

国際海事機関(IMO)第 85 回海上安全委員会の審議結果

概要

- ・ 復原性基準案を強制化する SOLAS 条約等の改正を採択
- ・ 新たな構造基準(GBS)を強制化する SOLAS 条約等改正案がほぼ最終化されたが承認に至らず。
- ・ 船舶長距離識別追跡システム(LRIT)導入を加速するための Circular を作成。
- ・ SOLAS 条約の「ばら積み貨物船」の定義の解釈を非強制的 MSC 決議として採択。

11 月 26 日から 12 月 5 日までの間、IMO 本部(英国ロンドン)において、第 85 回海上安全委員会(MSC85)が開催された。我が国からは国土交通省、海上保安庁、(独)海上技術安全研究所、大学、民間機関等から成る代表団が参加した。主な審議結果は以下のとおり。

1. SOLAS 条約改正等の採択

今次会合で採択された主な SOLAS 条約の改正等は以下のとおり。

(1)非損傷時復原性基準の強制化

非損傷時の船舶の復原性基準(2008IS コード)を強制化する SOLAS 条約附属書 II-1 章及び 1966 年国際満載喫水線条約(LL 条約)の 1988 年議定書の改正が採択された。2008IS コードは、Part A と Part B から構成されており、Part A は強制規定として国際航海に従事する長さ 24m 以上の旅客船・貨物船等に 2010 年 7 月 1 日から適用される。Part B は、非強制であり、現在、勧告されている国際航海に従事する漁船やコンテナ船等の幾つかの船種の復原性基準は、この Part B で規定されている。

(2)防火扉、通風用ダクトの技術基準の強化

防火扉及び通風用ダクトの技術基準を見直す SOLAS 条約附属書 II-2 章の改正が採択され、国際航海に従事する新造船を対象に 2010 年 7 月 1 日から適用されることとなった。

(3)国際海上個体ばら積み貨物コード(IMSBC コード)の強制化

これまで非強制的の勧告であった「固体ばら積み貨物の安全実施コード(BC コード)」¹を一部改正し「国際海上固体ばら積み貨物コード(IMSBC コード)」²とし、SOLAS 条約附属書第 VI 章、第 VII 章で強制化する改正が採択された。第 VI 章は、石炭、微粉精鉱等、船舶の運航上特別な注意を要する非危険物の固体ばら積み貨物の輸送に、第 VII 章は、硝酸アンモニウム肥料等の危険物の固体ばら積み貨物の輸送に、IMSBC コードを適用するものであり、国際航海に従事する全ての貨物船を対象に現存船を含め 2011 年 1 月 1 日から適用される。

注 1) BC コード : Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes

注 2) IMSBC コード : International Maritime Solid Bulk Cargoes Code

(4)国際安全管理コード(ISM コード)の改正

陸上組織及び船舶に対し毎年の内部監査を求める ISM コードの改正が採択され、現存船を含め国際航海に従事する 500 総トン以上の貨物船及び旅客船を対象に 2010 年 7 月 1 日から適用される。なお、やむを得ない理由がある場合は、3 ヶ月を限度に内部監査の実施を延長できる規定が盛り込まれた。

(5)国際救命設備コード(LSA コード)の改正

貨物船の救命艇の設計体重を 75Kg から 82.5Kg に変更する等の LSA コードの改正が採択され、国際航海に従事する新船を対象に 2010 年 7 月 1 日から適用されることとなった。

2. ゴール・ベース・スタンダード(GBS)

ばら積み貨物船及び油タンカーに適用される新しい構造基準(GBS)については、SOLAS 条約附属書改正案(Tier I)、機能要件等を定めた決議案(Tier II)及び技術基準の適合性検証のための手続き等を定めた指針案(Tier III)の策定が進められており、我が国からは、合理的な GBS を円滑に導入・実施し得るよう、適用船舶の範囲、強制化の時期、鋼材のネット寸法、知的財産権保護等に関する提案文書を今次会合に提出していた。

審議は、我が国提案をベースに行われ、その結果、SOLAS 条約附属書改正案(Tier I)、機能要件等を定めた決議案(Tier II)について、ほぼ全ての部分で合意に達したものの、技術基準の適合性検証のための手続き等を定めた指針(Tier III)の一部や適合性検証のための経費負担等については最終合意に達しなかった。

このような状況を踏まえ、未だ検討すべき事項が残っている段階で SOLAS 条約付属書改正案(Tier I)及び機能要件等についての決議(Tier II)のみを承認するのは時期尚早であるとの意見が多数を占め今次会合での承認は見送られた。

今次会合での主な審議結果は以下の通り。

(1)適用船舶の範囲

適用船舶の範囲及び定義について IACS(国際船級連合)の CSR(共通構造規則)と一部整合を図り、「鉄鉱石運搬船及び兼用船を除く、長さ 150m以上のトップサイドタンク及びホッパータンクを有するばら積み貨物船並びに長さ 150m以上の油タンカー」とすることで合意された。

(2)強制化の時期

我が国提案どおり「2015年1月1日以降に新造船契約された船舶」とすることで合意された。また、2012年にレビューを行い必要があれば適用日を見直し延期する旨の提案も決議文に盛り込まれた。なお、上記適用日は、今次会合で条約案が承認されることを前提としているため、今次会合での承認見送りを受け、次回会合で採択の遅れを考慮して再調整されることとなる。

(3)鋼材のネット寸法

「疲労並びに船体ガーダー及び主部材の全体構造を評価する際には、腐食予備厚の一部を追加することが出来る」旨の我が国提案を大筋盛り込んだ合理的な内容で合意された。

(4)知的財産権保護(IPR)

我が国が提案した「知的財産権(IPR)³について適切な考慮を行う」旨の記述が GBS 実施のため指針(Tier III)に盛り込まれた。

注 3) IPR: Intellectual Property Rights. 特許権、実用新案権等の知的財産権。

3. 船舶長距離識別追跡システム(LRIT)

LRIT については、SOLAS 条約第 V 章第 19-1 規則において、平成 20 年 12 月 31 日以降順次船舶への搭載が義務化されているところ、我が国においては、その運用に不可欠なデータセンターの設置の準備を現在進めているところであり、条約に定められたスケジュールに従って確実に条約を実施することとしている。

今次会合では、データセンターの整備の遅れ等により、条約に定められたスケジュールに沿った条約の実施が困難である旨複数の国から表明され、データセンターの設置の促進等を目的とした各種 Circular が作成された。

今次会合での主な審議結果は以下の通り。

(1)プロトタイプ試験等

12月4日に8カ国による Prototype 試験 4 が正式に完了して終了確認書の署名が翌 5 日に行われたことが報告され、日本を含む DC (データセンター)が Developmental 試験 5 を開始する環境が整うこととなった⁶。

また、米国は暫定の IDE (国際データ交換)の提供を 2011 年末まで継続することを報告し、事務局からは実用システム環境で LRIT ネットワークセキュリティを維持するための PKI(公開鍵暗号基盤)を提供する準備が整ったことが報告された。

注 4)プロトタイプ試験実施完了国: 豪州、バハマ、ブラジル、カナダ、リベリア、マーシャル諸島、韓国、米国

注 5)Development 試験予定国: アルゼンチン、ボリビア、インド、ロシア、トルコ、ツバル、シンガポール、日本、モンゴル

注 6) DC (データ・センター) の設置を表明した国 (12 月 2 日現在)

①NDC (ナショナル・データ・センター) の設置を表明(33 カ国)

ス、アルゼンチン、豪州、バハマ、バーレーン、ベリーズ、ボリビア、ブラジル、カナダ、チリ、中国、インド、日本、キリバス、リベリア、マレーシア、マーシャル諸島、モンゴル、パキスタン、パナマ、カタール、韓国、ロシア、セントネビス、シンガポール、トルコ、ツバル、ウクライナ、UAE、米国、バヌアツ

②RDC (地域データセンター) 設置を表明(1 地域)

EU(27 ヶ国)、ノルウェー、アイスランド

(2)条約実施の促進

LRIT 導入を加速するための措置が必要との認識から、2009 年 1 月 1 日から半年間を暫定期間とし、(イ)船舶の旗国が IMO に DC(データセンター)の設置を具体的に通知し、(ロ)船舶に有効な船上装置と機能試験合格レポートを備え、(ハ)かつ、船舶に有効な設備証書を備えるという条件を満たした場合、PSC(ポート・ステート・コントロール)において当該船舶への制裁が抑制されること、暫定期間中は LRIT 情報の送信間隔を 6 時間以上としてもよいこと、各国の DC 設置状況を Web サイトに掲載更新すること等を骨子とする回章を作成した。

(3)課金スキーム

データ利用の経費負担については、船主負担を求めないとの原則は既に合意されているものの、旗国受信後利用されなかったデータの経費処理が合意を見ていない。今回も係る経費を処理するメカニズムの必要性が幾つかの国から指摘されたが、本件に関する実質議論は今回も行われなかった。

4. ばら積み貨物船の定義の解釈

SOLAS 条約における「ばら積み貨物船」の定義について、旗国間で解釈に不整合があり PSC の実施に問題があるとの認識から解釈の統一化作業が進められてきてきた。今次会合では、国際船級協会連合(IACS)の提案をベースに、ばら積み貨物船の定義の明確化及び乾貨物を時々ばら積みする船舶へのばら積み貨物船の要件の適用について審議が行われ、以下の内容を含む非強制的 MSC 決議が採択された。なお、適用日に関し、我が国からは本決議は既契約の新造船に設計変更等の影響を及ぼすことから契約日を基にした適用とすることを主張したが認められなかった。

今次会合での主な審議結果は以下の通り。

(1)船体構造要件の解釈

SOLAS 付属書第IX章のばら積み貨物船の定義中「一般的にトップサイドタンクとホッパーサイドタンクを貨物ホールドに有する」という記述について、トップサイドタンクやホッパーサイドタンクを有さない船舶等も含めることとされたが、設計・設備等に影響があることから、2010年7月1日以後に起工する船舶から適用することとされた。

(2)チップ専用船等

チップ、セメント、砂糖、フライアッシュ(石炭灰)を専用に運ぶ船舶については、貨物ホールドの構造にダメージを与えるような積み卸しを行わないことを条件に、ばら積み貨物船の定義にある貨物から除外して解釈し、ばら積み貨物船の要件が適用されないこととした。この取扱は2009年1月1日以後に起工する船舶から適用することとなった。

(3)乾貨物を時々ばら積みする船舶

ばら積み貨物船、チップ専用船等以外の船舶であっても、(イ)B型乾舷を持つ二重船側構造を有する船舶であって、ばら積み貨物船の構造強度、浸水警報装置等の要件を満たす場合、又は(ロ)長さ100m未満のB型乾舷を持つ単船側構造を有する船舶であって、ばら積み貨物船の浸水警報装置等の要件を満たす場合にあっては、時々(occasionally)であれば乾貨物のばら積みを行えることとなり、2010年7月1日以後に起工する船舶から適用することとされた。

5. 海賊及び船舶に対する武装強盗

委員会は、ソマリア沖の海賊問題は政治的、経済的、人道的な側面を有する非常に複雑かつ深刻な問題であり、国際社会が一体となって解決に向け努力すべきとの認識を示したうえで、(イ)IMOのイニシアティブで来年1月26日から29日に、ジブチにおいて海賊対策の地域会議が開催されることをノートし、(ロ)海賊及び武装強盗に係る決議のレビュー作業をおこなっているコレスポデンス・グループに次回会合で検討結果を報告するよう指示した。

6. 海上セキュリティの強化

2006年11月に開催されたMSC82において、non-SOLAS船(SOLAS条約XI章及びISPSコードが適用されない船舶)の保安強化のためのコレスポデンスグループ(CG)が設置され、英国、米国、及び我が国がコーディネータを務めてきた。今次会合ではCGが取り纏めたnon-SOLAS船の保安強化のためのガイドラインが提案され、一部の国からプレジャーボート及びマリーナ等関連施設をガイドラインに含めることについて反対があったが、最終的に、これらを含めたガイドラインが承認された。

7. その他

(1)水素燃料電池車等の海上輸送対策

我が国から提案していた、水素燃料電池車等を輸送する船舶の安全性確保のための車両積載区域の防火要件等の見直しは、防火小委員会(FP)の新規作業プログラムとして認められた。

(2)電子海図情報表示装置(ECDIS)⁷、航海当直警報システム(BNWAS)⁸の搭載義務化

本年7月に開催された第54回航行安全小委員会(NAV)で策定されたECDISとBNWASの搭載を義務化するSOLAS条約第V章の改正案が今次会合で承認されており、来年5月開催のMSC86で条約改正が採択される予定である。

注7) ECDIS: Electronic Chart Display and Information System

注8) BNWAS: Bridge Navigational Watch Alarm System

以上