

第 82 回 IMO 海上安全委員会 (MSC82) の結果報告

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開催された第 82 回海上安全委員会 (MSC82) の主要な審議結果は以下のとおりです。

1. 塗装基準の強制化

(1) バラストタンク等の防食塗装に係る SOLAS 条約改正及び性能基準案の採択

ポイント：主管庁及びその認定機関が塗装検査員選択過程に参加できる旨規定され採択

今年 5 月に開催された MSC81 においてバラストタンク等の保護塗装に係る SOLAS 条約附属書第 II-1 章の改正及び性能基準案が承認された。本改正案及び基準案に対して、今次会合において、「主管庁又はその認定機関（船級協会）の検査官による検査の実施（ギリシャ・韓国）」、「又は、船主、造船所等から独立した機関に属する塗装検査員による塗装検査の実施（韓国）」、「検査官の 5 年間の経験の要件（ギリシャ）」、「船主が塗装検査員を選択してもよい（ギリシャ）」等、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、主管庁及びその認定機関は、塗装検査、特に検査員の選択に関与する余地を残すべきという観点から、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妥協案で合意され、採択された。なお、その他韓国から提案のあったブラシ及びローラーの使用に関する修正提案、並びに塗料試験機関の認定及び塗料型式承認に関する提案については、これまでの審議結果を反映しない等の多くの反対意見が出て否決された。

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) 油タンカーのカーゴタンクの塗装強制化

ポイント：耐食鋼の適否含め、来年 3 月の DE 小委員会で審議開始

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 条約改正案の今次委員会での承認、及び次回 MSC83 での採択を要請する提案が提出された。一方、我が国においては、1990 年代後半から当協会において進めてきたタンカーのカーゴタンクの腐食問題に係る調査研究結果 (SR242) を基に、鉄鋼業界がカーゴタンク用の耐食鋼の研究開発を進めてきており、それが既に実用化段階に達し、実船に適用され始めている。塗装を強制化する欧州等の提案が採択された場合、防食措置としての耐食鋼を使用する道が閉ざされることから、本年度当協会「船舶の構造破壊防止に関する調査研究」事業の一環として、その対応策について検討を進め、塗装に加えて耐食

鋼も同様に有効な防食措置として認めるよう SOLAS 条約改正案を含め本委員会に提案を行った。

今次本委員会では、我が国は、休会時間に、実船での耐食鋼の実証例を紹介しつつ耐食鋼の有効性についてプレゼンテーション*を行い、委員会の審議では、油タンカーのカーゴタンクの防食措置の必要性を支持しつつも、塗装のみに限定すべきではなく耐食鋼もオプションとして認めるべきであること、さらに耐食鋼の研究開発のような船舶の安全環境保護に向けた産業界の努力を阻むべきではないことを強く主張した。

一方、中国、韓国等から、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たため、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) で初期的な検討を行い、再来年の DE51 で本格的な議論を行うことが決定された。これにより、事実上来年 10 月の MSC83 での採択は、見送られたことになる。なお、既に IACS を中心に塗装に係る性能基準案の作成が進められていることから、当協会としては、耐食鋼に係る性能基準案を取りまとめ、塗装の審議に遅れぬよう、DE に提案していく方針としている。

* http://www.jstra.jp/html/standard/imo_international_report.html

2. ゴールベースの新造船構造基準 (GBS) の策定

ポイント：腐食予備厚等のクライテリアの決定は次回 MSC までに実施するパイロットプロジェクトでの検討へ持ち越し

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、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検討が進められてきた。

(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 III (GBS への船級協会規則等の適合性認証)、及び船舶に備え置くべき設計文書 (船舶建造ファイル) 等について議論を行った。

適合認証に関しては、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わが国等と船舶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 (来年 10 月) の間に実施する本件に関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リーダーとし、15 人程度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 III 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が、わが国代表団の吉田 (当協会 GBS プロジェクト委員、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であることから、特にこの手続きを経ずにパネルメンバーとなる旨合意さ

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 III 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、我が国が提案した 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、コレスポネン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。

3. 旅客船の安全に関する SOLAS 条約改正の採択

ポイント：旅客船の損傷後の航行能力維持に関する要件を採択、一方、その復原性要件は SLF へ差し戻し

本年 5 月に開催された MSC81 において、これまで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含め、これらの採択に向けた審議が行われた。

(1) 損傷後の航行能力の維持

旅客船は、損傷により 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設計されなければならないという要件が合意された。

(2) 損傷後に帰港する際に必要な復原性を確保する要件

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。このため、今後とも、当協会復原性プロジェクトにおいて更なる対応を行っていく方針である。

(3) 損傷時の安全な帰港要件を課す対象船舶の範囲

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。

(4) その他

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（既存船は2008年7月1日以降最初の検査完了までに）、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。

4. 海上セキュリティの強化

ポイント：SOLAS 条約非適用船舶のセキュリティ対策の検討を開始

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、当協会で行ってい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ンドンスグループが設置されることとなった。コレスポンドンスグループは、英国がメイン・コーディネーターを引き受け、日本（太田氏：当協会海上保安プロジェクトマネージャー、海上技術安全研究所）及び米国がサポートすることとなり、次回 MSC83 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。

5. 新規作業項目

今次会合で承認された主な今後の新規作業項目は以下のとおり。

(1) COLREG72 の見直し

プレジャーボートの数の増加、商船の大型化等を踏まえ、COLREG72 の見直し等についてのイタリアからの提案が NAV の作業計画に追加された。

(2) アスベスト含有材料の新規設置の全面禁止

アスベストの新規使用を全面的に禁止する我が国からの提案が FP52 及び DE50 の作業計画に追加された。

(3) 救命設備要件の包括的な見直し

我が国が提案した、救命設備要件に対する新しいアプローチとして、人間工学、信頼性その他の多角的な視点からシステム要件を構築する「救命システムマトリクス」の概念及びそれを用いた要件見直し手法が、DE50 の作業計画に追加され、必要に応じ FP 及び

COMSAR でも検討することとなった。

(4) ブリッジの視界確保のための SOLAS 第 V 章第 22 規則の見直し

コンテナの積み過ぎによるブリッジの視界不良が問題であるとして、SOLAS 第 V 章第 22 規則の見直しを求めるドイツ提案が NAV の作業計画に追加された。

(5) 固定型炭化水素ガス検知器の義務付け

ダブルハルオイルタンカーのボイドスペース等への固定型炭化水素ガス検知器の義務付けに関する提案が欧州 21 カ国、EC、IACS 及び船主団体からあったところ、FP52 の作業計画に追加された。

(6) AIS バイナリメッセージの適用ガイダンスの見直し

AIS バイナリメッセージ（注：船舶と陸上間での文字データを送受信する機能）の適用ガイダンス（SN/Circ.236）の見直しに関するスウェーデン提案（MSC82/21/13）が NAV の作業計画に追加された。

(7) 20,000DWT 未満タンカーへのイナートガスシステム（IGS）の義務付け

20,000DWT 未満のタンカーへの IGS 設置義務付けについては、MSC81 で決定した FP51 及び DE50 での検討に加え、人的要因については MEPC56 に設立される MSC/MEPC 共同ワーキング・グループの作業計画に追加された。

(8) 水先人乗降のための設備要件の見直し

水先人乗降のための設備要件の見直しに関する米国らの提案が NAV の作業計画に追加された。

(9) 旅客船の安全性における中央コントロールセンターとセーフティセンターの明確化

「旅客船の安全性」における中央コントロールセンターとセーフティセンターの明確化に関するアルゼンチン及び ICCL からの提案が FP52 の作業計画に追加された。

(10) 一般貨物船の安全性

現存の一般貨物船に対する規制の適切さの評価に関するロシア提案が MSC83 及び MSC84 の作業計画に追加された。

以上