

## IMO 第 73 回海上安全委員会(MSC73)の結果について

標記会合は、平成 12 年 11 月 27 日から 12 月 6 日、ロンドンの国際海事機関(IMO)本部において開催された。今次会合では、SOLAS 条約の多くの採択案件が審議されたところ、主な審議内容については、以下のとおりである。

### 1.SOLAS 条約附属書第 V 章の全面改正

#### (1)概要

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 条約第 V 章の全面的な見直しが行われている。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、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た。

本改正は、昨年 5 月の MSC72 で承認されており、今次会合においてほぼ原案通り採択され、2002 年 7 月 1 日の発効が予定されている。

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

VDR は、1994 年に起きた Ro-Ro 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。

改正案は、2002 年 7 月 1 日より、すべての旅客船と 3,000GT 以上の新造貨物船に適用することとなっているが、米国を中心に欧州諸国には現存貨物船にも段階的に適用すべきとの主張を行った。

我が国は、VDR は実績のない新規設備であるため、VDR を現存貨物船を含めた広範囲の船舶へ設置を義務付けることは問題があり、現段階では旅客船及び新造の貨物船に限定すべき(MSC72 で承認された改正原案どおり)との主張を行い、多くの国の支持を得、原案通りで採択された。但し、今後、現存貨物船への適用可能性について、IMO において引き続き検討を行うこととなった。

#### (3)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。

改正案は、2002 年 7 月 1 日より、新船、現存船、船種により段階的に通用するというものであり、原案通り採択された。

AIS 及び VDR の適用船舶及び適用期日については、別紙のとおりである。

## 2.SOLAS 条約附属書第 -2 章の全面改正

現行 SOLAS 条約附属書第 -2 章(防火・火災探知・消火関係規則)の規定が、度重なる改正により複雑かつ仕様のことから、防火小委員会(FP)において、-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、総合見直しの検討が行われてきた。

-2 章の全面改正は、昨年 2 月の FP44 で最終案が作成され、MSC72 で承認を受けており、今次会合においてほぼ原案通り採択され、2002 年 7 月 1 日に発効する予定である。

## 3.「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我が国が提案した縦強度評価の導入)

### (1)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、

- ・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。

### (2)概要

さらに我が国は、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、昨年 5 月の MSC72 で承認され、今次会合においても原案通り採択され、2002 年 7 月から発効する予定である。

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であり、改正内容は、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というものである。

今回の改正案採択により、「ナホトカ号」を契機とした、事故再発防止のための船体構造の健全性確保についての提案は全て完了することとなり、タンカー等の安全性が一段と向上することが期待される。

## 4.船上におけるアスベストの使用の禁止

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ための SOLAS 条約第 -1 章の改正案が MSC72 で承認を受け(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・ユースについては適用除外)、今次会合で採択され、2002 年 7 月 1 日より発効する予定である。

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書をもたらすことから、今次改正案を支持した。

#### **5.エリカ号事故を契機とした海上安全、海洋環境規制の全体見直し**

エリカ号事故を契機とした、シングルハルタンカーのフェーズアウト促進に係る MARPOL 条約の改正については、昨年 10 月の第 45 回海洋環境保護委員会(MEPC45)で審議され原則承認を受けたが、その際、(主としてタンカーに対する)海上安全、海洋環境に関する規制全般を見直すことが合意され、そのためのリスト(ショッピングリスト:検査強化、船級の監督強化、PSC の地域間調和促進など広範囲におよぶもの)が作成された。

今次会合においては、当該リストを検討するためのワーキンググループ(WG)が設置され、今後の IMO における作業計画等が審議され、関係する小委員会等で検討されることとなった。

昨年 7 月の沖縄サミットにおいて、G 8 各国が海上安全及び海洋環境保護に関する IMO の活動に協力していくことが合意され、また、2002 年 1 月に予定されている交通担当大臣会合においても海上安全、海洋環境問題を取り上げる方針であるため、WG にも積極的に対応した。

(別紙)

## 改正 SOLAS 条約付属書第 V 章

自動船舶識別装置(AIS)と航海データ記録装置(VDR)については、今次会合で次のとおり採択された。

### 第 19 規則 航行システム及び装置の搭載要件と性能基準

2.4 総トン数 300 トン以上の国際航海船舶、及び総トン数 500 トン以上の非国際航海船舶、並びに大きさによらずすべての旅客船は、次のように AIS を備える。

- .1 2002 年 7 月 1 日以降に建造された船舶;
- .2 2002 年 7 月 1 日以前に建造された国際航海に従事する船舶は、
  - .2.1 旅客船については、2003 年 7 月 1 日までに、
  - .2.2 タンカーについては、2003 年 7 月 1 日以降の最初の安全設備証書の検査時まで
  - .2.3 タンカー・旅客船を除く総トン数 50,000 トン以上の船舶は、2004 年 7 月 1 日まで、
  - .2.4 タンカー・旅客船を除く総トン数 10,000 トン以上、50,000 トン未満の船舶は、2005 年 7 月 1 日まで、
  - .2.5 タンカー・旅客船を除く総トン数 3,000 トン以上、10,000 トン未満の船舶は、2006 年 7 月 1 日まで、
  - .2.6 タンカー・旅客船を除く総トン数 300 トン以上、3,000 トン未満の船舶は、2007 年 7 月 1 日まで、
- .3 2002 年 7 月 1 日以前に建造された国際航海に従事しない船舶は、2008 年 7 月 1 日までに、

### 第 20 規則 航海データ記録装置(VDR)

1. 海難の調査を助けるために、次の国際航海に従事する船舶は、規則 1.4 に従うことを条件として、航海データ記録装置(VDR)を設置する。
  - .1 2002 年 1 月 1 日以降に建造された船舶;
  - .2 2002 年 7 月 1 日以前に建造された Ro-Ro 旅客船は、2002 年 7 月 1 日以降の最初の検査日までに、
  - .3 2002 年 7 月 1 日以前に建造された Ro-Ro 旅客船以外の旅客船は、2004 年 1 月 1 日までに、
  - .4 2002 年 7 月 1 日以降に建造された総トン数 3,000 トン以上の旅客船以外のすべての船舶