

IMO 第 69 回海上安全委員会 (MSC69) の結果について

1. 標記会合は、平成 10 年 5 月 11 日から 20 日まで、ロンドンの国際海事機関 (IMO) 本部において開催された。我が国からは、矢部安全基準課長他 25 名が出席した。今次会合における主な審議結果は以下の通り。

2. 海上人命安全条約の改正案の採択 (議題 3)

次の内容の海上人命安全条約 (SOLAS 条約) の改正案が採択された。今回採択された条約改正案は、2002 年 1 月 1 日までに SOLAS 条約締約国の 3 分の 1 以上の国から異議通告が行なわれない限り、2002 年 7 月 1 日に発効する。

(1) 第 -2 章 (構造 - 区画及び復原性並びに機関及び電気設備) の改正

区画室の溶接部について、従来は張水試験又は射水試験が要求されていたが、今後は、電気設備の絶縁等に損傷を与える場合は、注意深い目視検査 (必要とみなされる場合は、浸透探傷法、超音波探傷法又は同等の試験によって補われる。) に替えることが出来るようになった。

(2) 第 章 (無線通信) の改正

「衛星系 EPIRB は、12 ヶ月を超えない間隔で試験する。ただし、主官庁は 17 ヶ月とすることが出来る。また、試験は、船上又は承認されたサービスステーション等で行なうことが出来る。」との規定が追加された。

双方向通信装置 (DSC 及びインマルサット C) における、遭難警報に船舶の最新の位置情報を自動的に入力する機能を付加する。この機能を付加できない場合は、4 時間毎に、手動で船舶の位置情報を更新することとなった。

その他関連の改正 (定義等)

(3) 第 章 (貨物の運送) 及び第 章 (危険物の運送) の改正

貨物固縛マニュアルに係る適用貨物の表現を「車両及びコンテナを含む貨物ユニット」から「固体及び液体貨物以外の全ての貨物」に統一した。

3. ばら積み液体及び気体物質 (議題 4)

1997 年 4 月 7 日から 11 日まで開催された第 2 回ばら積み液体と気体物質に関する小委員会 (BLG 2) において今次 MSC に回章された事項について審議、検討が行なわれ承認された。主な審議内容は、次の通り。

(1) タンカーポンブルームの安全 (SOLAS 第 -1 章の改正提案)

新造タンカーのカーゴポンブルームの非常用照明についての SOLAS 第 -1 章第 43 規則の改正案、及び現存船を含む全てのタンカーのカーゴポンブルームの防爆処置に関する SOLAS 第 -1 章第 63 規則の改正案が検討された。

我が国は、第 63 規則の改正については具体的な性能基準について十分に検討されてい

ないことから、委員会は第 43 規則の改正のみ承認すべきとの主張を行なった。議論の末、最終的には両規則を新造船へ適用することを承認し、現存船への適用については、第 3 回 BLG で改めて審議することとなった。

(2) IGC コードの改正提案

字句等の修正により規定の明確化を図るために改正提案を行なっているものの、一部技術的な内容を含んでいることから現存船に適用すれば混乱を招く恐れがあるため、我が国より適用は新造船のみであることを確認した。MSC は将来の同コードの改正の際に現存船への適用については慎重に検討すべきであることが確認された。

(3) スチレンモノマー

BLG 2 において、スチレンモノマーの輸送でイナータガス中の酸素濃度を一定の範囲内（重合防止剤が働く 2 ~ 6 %）に制御するイナータガスシステムが提案され、IBC コードの現行規定と同等であると認め、サーキュラーとすることが提案された。今会合において、BLG 報告の MSC/MEPC. Circ.案は承認された。

4 . 航行の安全（議題 5）

1997 年 6 月 14 日から 18 日まで開催された第 43 回航行安全小委員会（NAV43）において今次 MSC に回章された事項について審議、検討が行なわれ、承認された。主な審議内容は以下の通り。

(1) 航行設備の性能基準の採択

今次会合では、GPS/GLONASS 受信装置、音響測深機、トラックコントロールシステム、自動船舶識別システム（AIS）、電磁コンパスの性能基準案が審議された。

トラックコントロールシステムに関しては、設計・設置を国際的品質基準（ISO9000）適合させる旨の規定は性能要件でないため、これを削除するよう我が国が主張を行い、受け入れられた。

AIS の性能基準に関する我が国の改善提案（分解能が過度である。動的情報として舵角を含める。）については、分解能ではなく画面の表示能力であること、舵角については当て舵を誤認してしまうこと、また、AIS の性能基準は長期間検討してきたもので、原案のまま採択すべきとの意見が大勢を占め、採用されなかった。

電磁コンパスの性能基準については、今次会合で採択されず NAV44 にて更に検討することとなった。

その他の性能基準は原案のまま採択された。

(2) 海図に関する修正提案

SOLAS 第 章での海図等の定義に関する提案については NAV44 にて検討されることになり、IHO（国際水路機関）は本件に対して意見を提出するよう求められた。また、SOLAS 第 章改正が 2002 年 7 月 1 日発行を目指しているためそれに併せて検討することとなった。

5. 防火（議題6）

1997年12月8日から12日まで開催された第42回防火小委員会（FP42）において今次MSCに回章された事項について審議、検討が行なわれ承認された。主な審議内容は以下の通り。

（1）FP42の報告

以下の及びを除き、MSCはFP42の報告を承認した。

あいまい表現の解釈に関するMSC/Circ.847の承認

本件は、現行規則中の「主管庁の満足するところ」という表現については、各国間で解釈が異なっていることから安全性のレベルを国際的に統一するために、その統一解釈を作成しようとするものである。

我が国は、当Circ.案から条約発効前に建造された船舶にも影響を及ぼすSOLAS第-2章第41-2規則に関する解釈案を削除するよう提案した。これに対し、

- 1) 当解釈は勧告であり強制要件ではないこと、
- 2) 当解釈は新しく設けられる防火設備や防火措置に適用するものであって現存措置への遡及適用はしないことをFPで合意していること、

等が指摘された。上記2)を明確にするために文書の修正を行なった後、MSCはこれに合意し当Circ.を承認した。

防火用具の維持点検に関するガイドライン

防火用具の維持点検に関するガイドライン案について、7.12項（消火設備のコントロールバルブを毎年オーバーホールする要件）は過剰な点検である旨指摘があった。議論の結果、「毎年の点検の7.12項から”internally”を削除すること（すなわち内部点検は必要ない。）」及び「7.12項をそのまま8項（5年点検）に入れること」が提案され、MSCはこれに合意し、当Circ.を承認した。

（2）機関室燃料管に関する規則の改正案

機関室燃料油装置からの火災の危険性を減らすことを目的とした、英国からのSOLAS第-2章の機関室燃料管に関する改正提案について議論された。本件はFP42にて燃料管等に関するMSC/Circ.案作成に派生してきたものでありFP42にて必要性が認められていることから、FP43から検討することとなったが、FP42からFP43間のSOLAS第-2章総合見直しコレスポンスグループでは取り扱わないこととなった。

（3）局所消火装置の対象船舶（-2章第7規則）

機関区域の火災安全性向上のためA類機関区域に現在の消防設備に加え水系局所消火装置が追加設置されることとなったが、その適用船舶について現存船にも適用すべきか否かの判断を求められていたMSCは、新船の適用については合意し、現存船への適用についてはコレスポンスグループで検討するよう指示した。

6．復原性・満載喫水線及び漁船の安全（議題 8）

（1）損傷時復原性規則の調和作業

SOLAS 第 -1 章において、乾貨物船については、確率論手法に基づき損傷時復原性が規定されているが、旅客船については条約制定時より決定論的手法により損傷時復原性が規定されている。本件については、損傷時復原性を確率論に統一することを目的として検討が始まった。

しかし、現行改正案においては、従来から確率論で規定されていた貨物船に対してより厳しい規則となることが明らかになっている。

我が国より文書にて、現時点で貨物船の規則を強化する必要性は無いとの立場から、貨物船の異なる種類・サイズに対しても現規則と同じ程度になるよう規則の調和を図ることを委員会に要請した。これに対して、特に反対意見は無かったものの、委員会としては現時点で何らかの決定を行なう立場に無く、今回このような意見があったことを小委員会に紹介するよう指示があった。

（2）漁船コード及び非強制ガイドラインの遂行及び 93 トレモリノスの発効の要請

国内基準や地域基準を持たない国のためにコードやガイダンスを作成しようという作業に対して、我が国より 93 トレモリノスプロトコル 3、5 条に基づいて作成されたアジア地域基準やその他の基準に影響を及ぼすべきでないとの発言を行い、記録された。

（3）損傷制御図に関するガイドライン

我が国より文書にて、“Stability Consequence Diagrams”に問題が多いことから、完了年の迫った現時点でこれをガイドラインに含むべきでない旨提案したところ支持された。しかし、これらの問題は再度 SLF42 で検討することになっていることから、委員会は現時点で本ダイアグラムを除くことを決定せず、小委員会で問題点を検討することとなった。

（4）損傷制御コンピュータ

衝突等の緊急時での船長の意思決定支援システムとして損傷制御コンピュータを旅客船に搭載することの提案が行なわれた。我が国としてはそのシステムの有効性が明らかでないことから強制化については時期尚早であるとの主張を行なった。しかし、本提案に対して賛同する国もあり、次回 SLF42 にて検討を行なうこととなった。

7．設計設備（議題 11）

設計設備小委員会より、緊急案件の検討として、機関室の燃料油システムに関するガイドラインの MSC サーキュラー案を DE41 で合意したことの確認、及び HSC コードに関する FSA（総合安全評価）の見直しを MSC の専門家グループで行なうことの 2 点が要請され、いずれもコメント無く認められた。

8．海難事故における人的要因の役割（議題 13）

(1) SOLAS 条約第 章及び国際安全管理コードの改正

前回 MSC の「人的要因 (HE)・総合安全評価 (FSA) 合同 WG」の結果が報告され、その中で、SOLAS 条約第 章(船舶の安全運航の管理)および国際安全管理コード(ISM コード) の改正について審議された。

ISM コードは、旅客船、タンカー等一部の船舶については本年 7 月から、一般貨物船については 2002 年 7 月から強制化されることとなっている。我が国はこのための準備を A.788(19)等を考慮しつつ進めているところである旨主張した。さらに、このような段階で新たな要件を ISM コードに盛り込むことは ISM コードの強制化に当たって混乱を招くこととなることから、ISM コードの強制化が終了するまでは改正は見送るべきとの立場で対処した。

審議の結果、現時点においては ISM コードを改正すべきでないとする意見に支持が集まり、証書の有効期間、暫定証書、証書の様式についてのみ 2002 年の改正を目標に検討することとなった。

(2) ニアミス

我が国は、ニアミスに関する調査研究の内アンケートの集計結果を提出し、説明を行なった。各国は本調査結果の重要性を認識し、今後更にデータの分析やニアミスと船員の疲労の関係等の解析結果の提出が要望された。

9 . フォーマルセーフティアセシメント (議題 14)

(1) ヘリコプタランディングエリア (ヘリデッキ)

1999 年から 130m 以上の旅客船に適用されるヘリコプター着船区域の規則に対して、ro-ro 船以外の客船に対してはヘリデッキは不要であるとの主張がイタリア等からなされた。我が国は採択したばかりの規定に対して発効前に改正することに対して強く反対を行なった。

WG の審議においては、欧州内定期航路に就航している ro-ro 旅客船とカリブ海に就航している一般旅客船について FSA 解析を行なった結果が示された。我が国は、先と同様に反対の主張を行なったが、議論の末、コレスポネンスグループを形成し審議を継続することが決定された。

(2) IMO での FSA の使用ガイドライン

FSA ガイドラインを IMO における規則作成に使用するガイドライン案について議論された。WG は、その報告を MSC70 に提出するとともに、MSC70、71 にて今後更に検討を続けることとなった。

10 . 海上衝突予防規則の改正の検討を開始する提案 (議題 20)

海上衝突予防規則(COLREG 規則)で要求される汽笛及び号鐘に対して、我が国の利用者から小型船舶にとって大きくかつ重いこと等の問題点が指摘された。このことを受け、小

型船舶の汽笛、号鐘等に関する COLREG 規則の改正作業を開始することの提案を行なうとともに、同規則の改正案の提示を行なった。その結果、多数の国の支持を得て NAV（航行安全小委員会）において上記改正案が検討されることとなった。

11. その他

(1) SOLAS 条約第 2 章（構造 - 防火並びに火災探知及び消火）の統一解釈案が承認された。

なお我が国から、今回の解釈は現存船に対しては適用されないことを明確にするよう提案したところ、本統一解釈は、本解釈が回章された後に設備されるものを対象とすることが合意された。

(2) ナホトカ事故原因調査報告

我が国よりナホトカ号事故原因調査報告の概要について説明を行なった。

ロシアは、ロシアの事故調査報告書を IMO に提出済みである、ロシアの調査では船体の衰耗が原因ではない、事故原因については日露間で共通の結論が得られなかったものの、再発防止策の確立については国際的な場で両国は協力していくことで意見の一致を見ている旨の発言を行なった。

(3) ダービシャー号事故調査報告及び英国提案

1980 年に沖縄沖で台風に遭い沈没した英国籍バルクキャリア「ダービシャー号」の事故原因調査に基づき、英国からバルクキャリア船主船楼基準強化、ハッチカバー強度、船首乾舷の改善等を求める提案が行なわれ、次回 MSC においてワーキンググループを設け、詳細な検討を行なうこととされた。英国は、より具体的な改善策と提案理由を提出することとなった。

(4) 夜間単独航海当直

夜間単独航海当直を推進するためにオランダ、ドイツ等から提案文書が出された。この中では、9 年における実験においてなんら事故が発生しなかったこと、夜間単独航海当直は従来の航海当直方式と比べて安全面においてなんら劣らないことが報告された。

議論の末、本件についての STCW 条約の改正を行なわないことなどが合意されたが、これまでの実験結果については「船橋設備及びレイアウトの人間工学的基準」に関連して NAV 小委員会において検討されることとなった。