

## Gard Insight

### MARPOL条約で認められる「最も近い陸地から」の距離に注意

「最も近い陸地」が必ずしも「最も近い海岸線」を意味するものではない  
各国での基線の定義が違う事に注意！

こちらは、英文記事「[MARPOL compliance and distances 'from the nearest land'](#)」（2018年10月23日付）の和訳です。

**MARPOL条約は、最も近い陸地から12海里を超えた距離を航行する船舶から未処理の食物くずを海洋投入することを認めています。簡単な話だと思いませんか？ところが、そうではないのです。「最も近い陸地境界線」の定義が、すべての沿岸国で同じではないからです。**



最近、ある Gard メンバーの船舶が、オーストラリアの領海に食物くずを不法投棄したとしてオーストラリアの港湾に拘留されました。本件は海岸線から、もっと正確に言うとオーストラリア本土の北東海岸沖の島から、13 海里の場所を航行中に起きました。その数カ月前、別の Gard メンバーの船舶が中国で同じ理由で、つまり中国領海に食物くずを不法投棄したとして罰せられました。航海日誌によると、当時船は寧波港に向かっており、乗組員は船が中国の海岸から 12 海里以上離れていることを慎重に確認してから食物くずを排出しました。では、なぜこの 2 隻は罰せられたのでしょうか。

#### MARPOL 条約附属書 V の概略

MARPOL 条約は、プラスチックを含むほとんどの形態のごみについて海洋投入を禁止しています。しかし、食物くずについては一定の例外を規定しています。MARPOL 条約附属書 V によると、食物くずは、船舶の航路上できるだけ最寄りの陸地から離れた場所で海洋投入することが認められています。ただし、いかなる場合でも、粉碎した食物くずの場合には最も近い陸地から 3 海里を超えた、未処理の食物くずの場合には 12 海里より離れた場所であることとされています。MARPOL 条約附属書 V の排出に関する条項の概略は、[IMO のウェブサイト \(英文\)](#) からダウンロードできます。

いわゆる「特別海域」ではさらに厳しい排出基準が適用されますが、オーストラリアも中国も MARPOL 条約附属書 V の特別海域を指定していません。

## MARPOL 条約に基づく最も近い陸地

MARPO 条約に基づく排出基準で最も近い陸地からの距離が指定されている場合、「最も近い陸地から」とは、通常、その国の領海基線からという意味です。しかし、この一般的な定義に一つ例外があります。オーストラリアの北東海岸では、オーストラリアの最も近い陸地境界線はグレートバリアリーフ (GBR) 地域の外縁まで広がっており、MARPOL 条約に基づき排出が認められる海域かどうかは、この境界線を基準に測定しなければなりません。IMO は、GBR 地域を特別敏感海域 (PSSA) に指定しており、このため、この地域を通過する船舶には船舶航路指定方式や排出制限などの追加的保護措置が適用されます。オーストラリア海洋安全庁 (AMSA) のウェブサイト「[Navigation through the Great Barrier Reef and Torres Strait \(英文\)](#)」に、すべての重要要件の概要が記載されています。

また、基線の定義はどの国でも同じではないことに注意が必要です。多くの国では、領海確立の基線は海図に示された低潮線で引かれています。通常基線について最も簡単な考え方は、その国の海岸の「輪郭」をとることでしょう。しかし、突出した海岸地形の間を直線で結んで基線とする国も多く、また「群島である」と主張し、外側の島を結んで基線とする国もあります。したがって、このような国の基線は、海岸から何海里も離れていることがあります。

では、2 隻の船舶が食物くずの海洋不法投棄により罰せられた理由に戻ります。

- オーストラリアのケースでは、乗組員はオーストラリアの領海基線から 12 海里より離れた場所で食物くずを排出しましたが、船が GBR 地域を航行していることを認識していませんでした。GBR 地域の正確な座標は、MARPOL 条約の「最も近い陸地」の定義に記載されており、AMSA のウェブサイトからは[ビジュアルマップ \(英文\)](#) をダウンロードできます。
- 中国のケースでは、乗組員は[中国が海岸の一部について直線基線を宣言している \(英文\)](#) ことを把握していませんでした。1996 年 5 月 15 日の中国の宣言によると、寧波港沖の基線は、かなりの距離がある 2 つの島の地点間に引かれており、基本的に領海をかなり海側に押し広げる形になっています。このため、乗組員が食物くずを排出した地点は中国の海岸線から測定すると 12 海里を十分に超えていたものの、その乗組員は船がまだ中国の領海内を航行していることを認識していませんでした。中国の宣言基線のビジュアルマップは[こちら \(英文\)](#) から入手できます。

いずれのケースも、乗組員の行動に一切悪意はなく、MARPOL 条約の要件を意図的に逃れようとしたものではありません。

## 検討事項と推奨事項

上記 2 つのケースは、MARPOL 条約附属書 V とごみの排出に関連するものでした。しかし、MARPOL 条約で規制されるその他の船舶からの排出物にも、最も近い陸地からの最短距離について守るべき要件が定められています。

船長は、航海計画の作成にあたり環境問題を確実に考慮に入れる必要があります。詳細な航海計画には、特別な海洋環境措置が適用される海域を注記すべきです。IMO のサーキュラー [MEPC.1/Circ.778/Rev.3](#) には、MARPOL 条約附属書 I、II および V に基づき定義されるすべての特別海域、ならびに MARPOL 条約附属書 VI に基づき定義される排出規制海域 (ECA) の概要が示されています。このサーキュラーには、すべての IMO 指定 PSSA とそれらに関連する保護措置も列挙されています。

運航者は、廃物管理計画などの船舶手続きや海図にすべての関連情報が含まれ、最新の状態になっていることを確認する必要があります。AMSA は、十分かつ最新の海図を携行していない船舶は拘留される可能性があるとし、そのような拘留の例としてこの [メディア記事 \(英文\)](#) を引用しています。非公式な海図に頼ることは、船舶の安全管理システム上、不適切な航海計画といえます。そのことは、船舶が航海に適さない状態であることを示すものでもあり、また、環境に対して脅威をもたらす可能性もあります。

乗組員には、MARPOL 条約の「最も近い陸地」が必ずしも「最も近い海岸線」を意味するものではないことの注意を促す必要があります。オーストラリアでは、最も近い陸地境界線は GBR 地域の外縁まで広がっています。海岸線から離れたところに基線を設定している国もあり、最短距離要件はこれらの基線を基準に適用されます。

各国で採用されている基線と指定海域について不明な点がある場合は、現地の代理店にお問い合わせください。また、食物ごみの排出が認められる場合であっても、[プラスチックはいかなる状況でも海洋投入できない](#)ため、プラスチック製のごみ袋に食物を入れてはならないことにご注意ください。

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

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