programmatic activity of both IMO and UNEP to continue to jointly promote and enhance regional co-operation in combating marine pollution (MEPC 54/WP.1, paragraphs 6.2 to 6.5).

7.20 The Committee noted the information provided in the presentation by IAEA on its work and approach to dealing with emergencies involving radiological and nuclear substances, including its responsibilities with respect to incidents occurring in ports and at sea, and the importance of the **Joint Radiation Plan of the International Organizations**, to which IMO would be contributing in 2006.

7.21 The Committee, having noted the ongoing co-operation of the IMO and IAEA Secretariats with respect to preparedness and response to nuclear and radiological incidents, also recognized that the topic was complex and generally outside the remit and expertise of the Technical Group, in particular, given that public vessels with nuclear-propulsion were not covered by any of the IMO instruments (MEPC 54/WP.1, paragraphs 6.6 to 6.9).

7.22 Having recognized that no new information was available on the **implementation of recommendations from the Third R&D Forum** and further noting the amount of time that has

passed since the last Forum in 2002, the Committee agreed to delete the item from the work programme of the OPRC-HNS Technical Group (MEPC 54/WP.1, paragraphs 6.10 and 6.11).

### **Technical co-operation implementation on OPRC and HNS**

7.23 The Committee, in noting the information on the technical co-operation activities undertaken in connection with OPRC and HNS during the period from January 2004 to December 2005, observed the important role played by workshops and training courses in catalysing and strengthening the co-operation between national authorities of any given region and between Governments and industry in the field of preparedness and response. The importance of such co-operation in ensuring viable response systems was also emphasized (MEPC 54/WP.1, paragraphs 7.1 to 7.9).

### **Work programme and provisional agenda for TG 5**

7.24 The Committee approved the work programme and provisional agenda for the fifth meeting of the OPRC-HNS Technical Group (MEPC 54/WP.1, paragraphs 8.1 and 8.2 and annex 2).

### **Any other business**

7.25 The Committee considered the proposal for the review and update of the **Manual on oil pollution, Section I – Prevention**, which is currently out of print. The delegation of Australia, supported by the delegations of New Zealand and Canada, highlighted that this manual is now redundant taking into account other more recent publications that address the topic of prevention, such as:

- MARPOL – How to do it (IMO), 2002;
- Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT), 5<sup>th</sup> edition due in 2006;
- Prevention of Oil Spillage through Pump Room Sea Valves (ICS/OCIMF), 1991;
- Clean Seas Guide for Oil Tankers, 1993;
- Ship-to-Ship Transfer Guide; and
- Tanker Management and Self-Assessment – A Best Practice Guide for Ship Operators (OCIMF), 2005,

and therefore considered that an update was not necessary, as it would provide little added-value and would duplicate other manuals that are already in circulation and widely used. Other delegations, including the delegations of Panama, the United Kingdom and Venezuela, reminded the Committee that such publications were particularly important for developing countries and, given the importance of the topic, were of the view that a revision of the current manual was needed (MEPC 54/WP.1, paragraphs 9.2 to 9.5).

7.26 In attempting to reconcile the diverging views on the matter, the Committee concluded that rather than updating the Manual on oil pollution, Section I – Prevention, which is considerably out of date and out of print, and in an effort to avoid duplication, agreed that the “MARPOL – How to do it” manual should be reviewed and updated to include any relevant information from the Manual on oil pollution, Section I – Prevention not covered in the current edition of “MARPOL – How to do it” and instructed the Technical Group to initiate this review at its next meeting.

7.27 Further to its previous comment on the topic, the delegation of Venezuela informed the Committee of its intention to submit a proposal to the next session of MEPC that would consolidate the information on prevention found in the various IMO instruments and guidance manuals, as well as in the relevant publications of other organizations, with a view to updating the Manual on Oil Pollution, Section I – Prevention to serve as a systematic reference guide and to complete the five-part Manual on Oil Pollution series, which is currently missing Section I.

7.28 The Committee noted the comments of the Technical Group, which stressed that a meeting in October 2006 would be crucial to expedite the development and finalization of a number of important products the Group had on its work programme and that the present momentum should not be lost. The Committee approved, in principle, the scheduling of the fifth session of the OPRC-HNS Technical Group meeting the week prior to MEPC 55 and referred the matter to Council for decision, taking into account the financial implications involved and any potential offers of assistance received from Members and International Organizations (MEPC 54/WP.1, paragraphs 9.6 to 9.8).

7.29 The Committee noted the information provided by the delegation of Poland on the upcoming Balex Delta Exercise 2006 it will host in Gdynia from 5 to 7 September 2006 in (MEPC 54/WP.1, paragraph 9.10).

7.30 The Committee approved the report in general.

## **8 IDENTIFICATION AND PROTECTION OF SPECIAL AREAS AND PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS**

### **Outstanding PSSA issues**

8.1 The Committee recalled that MEPC 53 decided that the Technical Group on PSSAs would need to be re-established at MEPC 54 to: review the Guidance Document for Submission of PSSA Proposals to IMO (MEPC/Circ.398); develop a uniform format of the MEPC resolutions to designate PSSAs; and review the PSSA Proposal Review Form.

8.2 With regard to the Review Form the Committee recalled that the United States, in its submission to MEPC 52 (MEPC 52/8), suggested that this form be eliminated because it tended to promote a “yes” or “no” inquiry rather than a thoughtful discussion of the proposed area in relation to the criteria. The Committee also recalled that ICS and INTERTANKO proposed a new review form, as shown in the annex to their paper (MEPC 52/8/3), the main aim being to ensure that sufficient information was provided in the application.

8.3 The Committee, having noted comments from the floor, agreed that the PSSA Proposal Review Form should be eliminated. However interested delegations could make submissions on this issue at future sessions. The Committee also agreed that the review of the Guidance Document for Submission of PSSA Proposals to IMO (MEPC/Circ.398); and the development of a uniform format of the MEPC resolutions to designate PSSAs be added to the Terms of Reference of the Technical Group on PSSAs.

### **Outcome of Assembly 24 in relation to PSSAs**

8.4 The Committee noted the Outcomes of A 24, as contained in document MEPC 54/11/1, paragraphs 9, 10 and 13 to 16, and in particular, that Assembly:



- .1 had adopted resolution A.982(24) on the revised PSSA Guidelines with the objective of clarifying and, where appropriate, strengthening the current PSSA Guidelines and had requested the Committee and the MSC to keep the Guidelines under review; and
- .2 had adopted two resolutions relating to Ships' Routeing Associated Protective Measures (APMs) for the Galapagos Archipelago PSSA and the Baltic Sea area PSSA, as resolution A.976(24) and A.977(24) respectively. The Committee also noted that the Ships' Routeing APMs for both PSSAs would be implemented at 0000 hours UTC on 1 July 2006.

8.5 In relation to the Galapagos Archipelago PSSA APM, the Committee noted that Assembly had requested the Committee to consider amending the geographical positions of the co-ordinates of the Area to be Avoided (as proposed by Ecuador in document A 24/9/4 in respect of the change in the specified chart datum) including the reference chart number, in annex 3 to resolution MEPC.135(53). Having noted that these modifications were of purely technical nature and did not affect the status of the already designated PSSA for the Galapagos Archipelago and the date of taking effect of the Area to be Avoided, the Committee instructed the Secretariat to issue a corrigendum to annex 23 of MEPC 53/24/Add.2, accordingly.

8.6 The delegation of Portugal, speaking on behalf of the six participant countries in the Western European PSSA (Belgium, France, Ireland, Portugal, Spain and the United Kingdom), informed the Committee on the progress and experiences gained in implementing the WETREP mandatory ship reporting system. The Committee noted that, since 1 July 2005, over two thousand reports had been received. While this was an encouraging start, some start-up problems had occurred with some reports containing incomplete data and other reports being sent by ships not required to do so. In an effort to correct this situation, a dialogue with industry was taking place. The Committee was reminded of resolution MSC.190(79) on the adoption of the mandatory ship reporting system in the Western European PSSA.

### **Proposal for the designation of South Africa's southern continental shelf waters as a Special Area under MARPOL Annex I**

8.7 The Committee noted the information provided by South Africa (MEPC 54/8 and MEPC 54/INF.2) on a proposal for the designation of South Africa's southern continental shelf waters as a Special Area under MARPOL Annex I. It also noted that the area in question was oceanographically unique and hosted a large number of endemic species, some of these and other species for which the proposed Special Area constituted an important habitat, were classified as threatened under the IUCN 'Red List' criteria. Significantly this included the African penguin, Cape gannet, and three cormorant species. The Committee further noted that operational oil discharges and spills from international and domestic shipping constituted risks to these species and the environment sustaining them.

8.8 The Committee, having heard the concerns expressed by India and others that the proposed area was not an enclosed or semi-enclosed sea and therefore may not satisfy the provisions of the Guidelines, noted that this was not a requirement (Guidelines paragraphs 2.1 and 2.2) and that other areas such as the Antarctica area and the North West European waters special areas were not enclosed or semi-enclosed sea areas. In response to requests regarding availability of port waste reception facilities in the proposed special area, the Committee noted that all major ports had adequate port reception facilities for the treatment of oil and oily wastes.

8.9 The Committee further noted that the majority of delegations that spoke supported South Africa's proposal subject to a complete and full analysis by the Technical Group on whether the information provided by South Africa addressed the provisions of the Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL 73/78.

8.10 The Committee, in considering the comments made by the representative of UN-DOALOS regarding waters superjacent to a continental shelf, agreed that the words "Continental Shelf Waters" given by South Africa for the proposed special area did not reflect terminology used in UNCLOS and should be changed accordingly.

### **Instructions to the Technical Group**

8.11 Having considered all the relevant issues, including the proposal by South Africa, the Committee agreed that a Technical Group on Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas be established to:

- .1 review the proposal by South Africa for the designation of South Africa's southern continental shelf waters as a Special Area under MARPOL Annex I as contained in documents MEPC 54/8 and MEPC 54/INF.2 and determine whether it addresses the provisions of the Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL 73/78 (Annex 1 of resolution A.927(22)); if so, prepare a draft amendment to relevant regulation of the revised MARPOL Annex I for consideration by the plenary;
- .2 develop a uniform format of the MEPC resolutions to designate PSSAs;
- .3 review and amend the Guidance Document for Submission of PSSA Proposals to IMO (document MEPC/Circ.398) to bring it into line with the revised PSSA Guidelines (annex to Assembly resolution A.982(24)); and
- .4 provide a written report to plenary on Thursday, 23 March 2006.

### **Report of the Technical Group**

8.12 In introducing the report of the Technical Group on Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas (MEPC 54/WP.9), the Chairperson, Ms. Lindy Johnson (United States), drew the attention of the Committee to the following:

- .1 the Technical Group had carried out a robust review of the South African proposal against the requirements of MARPOL Annex I relative to the designation of Special Area, including pertinent regulations of 1(11), 15, 34 and 38, and the Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL, and agreed that the basic MARPOL requirements for areas outside Special Areas were unacceptable in light of the existing oceanographical and ecological conditions. Furthermore, having noted information provided by South Africa on port reception facilities, the Technical Group agreed that there were adequate reception facilities in the proposed Special Area; and
- .2 the Technical Group agreed that the proposal fully met the requirements to designate the area as a Special Area, and recommended that the Committee agree

to such designation and that this area be named the “Southern South African sea area”.

8.13 The Chairperson also stated that, in discussing the issue of illegal discharges within the area proposed for designation, the Technical Group noted that South Africa should explore mechanisms for enforcement in the area, especially in light of the theme for World Maritime Day. In this regard, it was suggested that perhaps this issue should be taken into account by the Committee when it discusses, at an appropriate time, the expansion of the Long-Range Identification and Tracking Systems on Ships to address environmental issues.

8.14 With regard to any future proposals for Special Areas, the Chairperson suggested that the Committee urge proposing States to bring a full scale nautical chart with the area marked on it. In addition it was noted that it may be helpful for such States to review the report of the assessment of the South African proposal so that they are familiar with the type of information necessary to satisfy the MARPOL requirements and the Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL.

8.15 The Chairperson also stated that the Technical Group was able to develop a draft uniform resolution for the adoption of PSSA proposals and agree to revisions of the Guidance Document for Submissions of PSSA Proposals to IMO.

8.16 Having considered the report of the Technical Group (MEPC 54/WP.9), the Committee approved the report in general and in particular:

- .1 agreed to the designation of the southern South African sea area as a Special Area under MARPOL Annex I and approved the draft amendment in respect of the Special Area to regulation 1(11) of the revised MARPOL Annex I, as set out in annex 10 and invited the Secretary-General to circulate it in accordance with the MARPOL amendment procedures after MEPC 54 for consideration with a view to adoption at MEPC 55;
- .2 approved a uniform format of the MEPC resolution to designate PSSAs as set out in annex 11; and
- .3 approved the revised Guidance Document for Submission of PSSA Proposals to IMO, as set out in annex 12, and instructed the Secretariat to issue it as an MEPC circular (MEPC/Circ.510) as soon as possible.

8.17 The Committee expressed its appreciation to the members of the Technical Group for their hard work and, especially to Ms. Johnson for her untiring efforts in leading the Group to a successful conclusion of the work.

8.18 The delegation of South Africa thanked the Committee for the designation of the Special Area under MARPOL Annex I in the Southern South African sea area. It stressed that this would now increase the chance future generations have: to be able to appreciate the sights of the rich marine biodiversity in South Africa; enjoy the pristine southern coastal areas; and benefit from the rich food and economic marine resources still prevalent in the area.

8.19 South Africa, in noting the decision made by the Committee to agree to the designation of the southern South Africa sea area as a Special Area under MARPOL Annex I, and in confirming that there were adequate reception facilities in the area, and further noting that, given the

MARPOL amendment procedures, the Special Area status will not enter into force before 2008, requested the Committee to ask Member Governments and industry groups to urge oil tankers, on a voluntary basis, to refrain from washing their cargo tanks in the area, pending the entry into force. It further requested that this information be disseminated in the widest manner possible, which may include an MEPC Circular, Information papers to the Maritime Safety Committee, and to the Safety of Navigation Sub-Committee, as appropriate.

8.20 The Committee agreed to this request and instructed the Secretariat to develop a draft MEPC circular to facilitate the wide dissemination of this request in relation to oil tankers, for adoption at MEPC 55.

## **9 INADEQUACY OF RECEPTION FACILITIES**

9.1 In considering this standing item, the Committee emphasized the importance of adequate reception facilities in the chain of implementation of the MARPOL Convention. Therefore the Committee urged all Parties to the MARPOL Convention, particularly those Parties as port States, to fulfil their treaty obligations on providing reception facilities for wastes generated during the normal operation of ships.

9.2 The Committee recalled that MEPC 53, in considering the outcome of FSI 13 on the matter, approved MEPC/Circ.469 on “Revised consolidated format for reporting alleged inadequacy of port reception facilities”, superseding MEPC/Circ.349. The Committee encouraged all parties concerned to use this reporting format as a tool to promote the provision of reception facilities.

### **Port Reception Facility Database**

9.3 The Committee recalled also that MEPC 53 endorsed a recommendation of FSI 13 concerning development of the Port Reception Facility Database (PRFD) as a module of the IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS), and requested the Secretariat to develop such a database.

9.4 The Committee was pleased to note that the Secretariat had been able to finalize the Internet-based Port Reception Facility Database (PRFD). The Database was designed to allow Member States to update the Database via a log-in password, and to allow the public to access all the information in the Database on a view-only basis. The relevant information for the Database had been circulated by Circular letter No. 2683 in November 2005. The Database went live to the public on 1 March 2006, after a three-month trial period.

9.5 In this respect, the Committee endorsed the view of the FSI Sub-Committee (FSI 13/23, paragraph 19.20), that the hard-copy circulation of MEPC.3/Circular and MEPC.4/Circular on port reception facilities would be discontinued.

### **Draft Action Plan for Port Reception Facilities**

9.6 The Committee noted that, as requested by MEPC 53 in a renewed effort to tackle the inadequacy of port reception facilities, the Secretariat had prepared a draft Action Plan, which had been submitted to FSI 14 as document FSI 14/13 for consideration. The outcome of FSI 14 on the matter would be reported to the next session of the Committee (MEPC 55).

## 10 REPORTS OF SUB-COMMITTEES

### Outcome of DSC 10

10.1 The Committee noted that the Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC) held its tenth session from 26 to 30 September 2005 and its report was circulated under the symbol DSC 10/17.

10.2 The Committee took action on all matters referred to it by the Sub-Committee (MEPC 54/10) as indicated hereunder.

10.3 The Committee approved the text of the draft amendments to MARPOL Annex III, set out at annex 13, and requested that the text be circulated by the Secretary-General as soon as possible after this session for adoption by MEPC 55 (October 2006).

10.4 The Committee endorsed the timeframe, set out at annex 14, for the entry into force date of the amended MARPOL Annex III. This timeframe was developed and agreed by DSC 10 so that the new provisions for marine pollutants would be incorporated in Amendment 34-08 of the IMDG Code, thereby providing a reasonable transition as well as maintaining the recognized process and respecting the cycle of introducing amendments in the IMDG Code.

10.5 The Committee recalled that MEPC 51 had recognized that the application of the GHS criteria to the IMO definition of Marine Pollutants would result in there being no need to distinguish Severe Marine Pollutants from the general definition of Marine Pollutants. Furthermore, it agreed that the deletion of Severe Marine Pollutants would have an effect on the 1973 Intervention Protocol which, at that time, applied to Severe Marine Pollutants only but, in the future, would have to be amended to cover all Marine Pollutants.

10.6 The Committee considered the amendments to the List of Substances referred to in paragraph 2(a) of Article 1 of the Protocol relating to the Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973.

10.7 The Committee noted that the List of Substances referred to in paragraph 2(a) of Article 1 of the Protocol relating to the Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973 also referred to Noxious Liquid Substances as defined by MARPOL Annex II, and that this would be reviewed by BLG 10 in light of the revised MARPOL Annex II and the amended IBC Code.

10.8 In this context, the Committee requested the Secretariat to prepare a document, which should incorporate all the amendments to the List concerning harmful substances and noxious liquid substances, for approval at MEPC 55 and for subsequent adoption at MEPC 56.

10.9 The Committee approved the draft MSC/MEPC circular on disposal of fumigants as modified in the annex to MSC 81/12/1 and agreed to delete, from the draft circular, the reference to the 2000 edition of the supplement to the IMDG Code. It invited MSC to concur with the proposal and take other action as appropriate.

### **Urgent matters emanating from DE 49**

10.10 The Committee recalled that the Sub-Committee on Ship Design and Equipment held its forty-ninth session from 20 to 24 February 2006 and its report was issued under the symbol DE 49/20.

10.11 The Committee noted the urgent matters emanating from DE 49 and took action on those items referred to it by the Sub-Committee (MEPC 54/10/6).

10.12 The Committee considered the proposed amendments to the Condition Assessment Scheme (MEPC 54/10/6, annex 1). It agreed to replace the existing text of paragraph 13.8.2 with the following:

“there is a change in the recognized organization from the recognized organization that performed the CAS survey work and prepared the CAS final report, which was reviewed and accepted by the Administration for the issuance of the Statement of Compliance by the Administration, to a new recognized organization acceptable to the Administration, and that all information required to be submitted under the requirements of this resolution has been provided to the new recognized organization, or”.

10.13 The Committee approved the proposed amendments to the Condition Assessment Scheme set out in annex 15 and requested that they be circulated by the Secretary-General as soon as possible after this session for adoption by MEPC 55.

10.14 The Committee adopted the Guidelines on the assessment of residual fillet weld between deck plating and longitudinals by MEPC resolution 147(54), which is set out at annex 16, and endorsed the view of the Sub-Committee that the thickness measurement of the residual fillet weld between deck plating and longitudinals during the course of a CAS survey could be used on an optional and voluntary basis by surveyors.

10.15 The Committee approved the Revised Guidelines for systems for handling oily wastes in machinery spaces of ships incorporating guidance notes for an integrated bilge water treatment system (IBTS), as set out in annex 17, and requested the Secretariat to issue it as an MEPC circular (MEPC/Circ.511) as soon as possible after adapting the cross-references in its text to the new numbering system in the revised MARPOL Annex I (see paragraph 14.5). In this regard, the Committee considered that the work was complete and agreed to delete the item from the Sub-Committee’s work programme.

10.16 The Committee noted the view of the Sub-Committee, that the regulation concerning the applicability of SOLAS regulation II-1/3-6 to single-hull tankers being converted to double-hull tankers, should not apply to such conversions or tankers converting to FPSOs/FSUs, however, if in the course of the conversion substantial new structures were added, these new structures should comply with the regulation.

### **Outcome of SLF 47 and SLF 48**

10.17 The Committee recalled that the Sub-Committee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety (SLF) held its forty-seventh and its forty-eighth sessions from 13 to 17 September 2004 and from 12 to 16 September 2005 reports. The reports of these sessions were circulated under the symbols SLF 47/17 and SLF 48/21, respectively.

10.18 The Committee took action on the relevant matters referred to it by SLF 47 and SLF 48 (MEPC 54/10/3) as indicated hereunder.

10.19 With regard to SLF 47, the Committee approved the draft Unified Interpretation to regulation 25A of MARPOL Annex I, set out at annex 18, and agreed that the Unified Interpretation should also apply to regulation 27 of the revised MARPOL Annex I which was expected to enter into force on 1 January 2007.

10.20 With regard to SLF 48, the Committee noted the Sub-Committee's referral of the draft amendments to the LHNS Guidelines (Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels – resolution A.673(16)) to the DSC Sub-Committee for finalization at DSC 11 for subsequent submission to the MSC and the MEPC, for adoption, as well as the Sub-Committee's referral of the model form of Certificate of Fitness contained in the draft amendments to the LHNS Guidelines to the BLG Sub-Committee (BLG 10) for comments.

10.21 The Committee considered the proposal by the United Kingdom that the list of products contained in Appendix 1 – Table of Permitted Cargoes in the LHNS Guidelines be updated to include all the products that could be carried offshore under these guidelines (MEPC 54/10/4).

10.22 Noting that the revised MARPOL Annex II and the amended IBC Code are expected to enter into force on 1 January 2007, the Committee instructed the BLG Sub-Committee (BLG 10) to consider the draft model form of Certificate of Fitness contained in the draft amendments to the LHNS Guidelines as indicated by SLF 48 as well as the proposal by the United Kingdom to update and considerate the list of products contained in Appendix 1 - Table of Permitted Cargoes of the LHNS Guidelines with a view to approval at MEPC 55.

10.23 The Committee noted that the draft amendments to the LHNS Guidelines would be discussed by the DSC 11 in September 2006, and which would finalize a consolidated version of the draft LHNS amendments emanating from SLF 48 (September 2005), BLG 10 (April 2006) and DSC 11 (September 2006) for adoption by MEPC 55 and subsequently by MSC 82.

10.24 The Committee noted and agreed to SLF 48's recommendation that no transitory deviation from safety standards (i.e. intact and damage stability and load line standards), should be permitted during ballast water exchange.

#### **Amendments to the Guidelines for the provisional assessment of liquids transported in bulk (MEPC/Circ.265)**

10.25 The Committee recalled that among the outstanding guidelines from BLG 9, referenced in the 2002 consolidated edition of MARPOL 73/78, which still required consideration, were the Guidelines for the Provisional assessment of liquids transported in bulk (MEPC/Circ.265).

10.26 The Committee further recalled that at BLG 9, due to time constraints, the work on the revision of these Guidelines could not be completed and the Sub-Committee had therefore instructed the Working Group on the Evaluation of Safety and Pollution Hazards of Chemicals (ESPH) to finalize this work during its next intersessional meeting (ESPH 11, 24 to 28 October 2005). MEPC 53 had authorized ESPH 11 to submit the draft revised Guidelines directly to MEPC 54 for approval and to be circulated at the earliest opportunity.

10.27 The Committee approved the revised Guidelines for the Provisional assessment of liquids transported in bulk which would supersede those in MEPC/Circ.265, as set out at annex 19, to be issued under a new circular number (MEPC/Circ.512). In this context, the Committee, following an intervention by a delegation, urged the industry, in particular the chemical industry, to provide information on the revision of List 2 of the MEPC.2/Circular, which contained pollutant only mixtures based on section 5 of the revised Guidelines.

10.28 The Committee thanked the delegation of the Netherlands for its offer to the IMO of the computer programme it developed which would be put on the IMO's public domain website to facilitate the mixture calculation under the revised Guidelines by interested stakeholders.

10.29 The Committee noted an intersessional meeting of the ESPH Working Group (ESPH 12) was scheduled for September 2006. The Committee, taking into account the meeting schedule (BLG 10, 3 to 7 April 2006; GESAMP/EHS, tentatively set for June 2006; ESPH 12, September 2006; MEPC 55, 9 to 13 October 2006 and MSC 82, 4 to 8 November 2006) and the important decisions that needed to be taken by MEPC on certain items to be considered by ESPH 12 before the entry into force date of 1 January 2007 for the amended MARPOL Annex II and the revised IBC Code, allowed BLG 10 to identify those items from ESPH 12 to be reported directly to MEPC 55.

10.30 The Committee noted the information in MEPC 54/INF.7 on the GESAMP/EHS Composite List of Hazard Profiles.

10.31 The Committee was also informed that, following the forty-second session of the GESAMP/EHS Working Group held from 20 to 24 February 2006, the Composite List of Hazard Profiles was substantially complete. The Composite List had been issued as an annex to the report of the forty-second session of the GESAMP Working Group under the symbol BLG/Circ.16 and was available on the IMO website and had been circulated to interested stakeholders.

10.32 The Committee further noted that under the revised Guidelines for the provisional assessment of liquids transported in bulk, the GESAMP/EHS Composite List of Hazard Profiles was utilized when carrying out a provisional assessment.

10.33 The Committee were also informed that, due to time constraints, further work was required by the GESAMP/EHS Working Group which had a bearing on the classification of products under the revised IBC Code, which is expected to enter into force on 1 January 2007. The Working Group felt it necessary to have another meeting tentatively scheduled in June 2006.

10.34 The Secretariat informed the Committee that IMO had funded the regular annual meeting of the GESAMP/EHS Working Group held in February 2006. However, as there was no budgetary allocation for another meeting this year, the support of interested parties attending MEPC to fund this extra meeting was being sought. The cost of such a meeting was estimated to be in the region of £35,000.

10.35 The Committee noted the information provided and thanked the GESAMP/EHS Working Group for its invaluable work. Regarding the funds for an additional meeting of the GESAMP/EHS Working Group, the Committee was informed by the delegation of the Netherlands that, even though the June meeting of the GESAMP/EHS Working Group was not planned for, it has found the funds for its representative to participate in this meeting under the usual conditions should the meeting take place. In this regard, it invited others, in particular the



industry, to carefully study their budgets in order that funding can be found to support such a meeting.

10.36 The delegations of Panama and Malta, supported by a number of delegations, expressed the view that those submitting their cargoes for evaluation should contribute to the funding of the GESAMP/EHS Working Group which is tasked under the global system to carry out these evaluations so that these entities will in turn have the benefit of ships regulated by this Organization to carry their cargoes. This in fact is in line with the way that the GESAMP Ballast Water Working Group is funded.

10.37 Following extensive deliberations to find a viable solution to funding the GESAMP/EHS meeting in June, the Committee suggested that in the absence of finding the funding from donors, and subject to adherence to the financial rules of the Organization, the meeting should be funded by the budgetary allocation for next year's GESAMP/EHS regular meeting and to inform the Council of the current difficulty in financing GESAMP/EHS meetings. The Committee also agreed that a long-term funding solution needs to be found which should involve those cargo interests, namely manufacturers of the products, which benefit directly from the work of the group.

10.38 In considering document MEPC 54/10/3 submitted by the United Kingdom, the Committee noted that, as a consequence of the work carried out by the forty-first session of the GESAMP/EHS and the eleventh session of the ESPH Working Group, some vegetable oils have been (re-)evaluated and consequentially identified as presenting both pollution and safety hazards.

10.39 The Committee also noted that the information on the (re-)evaluation was important as it indicated that some vegetable oils could present a safety risk from an operational point of view. However, it was also noted that the notation of the safety hazard ("s" in column *d* of chapter 17 of the amended IBC Code) did not impact on the carriage requirements when carrying these vegetable oils under the amended IBC Code.

10.40 The Committee further noted that under paragraph 1.1.2 of the Guidelines for the transport of vegetable oils in deep tanks or in independent tanks specifically designed for the carriage of such vegetable oils in general dry cargo ships (resolution MEPC.120(52)), only vegetable oils identified as a pollution hazard (P only) in column *d* of chapter 17 of the amended IBC Code were permitted to be carried.

10.41 The Committee therefore agreed to amend paragraph 1.1.2 of these Guidelines so that unmodified vegetable oils with an S/P notation in column *d* of chapter 17 of the amended IBC Code could be carried in deep tanks or in independent tanks specifically designed for the carriage of such vegetable oils in general dry cargo ships.

10.42 The Committee, recognizing that the revised Guidelines would take effect on 1 January 2007, agreed that, for ease of reference and use, a new MEPC resolution be prepared that would supersede the existing resolution MEPC.120(52). In view of the need by industry to be aware of these changes as soon as possible, the Committee tasked the Secretariat to prepare the draft text of the resolution for adoption at this session. Having considered document MEPC 54/WP.11, the Committee adopted, by resolution MEPC.148(54), the revised guidelines, which is set out at annex 20.

## **Recommendations on the safe transport of dangerous cargoes and related activities in port areas**

10.43 The Committee recalled that, in light of the DSC Sub-Committee's decision to extend the target completion date of this work programme to 2006, MEPC 53 agreed to consider the matter at this session (MEPC 54).

10.44 The Committee also recalled that DSC 9, as the co-ordinating Sub-Committee for this work, had noted that some aspects of the Recommendations addressed marine pollutants, environmental issues and other matters which fell under the scope of MARPOL 73/78. As these fell under the purview of the MEPC, the Sub-Committee did not examine either the marine pollution aspects of the Recommendations or annex 5 of the Recommendations on Bunkering Precautions, including the Bunkering checklist.

10.45 The Chairman of the DSC Committee informed the meeting that DSC had raised some issues on annex 5 of Recommendations on Bunkering Precautions and suggested to the Committee that these be addressed by the BLG Sub-Committee. The Committee concurred with this suggestion and instructed BLG 10 to review these issues and report back to DSC 11 for final approval of the Recommendations by MEPC 55 and MSC 82. The Committee also agreed that as part of the work to be carried out by BLG 10, consideration would be given to referencing the appropriate provisions of the OPRC/HNS Protocol to bring these to the attention of port authorities.

## **11 WORK OF OTHER BODIES**

### **Outcomes of A 24 and C/ES.23**

11.1 The Committee noted that the Assembly, at its twenty-fourth session, had noted those issues arising from the fiftieth to the fifty-third sessions of the Committee, which were brought to its attention (A 24/5(b)/2; MEPC 54/11/1 and Addendum 1). The Assembly had, in particular:

- .1 noted that, in connection with the revised MARPOL Annex II, regulation 4.1.3 of that Annex was the regulation to be used for an exemption for the carriage of vegetable oils, encouraging Administrations to grant such an exemption. In connection with the revised IBC Code, a number of additional hazard profiles of products taken from a previously updated list were completed in November 2005, following the receipt of additional data from industry. In response to a request of Committee 2 of the Assembly, the Secretariat had produced a further updated list of products including the status of their associated hazard profiles for information purposes, as shown in annex 2 to document A 24/5(b)/2.

It should be recalled that, with regard to the revised MARPOL Annex II, which was expected to enter into force on 1 January 2007, regulation 4.1.3 was developed, allowing unmodified oils and fats, displaying footnote (k) in column e in Chapter 17 of the amended IBC Code, to be carried on ship type 3 chemical tankers, under the condition that these chemical tankers shall meet **all** requirements for ship type 3 and are provided with double bottom and double sides meeting the specifications laid out within regulation 4.1.3. The Certificate of Fitness of any such vessel shall indicate that the vessel is entitled to operate under the provisions of this regulation. The Committee noted that the Secretariat would issue a circular letter to summarise the principal points of the revision

process of MARPOL Annex II and the IBC Code to ensure that all stakeholders would be aware of their obligations as from 1 January 2007;

- .2 adopted resolution A.981(24) on the development, as a high priority, of a new legally-binding instrument on ship recycling and requested the Committee to work towards completion of such an instrument in time for consideration and adoption in the biennium 2008-2009. The Assembly had also adopted, by resolution A.980(24), amendments to the IMO Guidelines on Ship Recycling, and urged Governments and all stakeholders to apply these Guidelines without delay;
- .3 noted the Committee's plan to undertake a general review of MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code with a view to revising the regulations to take account of current technology and the need to further reduce air pollution from ships with a target completion date of 2007;
- .4 adopted resolution A.982(24) on the revised PSSA Guidelines with the objective of clarifying and, where appropriate, strengthening the current PSSA Guidelines and requested the Committee and the MSC to keep the Guidelines under review;
- .5 adopted resolution A.983(24) on the Guidelines for the facilitation of response to a pollution incident; and
- .6 noted the Committee's decision to include a high priority item on "Amendments to MARPOL Annex I for the prevention of marine pollution during oil transfer operation between ships at sea" in the work programme of the BLG Sub-Committee, with a target completion date of 2007.

11.2 The Committee noted that the Associated Protective Measures for the Baltic Sea Area PSSA and the Galapagos Archipelago PSSA, adopted at the Assembly, by resolution A.976(24) and A.977(24) respectively, had already been considered under item 8 on PSSAs.

11.3 With regard to the reference in document MEPC 54/11/1, paragraph 4, concerning the entry into force of the revised MARPOL Annex II on 1 January 2007, the Committee confirmed that:

- .1 regulation 4.1.3 was the only regulation for existing and new ships to be used for vegetable oils identified by footnote (k) in column e in Chapter 17 of the amended IBC Code; and
- .2 regulations 4.1.1 and 4.1.2 were only developed to allow Administrations to submit to the Organization a relaxation of certain provisions of an amendment under restricted conditions, for a specified period and for existing ships only, and these regulations were not to be allowed to be used for the vegetable oils under footnote (k).

11.4 The delegation of Panama announced that the Panamanian Administration would grant exemption for the carriage of vegetable oils under regulation 4.1.3 of the new MARPOL Annex II.

### **Strategic Plan, High-level Action Plan and priorities**

11.5 The Committee noted that the Assembly had adopted resolution A.970(24) which sets out a mission statement of the Organization, trends, developments and challenges, strategic directions and related performance indicators. It also adopted resolution A.971(24) replacing the Long-term work plan of the Organization with the high-level actions related to the directions of the Strategic Plan for the Organization and on the consequent planned output of the Committees during the current biennium. The Committee noted, in particular, the request of the Assembly in resolution A.971(24) to all Committees:

- .1 that they, when reporting on their work to the twenty-fifth session of the Assembly in 2007, should report progress toward fulfilling the Organization's aims and objectives using the framework of the high-level actions and planned biennial outcomes;
- .2 that they, when considering proposals for new work programme items, should ensure that the issues to be addressed are those which fall within the scope of the Strategic Plan;
- .3 that they should review their Guidelines on the organization and method of their work and, as appropriate, that of their subsidiary bodies (MEPC/Circ.405), in order to require that submissions for new work programme items include an indication of how they relate to the scope of the Strategic Plan; and finally,
- .4 that they, when making recommendations for their work programmes during the Strategic Plan period, should bear in mind the desirability of scheduling no more than one diplomatic conference in each year, save in exceptional circumstances.

11.6 The twenty-third extraordinary session of the Council had identified a number of issues in this regard (C/ES.23/D; MEPC 54/11/3, paragraph 14, and annexes 1, 2, and 3) and had invited the Committee to:

- .1 take into account the advice of the *Ad Hoc* Council Working Group in the context of prioritization of its work during the 2006-2007 biennium;
- .2 set aside sufficient time at this and future sessions for considering the high-level actions and their associated priorities for the 2006-2007 biennium, in order to ensure that they both accurately and concisely describe their planned activities; and
- .3 note the revised reporting cycle for the 2006-2007 biennium.

11.7 The Committee noted the outcomes of the Assembly and the Council on these issues, and agreed to act in accordance with the requests of the Assembly and the Council listed in paragraphs 11.5 and 11.6 above.

### **Outcome of FAL 32**

11.8 The Committee was informed of the outcome of the thirty-second session of the FAL Committee held in July 2005 and as reported in FAL 32/22. Document MEPC 54/11/2 summarized FAL's support to the proposal by ICS concerning on-line access to certificates and

documents required to be carried on board ships (FAL 32/15) and invited the Committee to consider whether access by port State control officers to the information on certificates of ships engaged in international voyages would be facilitated and simplified through the use of modern technology. The FAL Committee agreed that:

- .1 before it could start to study the information technology requirements for such an on-line system, feedback on the acceptability, feasibility and practicability of the system would be required from MEPC and MSC; and
- .2 it would need advice from the Committees on the issue of which certificates might be made accessible by electronic systems.

11.9 The observer from INTERTANKO, in introducing document MEPC 54/11/4, informed the Committee of the on-line access to ships' certificates and documents which was currently operational through the Q88.com system and the experience of INTERTANKO members with this system. INTERTANKO believed the Q88.com system could be used as an example of how on-line access to vessel certificate data by port State authorities prior to the vessels arrival could fulfil the advantages identified by FAL (MEPC 54/11/2, paragraph 3).

11.10 During the discussion about on-line access to ships' certificates and documents, the following concerns were expressed:

- .1 many practical problems had yet to be resolved with regard to the structure, content, and security aspects of on-line data, as well as the robustness of the information technology systems to be applied;
- .2 several delegations objected to using a commercial database for communication on statutory documents between ship-owners and port State control. Some delegations suggested that this would be a task for IMO and that the experience of other intergovernmental bodies in this regard would be a useful reference;
- .3 should online access to ships' certificates and documents complement or substitute paper documents on board vessels? Liability issues might arise, if in case of substitution the data provided appeared to be out of date. Substitution might even require amendments to Article 5 of the MARPOL Convention concerning the availability of certificates on board vessels for inspection purposes; and
- .4 creating and relying on on-line access to ships' certificates and documents would have implications for crews, flag State and port State Administrations, which would have to be addressed.

11.11 The Director of the Maritime Safety Division informed the Committee that the focus of the discussions in FAL was on the facilitation of easy access to certificates for inspection purposes under various IMO Conventions, which would not necessarily mean substitution of paper documents kept on board.

11.12 A number of delegations supported the proposal for online access to certificates and expressed the view that the FAL Committee should explore the matter further, including reliability and security of such databases.

11.13 The Chairman stated that, whilst many delegations supported the idea of online access to ships' certificates and documents in principle, there were only a few comments on the acceptability, feasibility and practicability of online access systems (MEPC 54/11/2, paragraph 6) as requested by the FAL Committee. The concept of port State control was based on inspection of ships after their arrival in port. The issue of giving port States access to information on ships' certificates and documents on a pre-arrival basis changed this concept. However, in view of the potential advantages, the FAL Committee might examine the matter further.

11.14 The Committee felt that it was not ready to advise the FAL Committee on the acceptability, feasibility and practicability of online access of certificates for inspection purposes.

11.15 Some delegations expressed concerns regarding commercially operated and controlled systems, the access to which was restricted on the basis of subscription.

11.16 The Committee took note of the information on the Q88.com system provided by INTERTANKO. However, the Committee could not endorse the system.

### **Outcome of the 27th Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Convention**

11.17 The Committee was informed of the outcome of the 27th Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Convention (October 2005), as reported in LC 27/16. In particular, the Committee was informed of the Consultative Meeting's acceptance of the establishment of the Joint London Convention/MEPC Correspondence Group and its terms of reference as agreed at MEPC 53, aimed at clarifying two boundary issues between MARPOL 73/78 and the London Convention and Protocol. With the entry into force on Friday, 24 March 2006, of the 1996 Protocol to the London Convention, this collaboration between the Committee and the Consultative Meeting gained in importance by enabling the new Protocol to make a good start. The report of the Joint Correspondence Group would be presented to MEPC 55.

11.18 The Committee noted the Consultative Meeting's acceptance of these arrangements and invited Member States to contribute to the work of the Joint Correspondence Group.

### **Outcome of the 60<sup>th</sup> session of the General Assembly of the United Nations**

11.19 The Committee was informed of the outcome of the 60<sup>th</sup> session of the UN General Assembly and, in particular, the adoption, on 29 November 2005, of resolutions A/RES/60/30 on Oceans and the law of the sea and A/RES/60/31 on Oceans and the law of the sea: sustainable fisheries, both of which contained elements that were of relevance to the work of the Committee (MEPC 54/11/5).

### **Marine debris and inadequacy of port waste reception facilities**

11.20 Resolution A/RES/60/30 of the UN General Assembly invited IMO to review MARPOL Annex V, in consultation with relevant organizations and bodies, and to assess its effectiveness in addressing sea-based sources of marine debris. The General Assembly welcomed the continued work of IMO relating to port waste reception facilities and noted the work done to identify problem areas and develop an Action Plan addressing the inadequacy of such facilities. In this context, the Committee was informed that, building on the formation of the shipping and port industry Reception Facilities Forum and its initiatives for enhancing the provision and use of port

reception facilities, a draft Action Plan had been developed, for consideration at FSI 14 in June 2006 (FSI 14/13).

11.21 The Committee reminded Member Governments, the shipping and port industries, and other interested organizations that further input to the continued development of the Action Plan to be discussed at FSI 14 was required.

11.22 The delegation of Australia indicated that tackling marine debris was a policy priority in Australia and referred to its document MEPC 54/INF.4 and Corr.1, outlining a number of marine debris reviews and studies conducted (see also chapter 20 of this report). The delegation welcomed the invitation of the UN General Assembly to review MARPOL Annex V.

11.23 The delegation of the Netherlands suggested that a review of MARPOL Annex V should also build on the future recommendations of the Joint London Convention/MEPC Correspondence Group when clarifying the two boundary issues between MARPOL 73/78 and the London Convention and Protocol, as this particularly addressed the discharge of garbage under MARPOL Annex V.

### **Discarded fishing gear and related marine debris**

11.24 Resolution A/RES/60/31 of the UN General Assembly, *inter alia*, called upon States, FAO, IMO, UNEP and all relevant regional organizations and stakeholders to take action to address the issue of lost or abandoned fishing gear and related marine debris, including through the collection of data on gear loss, economic costs to fisheries and other sectors, and the impact on marine ecosystems. It also encouraged close co-operation and co-ordination between all stakeholders through initiatives such as the analysis of the implementation and effectiveness of the existing measures relevant to the control and management of derelict fishing gear and related marine debris, the development and implementation of targeted studies to determine the socio-economic, technical and other factors that influence the accidental loss and deliberate disposal of fishing gear at sea, the assessment and implementation of preventive measures, incentives and/or disincentives relating to the loss and disposal of fishing gear at sea, and the development of best management practices.

11.25 The Secretary informed the Committee that IMO was co-operating with FAO and UNEP, under a GEF project dealing with marine debris. Regarding the co-operation with the FAO concerning discarded fishing gear, he proposed to add this item to the agenda of the Joint IMO/FAO Working Group on Illegal Unregulated and Unreported Fishing (IUU). The next meeting of the joint group was planned to take place in 2007 and IMO and FAO Secretariats were currently preparing the agenda for this meeting. IMO and FAO each designated seven experts as members to this group. The arrangement for the future meeting would be reported to MEPC 55 for action, as appropriate.

### **Regular process for global reporting and assessment of the state of the marine environment**

11.26 The Committee was informed that in resolution A/RES/60/30 the UN General Assembly had endorsed the conclusions of the second International Workshop, convened in June 2005, on the “regular process for global reporting and assessment of the state of the marine environment, including socio-economic aspects”, in short “the regular process” and had decided to launch the start-up phase, the “assessment of assessments”, in preparation for the “regular process” itself. In so doing, the UN General Assembly also agreed on the organizational arrangements and IMO

was explicitly mentioned as a member in the *Ad Hoc* Steering Group to oversee the execution of the “assessment of assessments”.

11.27 In conclusion, the Committee:

- .1 noted the invitation of the UN General Assembly and agreed to initiate the review of MARPOL Annex V, and to assess its effectiveness in addressing sea-based sources of marine debris;
- .2 invited delegations to submit proposals under the Committee’s relevant agenda items to review MARPOL Annex V for this purpose;
- .3 noted that the Secretariat was co-operating with FAO, UNEP and the GPA, regarding marine debris and, as requested in resolution A/RES/60/31, agreed to co-operate with FAO on discarded fishing gear – in particular through the Joint IMO/FAO Working Group on IUU Fishing; and
- .4 noted the establishment of and arrangements for launching the “assessment of assessments”, as a start-up phase for the “regular process”.

## 12 STATUS OF CONVENTIONS

12.1 The Committee noted the information on the status of IMO conventions and other instruments relating to marine environment protection (MEPC 54/12) as follows:

- .1 Annex 1 shows the status, as at 12 December 2005, of the IMO conventions and other instruments relating to marine environment protection;
- .2 Annex 2 shows the status, as at 12 December 2005, of MARPOL;
- .3 Annex 3 shows the status, as at 12 December 2005, of the amendments to MARPOL;
- .4 Annex 4 shows the status, as at 12 December 2005, of 1990 OPRC Convention;
- .5 Annex 5 shows the status, as at 12 December 2005, of 2000 OPRC-HNS Protocol;
- .6 Annex 6 shows the status, as at 12 December 2005, of 2001 AFS Convention; and
- .7 Annex 7 shows the status, as at 12 December 2005, of 2004 BWM Convention.

12.2 The Committee also noted the following information provided by the Secretariat since MEPC 54/12 was issued on 12 December 2005:

- .1 With regard to annex 2 of document MEPC 54/12 on the status of MARPOL:
  - .1 Belgium deposited its instrument of accession for Annex VI on 27 February 2006;
  - .2 Syrian Arab Republic deposited its instrument of accession for Annexes III, IV and V on 8 March 2006; and



- .3 Qatar deposited its instrument of accession for MARPOL Annexes I, II, III, IV and V on 8 March 2006.
  - .2 With regard to annex 4 of document MEPC 54/12 on the status of 1990 OPRC Convention:
    - .1 Portugal deposited its instrument of accession on 27 February 2006.
  - .3 With regard to annex 6 of the document MEPC 54/12 on the status of 2001 AFS Convention:
    - .1 Greece deposited its instrument of ratification on 22 December 2005; and
    - .2 Cyprus deposited its instrument of ratification on 23 December 2005.
- 12.3 The Committee further noted the following information from delegations:
- .1 the delegation of Japan stated that their Government would deposit their instrument of ratification for the 2000 OPRC-HNS Protocol in the near future;
  - .2 the delegation of China stated that their Government would deposit their instrument of ratification for MARPOL Annex VI soon and is in the ratification process for MARPOL Annex IV;
  - .3 the delegation of Italy stated that their Government would deposit their instruments of ratification for MARPOL Annex VI and the 1996 Protocol to the London Convention in the near future; and
  - .4 the delegation of Cyprus stated that their Government would deposit their instrument of accession to MARPOL Annex IV soon.

## **13 HARMFUL ANTI-FOULING SYSTEMS FOR SHIPS**

### **Practical guidance on article 5 of the AFS Convention**

13.1 The Committee recalled that, at its last session, in an effort to provide countries with practical guidance on article 5 of the AFS Convention, it invited Members to provide the Committee with examples of their Codes of Practice, Guidance Documents or other relevant documentation that could serve as a basis for the preparation of a concise guide on the environmentally sound management of wastes from the application or removal of an anti-fouling system controlled under the provisions of Annex 1 to the AFS Convention.

13.2 The Committee reiterated its invitation to Members to submit relevant information, if available, to MEPC 55 for consideration.

### **Update on the Anti-fouling Systems Convention**

13.3 The Committee noted that the entry into force of the AFS Convention was a step closer following recent ratifications, bringing the total number of Parties to the Convention to 16 States, representing about 17.3% of the world's merchant shipping. The Committee highlighted the

importance of bringing the AFS Convention into force as soon as possible, bearing in mind the 2008 deadline for a total prohibition of tin-based anti-fouling systems on ships.

#### **14 PROMOTION OF IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT OF MARPOL 73/78 AND RELATED INSTRUMENTS**

14.1 The Committee had before it the following documents: MEPC 54/14 (India) providing views on the need to address operational problems affecting waste oil management in machinery spaces of ships; MEPC 54/WP.3 (Secretariat) proposing the development of an internet-based Pollution Prevention Equipment database within the IMO GISIS system; and MEPC 54/WP.4 (Secretariat) with information on discrepancies encountered between the IMO CAS database and other databases concerning oil tanker CAS-related data.

##### **Operational problems affecting waste oil management in machinery spaces of ships**

14.2 In introducing its document MEPC 54/14, India drew the attention of the Committee to the serious operational problems most vessels were facing because, although being fitted with bilge oily water separators for machinery spaces complying with resolution MEPC.107(49), they had inadequate waste handling systems for machinery spaces, insufficient sludge/waste oil holding tanks and lesser incinerator capacity. In the view of India, recent reported incidents of MARPOL violations had demonstrated the inadequacy of guidelines for pollution prevention equipment provided on board ships for waste oil management for machinery spaces.

14.3 India focused its concern on the following matters for consideration:

- .1 the design and testing of bilge oily water separators should take into account on-board conditions and their capacity should be specified in relation to installed power plants and other factors;
- .2 incinerator capacity for waste oil and sludge should also be specified by regulations;
- .3 quality standards of fuel oil bunkers should be improved; and
- .4 positive steps, such as adequate reception facilities, should be offered to ships at a reasonable cost rather than initiating criminal proceedings against crews.

14.4 In the ensuing discussion the Committee recalled that, at the current session, it had taken measures which addressed some of the concerns expressed above. Firstly, under agenda item 6 it considered a proposal by Germany on the Harmonized Implementation of the Revised Guidelines and Specifications for Pollution Prevention Equipment for machinery space bilges of ships adopted by resolution MEPC.107(49). The proposal was intended to provide guidance concerning specifically the type-approval process with the aim of ensuring that realistic on-board operating conditions were taken into account during the tests. The Committee agreed to refer the proposal to the DE Sub-Committee for further consideration (see paragraph 6.23).

14.5 Secondly, under agenda item 10, the Committee had adopted the Revised Guidelines for systems for handling oily wastes in machinery spaces of ships incorporating Guidance notes for an Integrated Bilge Water Treatment System (IBTS) (see paragraph 10.15). The IBTS, in particular, was intended as a response to problems currently found on board ships as regards handling of oily wastes.

14.6 The delegations who spoke showed overwhelming support for the concerns of India, however, some delegations could not agree to the imposition of mandatory minimum capacity requirements for oily bilge water separators and incinerators, having instead a preference for an approach based on individual ships and their trading patterns, taking into account access to port reception facilities at likely ports of call.

14.7 In the course of the discussion, the Committee noted the information provided by INTERTANKO on its current work, relating to the issues raised by India, in connection with the launch of a project on best practices on engine room waste treatment and that it would submit the project, if completed in time, to MEPC 55. The Committee also noted that ICS, on its part, had produced a leaflet providing guidance on MARPOL compliance in respect of oily water separators and their use and maintenance and that the leaflet was available for delegations at the documents counter.

14.8 In concluding the debate, the Committee:

- .1 endorsed the views of India that inadequacy of oil pollution prevention equipment, in particular oily bilge separators, is a serious problem;
- .2 agreed to invite Member Governments and industry to provide concrete proposals, including draft MEPC circulars or proposed amendments to existing instruments, to a future session of the Committee in order to address this important matter; and
- .3 urged all Parties to the MARPOL Convention, especially port States, to fulfil their obligations under MARPOL by providing adequate reception facilities.

### **Electronic database for Pollution Prevention Equipment (PPE)**

14.9 The Secretariat, in document MEPC 54/WP.3, provided information on the current status of the annual MEPC.5/Circular series which disseminated information on Government type-approved PPE. It had been noticed that, over the years, some of the information on type-approved PPE currently stored in the latest issue (MEPC.5/Circ.9) was old and might be outdated.

14.10 The Committee noted that the number and extent of reports on PPE from Member Governments received by the Secretariat was currently quite low, as only three Member Governments had informed the Organization of any newly approved PPE in the previous year and that the possibility existed that there might be PPE in use of whose type approval IMO had not been notified. As a consequence, it might be argued that the object and purpose of issuing the MEPC.5/Circular series were not being fulfilled.

14.11 The Committee further noted the proposal by the Secretariat that, in order to address this issue and with the aim of facilitating global access to information on PPE worldwide whilst promoting the exchange and accuracy of PPE data, an electronic database be set up as a module within IMO's Global Integrated Shipping Information System (GISIS). The objectives of the database would be:

- .1 the dissemination of up-to-date information on approved PPE to the maritime community worldwide over the internet;
- .2 the regular updating of the information by Member Governments; and

- .3 the facilitation of user-friendly searches.

14.12 The Committee endorsed the above proposal and, in particular:

- .1 agreed to develop a PPE database as a module in GISIS;
- .2 agreed to discontinue issuing the annual MEPC.5/Circular series in hard copy; and
- .3 instructed the Secretariat to populate the database, once it has been created, with PPE information currently stored in the MEPC.5/Circular and, once this task has been completed, to issue a circular letter inviting Member Governments to review, amend and update relevant PPE data previously supplied by them prior to the database going public after a trial period of three months.

### **Issues relating to the Condition Assessment Scheme (CAS) database**

14.13 The Committee noted the information provided by the Secretariat in document MEPC 54/WP.4. The Committee, in particular, noted that the IMO CAS database, accessible only to MARPOL Parties as a module in GISIS, currently stores information on Statements of Compliance (SOC) issued by Governments to 76 CAS-compliant oil tankers whereas there are significant discrepancies as regards CAS-compliance data for those same tankers in the EQUASIS database.

14.14 The Committee recalled its previous decision at MEPC 48 whereby it had agreed that CAS information with regard to particulars of issued CAS Statements of Compliance (SOC) could be made available to EQUASIS, and that this decision had been endorsed at MEPC 49 (MEPC 49/22, paragraph 13.6).

14.15 The Committee further recalled that, at MEPC 53, it had approved MEPC/Circ.479 on Guidelines for port State control (PSC) officers whilst checking compliance with CAS, whereby it recommended that PSC officers should make use of the IMO CAS database for checking an oil tanker's CAS compliance (MEPC 53/24, paragraph 10.29).

14.16 The Committee held a debate focusing on the possible reasons why EQUASIS was not showing information supplied by the IMO Secretariat and the possible implications for the maritime community as regards the supply of reliable information on CAS compliance for oil tankers.

14.17 The Committee concluded that the IMO CAS database, as part of the IMO GISIS application, was the appropriate source for CAS-related information and that it would be desirable that information on valid Statements of Compliance be made available to the general public through GISIS, without prejudice to continue making them available to EQUASIS, as agreed at MEPC 48, after having solved any technical problems that might currently exist in relation to the method of supplying those data.

14.18 In concluding, the Committee:

- .1 instructed the Secretariat to take necessary steps so that the information on valid Statements of Compliance stored in the IMO CAS database be made freely available to the public through the IMO GISIS system;

- .2 urged MARPOL Parties to fulfil their obligation under section 14 of CAS to provide information to IMO for dissemination through the IMO CAS database; and
- .3 instructed the Secretariat to contact EQUASIS Secretariat to resolve any technical issues that might be currently hampering the use of CAS data supplied by IMO.

## **15 FOLLOW-UP TO UNCED AND WSSD**

15.1 The Committee noted that, under this item, the Committee was normally invited to note developments of the marine environment sector in relation to the Plan of Implementation adopted at the World Summit on Sustainable Development (WSSD), which was held in 2002 in Johannesburg, South Africa.

15.2 The Committee, recognizing that there had been many positive developments in many countries since the 2002 WSSD, invited Members to provide information concerning the work of the MEPC to future sessions of the Committee.

## **16 TECHNICAL CO-OPERATION PROGRAMME**

16.1 The Committee recalled that, given the importance of technical co-operation in the work of the Organization, MEPC 51 decided that the Committee should have technical co-operation on its agenda on a regular basis; the even-numbered sessions providing exhaustive reports on the Organization's marine environment-related technical co-operation activities and updates provided, whenever necessary, at odd-numbered sessions. In keeping with this practice, the Committee was provided with a full report on the marine environment-related activities implemented under the Integrated Technical Co-operation Programme (ITCP) for 2004-2005.

16.2 The Committee noted that four documents were submitted by the Secretariat under this agenda item, namely: MEPC 54/16, MEPC 54/16/1, MEPC 54/16/2 and MEPC 54/16/3, which provided an update on the national and regional activities under the ITCP during the biennium 2004-2005 and on the implementation of the Protocol to the Barcelona Convention concerning co-operation in combating pollution in the Mediterranean Sea by oil and other harmful substances in cases of emergency. They also provided information on the activities carried out during 2004-2005 under the major projects/programmes financed through outside sources. In this respect, the Committee took note of the developments regarding:

- .1 the project on building Partnerships for Environmental Protection and Management of the Seas of East Asia (PEMSEA);
- .2 the project on Removal of Barriers to the Effective Implementation of Ballast Water Control and Management Measures in Developing Countries (GloBallast);
- .3 the project on the assessment of the extent of aquatic species transfer through ships' ballast water and sediments into and out of the Caspian Sea;
- .4 the Marine Electronic Highway (MEH) Project; and
- .5 the project on EUROMED Co-operation on Maritime Safety and Prevention of Pollution from Ships (SAFEMED).

16.3 The Committee also took note of the information provided by the Secretariat on major projects being developed and which included activities to be implemented directly by IMO or under its supervision.

16.4 In considering the documents submitted, the Committee noted the important role played by workshops and training courses in catalyzing or strengthening the co-operation between national Authorities of any given region and between Governments and industry in the field of preparedness and response. The importance of such co-operation in ensuring viable response systems was also emphasized.

16.5 The Committee further noted the good co-operation between IMO and the oil Industry, through the International Petroleum Industry Environmental Conservation Association (IPIECA) within the framework of the IMO/Industry Global Initiative, which aims at achieving global ratification and effective implementation and enforcement of the OPRC Convention 1990. Information on the newly developed project for the benefit of the West and Central African (WACAF) countries was also provided to the Committee.

16.6 In the field of pollution prevention, the Committee's attention was drawn to the good results achieved in the ratification and implementation of the relevant IMO Conventions. With regards to MARPOL, it was recognized that particular attention should be given in the IMO technical co-operation programme to enhance the level of ratification and effective implementation, with emphasis on global provision of adequate port reception facilities.

16.7 The Committee also noted that the new ITCP for 2006-2007 was being implemented as a continuation of actions initiated under the previous programme and included new activities, some of which dealing with the ratification and implementation of the OPRC-HNS Protocol 2000, including provisions for the running of OPRC-HNS training courses.

16.8 The Committee's attention was drawn to the relentless effort of the Secretary-General and indeed of the Secretariat as a whole to seek financial contributions for the funding of the technical co-operation activities of the Organization. Members were invited to give priority to the funding of the technical co-operation programme by recognizing the shared responsibility for fund raising and to look into ways and means to donate or indeed increase their contributions to the IMO technical co-operation programme, both in-cash and/or in-kind.

16.9 The Director of the Technical Co-operation Division (TCD) provided the Committee with additional information on the Organization's technical co-operation programme. In his address, he recalled the importance of technical co-operation in the work of the Organization; this explaining the choice of the theme for this year's World Maritime Day: "Technical Co-operation – IMO's response to the 2005 World Summit" with special emphasis on the maritime needs of Africa. He informed the Committee on the relatively important level of funding for the marine environment – related activities under the current ITCP for 2006-2007.

16.10 The Committee further noted the level of support of the ITCP by the Technical Co-operation (TC) Fund and the rather critical financial situation being experienced with the current biennium, which was allocated funding, equalling some 71% only of the TC Fund allocation for the previous biennium 2004-2005; this resulting directly from the diminution of the surplus of the IMO Printing Fund.

16.11 The Director of TCD reiterated the shared responsibility for fund-raising, which should be the worry of everyone concerned and not that of the IMO secretariat only. In this respect, he

made reference to relevant articles and resolutions contained in a number of IMO Conventions advocating the promotion of technical co-operation. He further recalled the very good results achieved by the Marine Environment Division in securing funding for the marine environment-related activities through the Global Environment Facility (GEF) and other donors.

16.12 The Committee reiterated its commitment to technical co-operation and the importance that it attaches to it. In commenting on the documents, a number of delegations expressed their appreciation for a comprehensive and cohesive report and also for the technical assistance provided by the Organization. The Committee was informed of on-going projects and of the benefits derived from them by the relevant countries for the further development of their maritime infrastructures. In particular, the Committee noted:

- .1 the need for some feedback on the impact of the programs as far as the vision and priority objectives of the Committee are concerned. In this respect, the Committee further noted the existence in IMO of tools for measuring the impact of technical assistance on individual countries, which includes the evaluation of individual courses, seminars and workshops by participants during, at the end and six to seven months after each event. On a broader scale, regular impact assessment exercises on the ITCP are also undertaken by the Secretariat and reported back to the Technical Co-operation Committee;
- .2 the need to ensure a minimal period of bondage to the relevant Government service, in cases where personnel have been trained with ITCP resources; such bondage aiming at ensuring that the knowledge acquired is effectively utilized. The individual countries' priorities are identified as a deciding factor, which might constitute a major impediment to achieving such bondage period;
- .3 the need to get the oil industry to make generous donations for the funding of the ITCP; and
- .4 in relation to the revised MARPOL Annex II, the need to make provisions for technical co-operation activities to facilitate its implementation taking account of its entering into force in January 2007.

16.13 In summing up, the Chairman acknowledged the importance of technical co-operation in the work of the Organization and, recognizing that it was teamwork, expressed his appreciation to all the IMO Divisions for their hard work and especially the Marine Environment Division, which was responsible for the bulk of the marine environment-related technical co-operation activities.

## **17 FUTURE ROLE OF FORMAL SAFETY ASSESSMENT AND HUMAN ELEMENT ISSUES**

### **Formal Safety Assessment**

17.1 The Committee recalled the decisions made at MEPC 53, having considered the report of the FSA Correspondence Group and the outcome of MSC 80 on FSA matters, as reported in document MEPC 53/24, paragraph 19.17, including dissemination of MSC/Circ.1180 – MEPC/Circ.474 on amendments to the Guidelines for formal safety assessment for use in the IMO rule-making process (MSC/Circ.1023 – MEPC/Circ.392).

17.2 The Committee noted that MSC 81 was due to establish a drafting group on Formal Safety Assessment, and that the group's outcome and the subsequent decisions by MSC 81 would be submitted to MEPC 55 for appropriate action.

### **Human Element issues**

17.3 The Committee recalled that MEPC 53, consistent with its agreement with the MSC that the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element should meet once a year at alternate sessions of the MSC and MEPC, established the Joint Working Group to consider human element issues, including development of the Organization's strategy in this respect. It also recalled that, having considered the report of the group, MEPC 53 approved, subject to concurrent decision of the MSC, five draft MSC/MEPC circulars on:

- .1 checklist for considering human element issues by IMO bodies (MEPC 53/WP.12, annex 1);
- .2 strengthening of human element input to the work of IMO (MEPC 53/WP.12, annex 2);
- .3 framework for IMO consideration of ergonomics and work environment (MEPC 53/WP.12, annex 3);
- .4 the Organization's strategy to address the human element (MEPC 53/WP.12, annex 4); and
- .5 guidelines on the basic elements of a shipboard occupational health and safety programme (BLG 9/17, annex 7), as amended by the Committee (MEPC 53/24, paragraphs 19.29 and 19.20).

17.4 The Committee noted that the five MSC/MEPC circulars listed above would be disseminated after concurrent approval by MSC 81.

17.5 The Committee noted also that the Joint MSC/MEPC Working Group on the Human Element would be reconvened during MSC 82 and that the Group's outcome and the subsequent decisions by MSC 82 would be submitted to MEPC 56 in 2007, for appropriate action.

## **18 WORK PROGRAMME OF THE COMMITTEE AND SUBSIDIARY BODIES**

### **The Organization's Strategic Plan, High Level Action Plan and Priorities**

18.1 The Committee, noting that the Organization's Strategic Plan, High Level Action Plan and Priorities had been dealt with under item 11 in conjunction with the outcome of the Assembly and the Council (see paragraphs 11.5 to 11.7), agreed to take all necessary actions under relevant items of the Committee's agenda in accordance with the decisions of the Assembly and the Council.

### **Work programmes of the relevant Sub-Committees**

18.2 The Committee recalled that MEPC 53 approved the work programme of BLG and FSI Sub-Committees, including the provisional agendas for BLG 10 and FSI 14 on the basis of those approved by MSC 80 (MEPC 53/24, paragraph 20.21 and annex 34).



18.3 The Committee recalled also that, having noted the information provided on the work programme of the DSC, NAV, DE, SLF and STW Sub-Committees at its last session (MEPC 53/20/5) and the decision of MSC 80 (MSC 80/24, annexes 18 and 19), MEPC 53 amended and approved the items on the work programme of the aforementioned Sub-Committees, which related to environmental issues (MEPC 53/24, paragraph 20.22 and annex 35).

18.4 The Committee concurred with the suggestion of the Chairman that, as these Sub-Committees had not met, except for the DE Sub-Committee which met in February 2006, since the work programmes of the aforementioned Sub-Committees had been approved by MEPC 53, consideration of their work programmes or provisional agendas would be dealt with at MEPC 55 (October 2006) after MSC 81 (May 2006).

18.5 In this connection, the Committee noted that the MSC was expected to establish the Joint MSC/MEPC Working Group on Human Element at MSC 82 (December 2006) (see paragraph 17.5).

#### **Items to be included in the agenda of the Committee's forthcoming three sessions**

18.6 The Committee approved the items to be included in the agendas for MEPC 55, MEPC 56 and MEPC 57 (MEPC 53/WP.2), which are set out at annex 21.

#### **Dates for MEPC 55, MEPC 56 and MEPC 57**

18.7 The Committee noted that MEPC 55 would be held from 9 to 13 October 2006 and that MEPC 56 and MEPC 57 were scheduled tentatively in July 2007 and March 2008, respectively.

#### **Working/review/drafting groups at MEPC 55**

18.8 The Committee agreed, in principle, to establish the following working/review/drafting groups at MEPC 55:

- .1 Review Group on Ballast Water Treatment Technologies;
- .2 Working Group on Ship Recycling;
- .3 Working Group on Air Pollution; and
- .4 Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments.

#### **Correspondence group**

18.9 The Committee agreed to establish the Correspondence Group on Ship Recycling (see paragraph 3.22.6), which should report to MEPC 55.

#### **Intersessional meetings**

18.10 The Committee agreed to hold the following intersessional meetings:

- .1 Working Group on the Revision of MARPOL Annex VI under the BLG Sub-Committee to be held before the end of 2006, which should report to BLG 11;

- .2 ESPH Working Group (ESPH 12) to be held in September 2006, which was requested to report directly to MEPC 55 on items as identified by BLG 10; and
- .3 OPRC-HNS Technical Group to be held during the week prior to MEPC 55 in October 2006, which should report to MEPC 55.

## **19 APPLICATION OF THE COMMITTEES' GUIDELINES**

19.1 The Committee recalled that the last Chairmen's Meeting was held on 14 May 2005 to address outstanding issues from its previous Chairmen's meeting in 2004, including the terms of references of the sub-committees, improving efficiency of meetings, control of new work programme items and workload management, among others. The report of the Chairmen's Meeting was considered by MSC 80 and MEPC 53.

19.2 The Committee also recalled that, at MEPC 53, the delegation of the Marshall Islands raised an issue concerning paragraph 19.2 of the Report of the Chairmen's Meeting (MEPC 53/21/1) on the timely availability of session documents on the IMODOCS website, and MEPC 53 noted that this issue would be considered at the next Chairmen's meeting (MEPC 53/24, paragraph 21.8).

19.3 The Chairman informed the Committee that the next Chairmen's meeting would be held in May 2006 in conjunction with MSC 81 and the outcome of that meeting would be brought to the attention of MEPC 55.

19.4 The Chairman reminded the Committee that the majority of documents for this session of the Committee were submitted just on the deadlines. While this was acceptable in accordance with the Committee's Guidelines, it would be highly appreciated if, for future sessions of the Committee, delegations could make their submissions as early as possible in order to allow more time for other delegations to study the submissions and to facilitate discussions during the meeting. Also, in view of the move of the IMO Secretariat to Victoria Street, London, in July 2006 and although utmost efforts would be made to ensure the smooth running of IMO meetings, potential disruptions on work flow could not be ruled out. Therefore, the early submission of documents could compensate for any such disruptions.

19.5 The Chairman, recalling the establishment the Technical Group on PSSAs and Special Areas at this session and the views of some delegations in preference of a working group, stated that the method of work of this Committee was no longer in alignment with the Maritime Safety Committee regarding its subsidiary bodies in accordance with the Guidelines on the Organization and Method of Work of the MSC and the MEPC and their subsidiary bodies as amended (MSC/Circ.1099 – MEPC/Circ.405).

19.6 The Chairman reminded the Committee that, under the Committees' Guidelines, only working groups, drafting groups and correspondence groups are mentioned. However, during its recent sessions, the Committee established technical groups (i.e., Technical Group on PSSAs and Special Areas and the OPRC-HNS Technical Group) and a Ballast Water Technology Review Group, which had not been considered in the Guidelines.

19.7 Accordingly, the Committee agreed to the Chairman's proposal that he and the Secretariat would prepare a document regarding the inclusion in the Committee's Guidelines of technical groups and review groups, which may be applicable only to this Committee, to be submitted to MEPC 55 for consideration.

## 20 ANY OTHER BUSINESS

### **Outcome of the Children's World Summit held in Aichi, Japan, held from 26 to 29 July 2005 (MEPC 54/20)**

20.1 The Committee, having recalled the Secretary-General's remarks at MEPC 53 on the value and importance of highlighting IMO's role in protection of the marine environment to the younger generation, noted IMO's role in facilitating the attendance of children at the Children's World Summit for the Environment, which was held in Aichi, Japan from 26 to 29 July 2005.

20.2 The Committee also noted that the Children's World Summit was considered a great success and that as a result of IMO's initiative, four children had presented messages on behalf of IMO and the Junior sectors of the Marine Environment Protection Associations (MEPAs) in the Mediterranean Sea region, to the Children's Summit as "Ambassadors of IMO for the Protection of the Marine Environment". The four MEPA children were Nikolas Adami, sponsored by CYMEPA Junior, Nikolaos Theofilidis from Greece, sponsored by HELMEPA Junior and Çagla Gamze Seten and Beril Esen from Turkey, sponsored by TURMEPA Junior.

20.3 The Committee further noted that the initiative generated much interest in the MEPA Junior concept and that it would encourage the establishment of more Junior MEPAs in the future, in other regions of the world.

20.4 The delegation of Greece, in referring to document MEPC 54/20 (Secretariat), congratulated the Secretary-General and the Chairman for their work in promoting the role of the younger generation in the protection of the marine environment. Furthermore, they thanked all in the Committee for providing the opportunity to the four children from the Junior sectors of HELMEPA, CYMEPA and TURMEPA to represent IMO in this global event as "Ambassadors of the IMO for the Protection of the Marine Environment".

20.5 The delegation of Greece stated that it was their strong belief that such initiatives make the younger generation the most effective couriers of sound environmental messages, while bringing the children closer to shipping thus broadening their future career horizons. By promoting the issue of Environmental Awareness in Youth, through IMO, the international maritime community showed the world their concern for the health of the marine environment.

20.6 The delegation of Greece further stated that it was important that MEPC maintains the momentum by projecting this noble cause. A step in this direction could be for IMO to place under its auspices a global Junior Drawing Competition, the winning drawing of which could be for example printed in the form of a poster and disseminated by MEPC delegations in order to project the common message worldwide.

20.7 They further informed the Committee that in recent joint meetings of INTERMEPA, the Boards of the three Mediterranean MEPAs, HELMEPA, CYMEPA and TURMEPA had decided to strengthen even further the co-operation between their Junior sectors, whilst co-operation continued with AUSMEPA in Australia, PHILMEPA in the Philippines and URUMEPA in Uruguay. Moreover, interest had been expressed recently for the founding of similar non-governmental, non-profit Associations – MEPAs in the Middle East, the Far East and the Black Sea region.

20.8 In concluding, the Greek delegation urged delegations to the Committee to take this issue to heart and give the children a chance to learn, to share ideas and above all, avoid mistakes made by the older generation in their pursuit of development and prosperity.

20.9 The delegation of Uruguay thanked HELMEPA for its work, particularly, for increasing environmental consciousness among young people as well as those who are not that young.

**Information regarding Australian studies of marine debris and an investigation of biofouling risks and management options on commercial vessels**

20.10 The Committee noted with appreciation the information provided by Australia (MEPC 54/INF.4 and Corr.1) on “Australian studies of marine debris” and emphasized the importance of effective implementation of MARPOL Annex V which prohibits the discharge of plastics at sea. The Committee invited other delegations to provide similar information to future sessions of the Committee.

20.11 The Committee, having noted that the information provided by Australia (MEPC 54/INF.5) on “Investigating biofouling risks and management options on commercial vessels” was relevant to the AFS Convention, thanked Australia and invited Members to submit documents to further sessions of the Committee under the item on “Harmful anti-fouling systems for ships”.

\*\*\*



**ANNEX 1**

**RESOLUTION MEPC.140(54)**

**Adopted on 24 March 2006**

**GUIDELINES FOR APPROVAL AND OVERSIGHT OF PROTOTYPE BALLAST  
WATER TREATMENT TECHNOLOGY PROGRAMMES (G10)**

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by the international conventions for the prevention and control of marine pollution,

RECALLING ALSO that the International Conference on Ballast Water Management for Ships held in February 2004 adopted the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004 (the Ballast Water Management Convention) together with four Conference resolutions,

NOTING that regulation A-2 of the Ballast Water Management Convention requires that discharge of ballast water shall only be conducted through Ballast Water Management in accordance with the provisions of the Annex to the Convention,

NOTING FURTHER that regulation D-4.3 of the Ballast Water Management Convention provides that, in establishing and carrying out any programme to test and evaluate promising Ballast Water technologies, Parties shall take into account Guidelines developed by the Organization,

NOTING ALSO that resolution 1 adopted by the International Conference on Ballast Water Management for Ships invited the Organization to develop these Guidelines as a matter of urgency,

HAVING CONSIDERED, at its fifty-fourth session, the draft Guidelines for approval and oversight of prototype ballast water treatment technology programmes developed by the Ballast Water Working Group,

1. ADOPTS the Guidelines for approval and oversight of prototype ballast water treatment technology programmes as set out in the annex to this resolution;
2. INVITES Governments to apply the Guidelines as soon as possible, or when the Convention becomes applicable to them; and
3. AGREES to keep the Guidelines under review.

ANNEX

**GUIDELINES FOR APPROVAL AND OVERSIGHT OF PROTOTYPE BALLAST  
WATER TREATMENT TECHNOLOGY PROGRAMMES (G10)**

**Content**

**1 INTRODUCTION**

General  
Purpose  
Applicability  
Programme requirements

**2 DEFINITIONS**

**3 PROGRAMME APPLICATION REQUIREMENTS**

Participants  
Ballast water treatment technology description  
Ship description  
Installation and installation survey description  
Performance test and evaluation description  
Time schedule and reporting

**4 INSTALLATION SURVEY AND STATEMENT OF COMPLIANCE**

Installation survey  
Statement of Compliance

**5 PERFORMANCE REQUIREMENT FOR ALREADY INSTALLED SYSTEMS**

**6 PROGRAMME OVERSIGHT**

**APPENDIX**

**Statement of Compliance for a Prototype Ballast Water Treatment Technology**

## **GUIDELINES FOR APPROVAL AND OVERSIGHT OF PROTOTYPE BALLAST WATER TREATMENT TECHNOLOGY PROGRAMMES (G10)**

### **1 INTRODUCTION**

#### **General**

1.1 These Guidelines provide recommendations for Administrations on the approval and oversight of programmes for prototype ballast water treatment technologies in accordance with regulation D-4 of the “International Convention for the Control and Management of Ships’ Ballast Water and Sediments, 2004” (the Convention). The intention of regulation D-4 is to provide opportunities to test and evaluate promising ballast water treatment technologies aboard ships with the potential to meet or exceed the performance standards in regulation D-2 of the Convention. The document may also assist manufacturers, ship owners and other stakeholders undertaking development activities in the area of ballast water treatment. The Guidelines also make recommendations on criteria for approval of such programmes. Recommendations outlined in these Guidelines should be applied in an objective, consistent and transparent way and their application should be evaluated periodically by the Organization.

1.2 Regulations referred to in these Guidelines are those contained in the Convention.

1.3 The Guidelines include general recommendations on design and construction, technical procedures for overall performance testing and evaluation, procedures for the issuance of a Statement of Compliance in accordance with regulation D-4 and Administration oversight responsibilities.

1.4 As the level of ballast water management knowledge, experience and subsequently technological achievements continue to develop, these Guidelines may require updating. Periodical review of their content in light of such developments should be carried out and any revisions duly circulated by the Organization.

#### **Purpose**

1.5 The main purpose of these Guidelines is to:

- .1 assist Administrations to approve or reject proposed programmes and in cases where approval is granted, to issue a Statement of Compliance under regulation D-4;
- .2 describe the responsibilities of the Administration in the oversight of the programme’s execution; and
- .3 encourage a uniform interpretation and application of regulation D-4.



## Applicability

1.6 These Guidelines apply to programmes established to test and evaluate promising ballast water treatment technologies in accordance with regulation D-4.

## Programme requirements

1.7 The Programme for prototype ballast water treatment technologies in accordance with these Guidelines should contain the following three main steps:

- .1 **Programme Application, Submission and Approval:** The submission should include a detailed plan describing the prototype technology and implementation of the programme as described in Section 3. Further, the applicant should include evidence on the potential of the prototype technologies meeting or exceeding the performance standard in regulation D-2. If the prototype ballast water treatment technology makes use of Active Substances, or preparations containing one or more Active Substances, the substances should have received Basic Approval, as described by the Procedure for the Approval of Ballast Water Management systems that make use of Active Substances (G9). All of the above information should be the basis for the Administration in its evaluation and approval of the submitted programme. In the case where a programme is approved, the applicant may proceed in accordance with the approved programme taking into account any conditions set by the Administration.
- .2 **Installation Survey and Statement of Compliance:** The installation of the prototype ballast water treatment technology in accordance with the approved Programme should be verified by an installation survey. Provided that this survey confirms adherence to the approved programme, including any applicable conditions set by the Administration, a Statement of Compliance under regulation D-4 may be issued by the Administration.
- .3 **Performance Evaluations and Reporting:** During the test and evaluation period, a prototype ballast water treatment technology should be subjected to on-going experimental testing and evaluation according to the approved programme to evaluate both the engineering and biological performance under shipboard operating conditions. Reporting to the Administration should be of the form and schedule in accordance with the approved programme.

## 2 DEFINITIONS

2.1 Prototype Ballast Water Treatment Technology - means any integrated system of ballast water treatment equipment as under regulation D-4, participating in a programme for testing and evaluation with the potential of meeting or exceeding the ballast water performance standard in regulation D-2 including treatment equipment, all associated control equipment, monitoring equipment and sampling facilities. A prototype ballast water treatment technology may be a mechanical, physical, chemical, or biological unit process, either singularly or in combination that may or may not use Active Substances that remove, render harmless, or avoid the uptake or discharge of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens within ballast water and sediments.

Prototype ballast water treatment technologies may operate at the uptake or discharge of ballast water, during the voyage or in any combination of these phases.

2.2 Ballast Water Management Plan - is the document referred to in regulation B-1 of the Convention describing the ballast water management processes and procedures on board individual ships.

2.3 Active Substances - means a substance or organism, including a virus or a fungus that has a general or specific action on or against Harmful Aquatic Organisms and Pathogens.

2.4 Control Equipment - refers to the installed equipment required for proper functioning of the prototype ballast water treatment technology.

2.5 Monitoring Equipment - refers to the equipment installed for assessment of the correct operation of the prototype ballast water treatment technology.

2.6 Convention - means the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004.

2.7 Sampling Facilities - refers to the means provided for sampling treated or untreated ballast water as needed in these Guidelines.

### **3 PROGRAMME APPLICATION REQUIREMENTS**

3.1 This section provides the detailed elements and documentation that should be included in a Programme and Programme Application as defined in section 1.7.1. The Programme Application should contain information on the following aspects:

- .1 participants
- .2 ballast water treatment technology description
- .3 ship description
- .4 installation and installation survey description
- .5 performance test and evaluation description
- .6 time schedule and reporting

3.2 All relevant and requested documentation describing the Programme for which the applicant is applying for approval should be submitted to the Administration. The application should only encompass one prototype ballast water treatment technology and should not normally result in installations in more than three ships. Prototype installations onboard more than one ship should be justified in the application and may rest upon technology development requirements related to, for example:

- capacity issues;
- geographical areas of operation;
- specific onboard conditions varying as a function of ship type; and
- refit to existing vessels versus installations onboard new vessels.

3.3 The Programme Application should also take into account safety and environmental regulations which have to be met by the ship so as to ensure that other international and/or national requirements are not compromised by the prototype ballast water treatment technology.

3.4 The Programme should implement appropriate quality control measures in accordance with recognized international standards to which all participants specified in Section 3.5 should be required to comply.

### **Participants**

3.5 The Programme should provide an overview of the different participants included in the Programme Application including, as appropriate:

- the ship owner or operator;
- the manufacturer(s); and
- the testing institution or any laboratories, institution(s) or companies carrying out elements of or the entire programme or advising the manufacturer in carrying out the programme.

3.6 The roles and responsibilities of each of the identified participants should be clearly described within the Programme Application.

### **Ballast water treatment technology description**

3.7 The Programme Application should include information regarding design, construction, operation and functioning of the proposed ballast water treatment technology. The information should also include any foreseen conditions limiting its application with respect to voyage duration, ship type, capacity (flow rate and/or volume) or any other such condition if relevant.

3.8 The Programme Application should contain documentation on the potential of the prototype technologies meeting or exceeding the performance standard in regulation D-2. Recognized scientific and statistical practices should have been utilized in the preparation of this documentation.

3.9 The construction, operation and maintenance of the technology should be adequately described to allow for consideration by the Administration and this should include:

- .1 The prototype ballast water treatment technology should have a configuration and construction suitable for shipboard installation and normal onboard operation;
- .2 Design, construction and material should be suitable for the purpose for which the equipment is intended, the working conditions to which it should be subjected and the environmental conditions onboard. This should include considerations of:
  - .1 vibration – to ensure that there are no potential resonance occurring;
  - .2 temperature – to assure safe and proper operations and performance of the technology over a range of temperatures applicable for shipboard installations;

- .3 humidity – to ensure the suitability of equipment exposed to humidity/water as applicable to shipboard installations;
  - .4 power fluctuation – to ensure proper functioning over a voltage/frequency variation; and
  - .5 inclination – to assure that the technology should operate during those scenarios it is intended for, taking into account the motion of the vessel and that it should remain safe and not represent any danger to crew or ship onboard during inclination.
- .3 Routine maintenance of the prototype ballast water treatment technology and trouble-shooting procedures should be clearly described by the manufacturer in a operating and maintenance manual.
  - .4 The prototype ballast water treatment technology should be provided with simple and effective means for its operation and control.
  - .5 In case of a failure compromising the proper operation of the prototype ballast water treatment technology, audible and visual alarm signals are to be activated at all stations from where ballast water operations may be controlled.
  - .6 The prototype ballast water treatment technology programme should provide for record keeping of the entire ballast water operations including:
    - .1 record of operations and any malfunctioning during operations;
    - .2 record of all essential parameters necessary to ensure proper functioning;
    - .3 date and time of start and end of the ballast operation; and
    - .4 ballast operation mode (loading, discharge, transfer).
  - .7 The prototype ballast water treatment technology should allow for sampling such that representative samples of the ship's ballast water can be collected as described in the experimental design as described in the Programme Application.

3.10 The Programme Application should include descriptions of the working principles, use if any Active Substances, operational conditions and application feasibility of the prototype ballast water treatment technology.

3.11 The Programme Application should include an assessment of the potential effects upon other personnel, shipboard systems and structure, highlighting any special safety provisions that maybe necessary due to the characteristics of the installation and/or operation of the prototype ballast water treatment technology.

### **Ship description**

3.12 The Programme Application should include a full and complete description of the ship(s) in which the prototype ballast water treatment technology is to be installed. This description should include:

- ships' name;
- date of construction;
- flag;
- port of registry;
- gross tonnage;
- dead weight;
- IMO number;
- length (bp);
- beam;
- international call sign;
- deepest ballast drafts (normal and heavy weather);
- total ballast capacity of the ship in cubic metres and other units if applicable to the ship.

3.13 The description should also include normal operational ballast flow rates and volumes, and, to the extent possible, typical voyage lengths and routes.

### **Installation and installation survey description**

3.14 The Programme Application should fully describe the manner in which the equipment should be integrated into the ship and should provide the following for the onboard installation:

- .1 process flow diagram of the prototype ballast water treatment technology;
- .2 “equipment arrangement” drawings of the proposed prototype ballast water treatment installation. These should show scaled lay-outs of the spaces and important mechanical and structural features such as major propulsion and electrical components, bulkheads and pillars, and doors and other means of access/egress;
- .3 “piping arrangement” drawing of the prototype ballast water treatment system installation, including ballast and cross-connected piping systems, sample piping, and the operational outlets for treated effluent and any waste streams;
- .4 information relating to onboard safety matters;
- .5 an assessment of the potential effects upon other shipboard systems and the ship's structure, highlighting those aspects of the design and operation of the system, and its integration into the ship, to be put in place to prevent any compromises to crew and ship safety;

- .6 assurance of adequate safety interlocks and failsafe measures to ensure subdivision boundaries, structural integrity, and vessel stability are not compromised;
- .7 assurance that new piping and flows should not result in unsafe ballasting or deballasting situations, e.g., overpressure;
- .8 assurance that escape arrangements in manned spaces are not compromised;
- .9 arrangements for maintaining the integrity any boundary between safe and hazardous spaces;
- .10 attention to restrictions related to the use of electrical equipment in hazardous areas; and
- .11 a provision for safe storage and use of Active Substances.

3.15 The installation survey description should contain a listing of those items which should be validated at the survey and these include, as a minimum, the following:

- .1 updated, as-installed diagrammatic drawings of any additional pumping and piping arrangements, identifying the operational outlets for treated effluent and any waste streams. Special consideration may have to be given to installations on ships that have unusual pumping and piping arrangements, as well as restrictions related to the use of electrical equipment in hazardous areas;
- .2 equipment manuals, supplied by manufacturers, which should contain details of the major components of the treatment system;
- .3 operations and technical manual for the complete installed prototype ballast water treatment. This manual should cover the arrangements and operation of the system as a whole and should specifically describe the parts of the system which may not be covered by the manufacturer's equipment manuals. The operations section of the manual should include normal operational procedures and procedures for the discharge of untreated water in the event of malfunction of the equipment. The technical section of the manual should include adequate information (description and diagrammatic drawings of the pumping and piping arrangements, of the monitoring system and electrical/electronic wiring diagrams) to enable fault finding and should include instructions for keeping a maintenance record;
- .4 the installation should comply with manufacturer's specific installation criteria. A technical installation specification defining, *inter alia*, the location and mounting of components, arrangements for maintaining the integrity of any boundary between safe and hazardous spaces, and the arrangement of the sample piping;
- .5 the Ballast Water Management Plan; and

- .6 any other conditions required by the Administration.

3.16 The Programme Application should provide a recommended test and survey procedure. This procedure should specify all the checks to be carried out in a functional test and should provide guidance for the surveyor when carrying out the on-board survey of the treatment system. This procedure may be amended as necessary prior to the survey and with the concurrence of the Administration.

### **Performance test and evaluation description**

3.17 A full description of the onboard tests and evaluations to be undertaken should be provided. When available standard methods for the collection, handling (including concentration), storage, and analysis of samples should be applied. These methods should be clearly referenced and described in test plans and in reports. This includes methods for detecting, concentrating, enumerating, and identifying organisms and for determining viability. When non-standard methods are used they should be validated, documented and reported. A description of the experimental design and sampling procedure should be provided.

3.18 The Programme should evaluate:

- .1 the biological efficacy of the installed prototype ballast water treatment technology;
- .2 the operational performance which should include, but not be limited to:
  - unplanned maintenance and manning requirements
  - operational data relative to manufacturer's specification
  - consideration of the environmental conditions identified in section 3.9.2;
- .3 the effects upon the ship's systems and structure; and
- .4 any other characteristics identified by the participants or the Administration.

3.19 Experimental Design and Protocols should include:

- .1 a general description of the experimental test including the experimental hypotheses being tested and methods for the determination of biological efficacy and operational performance. The Programme Application should identify the test locations, source waters, and relevant environmental water conditions, to the extent possible. The overall study plan should take full advantage of the range of locations provided by the vessel's operations, to the extent practicable;
- .2 a detailed description for each of the experiments including:
  - .1 ballast water sample collection for each treatment and control, identification and number of replicate tanks, ballast water samples and time points encompassed in the test;

- .2 description of test runs: replicate tests (tests at same location and environmental conditions) and comparative tests (tests at different locations or environmental conditions). Description of how the efficacy of the treatment process should be evaluated; include a description of how the efficacy should be quantified, as well as a description of the comparison of biological efficacies;
  - .3 the plan should address statistical analysis (including power analysis) and data confidence issues. Fully describe the intended statistical tests, use of controls, and replicates for each experiment; and
  - .4 how the experiment accounts for the range of seasons, organic matter content, turbidity, pH, salinity, etc. likely to be encountered in operation and, to the extent possible, describe the range of these variables;
- .3 the experimental design should address the operation of the ship's systems whose arrangements (e.g., cross connections) have the potential to confound the resulting data.

### **Time schedule and reporting**

3.20 The Programme Application should include procedures and schedules for reporting the progress and status of the Programme through all phases. Reporting to the Administration should occur on a regular basis throughout the Programme. In addition, reporting should include the results and evaluation of all conducted experiments.

3.21 The Programme Application should present an overall time schedule compliant with project management standards. This schedule should include an estimation of major task element time lines. Each of these should have an anticipated period of performance and execution and include events such as approval of the Programme by the Administration, the installation survey, experimental and progress reports. Major task elements should include the installation of the prototype ballast water treatment technology into the ship, initiation and execution of experiments and maintenance periods.

## **4 INSTALLATION SURVEY AND STATEMENT OF COMPLIANCE**

### **Installation survey**

4.1 Following approval of the Programme Application, the Programme may proceed to installing the onboard prototype ballast water treatment technology.

4.2 Following installation a survey should be performed by the Administration, or any designated body appointed by the Administration to act on its behalf, to verify that the system installation has been carried out in accordance with the approved Programme and that the workmanship of the installation is satisfactory.



## **Statement of Compliance**

4.3 Upon successful completion of the Installation Survey a Statement of Compliance may be issued by the Administration, or by a person or organization duly authorized by the Administration. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Statement of Compliance. The recommended format for the Statement of Compliance is given in the Appendix.

4.4 The Statement of Compliance should be valid until five years after the dates specified in regulations D-4.1 and D-4.2, as appropriate.

## **5 PERFORMANCE REQUIREMENT FOR ALREADY INSTALLED SYSTEMS**

5.1 Ships with already installed prototype ballast water treatment technologies that wish to make use of the provision of regulation D-4, may do so provided that a Programme Application is approved by the Administration.

## **6 PROGRAMME OVERSIGHT**

6.1 The Administration or any designated body appointed by the Administration to act on its behalf should ensure that the Programme as approved is followed.

6.2 The Administration should revoke the Statement of Compliance if the ship fails to follow the approved Programme or otherwise does not comply with the conditions of regulation D-4.4.

## APPENDIX 1

### Statement of Compliance for a Prototype Ballast Water Treatment Technology

(Official seal)

Issued under the provisions of

GUIDELINES FOR APPROVAL AND OVERSIGHT OF PROTOTYPE BALLAST WATER  
TREATMENT TECHNOLOGY PROGRAMMES (G10)

(Resolution MEPC.140(54)),

under the authority of the Government of *(full designation of country)*

by *(full designation of the competent person or organization recognized by the Administration)*

#### Particulars of ship

Name of ship

IMO Number\*

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

Ballast Water Capacity, Volume and Flow Rates

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, (in the case of a converted ship) date on which conversion was commenced

Date by which the ship is required to comply with regulation D-2

Date on which the prototype ballast water treatment system was installed

Name and address of prototype ballast water treatment technology manufacturer

Trade name of technology

Serial number or other identifying marking

Name of Active Substance and details of Basic Approval

Brief description of the prototype technology

---

\* IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has a prototype ballast water treatment system which is subject to a programme approved in accordance with regulation D-4 by the Government of (*insert Government title*) on (*insert date of approval of programme*).
2. That the prototype ballast water treatment technology installation has been surveyed in accordance with Section 4 of the annex to resolution MEPC.140(54).
3. A copy of the approved programme is on board the ship together with equipment, operations and maintenance manuals for the prototype ballast water treatment technology.

This Statement is valid until (*date*)

(Place of issue of Statement)

(Date of issue)

(Signature of authorized official issuing the Statement)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

\*\*\*

## IV む す び

## む す び

近年、IMO（国際海事機関）で審議が行われている新条約・規則の策定や既存規則の改正作業等、海洋汚染防止に係る国際的動向はめまぐるしく変化している。

長年にわたり未発効の状態が続いていた「海洋汚染防止条約（MARPOL73/78条約）」の附属書IVは、2003年9月に発効し、昨年までに、附属書I、II、III、IV、Vは発効に至っており、また、附属書VIについては2005年5月に発効した。

シングルハルトンカーのフェイズアウトの問題も、改正MARPOL条約が2005年4月に発行し、使用期限が原則2010年まで（船級協会による状態評価検査（CAS）に合格すれば2015年まで）となった。

「船舶のバラスト水及び沈殿物の管制及び管理に関する国際条約」も、2004年2月に採択され、本年度は6本のガイドラインが採択された。

トリブチル・スズ等を含む有機スズ系船舶用塗料（TBT船用塗料）等の使用を規制するための新条約「船舶についての有害な防汚方法の管理に関する国際条約」も、すでに2002年10月に採択された。

「OPRC条約」に関しては、2000年3月に「HNS議定書」が採択され、従来、油の海上流出事故への準備及び対応を内容としていた同条約は、ばら積み輸送される有害・危険物（HNS）の流出事故も対象とすることとなった。同議定書は、2007年1月に発効の見込みである。

船舶のリサイクルによる環境影響及び船舶からの温室効果排出防止の問題も本格的な検討が進められている。

さらに、1999年12月のフランス沖でのエリカ号、2002年11月のスペイン沖のプレスティージェ号等、重大油流出事故の発生は後をたたず、新たな規則の導入や既存規則の改正等の引き金となっている。

このような状況下、IMOでの審議は今後さらに加速され、かつ、多岐にわたることが容易に予想され、それに伴い本事業の重要性が増すものと思料される。