

IMO（国際海事機関）第86回海上安全委員会の結果について

概要

- ・ 電子海図情報表示装置(ECDIS)の義務化等に関する SOLAS 条約(1974年の海上における人命の安全のための国際条約)改正が採択されました。
- ・ ばら積み貨物船及び油タンカーに関する新しい構造基準(GBS)を SOLAS 条約に導入するための条約改正案等をまとめました。
- ・ LRIT(長距離船舶識別追跡システム)導入の暫定期間が 6 月末に終了することに伴い新たな決議に合意しました。
- ・ ソマリア沖海賊対策に関しレジブチ行動指針の実施に関する我が国の貢献に対し謝意が表明されました。

5月27日より6月5日までの間、英国のIMO本部で第86回海上安全委員会(MSC 86)が開催され、我が国から、国土交通省海事局、港湾局、海上保安庁、(独)海上技術安全研究所、関係団体からなる代表団が参加しました。

主要な審議結果は、以下のとおりです。

1. SOLAS 条約改正の採択

今次会合では、以下の SOLAS 条約の改正が採択されました。

(1) アスベスト

2011年以降、全ての船舶にアスベスト含有材料の新規設置を全面禁止

(2) 航海当直警報システム¹

旅客船及び総トン数150トン以上の貨物船について2011年以後、順次搭載を義務付け

(3) 電子海図情報表示装置(ECDIS)

- ・ 国際航海に従事する総トン数500トン以上の旅客船、国際航海に従事する総トン数3,000トン以上のタンカーについて2012年7月1日以後、順次搭載を義務付け
- ・ 国際航海に従事する総トン数3,000トン以上の貨物船(現存船は総トン数10,000トン以上)について2013年7月1日以後、順次搭載を義務付け

2. 新しい構造基準(GBS)の審議

ばら積み貨物船及び油タンカーの新しい構造基準(GBS)を義務化するための SOLAS 条約改正案及び機能要件等を定めた決議案がまとめられました。

また、船級協会のルール of 機能要件への適合性を検証するため、IMO に専門家チームを設置して監査を実施することが合意され、その手続き等を定めたガイドライン案に大筋合意しました。

船舶に搭載する図面等(船舶建造ファイル)を規定したガイドライン案については、造船・船主等関係業界の検討結果を踏まえ、次回会合で最終化されることとなりました。

これら SOLAS 条約改正案等は次回会合で採択され、早ければ2012年1月1日に発効し、2015年1月1日以後に契約される長さ150m以上のばら積み貨物船及び油タンカーから新しい構造規則(GBS)が義務化されるという案になっています。

注)次回の海上安全委員会(第87回MSC)は、2010年5月に開催予定。

3. LRIT(長距離船舶識別追跡装置システム)の審議

LRIT(長距離船舶識別追跡システム)は、SOLAS 条約により2008年12月31日から船舶への搭載が義務づけられていますが、各国データセンターの設置が遅れていることから2009年6月末までが移行期間として決議されています。

¹ 航海当直警報システム(Bridge Navigational Watch Alarm System)とは、居眠り等当直者の異常を感知した場合に船橋、船長室等に警報を鳴らすことにより、事故を防ぐシステム

会議では、2009年5月1日現在、データセンターを設置している国は我が国を含め7カ国であるが、締約国159の約半数がデータセンターのシステム試験中である等の状況が報告されました。

なお、データセンターの設置に必要な措置を取っていない国や、データセンターのシステム試験が6月末に間に合わない国が多くあるため、こうした現状を各国に周知すること、9月末までの間はポートステートコントロール（PSC）の実施にあたって、この状況を考慮するよう各国に求めることとしました。

この他、今会合では、LRITデータの国際交換、データセンターに対する監査の内容及び手法、群島水域におけるLRIT情報の取り扱い、SAR機関がLRIT情報を入手する際の利用枠組み等について審議が行われました。

なお、LRITデータの国際交換については、一部のデータセンター間でLRIT情報の交換が開始されていますが、すべてのデータセンターが恒久的に安定したデータ交換を実施できるよう課金の問題等について、次回以降、検討を継続することとしました。

4. ソマリア沖海賊対策

我が国の海賊対処に関する活動状況等について説明し、併せて、5月29日に補正予算が成立し、その中に、ジブチ行動指針に定められた情報共有センター等の設立のためにIMOを通じて執行する14億円が含まれていることを報告したところ、各国から、大いに歓迎されました。

この他、各国政府、業界等が行うべき海賊及び武装強盗を防ぐための勧告の改訂について審議が行われ、武器の携帯・使用及び武装保安要員の乗船につき、個人・船舶を守るための武器の携帯・使用を推奨しないという原則を確認する一方で、商船への武装保安要員の乗船については旗国の判断に委ねることで合意しました。

業界のベスト・マネージメント・プラクティスについては、漁船に関する追加のガイダンスを作成しましたが、消火ホース利用の危険性（船員を危険に晒さない配慮が必要）、海賊に攻撃された後のブリーフィング、海賊からの攻撃に対する船橋区画の補強等については、更なる明確化の必要はないとの結論となりました。

5. 航路標識 AIS におけるシンボルの提案

今後利用の増加が予想されるAISによる航路標識に関し、船員が容易に判断できるよう新しいシンボルの検討を我が国から提案していましたが、来年開催される第56回航行安全小委員会（NAV）から検討を始めることで合意されました。

6. フォーマル・セーフティー・アセスメント（FSA）

各国の提出するFSAの結果をレビューする専門家グループ（EG）のメンバーが承認され、議長に、我が国の吉田公一氏（海上技術安全研究所）が就任しました。今次会合では、欧州プロジェクトSAFEDORが実施したクルーズ客船、RoRo客船、LNG運搬船及びコンテナ船に関する予備的なレビューが実施されています。

注)フォーマル・セーフティー・アセスメント（FSA）とは、安全あるいは環境基準の見直しに際し、当該基準を導入した場合の効果を、経済性も踏まえ、定量的に評価するもの。

以上