

## 第 44 回防火小委員会(FP44)の概要について

標記会合は、平成 12 年 2 月 14 日から同月 18 日まで開催された「SOLAS 条約第 -2 章総合見直し WG (ワーキング・グループ) 中間会合」に続き、平成 12 年 2 月 21 日から 25 日までロンドンの I M O 本部において開催された。

本小委員会は、船舶における火災の防止及び火災発生の際に船舶の損傷を最小限にとどめ、人命の安全を確保するとの見地から検討を行っており、主に SOLAS 条約第 -2 章及びこれに関連するコード並びに総合決議等に本小委員会の検討結果が反映されている。今次会合における主な審議は以下のとおり。

### 1 . SOLAS -2 章総合見直し

#### (1) 経緯

防火小委員会では、現行 SOLAS -2 章の整理、機能要件化の推進、操作要件の導入及び新技術の評価を可能にする規則体系化を図るため、1994 年 6 月の FP39 以来、CG (コレスポンデンス・グループ) を設置し、総合見直しの検討を行ってきた。

この防火・消防規則の全面改正は、今次 FP44 で最終案を作成、本年 5 月の第 72 回海上安全委員会 (MSC72) での承認及び本年 12 月の MSC73 で採択並びに 2002 年 7 月 1 日の発効が予定されている。

#### (2) 審議結果

2002 年 7 月 1 日の発効を考慮すると、今次会合で SOLAS -2 章の最終案が決議されることが必須であるとの確認が冒頭でなされ、現行規則の改正は基本的に行わないこと、及びエディトリアルな修正は今後 MSC の場で行うことが合意された。この合意に沿って新 SOLAS -2 章(防火構造及び消防規則)案及び火災安全設備コード(FSS コード)案が最終化され、本年 5 月に開催される MSC72 に承認のため付託されることが決議された。

新 -2 章案の全体的審議において、可燃物の重量を規制する火災荷重の新規規定案及び煙制御装置の改正案は、本文から削除されガイドラインを作成することが合意された。また、新第 17 規則(代替え設計・配置)の承認指針は、次回 FP45 での完成を目指し今後指針案の作成のため CG を設け更に検討することとなった。

なお、現存船に対する新 -2 章の適用を明確にするため、今次会合の翌週にドラフティング・グループが設けられ、修正を行った上で MSC72 に提出されることとなった。

#### (3) 新 -2 章の構成

A 部 (第 1 ~ 3 規則)	総則
B 部 (第 4 ~ 6 規則)	火災及び爆発の防止
C 部 (第 7 ~ 11 規則)	火災及び爆発の抑制

D 部 (第 12 ~ 13 規則)	脱出
E 部 (第 14 ~ 16 規則)	操作要件
F 部 (第 17 規則)	代替え設計及び配置
G 部 (第 18 ~ 20 規則)	特別要件

#### (4) FSS コード (火災安全設備コード) の構成

- 第 1 章 (総則) 第 2 章 (国際陸上施設連結具)
- 第 3 章 (人員の保護: 消防員装具等)
- 第 4 章 (消火器) 第 5 章 (固定式消火装置)
- 第 6 章 (固定式泡消火装置)
- 第 7 章 (固定式加圧水噴霧及び水煙消火設備)
- 第 8 章 (自動スプリンクラー装置)
- 第 9 章 (固定式火災探知警報装置)
- 第 10 章 (試料抽出式煙探知装置)
- 第 11 章 (低位置非常標識) 第 12 章 (固定式非常用消火ポンプ)
- 第 13 章 (旅客船における脱出設備の配置)
- 第 14 章 (固定式甲板泡装置)
- 第 15 章 (イナータガス装置)

## 2 . 旅客船及び高速旅客船の避難解析に関する勧告

Ro-Ro フェリー-の避難解析ガイドライン (MSC/Circ.909) をベースに、高速旅客船の避難解析ガイドラインを高速船コードの規定に従って新たに作成した。北欧諸国から提案されていたコンピュータ・ベース避難解析手法について、その妥当性が検討されたが、現時点でガイドラインに示されている避難解析手法に代わるものではなく、十分な議論が必要とされ CG (コレスポンデンス・グループ) で、今後検討されることとなった。

避難時における措置として、避難解析を含めた退船システムを作成する必要があるとの英国提案に関しては、「事務局長からの要請として、大型旅客船の包括的な安全性の検討を MSC72 (海上安全委員会) から開始する予定である。」との説明が事務局より為されたため、特段の検討は行われなかった。

## 3 . 船上でのアスベストの使用

前回 FP43 において仏より紹介され、今次会合において継続審議となっていた現存船に既に使用されているアスベスト材の管理 (浮遊アスベストのモニタリング) については、本年 4 月に開催される DE (設計設備) 小委員会においても審議が予定されていることから、今次 FP44 においては審議を行わないことが合意された。

なお、ロシアは昨年 3 月に開催された DE42 で同国が提起した WHO による船上アスベストの危険性に関する世界的な調査が終了するまで、アスベストを禁止すべきではな

いとして、新船等のアスベスト禁止に関する条約改正案に留保を表明した。

#### 4．船上消火装置における PFC の使用禁止

地球温暖化の影響物質として確認されている PFC（過酸化フッ素）を含む消火装置の使用禁止について、安全及び環境の両面から審議された。米は、PFC の代替物として既に HFC が存在し、人体に対する毒性影響についても問題ないとして、PFC の不可避な使用はないと強く主張した。一方、英は、PFC の使用はハロン代替消火剤として極めて有効であり、特に小型高速船等の機関区域の大きさに制限のある船舶においてその要求は高いとして、不可避な使用を主張した。

結局、大勢が PFC の必要性を認めるものの今後の使用は推奨されるべきではないとして、米を支持し、結果として PFC の不可避な使用はないとされ、その使用を禁止する SOLAS 条約の改正案が作成された。

#### 5．固定式火災探知警報装置

旅客船居住区域の全ての煙探知装置に可聴警報を備えること、及び防火戸には、火災探知警報装置に連動する自動閉鎖装置を備えることについて、MSC71 に米から規則改正提案が提出され、MSC は、本件を FP 小委員会で審議するよう指示した。

この米提案に対して、ICCL（国際クルーズ船協議会）及び ICS（国際海運会議所）が、誤警報やそれに伴う乗客の混乱等安全上の問題点を指摘し、さらに近年の STCW 条約の改正による乗組員の教育・訓練の強化等から現時点で規則改正の必要性は全くないと強調した。

この米提案への反対意見にバハマ、ブラジル、パナマ、フランス等多数の国が支持を表明した。今後の本件の検討についても多数が反対したところから、これ以上審議しないことが合意され、本小委員会の作業計画からも抹消されることとなった。

#### 6．包装個品危険物の通風要件

IMDG コードの第 29 回改正に関して、フィンランドより SOLAS -2/54 規則と改正 IMDG コード 17.5.4 規則との関係において、防爆承認されていない電気設備は、航海中分断が要求されるが、換気や火災探知装置等の電気設備はその目的上分断することができないにも拘わらず、IMDG コードの同改正ではそれが許容されており安全上問題があるため解釈が必要であるとする提案について審議された。

英等より、SOLAS -2/54 規則は IMDG コードに優先するため安全上問題なく、IMDG コードの問題である旨、また、ギリシャより SOLAS の規定から見て航海中に分断できない設備は当然防爆承認されるべきことは明白であり、解釈は必要ない旨が発言され、各国もこれを支持し解釈は作成されないこととなった。

