

## IMO 第 71 回海上安全委員会(MSC)の開催について

標記会合は、来る平成 11 年 5 月 19 日から 5 月 28 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る。今次会合における当局関係の主な審議項目は以下のとおり。

### 1. 非 RORO 旅客船のヘリコプター着船区域(議題 3:強制要件に関わる改正の検討及び採択)

#### (イ) 経緯

1996 年の MSC66 において、1999 年 7 月以降建造される長さ 130m 以上の旅客船にヘリコプター着船区域(HLA)を設けるための SOLAS 条約の改正が採択され、既に 1998 年 7 月 1 日に発効している。

これに対し、1997 年の MSC 68 以来、ノルウェー/ICCL 及びイタリアは、それぞれ HLA に関する FSA を行い、費用対効果の視点から非 RORO 旅客船に対して HLA を要求することは正当化できないとして、HLA の設置要件を RORO 旅客船に限定するための SOLAS 条約の改正を改めて行うべきとの主張を行ってきた。

#### (ロ) MSC70 の結果

MSC において非 RORO 旅客船には HLA は不要と結論し、各国に改正案を MSC71 に提出するよう要請するとともに、1999 年 7 月 1 日に現規則が適用になることから今次 MSC71 で SOLAS 規則改正案を含め本件の措置を検討することを決定した。

#### (ハ) 我が国の方針

非 RORO 旅客船には HLA は不要との MSC 70 の結論は、条約改正時の日本の主張に沿うものであり、条約改正案が準備される場合には受け入れることが可能である。ただし、前回の条約改正から今回の再改正に至った経緯は IMO 条約の信頼性に大きく影響を与えるものと思料されるところ、今後強制要件の決定は慎重に検討すべきである旨適宜指摘するものとする。

### 2. 単船側構造バルクキャリアの定義(議題 4:ばら積み貨物船の安全性)

#### (イ) 経緯

1980 年代後半からバルクキャリアの沈没、行方不明事故に対応するため、単船側構造バルクキャリアに浸水時の構造強度と損傷時復原性を求める SOLAS 条約改正(新 X 章)が 1997 年の SOLAS 条約締約国会議において採択され、1999 年 7 月 1 日に発効することとなっている。その締約国会議において、「単船側構造バルクキャリア」の定義を作成することが要請され、我が国は、MSC69 に「縦通隔壁の船側外板からの最低距離が 760mm(1m まで受入可)以上あるものを二重船側構造のバルクキャリア(それ以外のものは単船側構造バルクキャリア)」とすることを提案した(MSC69 では議論され

ず)。

(ロ) MSC70 の結果

本件については、我が国の提案をベースに議論され、各国の意見が対立したものの、1999.7.1 前に建造された現存船には 760 mm以上、1999.7.1 以後に、建造された新船にあっては、1m 以上とすることで合意が図られたが、2m 以上を求める国(機関)もあり、今次 MSC71 で再度審議することになった。

(ハ) 我が国の方針

我が国提案、すなわち、「縦通隔壁の船側外板からの最低距離が 760 mm(1m まで受入可)以上あるものを二重船側構造のバルクキャリア(それ以外のものは単船側構造バルクキャリア)」とする提案をベースに対処する。

### 3.防火小委員会からの緊急事項(議題 5)

(1) アスベストの使用禁止

(イ) 経緯

MSC68(1997 年 5 月)において、フランス提案に基づきアスベストの使用禁止のため SOLAS 条約の改正を検討することが合意され、防火(FP)小委員会及び設計設備(DE)小委員会で技術的検討が行われることとなった。

(ロ) 第 43 回 FP 小委員会の結果

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、日本はじめ大多数の支持により合意され、DE 小委員会にその結果を送付することになった。また、現存船に既に設置されているものの取扱いについては、次回 FP44 で更に検討されることとなった。

(ハ) 我が国の方針

FP43 の結論は、我が国の意見が反映されたものであり、支持する。

(2) 機関室への局所消火装置の設置

(イ) 経緯

1996 年の FP41 において、人体に影響のない消火剤を使って局部的に消火をするシステムを導入することを目的として、デンマークから、機関室に局所消火装置を設置する提案があり、議論が開始された。1998 年の MSC69 において、新船(500 トン以上の旅客船、[2000 トン]以上の貨物船)の機関室に局所消火装置を設置することについては合意したが、新造貨物船の適用範囲及び現存船への適用については FP で議論することとされた。

(ロ) FP43 の結果

新造貨物船の適用範囲については、2000 トン以上の貨物船とすることで合意した。また、現存船への適用については、現存船には構造設備要件は遡及適用しないとの考えに基づいて旅客船、貨物船ともに適用しないとする我が国等と旅客船には適用

すべきとする英国等との意見が対立したが、我が国から、「2002年7月1日前に建造された2000トン以上の旅客船は、[2005年10月1日]までに設置する。」との妥協案を示し、一応の合意を得ている。

(八) 我が国の方針

右改正案は、日本の意見が十分反映されたものであり、支持を行う。また、現存旅客船の施行日についても、〔2005年10月1日〕を維持すべく努めるものとする。

#### 4. IMDGコード強制化のための SOLAS 条約第 章の改正(議題 8:第 4 回 DSC 小委員会の報告)

(イ) 経緯

危険物の海上運送に関する国際規則である国際海上危険物規程(IMDGコード)については、現在、1974年海上人命安全条約(SOLAS条約)の附属書第 章 A 部における参照コードであり強制力を有していないため、世界的に IMDG コードへの適合性が低いことが問題視されており、IMDG コードを強制化すべきであるとの国際的な認識から、同コードの強制化が審議されてきた。

(ロ) 第 4 回 DSC 小委員会の結果

強制化後の改正手続きを除き、IMDGコード強制化のための SOLAS 条約第 章の改正案が合意された。

IMDGコードは、国連勧告にあわせ2年ごとに改正しなければならないが、条約の改正手続きコード(第 条)従って改正した場合、長い期間(2年3ヶ月から3年)を要する。この問題を解決するため、特段の規定をコードの中に置くことにより改正期間を短縮するとの提案がなされたが意見が分かれ、今次会合で引き続き審議されることとなった。

なお、我が国は SOLAS 条約第 章に「各締約国は IMDG コード要件の効果的な履行を確保するための適切な措置を執ること」という規定を追加することの提案を行い、IMDGコードの中に規定することで決着した。

(ハ) 我が国の方針

今次会合においては、上記改正案が承認されることとなっているが、本改正案は基本的に我が国の意見が反映されたものであり、承認することを支持する。

本コードの改正手続きについては、特段の規定をコードの中に置くことにより改正期間を短縮するとの提案を支持するものとする。

#### 5. 旗国の実施(議題 10:第 7 回 FSI 小委員会の緊急事項)

(1) 総会決議 A.787(19)の改正(構造に関する PSC の強化:日本提案)

(イ) 経緯

1997年1月2日に発生したロシア船籍タンカー「ナホトカ号」の事故を教訓にして、我が国はIMOに対し、同種事故の再発防止の観点から、構造に関する旗国検査の強化及び構造の健全性に係るPSCの強化を提案し、についてはDE小委員会において、についてはFSI小委員会において議論されている。

(ロ) 第7回FSI小委員会の結果

我が国から構造の健全性に係るPSCの強化のための総会決議A.787(19)(PSCの手順書)の改正(構造に係る詳細な検査が適正に実施されていることを検査報告簿で確認すること、及び、PSCにおいて抑留した船舶を修理等のために次の寄港地までの航行を認めた場合、その船舶の修理等が確実に実施されたことを確認するための具体的手続き)を提案し、我が国の主張は基本的に受け入れられた。

(ハ) 我が国の方針

FSI7での結果は、我が国の意図は十分反映されていると考えられるところ、今次会合においてはできる限り合意案から変更が行われない形で、次回総会へ送付されるよう努める。

(2) 旗国の自己評価様式

(イ) 経緯

FSI4(1996年3月)時に、IMOの関係条約上の責務を十分に果たしていない旗国の存在が大きな問題となっていることから、英国及び豪が旗国に対する査察制度、制裁措置を含む新条約を作成すべきと提案した。審議の結果、実効性のある措置の導入を求める一部の先進国と新たな措置の導入に反対する便宜置籍国を中心とする発展途上国との間で、新条約の導入の是非を巡って鋭く意見が対立しまとまらず、引き続き検討を行うこととなった。

FSI5(1997年1月)において、新条約の検討については一時棚上げした上で、英、豪及び加から旗国の責務遂行能力を評価する自己評価様式が提案された。

MSC70(1998年12月)では、自己評価様式が審議され、承認された(MEPC42でも承認済)。また、FSIに対して旗国の条約実施の自己評価に関する総会決議案及び旗国の行動の成果を評価するためのクライテリアを作成するよう指示が出された。

(ロ) 第7回FSI小委員会の結果

総会決議案については、次を内容とすることで各国の基本的な合意が得られたが、細かな修正意見については審議する時間もなく、各国は今後、MSC、MEPC及び総会の3回の機会をとらえて意見を述べるができることから、特段調整は行われなかった。

- ・自己評価様式は、基本的には、自己評価を行い、自国の弱点を明らかにする目的で使用。
- ・自己評価を行った場合、その結果を任意でIMOに提出。提出された自己評価結果

に基づきデータベースを構築し、今後の FSI の議論に活用。

・IMO に技術援助を要請する場合、同様式による自己評価を実施。

また、クライテリアの作成については、目標の明確化、クライテリアのリスト等について議論を行い、次回 FSI 8 において更なる検討を行うこととなった。

#### (八) 我が国の方針

今次 MSC71 においては、上記総会決議案の承認が行われる予定であるが、本決議案は FSI 7 において、旗国の評価を強制的にすべきとする国とそれに反対する国の両者からなる WG (我が国も参加) で合意されたものであり、支持。

## 6 . GC コード強制化の否決 (議題 1 1 : 第 4 回 BLG 小委員会の緊急事項)

### (イ) 経緯

本件は、BLG 3 において、英より、古いガスクャリアに事故が多いことからそのような船舶を強制的にフェイズアウトさせるため、GC Code を強制化すべきとの提案があり審議が開始された。

### (ロ) 第 4 回 BLG 小委員会の結果

英国等は、SOLAS 条約を改正し、1986 年以前に建造されたガスクャリアに最低要件として GC コードを強制的に適用することを提案した。一方、我が国は、このような遡及適用は海事産業に多大な負担をかけること、また、他の強制規則に重大な影響を及ぼすおそれがあることから、GC コードの現存船への強制化に反対した。審議の結果小委員会としては、大勢が GC コードの強制化に反対であることから、これ以上本件を議論しないことが合意され、MSC71 に報告されることになった。

### (ハ) 我が国の方針

BLG 小委員会としては、GC コードの強制化について、これ以上本件を議論しないことが合意されているが、英国等が、GC コードの強制化を改めて主張することも予想されるところ、その際には BLG 4 の結論が維持されるよう努める。

## 7 . 作業計画 (議題 2 0)

我が方から下記の提案を行っているところ、小委員会における検討が開始されるよう努めるものとする。

### (1) 救命艇等への海水脱塩装置強制化の検討

1996 年に採択され、1998 年 7 月 1 日に発効した SOLAS 条約第 章 (救命設備) は海上における人命確保の最終手段であり、また、長期間の漂流の事例もあることから、手動式逆浸透圧脱塩装置を救命艇等の必須の設備とすることについて改めて検討することを求めている。

### (2) 操縦性暫定基準の見直し

操縦性暫定基準は、採択の日 (1993 年) から 5 年間の暫定基準として位置付け

られており、この暫定期間に進展した研究の結果を反映し基準の適合性を再検討することになっている。

我が国の検討結果によれば、操縦性能の良い船舶が暫定基準の要求値を満足していないことが明らかになり、本基準は過剰な操船性能を要求していることが分かった。この検討結果に基づき、操縦性暫定基準が本来の目的（特別に操縦性の悪い船舶を排除）に沿った妥当な基準となるよう再検討することを求めている。