

IMO 第 74 回海上安全委員会 (MSC74) の結果について

標記会合は、平成 13 年 5 月 30 日から 6 月 8 日まで、ロンドンの国際海事機関 (IMO) 本部において開催された。我が国からは 26 人が出席した。

今次会合における主な審議結果は以下のとおり。

1 . SOLAS 条約第 -1 章 12-2 規則 (油タンカー及びバルクキャリアの貨物エリア内の場所への出入り : 固定アクセス設備の設置) の改正について

経緯及び概要

1999 年 12 月にフランス沖で発生したマルタ船籍のタンカー「エリカ号」事故を契機に、検査の確実な実施を目的として、検査実施場所へのアクセスを容易にするための設備の強制化について、SOLAS 条約第 -1 章 12-2 規則 (現行 : 油タンカーの貨物エリア内の場所への出入り) の改正案が今次会合で審議された。

改正案では、2004 年 1 月 1 日以降に建造される油タンカー及びバルクキャリアに適用され、貨物エリア、バラスタタンク等への固定式のアクセス設備 (通行用足場) が要求される。ただし、実行不可能な場合には、持ち運び式の設備も認める等の規定が設けられている。また、貨物エリア内の区画での移動が容易にできるように、開口部を一定寸法以上にすることも要求されている。

審議結果

本件は、既に多くの国の支持を得ており、我が国も、検査を確実にするために固定式のアクセス設備を要求することについては、基本的に支持したが、技術的問題、安全上の問題、造船所における現場での問題 (持ち運び式のアクセス設備について、現在使用されている高所作業車等も含むべき等) を指摘した。

結果として、我が国意見等を加味し、一部修正がなされ、タンカーについては現行規則どおり総トン数 500 トン以上、バルクキャリアについては総トン数 20,000 トン以上が適用対象となることで原則合意され、来年 3 月の DE (設計設備) 小委員会での技術的観点からの検討を経て、来年 5 月の MSC 75 で採択される予定である。

なお、条約改正とは別に、より詳細な点検設備等の技術的事項をガイドラインとしてまとめることとなり、来年 3 月の DE でさらに検討されることとなった。

2 . FSA (総合安全評価) について

(1) 規則作成時の FSA の適用に関するガイドラインについて

経緯及び概要

FSA は、条約等の規則を改正する場合に、リスク評価などを行う科学的手法であり、すでに、その適用について、「FSA 適用の暫定ガイドライン」(MSC/Circ.829)で規定されている。今次会合において、本サーキュラーの改正について審議が行われた。

コレスポンデンスグループでは、FSA 適用のガイドライン案から RID^(注)に関する要件を削除したが、英国は、今次会合で漁船の甲板上の作業を例に、RID を用いることの有効性について示した。

審議結果

審議の結果、RID の代わりに、より一般的な影響評価 (Influence Analysis) の説明をガイドラインに追加することが合意された。また、IACS が開発した人間信頼性解析 (Human Reliability Analysis; HM) を FSA ガイドラインに取り入れることにも合意した。

以上の結果を踏まえ、FSA のガイドラインが MSC サーキュラーとして承認された。

(注) RID (Regulatory Impact Diagram)

法規制度と事故の発生を結ぶ影響のネットワークを表現する図のこと。リスク評価する際に用いられるもので、専門家判断によりリスクを定量化するためのものである。

(2) バルクキャリアの FSA

経緯及び概要

バルクキャリアの安全性については、1997 年に SOLAS 条約新 XII 章が採択されているが、英国より、同国籍のダーピシャー号の事故調査を踏まえ、更なる安全性の強化が必要であるとして、これまで MSC で検討を行ってきた。

審議結果

今次会合では、ノルウェー、英国、韓国、IACS 及び我が国から報告があった。ノルウェーからは、最終報告として、自由降下式救命艇の強制化や、イマーシヨンスーツの全員支給等の提言があった。これに対し、他の FSA の研究成果が出そろった段階で、まとめて検討するとの意見が大勢を占めた。

また、我が国は、次回 MSC 75 で最終報告を行う予定であることを説明した上で、バルクキャリアのリスクレベルはバルクキャリア以外の船種の事故率との比較の上で評価すべきであること、SOLAS 条約 XII 章は費用対効果が高く効果があることを確認したこと等 14 項目の推薦事項を紹介し、各国から支持を得た。

韓国からは、1 番ホールドの浸水とハッチカバーの水密性に関する研究成果の報告、IACS

からは、前方部の水密性に関する研究成果の報告があったが、いずれも、他の研究成果とあわせて検討することとなった。

したがって、最終報告、或いは中間報告が来年の MSC 75 で提出され、比較検討が行われる予定である。

3 . 国際航空及び海上搜索救助 (IAMSAR) マニュアルの強制的搭載について

経緯及び概要

IMO 第 21 回総会において採択された、総会決議 A.894 (21)「各国政府がその国を旗国とする船舶に対して IAMSAR マニュアル第 3 巻を搭載させる勧告」をうけて、昨年開催された第 5 回無線通信及び搜索救助小委員会 (COMSAR 5) において、当該マニュアルを搭載義務化させることを検討し、新 SOLAS 条約第 V 章 21 規則の改正案を用意した。

審議結果

本マニュアルは、既に任意に搭載され実績もあることから、特段の意見もなく、本条約改正案は承認された。本改正案は、次回 MSC 75 で採択される予定である。

4 . ニアミスに関する報告の促進について

審議結果

我が国は、船橋における作業に起因するニアミスと人的要因の関係、機関室における作業に起因するニアミスと人的要因の関係について、調査結果を報告した。ニアミスケースの調査が危険要素の抽出とそれに対する検討に有効であり、安全性の向上につながることに各国が合意した。我が国からの報告に対し、各国から強い関心が示され、国際的にそのような事例の収集を促進するため、運航会社に対し、ニアミスケースの報告者に報復しないこと、運航会社に対し、守秘のもとニアミスケースを報告する方法を確立することを要請する MSC サーキュラーが採択された。