

第 82 回 IMO(国際海事機関)海上安全委員会の審議結果

11月29日から12月8日まで、トルコ共和国イスタンブールにおいて、90か国、36機関等の参加の下、第82回海上安全委員会(MSC82)が開催された。我が国からは国土交通省、海上保安庁、(独)海上技術安全研究所、大学、民間機関等から成る代表団が参加した。主な審議結果は以下のとおり。

1. 強制要件の改正の採択

1) 今回採択された強制要件の改正

1974年の海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS条約)

附属書第-1章の主要改正事項：

- ・ バラストタンクの防食塗装の詳細な性能基準の強制化 [2008年7月1日発効、発効日以降に契約する船舶等に適用]
- ・ 旅客船の損傷時の帰港能力 [2009年1月1日発効、2010年7月1日以降に建造する船舶に適用]
- ・ 旅客船の水密区画への浸水探知システムの設置 [2009年1月1日発効]

附属書第-2章の主要改正事項：

- ・ 旅客船への「安全センター」の設置 [2010年7月1日発効]
- ・ 旅客船のキャビンバルコニーの安全 [2008年7月1日発効]

附属書第 章の主要改正事項：

- ・ 代替設計及び配置に関する一般規定の新設 [2010年7月1日発効]

関連コードの改正：

- ・ 国際火災安全設備規則(FSSコード) [2008年7月1日発効]
- ・ 国際救命設備規則(LSAコード) [2008年7月1日発効]
- ・ 国際液体化学薬品ばら積み船規則(IBCコード) [2009年1月1日発効]
- ・ 国際液化ガスばら積み船規則(IGCコード) [2008年7月1日発効]
- ・ 高速船安全国際規則(1994HSCコード、2000HSCコード) [2008年7月1日発効]

1966年の満載喫水線に関する国際条約の1988年議定書

議定書附属書Bのエディトリアルな修正 [2008年7月1日発効]

2) 主な関連審議

旅客船の安全に関する SOLAS 条約改正の採択

本年5月に開催されたMSC81において、長年にわたり検討されてきた旅客船の安全に係る各小委員会の報告等を集大成し、キャビンバルコニーの防火対策の強化、非常時の安全な帰港のための要件、非常時に指揮を取る独立した「安全センター」の設置を含む SOLAS 条約改正案を作成、承認した。その後、本年7月に開催された第49回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(SLF49)で作成された損傷時の安全な帰港(Safe return to port)に関する要件の修正案を中心に、今次会合ではこれら旅客船の安全に関する条約改正の採択に向けた審議が行われた。

損傷時の安全な帰港に関する要件のうち損傷後のシステム能力の維持については、旅客船は、損傷により船体の1区画が浸水した場合であっても推進能力、操舵、固定式消火装置等のシステムが機能するように設計されなければならないという要件が合意された。一方、損傷後に帰港する際に必要な復原性を確保する要件については、技術的な検討が不十分である等の様々な意見が出て議論が紛糾したところ、来年4月に開催されるSLF50において改めて検討することとし、今回の改正から除外された。

損傷時の安全な帰港要件を課す対象船舶の範囲については、400人又は1500人以上の人員が乗船している船舶を対象とするという原案であったが、火災時の安全な帰港要件を課す船舶と同じ範囲とすべきことが合意され、防火構造における主垂直区域が3区域以上ある旅客船とするか、長さ120m以上の旅客船とするかについて意見が分かれ、妥協案として、この両方を適用対象とすることが合意された。

旅客船の安全対策に関する改正は、キャビンバルコニーの防火措置については2008年7月1日以降、水密区画への浸水探知システムの設置については2009年1月1日以降、非常時の安全な帰港については2010年7月1日以降に建造される船舶に適用されることとなった。

バラスタック等の保護塗装に係る SOLAS 条約改正及び性能基準案の採択

2004年12月のMSC79において、バルクキャリアの安全対策の一環として、150m以上のばら積み貨物船の二重船側部と海水バラスタックに対し塗装を強制化する SOLAS 条約の改正が採択されたことに端を発し、2005年2月の第48回設計設備小委員会(DE48)で、欧州船主関連団体及びIACSから塗装の施工手順や塗料の仕様を定めた詳細な基準案が共同提案された。2005年5月のMSC80においては、全船種に適用することが合意され、本年2月のDE49での基準案の詳細な審議を経て、本年5月のMSC81で承認された。

承認された本改正案及び基準案に対して、今次会合において、韓国及びギリシャから、「主管庁又はその認定機関(船級協会)による塗装検査の実施」、「船主、造船所等から独立した検査機関による塗装検査の実施」など塗装検査の実施体制に係る修正が提案された。審議の結果、船主、造船所、及び塗料メーカー間の塗装検査に係る合意について主管庁に報告することとされている規定に「主管庁(認定機関含む)は、必要に応じ、その合意過程に参加することができる」旨の一文を追加することで合意され、採択された。

この改正は、2008年7月1日以降に契約される又は2012年7月1日以降に引き渡される総トン数500トン以上の船舶(契約がない場合には、2009年1月1日以降に建造されるもの)に適用される。

2. 海上セキュリティの強化

本年1月に開催された「国際交通セキュリティ大臣会合」で採択された海事分野の大臣声明に従い、SOLAS 条約非適用船舶及びサプライチェーンにおけるコンテナセキュリティ対策をMSCで行っていくことが本年5月のMSC81において決定

され、今回から具体的な検討が開始された。

SOLAS 条約非適用船舶のセキュリティ強化については、我が国で行っている各国の対策事例等に関する調査研究の経過報告を行った。また、米国及び英国からも提案文書の説明があり、これら 3 国の提案がまとめて支持され、本件検討のためのコレスポネンスグループが設置されることとなった。コレスポネンスグループは、英国(Mr. Paul Levey)がメイン・コーディネーターを引き受け、日本(太田氏：海上技術安全研究所)及び米国(Capt. Strum)がサポートすることとなり、次回 MSC83(2007 年 10 月開催)に向けて作業を進めることとなった。

また、海上コンテナのセキュリティ強化及び輸送効率化については、第 1 回 MSC/FAL 合同 WG が設置、開催された。今次会合においては具体的な方向性について結論を得るに至らなかったが、来年 3 月に開催される第 34 回簡易化委員会 (FAL34)において第 2 回合同 WG を開催し、引き続き検討することとされた。

3. ゴールベースの新造船構造基準(GBS)の策定

ゴールベースの新造船構造基準の検討については、前回 MSC81 において、タンカー及びバルクキャリアを対象とする仕様のアプローチに基づく GBS 及びセーフティレベルアプローチ(SLA：リスクを物差しとして達成すべき安全性レベルを定量的に設定する規則の策定方式)に基づく GBS を平行して策定いくことが合意された。今次会合までの間にそれぞれコレスポネンスグループが設置され、今次会合では当該各コレスポネンスグループの報告書及び関係各国等からの提出文書をもとに議論が行なわれた。

1) 仕様のアプローチに基づくタンカー及びバルクキャリアの GBS

今次会合では、5 階層からなる当該 GBS のうち、Tier (GBS への適合認証について)に関し船級協会規則等の適合認証に必要な情報及び文書に係る要件及び適合認証の手続き並びに当該 GBS に関連し船舶の引渡し時から船舶等に備え置くべき設計文書等に関する船舶建造ファイルについて議論を行った。

適合認証に必要な情報及び文書に係る要件に関しては、船舶構造の健全性維持には適切なメンテナンスが重要であるとする我が国等と船体外板に大きな腐食予備厚を求めるギリシャ等との間の考え方の隔たりが大きいことから、今次会合と次回会合の間に実施するパイロットプロジェクトにおいて、適合認証の手続きとともに評価することとなった。このパイロットプロジェクトは米をコーディネーターとし、15 人以下の有識者からなるパネルが、船級協会の共通構造規則の一部を用いて、Tier の実効性の評価を行うもので、パネルメンバーは各国の推薦を得て MSC 議長が選定する手順となった。なお、我が国代表団の吉田氏(海上技術安全研究所国際連携センター長)については、特に本件に知見の深い有識者として、この手続きを経ずにパネルメンバーとして認める旨が合意された。

船舶建造ファイルについては、必要な文書類に人的要因に関する説明を含めることとし、船舶建造ファイルを最終化した。次回会合では、パイロットプロジェクトの報告書に基づく Tier の最終化並びに仕様のアプローチに基づくタンカー及びバルクキャリアの GBS 及び船舶建造ファイルの強制化に関する SOLAS

条約改正案の検討を行う予定である。

2) SLA に基づく GBS 及び GBS ガイドライン

セーフティレベルアプローチに基づく GBS に関しては、GBS ガイドラインとともに議論を行ない、今後の長期的作業計画を作成した。この内優先順位の高いものとして、現在の船舶のセーフティレベルの調査、リスク・アクセプタンス・クライテリアの設定に貢献できる事項の抽出、セーフティレベルアプローチに適した階層構造(Tiers の構造)の検討及び将来 GBS を実施する際に参照される GBS ガイドラインの検討について、コレスポnden スグループを設置して次回会合に向けて検討を進めることとなった。

4. 船舶長距離別追跡システム(Long Range Identification and Tracking System : LRIT)

前回 MSC81 において、船舶のセキュリティと捜索救助機能の向上を目的とした LRIT システムの導入のための SOLAS 条約の改正及び性能基準を採択したところ、今次会合においてはシステムの運営に関して議論が行われた。

LRIT システムの円滑な導入のため、LRIT 国際データセンター及び国際データ交換センターの設立に向けた適切な調整がなされるまでの間、当該センター業務を暫定的に米国が引き受ける、とする米国提案に関しては、情報としてテイクノートされるのみに留まった。これは、LRIT 国際データセンター及び国際データ交換センターの技術的詳細に関する案がない現時点で、設立国(機関)や設置場所について議論するのは、時期早尚であるとされたため。次回 MSC83 における議論・決定に向け、具体的な議論は、COMSAR 等の所要の小委員会等において行われる。また、EU による EU 地域データセンターの設立についても併せてテイクノートされた。

アルゼンチン、ブラジル、チリ及び中国は、国内データセンターの設立の意志を表明し、ロシアからは、自国で既に設置済みの国内データセンターを国際データセンターとして機能させることも可能であると発言があった。ブラジルについては、地域データセンターとする可能性も示唆している。

また、LRIT システムにおいて監督業務を行う LRIT コーディネータについては、国際移動通信衛星機構(IMS0)が候補とされていたところ、監督業務を引き受けるための IMS0 条約改正の発効が不透明であり実施には時間が掛かるとして、米国は IMO がその業務を引き受けるべきと提案した。審議の結果、多数の支持により LRIT コーディネータには国際移動通信衛星機構(IMS0)が指名された。

5. 油タンカーのカーゴタンクの塗装強制化

欧州 21 カ国、IACS 及び船主団体から共同で、油タンカーのカーゴタンクの塗装強制化に関する SOLAS 条約改正案の今次会合における承認、及び次回 MSC83 での採択を要請する提案がなされていたところ、我が国は、近年我が国で開発が進められてきた耐食鋼も塗装と同様に有効な防食措置として認めるよう提案していた。欧州等からの条約改正提案は IMO の手続きガイドラインに沿っていないことから、議論を開始することに反対意見が出されたため、審議の結果、本委員会での承認は

見送られ、新規作業項目として、我が国提案を含め、来年 3 月開催予定の第 50 回設計設備小委員会(DE50)で検討を開始することが決定された。

6．流木発見時の危険通報

我が国より、日本近海において発生した流木衝突事故を紹介し、このような事故を防ぐために、SOLAS 条約附属書第 V 章第 31 規則に基づく危険通報を行うよう、参加各国に呼びかけるとともに、今後 NAV 小委員会に更なる情報提供を行う予定である旨発言を行った。