

## IMO 第 72 回海上安全委員会 (MSC72) の開催について

標記会合は、来る平成 12 年 5 月 17～26 日、ロンドンの国際海事機関 (IMO) 本部において開催される予定である。今次会合における当局関係の主な審議内容については、以下のとおり。

### 1. 船舶設計及び設備 (議題 13)

#### 1-1 「決議 A.744 (18)」の改正 (「ナホトカ号」事故の再発防止対策として提案した縦強度評価に関するわが国提案)

##### ・経緯

平成 9 年 1 月に発生した「ナホトカ号」事故が、船体強度の大幅な低下が原因であったことから、我が国は IMO に対し、

**板厚測定報告書に「板厚衰耗限度」を記載すること**

(平成 9 年 11 月採択、平成 11 年 7 月 1 日発効)

**船体構造の健全性に関する PSC の強化**

(平成 11 年 11 月に総会決議を採択、即実施)

を提案し、これらが世界的に実施されることとなった。

さらに我が国はタンカーに関して、

**船舶の縦強度を旗国検査時に評価し、一定の基準以上の縦強度を持つこと**

を IMO に提案し、本年 4 月に開催された第 43 回設計設備小委員会 (DE43) で審議されることになった。

なお、縦強度とは、船舶の船首尾方向 (縦方向) に対し、積載される貨物や波の力による曲げの力が掛かった場合の強度をいう。

「ナホトカ号」と同様な事故の再発防止は、早急な実施が必要である。このため、我が国は 4 月に開催された DE43 に対し、長さ 130m 以上で、船齢 10 年を超えるタンカーの旗国検査時に船舶の縦強度の評価を要求することを提案し、これが全会一致で合意された。

本件は、当初の審議計画によれば、来年 3 月開催予定の DE44 の審議を経て、来年 5 月の MSC74 で承認、再来年春の MSC75 で採択が最も早いスケジュールと見込まれていたが、DE43 において全会一致で我が国提案が受け入れられたことから、我が国より対策の早急な実施のために早期の MSC における承認、採択の必要性を主張したところ、各国がこれを支持し、例外的な特別措置として、今次 MSC72 に「緊急案件」として承認のため審議されることが合意されたものである。

今後の審議の経過により予断が許されないものの、予定通り進捗すれば、今次 MSC72 での承認、11 月に開催予定の MSC73 での採択を経て、2002 年 7 月から発

効する予定である。

- ・ 対処方針

現改正案は、基本的に我が国の提案が基になったものであり、本改正案の内容が早急に実施されることが必要と考えるところ、今次会合において本改正案が承認され、MSC73 での採択後速やかに発効されるよう対応する。

## 1-2 船上におけるアスベストの使用の禁止

- ・ 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。

FP 及び DE での審議の結果、現存船及び新造船へのアスベストの新規設置を原則禁止 (ただし、アスベストを使用することが不可避なもの、すなわちエッセンシャル・ユース (例えば高温又は高圧の液体循環ポンフの水密ジョイント及びライニング等) については適用除外) するための SOLAS 条約第 -1 章 A-1 部の改正案が合意され、本年 5 月に開催される MSC72 で承認、本年 11 月に開催予定の MSC73 で採択される予定である。

- ・ 基本方針

我が国は、アスベストは発ガン性物質であること及び人体の呼吸器等に障害をもたらすことから、従来より現存船及び新造船へのアスベストの新規設置を原則禁止することに積極的に支持しており、適用除外となるエッセンシャル・ユースについてもできる限り限定する方向で対処してきた。従って、アスベストの新規使用を原則禁止する条約改正が速やかに発効することを最優先に積極的に対応する。

## 2 . 航行安全 (議題 10) (SOLAS 条約附属書第 V 章の全面改正)

- ・ 経緯及び対処方針

航行設備の設置基準、航海の安全に関する措置等が規定されている SOLAS 条約附属書第 V 章の全面的な見直しについては、これまで、NAV38 から NAV45 まで 8 回にわたり審議されてきた。今次改正の特徴は、航行設備の設置基準の機能要件化であるが、その他、現行強制設備の設置基準の見直し及び新規航行設備の追加等も行われる予定である。

本改正は、NAV45 で最終化された改正案に基づき、今次会合での承認及び次回 MSC73 での採択を経て、2002 年 7 月 1 日の発効が予定されている。主な改正の概要及び我が国の対処方針は以下のとおり。

## 2-1 自動船舶識別システム (AIS : Automatic Identification System)

AIS は、船舶の船名、位置、速力及び針路等の情報を、陸岸局及び他船へ自動的に送信するとともに、他船から受信した情報を輻輳海域での海上交通管制又は他の船舶との衝突回避に役立てるためのシステムである。

NAV45 において、我が国は、AIS を導入するのであれば有効に機能させるため、できるだけ多くの船舶に適用することが望ましいことは理解できるので、搭載船舶を全ての旅客船及び総トン数 300 トン以上の船舶とすることは受け入れられるが、現存船については設置負担を考慮し、導入に一定の猶予期間を設ける必要性があることを強く主張した。その結果、新船については 2002 年 7 月 1 日より適用、現存船については 2008 年までに段階的に導入することが合意されたが、導入時期については慎重に決定する必要性から MSC に決定を委ねることとなった。

今次会合においては、我が国より現存タンカーに対する適用期日を 2003 年 7 月 1 日以降最初の乾ドックまでとする提案を行っており、これを実現するよう対処することとする。

これ以外に関する現改正案は、基本的に我が国の意見が反映されたものであり、承認することを支持する方針である。

## 2-2 航海データ記録装置 (VDR : Voyage Data Recorder)

VDR は、1994 年に起きた RORO フェリー「エストニア」号の事故を契機に、海難事故の原因を究明するために船舶の針路、速力及び船橋での会話等を記録する設備として、欧米を中心とした国々により提案された設備である。

NAV45 において、我が国は、VDR が当該装置を設置した船舶の安全性を直接向上させるものではなく、当該装置を設置した船舶が事故に遭遇した後、事故原因調査において利用することを目的とする 2 次的な装置であるため、このような VDR を広範囲の船舶へ現時点において設置を義務付けることは過大であるとの考えから、国際航海の船舶に限定すること、船種は新造の RORO 旅客船に限定すべきであるとの主張を行った。NAV45 での審議の結果、国際航海の船舶に限定することは我が国主張が受け入れられたが、現存船を含む旅客船に適用することを支持する意見が多く、これを改正案として MSC で審議することになった。一方、旅客船以外の船舶については 3000 総トン以上の船舶に対して 2009 年までに段階的に適用とすることは意見が分かれたため、ブラケット付きで MSC で審議することになった。

我が国はこれまで新造の国際 RORO 旅客船に限定すべきとの方針であったが、今次会合に対し新造の国際旅客船までは受け入れる方針としている。これ以外の船舶については搭載義務化は時期尚早であり、とりわけ現存船適用は影響が大きく、これに反対する方針である。

### 3. 防火（議題12）（SOLAS条約附属書第 一 2 章の全面改正）

#### ・経緯

現在の SOLAS 条約附属書第 一 2 章（防火・火災探知・消火関係規則）の規定が、極めて繁雑かつ仕様のことから、防火小委員会（FP）において、現行 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（コレスポネンス・グループ）を設置し総合見直しの検討が行われてきた。

本防火・消防規則の全面改正は、本年 2 月の FP44 で最終案が作成されており、今次 MSC72 で承認、本年 11 月の MSC73 で採択された後、2002 年 7 月 1 日に発効する予定である。

#### ・対処方針

現改正案は、基本的に我が国の意見が十分反映されたものであり、承認することを支持することとする。ただし、本改正により新たに追加される要件の内、非常用脱出呼吸具及び操作要件の強化・詳細化については、現改正案において発効時即日適用となっているところ、スムーズな運用・検査のためには「発効日以後の最初の定期的検査の日までに適用」と主張する方針である。

### 4. 強制要件に関わる改正の検討及び採択（議題3）

#### 4-1 SOLAS 条約附属書 章第 28.2 規則（ヘリコプター着船区域）の改正

#### ・経緯

1996 年の MSC66 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 1998 年 7 月 1 日に発効している。

これに対し、1997 年の MSC68 以来、ノルウェー/ICCL 及びイタリアは、それぞれ HLA に関する FSA を行い、費用対効果の観点から非 RORO 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 RORO 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、1998 年 5 月の MSC69 においても議論され、MSC70 において、これらの FSA の妥当性を検証することが合意された。

FSA・WG は、ノルウェー/ICCL 及びイタリアが提出した FSA は有効であるとの結論を出した。これを受け、MSC は、非 RORO 旅客船には HLA は不要と結論し、各国に改正案を MSC71 に提出するよう要請するとともに、1999 年 7 月 1 日に現規則が適用になることから MSC71 で関連規則改正案を含め必要な措置を検討することを決定した。MSC71 における審議の結果、HLA の設置を RORO 旅客船に限定する内容の改正案が承認された。

なお、本改正案は、今次 MSC72 での採択後、2002 年 1 月から発効する予定である。

- ・ 対処方針

非 RORO 旅客船には HLA は不要との結論は、1996 年の規則改正時からの我が国の主張に沿うものであるので、本改正案の採択を支持する方針である。

#### 4-2 SOLAS 条約の 1988 年議定書の証書の様式の改正

- ・ 経緯及び対処方針

貨物船安全構造証書、貨物船安全設備証書及び貨物船安全証書の様式中、標題“Type of Ships”の下の“Oil tanker”の前に“Bulk carrier”を挿入するとの改正案で、SOLAS 条約附属書 章が適用されるばら積み貨物船を証書上明確にするためのものであるところ、本改正案の採択を支持する方針である。

### 5 . その他の議題 ( 議題 22 )

#### 5-1 「決議 A.744(18)」及び「決議 A.746(18) ( 検査と証書の調和システムに基づくガイドライン )」の改正

- ・ 経緯

平成 11 年 12 月フランス沖で発生した「エリカ号」事故を受けて、フランス政府より今次会合に、船齢 15 年以上のばら積み運搬船及びオイルタンカーの 5 年に 2 回の船底外板検査を乾ドックのみにおいて実施することを要求する内容の決議 A.744(18)及び A.746(18)の改正案が提出されてきている。

- ・ 対処方針

本フランス提案は、現行の規定において船齢 15 年以上のばら積み運搬船及びオイルタンカーの船底外板検査は、特別な配慮が加えられた場合において海上に浮かべた状態でも実施することができることを、乾ドックのみにおいて実施することを要請する内容である。我が国としては、「ナホトカ号」事故以来一貫して同種の事故防止策を IMO に対し提案しており、本フランス提案も老朽船の安全性を高める提案であることから、支持する立場で対応することとする。