

第 43 回防火小委員会(FP43)の概要について

標記会合は、平成 11 年 1 月 11 日から 15 日までロンドン I M O 本部において開催された。
本小委員会は、船舶における火災の防止及び火災発生の際に船舶の損傷を最小限にとどめ、人命の安全を確保するとの見地から検討を行っており、主に SOLAS 条約第 2 章及びこれに関連するコード並びに総会決議等に本小委員会の検討結果が反映されている。
今次会合における主な審議は以下のとおり。

1 . SOLAS 2 章総合見直し

(1) 新 SOLAS 2 章案

我が国がまとめた現行 SOLAS 2 章の統一解釈(MSC/Circ.847)の新 SOLAS 2 章への取り込みが審議され、承認された。また、米国が主張する居住区域の可燃物の重量を規制する火災荷重の導入は、追加要件であることが合意され、現行規則の可燃性材料の使用制限に追加し、新 2 章に編入することになった。

SOLAS 2 章総合見直しコレスポンデンス・グループ(CG)が継続され、新 2 章案、火災安全システムコード案(FSS コード)及び新 F 部(代替え設計・設備の承認指針案)について更に検討し、次回 FP44 に最終案を提出することとなった。

また、新 SOLAS 2 章及び FSS コード草案が膨大な量となることから、これらを十分に審議するため、次回 FP44 の前週に Intersessional meeting が開催されることになり、我が国も参加を表明した。

(2) FSS コード(火災安全システムコード)

FSS コードについては、プレナリー及びワーキング・グループ(WG)において検討・審議する時間が無く、今後 CG で引き続き検討を行い、FSS コード草案は次回会合で審議されることとなった。

2 . Ro-Ro フェリーの安全(SOLAS 2 章 28.1.3 規則の避難解析の勧告)

IMO 事務局長から本会合の冒頭において、巨大旅客船及び HSC(高速船)に対しても脱出経路の避難解析の実施を要請された。これを受けて FP 小委員会は、非 Ro-Ro 旅客船及び HSC 旅客船を対象を拡大して、今後 3 回の会合で避難解析を検討することを決定し、MSC71 に作業計画の承認を求めることとなった。

避難解析のガイドラインについては、我が国より、SOLAS 2/28.1 規則には、ガイドライン作成の規定はなく、解析のための各要素やシナリオの決定には更なる検討が必要である旨指摘した。一方、英、伊、ノルウエー、デンマーク等の大勢が今次会合での暫定ガイドラインの作成は必至であると強く要望し、結果、米提案をベースに伊の解析手法を織り込む形で暫定ガイドライン案が作成され、MSC/Circ.案として MSC71 に承認

のため付託される事となった。

本件は、非 Ro-Ro 旅客船及び HSC 旅客船に適用を拡大して避難解析のガイドラインの作成を検討するため CG を設けることになり、我が国も参加することになっている。

3 . 高速船コード(HSC コード)の火災安全に関する改正

Ro-Ro space 及び Special category space の定義については、我が国提案文書の趣旨が反映され、現行 SOLAS 一 2 章の定義と表現は異なるが実質的に同様に解釈することで合意された。また、高速船による危険物の運送のため HSC コードを改正し、第 7 章に Part D を設け、現行 SOLAS 一 2/54 規則を導入することになった。

中国から提案のあった小型高速船の定義及び免除項目は、日、英、独、蘭、ギリシャ等多数の見解により、全区画禁煙で、galleys, Ro-Ro space 等が無く、航海時間が 2 時間以内及び乗客が 200 人未満に限定され、免除はスプリンクラーの設置のみであることが合意され、HSC コードの改正案が承認された。

今次会合で審議され承認された火災安全に関する HSC コード改正案は、同コード改正案を取り纏める設計設備(DE)小委員会へ送付されることになった。

4 . 機関区域及びその他の区域の消火装置

SOLAS 一 2/7 規則の改正提案(固定式局所消火装置の 2002 年 7 月 1 日以後の強制化)に対し、我が国は、新造船への適用は支持するが、500G/T 以上の現存旅客船に適用することは、技術的及び工費の問題から特に小型旅客船において困難である事を指摘した。ギリシャは、我が国を支持するとともに、総会決議の「グランドファーザー条項」が考慮されていないこと、現存船への適用については、FSA の手法により更に検討すべきと主張した。伊は、2 年毎の新しい設備の設置は船舶の運航上大きな問題であると指摘し、中、キプロス、リベリア等いずれも現存船適用に反対した。一方、英国は、1995 年の SOLAS 条約締約国会議決議 2 において、旅客船への遡及適用は合意されていること、英国籍旅客船については既に同装置を設置済みであり、技術的困難性等問題なかった事を説明し遡及適用を支持した。米・ノルウェー・デンマーク、スウェーデン、フィンランド等は現存船適用を強く支持した。我が国は、決議 2 について、その意図するところは旅客船への遡及適用であろうが、必ずしも明確に示されている訳でもなく、解釈の余地はあるのではないかと指摘したが、結局、議長判断によりドラフティング・グループ(DG)で -2/7 規則の改正案を作成するよう指示された。DG での検討の結果、我が国提案に基づき、現存船に対して[2000G/T 以上の現存旅客船に、2005 年 10 月 1 日までに設置]することで合意された。この改正案は、[]のまま MSC での検討に付されることになった。

5 . 船上でのアスベストの使用禁止

フランスから提案された船上でのアスベストの使用禁止について、新船への使用及び

現存船への新たな設置を禁止することについては、日本、スウェーデン、蘭、独、英、ギリシャ等の大多数により支持され合意がなされ、DE 小委員会にその結果を送付することになった。

現存船に既に設置されているものの取り扱いについては、我が国は、詳細な検討のため次回 FP の場で審議すべき旨発言するとともに、防火用材以外の構造等におけるアスベストの使用について DE に問うべき旨を指摘し、ギリシャ、バハマがこれを支持した。

結果、定期的にアスベストの浮遊状態の監視を行うとのフランス提案をベースに、その実施方法、規制の位置付け(条約、決議、サーキュラー)等について次回 FP44 で更に検討されることとなった。

6 . 船上の消火設備での PFC の使用禁止

船上消火装置における PFC の使用禁止について、米、伊から説明がなされ、現存船への適用、代替物の有無等がデンマーク、蘭から質問された。米は、現存船適用にはこだわらないこと、代替物として HFC が存在することを述べた。

日、露、スウェーデン等大勢が支持したが、英は、PFC はハロン禁止後の消火剤として有効であること、毒性が低く安全であること等により、PFC の実質使用を強く主張しつつ、本件は環境問題だけでなく人命安全上の案件である旨述べた。米は、PFC は地球温暖化に与える影響が極めて大きいと反論したが、英は PFC が放出されるのは火災発生時のみであり、その影響は微少であるとして強く反対し、禁止するに足りるよう詳細なデータの提出を求めた。ICS,ICCL は英を支持した。

結果、合意には至らず、議論の記録に留められた。米は、次回 FP44 にデータを提出する旨述べた。