

## 問い合わせ先

- 【1. ～4. 関係】 海事局安全基準課 井田、中村  
(03-5253-8111、内線 43-935)
- 【5. 関係】 海事局総務課国際企画調整室 石塚、高橋  
(03-5253-8111、内線 45-611)
- 【6. 関係】 海上保安庁総務部情報通信課 粟井 (03-3591-6361、内線 2901)

平成 22 年 5 月 24 日

## IMO(国際海事機関)第87回海上安全委員会の結果について

## 概要

- ・ ばら積み貨物船及び油タンカーに関する目標指向型構造基準(GBS)を義務化する SOLAS 条約 (1974 年の海上における人命の安全のための国際条約)改正が採択されるとともに、関連ガイドライン等が採択されました。
- ・ 載貨重量 5,000 トン以上の油タンカーの貨物油タンクについて防食塗装又は耐食鋼の使用を義務化する SOLAS 条約改正が採択されました。
- ・ IMO 加盟国監査の義務化について審議され、今後詳細な検討を行うこととなりました。

5 月 12 日より 21 日までの間、英国の IMO 本部で第 87 回海上安全委員会 (MSC 87) が開催され、我が国から、国土交通省海事局、港湾局、海上保安庁、(独)海上技術安全研究所、関係団体等の代表からなる代表団が参加しました。

主要な審議結果は、以下のとおりです。

## 1. SOLAS 条約改正等

今次会合では、SOLAS条約附属書（以下単に「附属書」といいます。）等の改正として以下の改正等が採択されました。（GBS関係は2. に、貨物油タンクの防食措置関係は3. に記述します）

(イ) 附属書第Ⅱ-2章の改正（発効予定日：2012年1月1日）

## (a) 携帯型酸素濃度計測装置の備付け

発効日以降、現存船を含む全てのタンカーに対し、携帯型酸素濃度計測装置の備え付けを義務化。

## (b) タンカーの二重船殻部分、バラスタタンク等への固定式ガス検知装置設置の義務化

発効日以降建造の載荷重量20,000トン以上の油タンカーの二重船殻部分、バラスタタンク及びボイドスペースについて、火災リスクの迅速な把握を可能とすべく、FSSコードに基づく固定式炭化水素ガス検知装置の設置を義務化。

(ロ) 火災安全設備のための国際コード（FSSコード）の改正（発効予定日：2012年1月1日）

## (a) 改正規定の適用対象の明確化（第1章）

FSSコードが改正された場合の改正基準の適用に関する一般的取り扱いとして、原則として新船（改正の発効日以降建造の船舶）のみ適用する（現存船には適用しない）ことを明確化。

(b) 試料抽出式煙探知装置の基準の改正（第10章）

発効日以降建造の船舶について、試料抽出式煙探知装置の性能のばらつきを改善するため、現行規定のあいまいな規定の明確化（試料抽出管の最小寸法の明確化）及び制御盤の試験要件等を追加。

(c) 固定式炭化水素ガス検知装置の基準の新設（第16章）

発効日以降建造の船舶について、火災リスクの迅速な把握を可能とすべく、ガス分析装置の基準等固定式炭化水素ガス検知装置の技術基準を新たに規定。

(ハ) LSAコードの改正（発効予定日：2012年1月1日）

(a) 救命いかだの乗員の想定体重を75kgから82.5kgへ変更（第4章）

救命いかだの大きさ等の判断に際し、近年の乗組員の体格を考慮し、想定体重を75kgから82.5kgへと変更（強化）。（救命艇の想定体重は変更済み：2010年7月1日発効）

**【参考】**

現存救命艇の離脱フックについて、LSAコードに適合していない場合に適用日以後最初の上架検査の時期までに交換することを義務付けることが検討されていますが、交換の義務化に関する附属書第三章の改正案及びLSAコード改正案は、現存救命艇の離脱フックの評価に関するガイドライン案が最終化されていないことから、今次会合においての採択は見送られました。

本年10月20日から22日にかけて、現存救命艇の離脱フックの評価に関するガイドライン案を検討するため中間会合を開催することが合意されました。中間会合の審議を経て、本年11月に開催予定のMSC88において、交換の義務化に関する附属書第三章の改正案、LSAコード改正案及び現存救命艇の離脱フックの評価に関するガイドライン案が審議される予定です。

(ニ) 国際海上危険物規程（IMDGコード）の改正（発効予定日：2012年1月1日）

(a) 危険物輸送に関する国連勧告への対応

少量危険物の場合の表示の変更及び新規危険物の追加等、危険物輸送に関する国連勧告（第16訂版）の内容が取り入れられ、発効日以降、船舶により自動車、内燃機関及び電気自動車並びにニッケル水素電池を輸送する場合はこれらを危険物として取り扱うこととし、その輸送基準を規定。なお、当該改正について、2011年1月1日以降先取りして実施することを要請。

(ホ) その他

(a) 附属書第Ⅱ-1章第41.6規則（出口表示補助照明設備）に関する規定の適用日の確認

2006年のMSC82において採択された附属書第Ⅱ-1章第41.6規則は2010年7月1日に発効予定であるが、今次会合において、当該規定を2009年1月1日以降建造の旅客船に遡及適用するべきか否かについて問題提起があり、審議

の結果、当該規定を2010年7月1日以降建造の旅客船に適用することを確認。

## 2. 目標指向型構造基準 (GBS)

ばら積み貨物船及び油タンカーの新造船に係るGBSについては、前回のMSC 86において、ゴール（目標）等を定めた附属書改正案(Tier I)及び機能要件等を定めた決議案(Tier II)、船級協会及び国の規則がTier I及びTier IIを満たしているか否かを検証するための手続きを定めた検証ガイドライン案(Tier III)が承認されたところです。

今次会合においては、我が国から、国の規則をIMOが検証することとなっている現行の附属書改正案、決議案及び検証ガイドライン案について、国の規則の検証についてはIMO監査の発展の中で検討するべきであり、GBSの検証対象から国の規則を外すべき旨の提案をしましたが、審議の結果、船級協会及び国の規則の双方を検証対象とすることとなりました。

今次会合において採択又は承認された関連文書は以下のとおりです。

- ・ GBSの強制化に関する附属書第Ⅱ-1章の改正
- ・ 機能要件等を定めた目標指向型構造基準
- ・ GBS適合性の検証に関するガイドライン
- ・ シップ・コンストラクション・ファイル<sup>1</sup> (SCF)に含まれるべき情報に関するガイドライン

なお、附属書第Ⅱ-1章の改正は、2012年1月1日に発効予定ですが、2016年7月1日以降契約される長さ150m以上のばら積み貨物船及び油タンカーからGBSが義務化されます。

## 3. 原油タンカーの貨物油タンクに関する防食措置

1990年代後半から相次いで発生した老朽原油タンカーによる大規模油流出事故を契機に、IMOでは2006年以降原油タンカーへ防食措置義務化を検討しています。

今年2月の第53回設計・設備小委員会(DE53)にて塗装性能基準および耐食鋼を含む代替手法性能基準が最終化されたのを踏まえ、今次会合においてこれら性能基準を含むSOLAS附属書第Ⅱ-1章の改正案が審議されました。

わが国は当初より、日本が先駆けて開発した耐食鋼を防食措置として認めるようIMOにて主張してきましたが、結果としてわが国の主張が全面的に取り入れられた形で採択されました。

採択されたSOLAS附属書第Ⅱ-1章の概要は以下の通りです。

適用日：2013年1月1日以降に建造契約される船舶  
2013年7月1日以降に建造される船舶（建造契約がない場合）  
2016年1月1日以降に引き渡される船舶

適用船：5,000載貨重量トン(DWT)以上の原油タンカー（原油を運ぶプロダクトキャリアも含む）

概要：原油タンカーのすべての貨物油タンクに、塗装性能基準を満足する塗装、若しくは代替手法性能基準を満足する代替手法（耐食鋼含む）の使用を義務付け

また、今次会合においては、防食塗装の方法及び塗料の性能試験基準等を規定した基準及び耐食鋼の性能試験基準等を規定した基準を採択しました。

<sup>1</sup> GBS適合性の検証、船舶のメンテナンス等に資するための、図面等の書類

#### 4. フォーマル・セーフティ・アセスメント

フォーマル・セーフティ・アセスメント（FSA）とは、安全性向上又は環境負荷低減のための規則の導入について、規則導入に伴う費用を考慮した上でその効果を評価する規則作成支援のための評価ツールです。IMOでは、2002年にFSAの実施に関するガイドラインを承認し、規則の導入にあたりFSAを活用しています。

今次会合では、各国等が行いIMOに提出した様々なFSA結果を審査する専門家グループ（EG）が設置され、このEG議長を（独）海上技術安全研究所 吉田公一 国際連携センター長が務めました。EGでは、欧州プロジェクトSAFEDORにより実施されたクルーズ客船、Ro-Ro客船、LNG運搬船、コンテナ船及びオープントップコンテナ船による危険物貨物運搬に関するFSAに関する審査を行いました。また、EGでは、これまでFSA結果を審査してきて得られた経験及び知見に基づき、FSAの実施に関するガイドラインを改善のため改正する必要性を認識しました。

審議の結果、ガイドラインの見直しのため、コレスポンデンス・グループ（会合と会合の間にe-mail を活用して審議を行う検討グループ）を設置し、ガイドラインの改正案の検討を行うこととなりました。なお、コレスポンデンス・グループのコーディネータも吉田公一氏が務めることとなりました。

#### 5. IMO加盟国監査の義務化

昨年6月の第102回理事会（C102）において、加盟国監査スキームについて、2014年までの5年間のタイムスケジュールにより必要な各条約の改正を行い、加盟国監査スキームを義務化するという作業工程が承認され、昨年11月の第26回総会（A26）において総会決議（A.1018(26)）として採択されました。

今次会合での審議の結果、本年7月開催予定のFSI18（第18回旗国小委員会）において加盟国監査スキームの義務化に関する詳細検討を行い、MSC88においてFSIの結果に基づき審議することとなりました。

#### 6. LRIT(長距離船舶識別追跡システム)

LRITは、SOLAS条約により2008年12月31日から船舶への設備の搭載及び情報の送信が義務づけられているところです。

今次会合の審議の結果、LRITの参加船舶は総トン数で90%を超えていますが、データセンター未設置の国もいまだ数多くあり、またデータセンターが受信したLRIT情報の10%程度しか国際的に交換されていないことから、システム導入の更なる促進を求めるとともに、各国に情報の積極的な活用を要請することに合意しました。

現在米国が暫定提供しているLRITの国際データ交換システム（IDE）について、2011年中にこれをEUに移管し、EMSA（欧州海上安全庁）が設置運用を行うことに合意し、またEUが遅くとも2013年までIDE提供を各国に対し無償とする提案に合意しました。

LRITをソマリア沖のアデン湾及びインド洋における海賊対策に活用するため、IMO事務局内に情報提供施設を設置し、各国がこの施設を通じて自国船舶のLRIT情報を海賊対処部隊に提供できる仕組を構築することに合意しました。

以上