

## IMO 第 71 回海上安全委員会(MSC)の結果について(その 2)

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。前号に引き続き、今次会合の当局に関連した事項の主な審議結果を以下に示す。

### 4.危険物・固体貨物・コンテナ(議題 8)

#### 一 IMDG コード強制化のための SOLAS 条約第 章の改正一

##### 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。

##### 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、国連勧告にあわせて 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(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、WG 議長より、IMDG コードのように国連勧告にあわせ 2 年ごとに改正しなければならないコードについては、特段の規定を置くことにより改正期間を短縮するとの提案があったが、これを支持する国と強制コードの改正は厳格に条約の改正手続きに従うべきであるとする国に意見が分かれ、議論の結果、法律的及び政策的事項であるため、IMO 事務局のリーガルオフィスの意見を基に、今次会合で審議されることとなった。

なお、我が国は、強制化された後に同コードが世界的に確実に実施されることを確保するため、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を提案し、IMDG コードの中に規定することで決着した。

##### 審議の結果

事務局から、IMDG コードの強制化後の改正手続きについていくつかの案が用意され、それを元に審議された。

しかし、審議が紛糾し結論が出されなかったことから、米国から本件に関し、今回は種々の選択肢の詳細及びその法的見解を持ち帰り次回 MSC で検討すべきとの提案がなされ、大勢の支持を得て、DSC に検討を要請すると共に次回本会合において再検

討することが決定された。

## 5.旗国の実施(議題 10)

### (1) 総会決議 A.787(19)の改正

#### 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」の事故を教訓として、我が国はIMOに対し同種事故の再発防止の観点から、(イ)構造に関する旗国検査の強化及び(ロ)構造の健全性に係るPSCの強化を提案し、(イ)についてはDE小委員会において、(ロ)については旗国(FSI)小委員会において議論されている。

我が国は、本年のFS17に、構造の健全性に係るPSCの強化のため、総会決議A.787(19)「PSCの手順」の改正提案を行い、次のとおり合意された。

- 1) ESP(検査強化計画)が適正に実施されることを検査報告簿で確認する。
- 2) PSCにおいて条件を付して航行を認めた船舶について、船舶の修理等が確実に実施されたことを確認するために次の手続きを行う。

- ・PSCにおいて抑留した場合、当該寄港国において可能な限りの措置を行うこと。
- ・PSCにおいて、航行することを認める場合、PSCを実施した主官庁(P主管庁)は、次の寄港地主管庁(N主管庁)及び旗国の主管庁(F主管庁)に対し、その事実及び措置すべき事項を通報する。
- ・上記通報を受け取ったN主管庁は、適切に措置したことを確認し、P主管庁にその事実を報告する。〔また、P主管庁はF主管庁に対し、同様の報告をすることを求めることもできる〕
- ・航行を許可された船舶が次の寄港地に到着しなかった場合、N主管庁はP主管庁及びF主管庁に報告を發しP主管庁は船名の公表等適切な措置を採る。

しかしながら、PSCへの旗国の関わりは少なくすべきとの主張もあり、このスキームに旗国をどの程度関与させるか(〔 〕の措置を取るか否か。)については、MSCでの議論に委ねられることとなった。

#### 審議の結果

構造の健全性に係るPSCの強化及び拘留船舶の航行許可に係るPSCの通報スキームに関する我が国提案を取り入れた決議A.787(19)の改正は、原案の通り意義なく合意され、総会へ送付されることとなった。

### (2) 旗国の自己評価様式

#### 経緯

FS14(1996年3月)において、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措置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、結論が得られなかったことから、引き続き検討を行うこととなった。

FSI 5(1997年1月)では、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、自己評価様式の内容が審議され、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。

#### 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。

- ・基本的に自己評価様式は、自国自身の評価を行い、自国の弱点を明らかにする目的で使用する。
- ・自己評価を行った場合、その結果を任意で IMO に提出する。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 の議論に活用する。
- ・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する。

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の議論を行い、次回 FSI 8 において更なる検討を行うことが決定された。

#### 審議の結果

今次会合においては、FSI 7 において検討された総会決議案が異議なく承認された。本件は、MEPC でも承認のため取り上げられる予定である(その後は本年 11 月に開催される総会において採択を行う予定)。

## 6.ばら積み液体及びガス(議題 11)

### ー GC コードの強制化ー

#### 経緯

本件は、第3回ばら積み液体及びガス(BLG)小委員会において、英より古いガスキ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 コードを強制化すべきとの提案があり審議が開始された。

#### 第4回 BLG 小委員会の結果

英等は、SOLAS 条約を改正し、1986 年以前に建造されたガスキャリアに最低条件として 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、(イ)IGC コード適用強制化の際に十分な審議の上に現存船については GC 及び IGC コードを強制化しないことを決めており、その決定を変更す正当性が示されていない。(ロ)現存船をこのような手法でフェイズアウトする事は海事産業に多大な負担をかけること、(ハ)このような遡及適用は他の非強制規制に重大な影響を及ぼすおそれがある、との理由から GC コード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。

#### 審議の結果

GC コードは強制化すべきでなく、これ以上審議すべきでないとの小委員会の決定に基づき、小委員会の作業計画から本件は削除された。

## 7.人的要因（議題 13）

### － ISM コードの改正－

#### 経緯

1994 年採択された SOLAS 条約の改正(第 章「船舶の安全運行の管理」の追加) が 1998 年 7 月 1 日発効した。この改正により、同日から ISM コードが旅客船、タンカー、バルクキャリア等に、2002 年 7 月 1 日から他のすべての船舶に強制化されることとなっている。

MSC69 において、英等から SOLAS 条約第 章及び ISM コードの種々の改正が提案されたが、導入過程で改正を行うことは混乱を来すとの理由から、基本的に改正は完全導入後とすることとし、証書の様式等、現在の ISM コードの実施をより円滑にするものに限定して MSC70 から検討を行うことが合意された。

#### 審議の結果

DOC のコピーは認証を要しないとする規定を ISM コード本文に入れることが決定された。また、各国に周知を計るため MSC サーキュラ案が作成され承認された。本件は、ISM コードの関連規定、様式等も含め、更に詳細な検討が必要であるとして、次回会合での承認を目標とし引き続き検討されることになった。

## 8.作集計画(議題 20)

### (1) 救命艇等への海水脱塩装置強制化の検討

#### 提案趣旨

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)の改正では、海水脱塩装置に関し、(イ)海水脱塩装置が手動式逆浸透圧脱塩装置である場合には、救命艇等に要求される水の量の 3 分の 2 まで代替できる(従来は、海水脱塩装置で 3 分の 1 まで代替)、(ロ)救命艇には、雨水収集装置に加えて、手動式逆浸透圧脱塩装置を備付けてもよい、との規定が新たに追加された。

これらの改正のうち(イ)の改正は、長期間の漂流に対応するための飲料水対策として雨水収集装置を必須とし、手動式の海水脱塩装置の備え付けは任意の規定となったとの経緯があるが、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提案した。

#### 審議の結果

本件については DE 小委員会にて検討を開始することが決定されたが、審議の過程で多くの国から、既に搭載が義務づけられている水と雨水収集装置に加えて海水脱塩装置を義務づけることについての疑念が表明された。

#### (2) 操縦性暫定基準の見直し

##### 提案趣旨

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づけられており、この暫定期間に進展した研究等の結果を反映し、基準の適合性を再検討することになっている。このことを踏まえ、我が国はこの 5 年の間、操縦性能データベースを構築し暫定基準の妥当性について検討を行ってきた。

こ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。

我が国は、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する。)に沿った妥当な基準となるよう、再検討を開始するよう提案を行った。

##### 審議の結果

本提案に反対する国はなく DE の作業計画に加えられた。

#### 9.その他(議題 23)

本年 2 月 1 日から GMDSS 体制が完全実施されたが、我が国は現在も誤った遭難警報を多数受信している。誤遭難警報の発射は、捜索救助機関に多大な負担をかけるものであり、GMDSS の信頼性に関わるものであることから、更なる取り組みが必要である。

このことから、我が国は GMDSS の誤警報を減少させるための方策を更に検討するよう要請する内容の提案文書を COMSAR4 に提出済みであることを説明し、各国に協力の要請を行った。