

IMO 第 71 回海上安全委員会(MSC)の結果について(その 1)

標記会合は、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た。我が国からは、運輸省関係者等 25 名が出席した。今次会合の当局に関連した事項の審議結果を 2 回に分けて報告することとする。審議結果の前半は以下のとおり。

1.強制要件に関わる改正の検討及び採択(議題 3)

(1) INF コードの採択

経緯

本件については、1979 年の MSC40 において我が国の照射済核燃料運搬船の構造・設備基準等に関する国内基準を紹介し、国際的な基準に発展させていくよう提案したことから検討が開始され、第 18 回 IMO 総会(1993 年 11 月)において、「照射済核燃料等の国際海上安全輸送規則(INF コード)」が決議 A.748(18)として採択された。その後も IMO の各委員会において見直しが行われ、第 20 回 IMO 総会(1997 年 11 月)において INF コードの改正(決議 A.853(20))が採択された。

さらに、国際的な INF コードの強制化への気運の高まりから DSC 小委員会において検討が行われ、MSC69 においては INF コード強制化のための SOLAS 条約第 章改正案 が承認された。

審議の結果

国際 INF コード及び同コードを強制化するための SOLAS 条約第 章の改正案が、若干の修正の上採択された。本改正案は 2001 年 1 月 1 日に発効する。

(2) 非 RO-RO 旅客船のヘリコプター着船区域

経緯

1995 年の締約政府会議において、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 1997 年 7 月 1 日に発効している(エストニア号事故対策の 1 つ)。

これに対し、1997 年の MSC68 以来、ノルウェー、ICCL 及びイタリヤは、それぞれ HLA に関する総合的安全評価(FSA)を行い、費用対効果の観点から非 RO-RO 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 RO-RO 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。この主張は、MSC69 においても議論され、更に昨年 12 月の MSC70 においては、MSC は、非 RO-RO 旅客船には HLA は不要と結論し、各国に条約の改正案を今次 MSC71 に提出するよう要請するとともに、本年 7 月 1 日に現規則が適用になることから、改正案を含め本件の措置を検討することを決定した。

審議の結果

HLA を非 RO-RO 旅客船に義務づけないとする SOLAS 条約の改正案が承認され、MSC72 で採択のため回章されることとなった。

また、次回 MSC において改正案が採択されても、1999 年 7 月 1 日から発効までの間に建造される旅客船には HLA の設置が義務づけられることとなるため、このような旅客船が HLA を設置しなくとも、PSC で拘留されることがないようにするための MSC サークキュラ案が提案され、承認された。

2.ばら積み貨物船の安全性(議題 4)

一単船側構造バルクキャリアの定義一

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 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。)。

前回の MSC70 においては、我が国の提案を基に議論され、各国の意見が対立し、1999 年 7 月 1 日前に建造された現存船には 760mm 以上、1999 年 7 月 1 日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。

審議の結果

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 760mm 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応を行った。

議論の末、条約発効が直前に迫っていることも考慮し、2000 年 1 月 1 日以前の建造船については 760 mm、それ以降の建造船については 1m と定義した MSC 決議が合意された。

3.防火(第 43 回防火小委員会の緊急事項)(議題 5)

(1) アスベストの使用禁止

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。

本年 1 月の FP43 において、船上でのアスベストの使用禁止に関し、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、我が国を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アスベストの取扱いについては、定期的に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された。

審議の結果

FP43 の結果が報告されたところ、ロシアから、アスベストの使用禁止に関して科学的・医学的根拠が示されていないとの理由により反対意見が示されたが、英国は、その根拠は WHO(世界保健機関)で既に示され合意されており、今更 IMO でその根拠について検討する必要はないと主張した。MSC は、この英国意見に概ね合意し、来年の FP44 で最終検討を行うことが決定された。

(2) 機関室への局所消火装置の設置

経緯

1996 年の FP41 において、現在要求されている機関室の固定式消火装置は炭酸ガス等による人命への危険性があり、また、一度に機関室全体の消火を行うシステムになっていることから、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されたが、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。

本年 1 月の FP43 で新造貨物船の適用範囲は、2000 トン以上の貨物船とすることで合意した。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、FP 小委員会では一応の合意を得た。

審議の結果

本件の適用船舶については、FP からの原案のとおり、SOLAS 新 2 章発効時である 2002 年 7 月 1 日以降に建造される 500 総トン以上の新造旅客船及び 2000 総トン以上の 新造貨物船とし、2002 年 7 月 1 日前に建造された 2000 総トン以上の現存旅客船についても、2005 年 10 月 1 日から適用することが合意された。