

IMO第70回海上安全委員会(MSC)の結果について

標記会合は、平成10年12月7日から12月11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、矢萩安全基準課長他26名が出席した。今次会合の当局に関連した主な審議結果は以下のとおり。

1. 議題の採択(議題1関連)

会議に先立ち事務局長から今次会合の重要な議題として、STCWの実施、ISMコードの実施、バルクキャリアの安全などが挙げられ、特にISMコードが多くの船舶に適用される完全実施日(2002年7月1日)までの4年間に本コードを確実に実施するよう、本委員会、海運業界、船級協会などに要請された。

2. バルクキャリアの安全(議題4関連)

2-1 経緯

- (1) 1980年代後半から、バルクキャリアの沈没、行方不明事故が多発し、IMOではこれらの事故に対応するため検査強化を中心とする対策を講じてきた。しかしながら、その後も事故が減少しないことから、1995年5月のMSC65において構造要件を含む抜本的な対策の検討を開始し、1997年11月のSOLAS条約締約政府会議において、バルクキャリアの安全対策に関するSOLAS条約の改正(新第 章の追加)が採択された。本条約は、1999年7月1日に発効予定となっている。
- (2) 本条約改正が採択された際に、新第 章が適用されないバルクキャリア(150m未満、二重船殻構造バルクキャリア等)の安全対策、新第 章を実施する上で明確化すべき項目等について、更に検討することが合意された。
- (3) 一方、1998年5月のMSC69において、英国は、ダービシャー号の事故(1980年に英国船籍の鉱石運搬船が沖縄沖で台風遭遇し沈没した。)を踏まえ、新たな検討課題(台風下で耐えられる設計思想の導入、バルクキャリアの二重船殻化、船首高さ及びハッチカバー強度の見直し等)を提示した。これらについては、英国から具体的な提案を受けて、上記案件と合わせて検討されることとなった。

2-2 今次会合の審議結果

2-2-1 締約政府会議において更に検討する必要があるとされた項目

- (1) 新第 章が適用されないバルクキャリアへの適合拡大

長さ150m以下のバルクキャリア、新造二重船殻バルクキャリア、比重 1.78 kg/m^3 以下の貨物を運ぶ既存バルクキャリアに対する新第 章の適用については、バルクキャリアの安全に関するFSA(総合安全性評価)を行い、その評価結果に基づき検討するが

否かを議論することとなった。

(2) ばら積み貨物を運送するバルクキャリア以外の船舶

貨物倉にトップサイドタンク及びホッパーサイドタンクをもつ構造のバルクキャリアに対する方策が講じられたものであり、単にばら積み貨物を運送するというだけで新第 X 章を適用する必要はないとの我が国の主張は受け入れられ、今後この問題については検討されないこととなった。

2 - 2 - 2 ダービシャー号事故関連

ダービシャー号事故に関連する提案については、復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会において、青波から船首部の保護(具体的には、()ハッチカバー及びコーミングの強度、()乾舷及び船首高さ、()船主楼を含む予備浮力、()ハッチカバー及び船首構造の荷重を減少させるための構造)及び船首へのアクセス時の船員の保護策について検討を行うこととなった。

3 . 無線通信及び搜索救助(議題 7 関連)

我が国より 1999 年 2 月 1 日に GMDSS の完全実施に関し、各国及び IMO に対し以下の要請を行った。

- (1) GMDSS の円滑な完全実施のため、船舶の整備及び陸上施設の整備、船員の訓練等について、各国が更なる努力を行うこと。
- (2) 遭難警報の誤発射防止のための MSC サーキュラー等の IMO 文書に従って各国が適切な方策を講じること。
- (3) GMDSS を期日までに実施できないことが判明した国は、その状況を速やかに IMO に報告すること。

4 . 旗国の実施(議題 9 関連)

第 6 回旗国小委員会において、設計設備小委員会(DE)に付託することとなった「船体縦強度評価の導入による旗国の検査強化」に関する我が国の提案については、次回 DE42 で検討議題が非常に多く、また、提案文書の提出期限の問題もあることから、2000 年に開催予定の DE43 から新しい議題として検討されることとなった。

5 . ばら積み液体及びガス(議題 10 関連)

第 3 回ばら積み液体及びガス小委員会の報告の中で、SOLAS 一 2 章第 59 規則(1998 年 7 月 1 日発効:荷役時に貨物タンク通気装置の故障によるタンクの過圧及び過減圧を防止するために、通気装置に二次的手段を追加する要件)を IBC コード 8 章(貨物タンクの通風及びガスフリー装置)に取り入れる提案について報告された。我が国は、同小委員会の審議において、500 総トン未満の小型船に、SOLAS 一 2 章第 59 規則を適用することの非現実性を従来から指摘してきたが、今次会合にも同内容の文書の提出を行い、当

該規定の現存船への適用を、小型船には緩和すべきであるとの主張を行った。

その結果、我が国の提案は反対なく合意され、MSC73 で採択するために改正案が回章されることとなった(本改正は、2002 年 7 月 1 日発効予定)。

6 . 航行安全(議題 11 関連)

(1) SOLAS 第 V 章の改正

現在、航行安全小委員会(NAV)にて SOLAS 第 V 章の全面改正についての検討を行っているが、次回 NAV45 での最終化を目指していることが議場において確認された(2002 年 7 月発効予定)。

我が国は提案文書に基づき、新 V 章案における搭載要件の拡大範囲を示し、それに伴うコスト増加が小型船舶、特に内航船に過大であること等を指摘し、NAV にて費用対効果の観点から十分検討するべきであるとの主張を行った。本件での議論を踏まえ、次回の NAV45 で我が国の提案文書を元に検討を行うよう小委員会には要請された。

(2) 性能要件の採択

音響受信装置、INS(統合航行システム)、ECDIS、TMHD(Transmitting Magnetic Heading Device)の性能要件が、修正されることなく採択された。

TMHD については、独により移行磁気コンパスと電磁コンパスは異なる運用方法であることから異なった性能要件が必要であるとし、本件を更に NAV45 で検討すべきとの主張もなされたが、検討の末、原案の通り採択された。

7 . 人的要因(議題 13 関連)

運搬される毒性化学物質への曝露に関する豪提案が紹介された。豪は、本件は船員及び乗客にとって深刻である旨主張し、ばら積み液体及びガス小委員会等の適当な小委員会で当該曝露の危険性を避けるために、必要な SOLAS 改正、及びその他の規則を検討する作業を開始するよう提案した。

その結果、本件は MSC71 の人的要因に関するワーキンググループにて詳細に審議されることとなった。

8 . FSA(総合安全性評価)(議題 14 関連)

今次会合において、旅客船のヘリコプタランデングエリアの有効性、バルクキャリアの安全等について FSA 解析結果により議論がなされた。今後も FSA に関する検討を MSC にて引き続き行う旨で各国は合意した。

我が国の FSA 解析結果に関する提案文書については FSA 暫定指針改善のために有効な資料であるとし、次回 MSC71 にて本作業の中で用いられることとなった。

9 . 作業計画(議題 20 関連)

作業計画に関連した我が国の提案(救命艇及び救命いかだに積み込む海水脱塩装置の強制化、及び操縦性暫定基準の見直しについての検討の開始を求める提案)については、会議開催時間の制約のため、各国から提案されている多数の新規案件とともに、次回MSC71(本年5月に開催)において審議されることとなった。