

IMO 第 81 回海上安全委員会 (MSC81) での審議結果の概要

平成 18 年 5 月 23 日
(財) 日本船舶技術研究協会

1. 強制要件の改正の採択 (議題 3)

(1) 1974SOLAS 条約改正

1974SOLAS 条約に関し、窓の防熱措置として水噴霧ノズルを認める附属書 II-2 章の改正、旅客船に幼児用救命胴衣の積み付けを義務づける附属書第 III 章の改正、インマルサット E システムの廃止に伴う附属書第 IV 章の改正及びバラスト水交換時の船橋視界の要件に関する附属書第 V 章の改正が採択された。発効予定日は 2010 年 7 月 1 日。

(2) 1974SOLAS 条約 1988 議定書の改正

1974SOLAS 条約 1988 議定書に関し、附属書 I の船底外部の検査の時期を証書の有効期間内に 2 回とする改正が採択された。

(3) 船舶長距離識別追跡システムに関する 1974SOLAS 条約の改正

船舶長距離識別追跡システム (LRIT) の導入のための 1974SOLAS 条約附属書第 V 章の改正案が英国より提出されており、今次会合での採択が要請されていた。英国提案は、船舶に LRIT 情報の自動的送信を義務付けるとともに、締約国に対し、自国を旗国とする船舶からの LRIT 情報の受信 (旗国としての情報入手) 及び当該締約国の港等への入港を予定している船舶からの LRIT 情報の受信 (寄港国としての情報入手) ができるようにすることを求めていた。この英提案を修正する形で、締約国が、当該締約国の港等への入港を予定していなくとも当該締約国の沿岸等を航行する船舶からの LRIT 情報入手し得るようにすること (沿岸国としての情報入手) の規定を追加する提案が、ノルウェー及びブラジルから提出されていた。

今回の審議の結果、沿岸国としての情報入手の規定を挿入することとし、入手範囲は、沿岸から最大 1000 海里以内で合意した。また、旗国が、必要に応じ、指定した沿岸国に LRIT 情報を与えないことができる権利 (旗国の拒否権) に関する規定も挿入された。更に、船上又は陸上側のシステムにより、LRIT 情報の発信を一時的に停止することができる権利も規定された。陸上側のシステムの構築状況等を配慮し、発効予定日は 2008 年 1 月 1 日、船舶 (国際航海に従事する旅客船及び 300 総トン以上の貨物船等) への設備搭載時期は、2008 年 12 月 31 日以降の最初の無線検査の時期等とされ、採択された。

(4) STCW 条約及び同コードの改正

船舶及び港湾施設の保安のための国際コード (ISPS コード) に規定する船舶保安職員 (SSO) に関する以下の改正が採択された。なお、発効予定日は 2008 年 1 月 1 日とされ、2009 年 7 月 1 日までの経過措置が規定された。

SSO に対する技能証明書の発給要件に係る STCW 条約附属書改正

SSO に対する技能証明書の発給に関する訓練要件に係る STCW コード A 部改正

SSO に対する訓練に関するガイドラインに係る STCW コード B 部改正

2. 旅客船の安全 (議題 4)

旅客船が大型化し (15 万総トン以上) 乗客乗員合わせて 5,000 人以上が乗り込む船舶が出現してきていることに鑑み、IMO は旅客船の安全性確保をプロアクティブな (事故を未然に防止するための) 取り組みとして 5 年来検討して来た。今次会合では、各小委員会からの本件に係る報告を集大成し、非常時の安全な帰港のための要件、安全センターの要件等に関して SOLAS 条約改正案及び関連技術指針等が作成され、承認された。さらに、本年 2 月に発生した Star Princess 号の火災事故を契機として、旅客船の客室バル

コニーの防火要件に関する改正案が緊急対策として作成され、承認された。これらは、2008年7月1日の発効を目指して、次回MSCで採択予定。

他方、旅客船事故で多くの乗客乗員が海上を浮遊している場合等を想定して、海上にいる者を救助・回収する装置を全船舶(SOLAS対象船)に要求する改正案については、2012年7月1日以降の適用を目指して当該装置の性能基準を設計設備小委員会で作成することとなった。また、我が国はじめ多数の国が、装置の基準ができていない現時点で当該SOLAS改正案を承認するのは時期尚早であると主張したため、投票の結果、今次会合における承認は見送られた。

3. 海上セキュリティの強化(議題5)

本年1月12日及び13日に東京で開催した「国際交通セキュリティ大臣会合」の結果の報告を行うとともに、同会合で採択された海事分野の大臣声明に従い、コンテナ輸送のセキュリティ対策及びSOLAS条約非適用船舶のセキュリティ対策についてIMOでの検討を要請したところ、前者については簡易化委員会に対し検討を依頼し、後者については海上安全委員会で検討を行うこととなった。

4. ゴールベースの新造船構造基準(議題6)

プレステージ号事故(2002年11月)を契機に、新造船の構造強度基準をその目標(ゴール)を明示する目標指向型の規則として作成することが合意され、第I階層(ゴール)、第II階層(機能要件)、第III階層(認証)までをIMOが作成し、ゴール及び機能要件に合致する第IV階層(技術基準)、第V階層(品質基準等)を船級協会や産業界が作成する、全体5階層の規則体系を策定する作業が行われており、前回会合までに、航行制限の無いバルクキャリアーと油タンカーに関する新造船構造強度基準を他の船種に対する基準よりも先行して策定すること、並びにゴール及び当該船種を対象とした機能要件が合意されていた。

今回、主として第III階層(認証)についての審議が行われ、技術基準を作成した船級協会がIMOに認証を申請し、海上安全委員会の下に設置される専門家グループ(グループ・オブ・エキスパート)での検討結果に基づき海上安全委員会が適合性を判断する等のフレームワークが合意された。今後、MSC83までに条約改正案を作成すべく第III階層の具体化を図るとともに、IACSの共通構造規則を用いて第I階層から第III階層までの適切さの検証を進めていくこととなった。

また、我が国及び欧州諸国が共同で提案していた、定量的な安全目標レベルをリスクベース解析により決定し、それを実現するために必要な性能要件を策定するといった新しい方法(セイフティ・レベル・アプローチ)で新造船の構造強度基準を作成することについても、これまでの作業と並行して、全ての種類の船舶に対する基準を作成するための枠組みとして検討していくことが合意された。

さらに我が国は、IMOの規定作成方法としてのゴールベーススタンダードに関する指針の確立を提案したところ、全会一致の支持を得、我が国が主導してそのような指針を作成することとなった。

5. 新塗装基準の塗装要件(議題7)

第79回海上安全委員会において、バルクキャリアーの更なる安全性を確保するためのSOLAS条約附属書第XII章の改正が採択されたが、同改正中第6.3規則の脚注にバラストタンク及び二重船側内部の保護塗装の性能基準がIMOで作成され、強制要件化されることが記載されており、同委員会は、この性能基準及び同基準を強制化するための規則の改正案を作成することを設計・設備小委員会に付託した。一方、第80回海上安全委員

会において、当該強制基準は、バルクキャリアーのみならず、全ての種類の船舶に適用することが適当であることが合意され、設計・設備小委員会にこの合意を踏まえて作業を変更することを指示した。

今回、本年2月に開催された第49回設計・設備小委員会で作成された SOLAS 条約附属書第 II-1 章第 3-2 規則の改正案及び同改正により強制要件となる保護塗装の性能基準について審議した結果、次のとおり承認された。主要な論点は以下のとおり。

【保護塗装基準強制化の適用日について】

我が国から提案した SOLAS 条約附属書第 II-1 章第 3-2 規則の改正案が多数の国から支持され、適用日について、次のとおり承認された。今後、次回第 82 回海上安全委員会 (MSC82) において採択について審議される予定である。

- 「1 この規則は、次の総トン数 500 トン以上の船舶について適用する
 - .1 2008 年 7 月 1 日以後に建造契約が結ばれる船舶、
 - .2 建造契約がない場合には、2009 年 1 月 1 日以後にキールが据え付けられる船舶又はこれと同様の建造段階にある船舶、又は
 - .3 2012 年 7 月 1 日以後に引渡しが行われる船舶
- 2 全船舶のバラストタンク及び 150m 以上のバルクキャリアーの二重船側部は、保護塗装性能基準に従って塗装されなければならない。」

【保護塗装性能基準の内容にかかる主な審議事項について】

ショッププライマー

上塗りする塗料との組み合わせで試験に合格した場合は、その塗料を使用する場合において鋼材表面にショッププライマーを残すことができることとされた (DE49 の合意内容の維持)。

一方、他の塗料と組み合わせる場合は、その塗料が既に試験等に合格済の塗料であり、かつ、その塗料と組み合わせで簡素化試験に合格していれば残すことが認められた。また、5 年の実証により、その組み合わせの性能が立証される場合も残すことが認められることとなった。

乾燥膜厚

90 / 10 ルール 320 μm とされた。

ダスト除去

サイズ 2 以下 (100 μm 以下) の小さなダストは鋼材表面上において拡大せずに目視で確認できるものは除去することとなった。なお、サイズクラス 3 以上のものについては、DE49 の合意内容が維持された。

船台搭載後におけるバット部の表面処理

グラインダーなどで処理 (St3)、可能な部分はブラスト処理 (Sa2.5) とされた (DE49 で合意内容であったタンク面積の 3% 以内の制限が削除された。)

6. 訓練及び当直 (議題 14)

【STCW 条約及び同コードの包括的見直しについて】

海事保安の強化、増大する LNG 輸送の安全運航に対応できる船員の育成等、現在直面する課題に対応するため、STCW 条約及び同コードの包括的見直しを訓練当直基準小委員会の作業計画に優先項目として含めることについて議論した結果、まず、第一段階として、2008 年までに見直し事項の抽出及び確定を行い、その後、第二段階として、具体的な見直し事項について関連規定の改正の要否を検討することとなった。

IMO 第 81 回海上安全委員会(MSC81)での新塗装基準の審議結果

項目	原案	DE49 の結果	MSC81 の結果
基準適用日	なるべく早期に適用	発効日(2008年7月1日)以降建造する船舶	- 2008年7月1日以降に契約する船舶、 - 契約がない場合、2009年1月1日以降に起工する船舶、又は - 2012年7月1日以降に引渡し船舶
表面処理 (船台搭載前)	ダメージ部及び溶接部:ブラスト処理(Sa2.5) 健全部:ショッププライマはブラストで70%除去(Sa2)	ダメージ部及び溶接部:ブラスト処理(Sa2.5) 健全部:ショッププライマはブラストで70%除去(Sa2) ただし、主塗装との組み合わせでANNEX1試験に合格したショッププライマは維持可。ただし、スイープブラスト、水洗い又は同等の方法で洗浄。 注)ANNEX1 試験:ショッププライマを塗布したテストパネルを2ヶ月間暴露した後に主塗装を行い、6ヶ月間の動揺水槽試験を行うもの。	ダメージ部及び溶接部:ブラスト処理(Sa2.5) 健全部:主塗料との組み合わせで以下のいずれかの試験に合格したショッププライマは維持可。ただし、スイープブラスト、 高圧水洗い 又は同等の方法で洗浄。 2008年7月1日以前にANNEX1と同等の試験に合格したものしたもの(DNVの「B1」を想定)。 実際の環境での5年間暴露後に“GOOD”の状態が実証されたもの。 ANNEX1試験に合格したもの。 なお、ショッププライマと主塗料がそれぞれ上記のいずれかに合格している場合は、非動揺水槽試験によるメーカーの確証によりショッププライマの維持可。
表面処理 (船台搭載後)	バット部:ブラスト処理(Sa2.5) ダメージ部:グラインダーなどで処理(St3)	バット部及びダメージ部: - 全面積の3%以下の場合、グラインダーなどで処理(St3)、可能な部分はブラスト処理(Sa2.5) - 全面積の3%以上の場合、ブラスト処理(Sa2.5)	バット部: - グラインダーなどで処理(St3)、可能な部分はブラスト処理(Sa2.5) ダメージ部: - 小さいダメージ(の合計)が全タンク面積の2%以下の場合グラインダーなどで処理(St3)。 - 連続したダメージ部が25m²以上又は全面積の2%以上の場合ブラスト処理(Sa2.5)
ダスト除去	グレード1	サイズ3以上:グレード1 サイズ2以下: グレード[2]、[3]又は[4]で未決着	サイズ3以上:グレード1 サイズ2以下: 鋼材表面上に拡大せずに目視で確認できるものは除去。
研掃材の混入 (Abrasive Inclusion)	なし(ブラスト後の下地処理)	[なし(ブラスト後の下地処理)]又は[削除]で未決着	(ブラスト後の下地処理要件からは削除。) 塗膜に混入した研掃材は除去。
塗膜厚	最低 300 µm	公称 [300 µm]又は[335 µm](90/10)で未決着	公称 320 µm(90/10)
膜厚計測		ANNEX 3	ANNEX 3(計測 POINT を約 1/3 に削減)

注:網掛け部分は DE49 から変更となった部分。