

IMO第75回海上安全委員会(MSC75)の結果について

標記会合は、平成14年5月15日から5月24日にかけてロンドンの国際海事機関(IMO)本部において開催され、今次会合における主な審議結果は、以下のとおり(なお、テロ対策関連は、別途広報済み)。

1. 強制要件に関わる改正の検討及び採択(議題3)

(1) アクセス設備の強化

(SOLAS条約附属書第II-1章12-2規則の改正及び新強制決議案の採択)

アクセス設備は、検査・点検の実施を確実にするための設備であり、適用対象は、2005年1月1日以降建造の油タンカー(500GT以上)及びバルクキャリア(20,000GT以上)とされ、本年3月のDE45(第45回設計設備小委員会)において、条約改正案及び詳細な技術要件を定めた強制MSC決議案が審議され、今次会合に係るSOLAS条約の改正案が採択される予定であった。

我が国は、アクセス設備の設置範囲を合理的なものとする主張を行い、相当程度取り入れられており、また、バルクキャリアについては、ホールドに固定式アクセス設備を設けると、荷溜まり等により荷役作業に支障が生じ、また、荷役作業によりダメージを与える問題があるため、詳細な検査が必要とされる第2回定期検査までに多くのアクセス設備の設置を要求する趣旨の条約改正の代替案を提案している。

今次会合においては、さらなる検討が必要であるとして、船主団体等からの強い要望により、当該改正条約の採択は次回会合(本年12月のMSC76)に延期されることとなった。

(2) IMDGコードの強化(SOLAS VI及びVII章の改正)他

今次会合では、IMDGコードを強化するSOLAS条約の改正、検査強化プログラムの強化(総会決議A.744(18)の改正)等が予定通り採択された。

2. バルクキャリア(ばら積み貨物船)の安全(議題5)

ばら積み貨物船の安全については、MSCでWG(作業部会)を設け、主としてFSA(Formal Safety Assessment: 総合安全評価)を用いた検討を行っており、英国を中心とするグループ(IPSB)、我が国、ノルウェー・ICFTU(国際運輸労連)等が、それぞれFSAを実施している。また、英国籍バルクキャリア「ダービシャー号」事故調査委員会の勧告についても条約改正を視野に入れた審議が行われている。

しかし、FSAの検討には時間がかかり、また、バルクキャリア事故が依然として頻発していること等から、英国は貨物倉に水位監視装置等を強化するSOLAS条約の改正を提案している(ICFTUも同様の要請を行っている)。

今次会合においては、水位監視装置及びポンプ装置を強化するSOLAS条約第XII章の改正案が原則承認され、次回MSC76において採択することで合意された。単船側/二重船側に関わらず総トン数500トン以上のバルクキャリアが対象になり、発効日2004年7月1日以降建造の新船及びそれ以前に建造された現存船に適用される。

現存船の適用日については、2004年7月1日以降の最初の年次検査、中間検査又は更新検査時に設置することで合意された。また、我が国が実施したFSAスタディーから得られた最終勧告は、多数の理解を得られたが、IPSBの結果が最終勧告に至っていないため詳細な議論に至らず、次回MSC76における議論に委ねられることになった。

担当 海事局安全基準課 山田
(内線43-933) 直通:03-5253-8636