

IMO 第 42 回防火（FP）小委員会の開催結果について

標記会合は、平成 9 年 12 月 8 日から 12 月 12 日まで、ロンドンの IMO(国際海事機関)本部において開催された。同小委員会では、主として、SOLAS 条約第 -2 章（防火・消防関連規則）に関連する事項を取り扱っており、旅客船、貨物船の防火構造、消防設備等の基準の検討を行なっている。我が国からは運輸省関係者等 8 名からなる代表団が出席した。

主な審議内容は以下の通りである。

1 . SOLAS 第 -2 章総合見直し

FP では、2000 年を目標に SOLAS 第 -2 章の総合見直しを進めており、我が国が中心となってコレスポンスグループ（CG）による検討を進めてきた。

今次会合では、まとめられた以下の事項について審議承認された。また、CG は日本を中心に継続することになった。

CG が提案した新 -2 章の規則及び火災安全措置コード（FSS コード）の構成は基本的に了解された。

MSC(海上安全委員会)にて既に条約改正の検討が承認されている事項について取り入れ状況が報告された。

現行規則の機能規則への書き換えは据え置き、代替設計指針作成として検討を行なうという CG の結論が確認された。また、指針の作成に当たっては、米国が ISO/TC92/SC4 の関連技術報告書及びその他各国で既に原則としてまとめられているものを基礎資料として使用し、船舶に適用するための検討をし、CG に報告する。

総合安全性評価（FSA）の適用については、CG 提案では、SOLAS -2 章への FSA の適用はまず第 1 段階（危険の明確化）及び第 3 段階（管理手段）の試適用を提案していたが、第 2 段階（リスク評価）及び第 4 段階（コスト評価）まで行なわないと意味がないのではとの意見が多く提出され、第 2 及び第 4 段階の適用可能性を含めて引き続き CG 内で検討することとなった。

今後の SOLAS -2 章規則改正提案は、すべて新規規則の枠組みの中で、MSC における新議題としての承認を得た後、統一標準提案書式を使用して FP に提案することとなった。標準書式の目的はあくまで FP 小委員会の中において SOLAS -2 章の総合見直しのために、主として技術要件の検討及び新規規則への取り入れの便宜を図るものである。また、新規規則構築に関する事項及びそれに付随する規則表現の変更及び修正等は規則改正とはみなさないという CG の解釈も確認された。

2 . あいまい表現の統一解釈

現行規則中の「主官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

なっているところがあり、安全性のレベルを国際的に統一するため、その統一解釈を作成しようとするもので、今回合意された部分については、MSC69 に送付され、MSC サーキュラーとなる予定である。

この統一解釈を強制とする提案が出されていたが、我が国より統一解釈は他の章でも取扱いは非強制的のサーキュラーであり、本章のみを強制とすべき理由はなく、また、対象船舶に既存船を含むべきではない旨主張したところ、多数の支持を得て合意された。

3 . RORO 旅客船関連

1995 年の SOLAS 条約改正 (RORO 旅客船の安全対策) のために提案されたが、緊急を要せず、且つ、専門的な検討が必要とされたもののうち、以下について審議された。

脱出設備に関する分析方法

上記条約改正で RORO 旅客船の脱出経路は、設計段階で、分析・評価しなければならないが、そのためのガイドラインが米国より提案され、多くの国が原則支持し、米国内に若干の修正を施した案をベースに次回会合で検討することとなった。

脱出経路の防火戸の要件

防火戸について、20 度の大傾斜 (現行 3.5 度) においても操作可能とする要件を加えるか否かについて、FP で検討することになっていたが、ICS(国際海運会議所)が、その非合理性を指摘し、規則変更の必要性はない旨提案していた。ICS 案について、日本、米国等多くの国が支持し、改正の検討は行わないこととなり、その旨 MSC69 に報告されることとなった。

4 . 機関室の局所消火装置

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、水系局所消火装置を追加設置する新第 7-1 規則の提案がなされ、新 2 章へ取り入れるための審議が行なわれ、基本的に新船に適用すること、水系以外の消火装置 (CO₂、泡等) を認めることが合意された。

適用対象として現存旅客船を含むかどうかについて審議されたが結論が出ず、MSC69 で判断を求めることとなった。また、局所消火装置のガイドラインについては、ドラフティンググループ (DG) で審議されなかったことも踏まえ、本件に関する CG を設け、水系以外の固定式局所消火装置も含んで検討することになった。

5 . 非常用脱出呼吸具 (EEBD)

火災時に機関室等から船員が安全に脱出する目的で、非常用脱出呼吸具を全ての船舶に設置を義務付けるための第 2 章 17 及び 18 規則の改正案並びに「非常用脱出呼吸具の適正な配置、使用、手入れに関するガイドライン案」について審議された。

EEBD の設置場所については、第 17 規則改正案では救命の目的で客船、貨物船とも

に消防員装具を備える場所にそれぞれ2個以上、第18規則改正案では、機関室からの脱出の目的で必要個数の設置を義務付け、新船・現存船とも適用対象とすることとなった。

規則改正案については、2002年発効予定の-2章総合見直しの中に盛り込むものとし、ガイドライン案については先行してMSCサーキュラーとするためにMSC69へ送付することとなった。

6. 火災荷重の制限

現行-2章34及び50規則の仕切壁等に使用される可燃物の容積制限に代えて、区画内の全ての可燃物を火災荷重として制限することが合意され、下記規則案が作成された。

区画内の火災荷重(L: kg/m²)は次の容量で計算する。

$$L = M/A$$

ここで、Mは区画内の全ての可燃物の質量(kg)であり、可燃材料と不燃材料の混合物の場合には可燃材料の部分の質量を含むものとする。また、Aは区画の床面積である。

Lは以下の値を超えてはならない。

火災危険性の高い居住区域	35 (kg/m ²)
火災危険性の低い及び中程度の区画内	15 (kg/m ²)
階段、廊下〔及び制御場所〕	5 (kg/m ²)
境界が全てAクラスの区画	45 (kg/m ²)

上記制限値等について、-2章総合見直しの中に取り入れて更に検討されることになった。

7. アスベストの使用禁止

本件は、フランスが新船に対するアスベストの使用禁止(SOLAS条約改正)を主張し、FPの作業計画に入れられたもので次回以降本格審議されることとなっているが、今次会合においても各国のとりあえずの意見が求められた。

フランスをはじめとする多くのEU各国はアスベストの危険性は既に科学的に立証されており、使用を禁止するためのSOLAS条約改正が必要であることを述べた。

日本は、新船に対する使用禁止は同意できるが、現存船については、関連する部分の大改造時のみアスベストを非アスベスト材に変更する等の考慮が必要であることを述べ、ギリシャ、デンマーク等の支持を得た。