

平成 23 年 5 月 23 日

## 問い合わせ先

国土交通省海事局： 03-5253-8111

安全基準課 井田（内線 43-935）【1、3及び5を除く】

外航課 小森（内線 43-303）【3関係】

検査測度課 臼井（内線 44-173）【1及び5関係】

## 国際海事機関（IMO）第 89 回海上安全委員会の結果について

## 概要

- ・ 福島第一原子力発電所事故に関し、我が国海運への風評被害防止のための取組を説明。
- ・ 基準を満たさない救命艇の離脱フックの交換を義務付ける SOLAS 条約改正を採択。
- ・ 海賊対策として、民間武装警備員の使用に関する船舶所有者、運航者及び船長に対する暫定ガイダンスを承認。
- ・ 漁船の国際安全基準を規定するトレモリノス議定書の発効のための見直し案に合意。今年末の総会又は来年の外交会議で新協定として採択される見込み。
- ・ 国際海上固体ばら積み貨物規則（IMSBC コード）の改正を採択。
- ・ 船上揚貨装置の安全基準の策定等の新規作業計画に合意。

5 月 11 日から 5 月 20 日までの間、英国ロンドンにおいて 103 の国及び地域、49 の機関等の参加のもと、国際海事機関（IMO）第 89 回海上安全委員会（MSC89）が開催されました。

我が国からは、国土交通省、海上保安庁、水産庁、外務省、（独）海上技術安全研究所、（財）日本船舶技術研究協会等から構成される代表団が参加しました。

今次会合における主な審議内容・結果は以下のとおりです。

## 1. 福島第一原子力発電所事故に関する我が国海運への風評被害防止のための取組み

今次会合初日の全体会合において、IMO(国際海事機関)をはじめとする各国、国際機関等から我が国に送られた支援に感謝するとともに、福島第一原子力発電所の事故に関する風評被害防止のため、我が国港湾で行っている取組み等についてステートメントを発表し、その詳細についてプレゼンテーションを行いました。

ステートメント及びプレゼンテーションでは、震災の概要を説明した後、現在、我が国各地で大気・海水の環境モニタリングが継続して実施され、その情報はホームページ等で公開されていること、東京及び横浜などの我が国主要港湾においても健康に問題を生じさせる放射線は計測されていないこと、船舶・コンテナ貨物の放射線量の統一測定ガイドラインを定め、事業者からの要望に拠り、横浜港から順次証明書の発行を開始したこと等を説明しました。

出席した各国代表団からは我が国の震災被害に関しお見舞いの言葉が述べられるとともに、我が国からの情報提供について謝辞が多数述べられました。

## 2. 救命艇の離脱フックの評価及び交換

### (1) 背景

IMO では、救命艇の予期せぬ落下による人身事故防止のため、救命艇の離脱のフックの基準を強化するとともに、既に現存船に搭載されているものを再評価するためのガイドラインの作成等の検討を行ってきました。

### (2) 今次会合の結果

審議の結果、以下の改正案を採択するとともに、新たなガイドラインを承認しました。

#### ① 基準を満たさない救命艇の離脱フックの交換の義務化 (SOLAS 条約附属書第 3 章第 1 規則の改正)

救命艇の離脱フックについて、下記②の国際救命設備コード (LSA コード) の新基準に適合することを義務付けるとともに、現存の離脱フックについても、当該基準のうち特定の要件に適合していない場合には、適用日以後最初の上架検査の時期までに当該基準の全要件に適合した離脱フックに交換することを義務付けるものです。

#### ② 救命艇の離脱フックの基準の強化 (LSA コード第 4 章の改正)

救命艇の進水時等の離脱フックの意図せぬ開放等による事故を防止する観点から、離脱フックの基準を強化するものです。

#### ③ 現存救命艇の離脱フックの評価・交換方法に関するガイドライン

現存救命艇の離脱フックの安全性を評価し、結果に応じて交換するための手順等を取りまとめたものです。

#### 【条約改正等の適用】

(a) 2014 年 7 月 1 日以降に建造される船舶に搭載される救命艇の離脱フック  
改正 SOLAS 条約附属書第 3 章第 1.5 規則に基づき、改正 LSA コードの基準に従うことが要求されます。

(b) 2014 年 7 月 1 日前に建造された船舶に搭載されている現存救命艇の離脱フック

③のガイドラインでは、2013 年 7 月 1 日までに、離脱フックの各型式が改正された LSA コードの特定の要件に適合しているかの評価を終えることが推奨されています。また、評価の結果、不適合と判断された型式の離脱フックは、2014 年 7 月 1 日以後最初の上架検査の時期までに、改正 LSA コードの全要件に適合した離脱フックに交換することが義務付けられます。

## 3. 海賊対策の検討

### (1) 背景

昨今のソマリア沖・アデン湾における海賊事件では、捕獲した船舶を母船として利用して活動範囲を拡げインド沖合海域まで進出しています。また、船員を人質とし、解放に際しては数億円もの身代金を要求し、時には船員を死傷させるなど暴力行為が激化しています。

このように広域化・悪質化する海賊を撲滅するため、IMO は関係機関の連携をよ

り強固にするなど海賊対策に関する各種施策を推進しています。

## (2) 今次会合の結果

### ① 民間武装警備員に関するガイドライン等の採択について

従前から民間武装警備員の配乗に対する IMO の姿勢は、船主等が旗国と十分な相談をした上で旗国政府の判断によるものとしつつ、警備員の武器使用などによる危険増大の可能性を指摘し、利用を推奨しないものとしています。しかしながら、海賊による被害の増大に伴い、海賊対策の一環として船舶に民間武装警備員を乗船させる例が見られるようになりました。

そこで今次会合では「民間武装警備員の使用に関する船舶所有者、運航者及び船長に対する暫定ガイダンス」及び旗国が自国籍船舶に同警備員利用を認める場合に検討すべき事項を定めた「旗国に対する暫定推奨事項」を作成し、締約国に周知することとしました。

なお、審議に際して船内に武器を保有していることによる寄港国や沿岸国の法令に関する事など複雑かつ重要な問題が多数存在することが指摘され、今後も検討が継続されることとなりました。また日本籍船舶には我が国法令上、武器を携行した者を乗船させることはできません。

### ② ベストマネジメントプラクティス (BMP) 履行の徹底について

IMO は従前から海運業界と協力して、海賊被害の危険がある海域を航行する船舶からのアデン湾の警備を行っている海軍部隊への通報体制や、船内で実施すべき海賊被害防止策である BMP の履行を強く推奨しています。

しかしながら、海軍部隊からは、同海域を航行する船舶で BMP を遵守していない多数の船舶の存在や、このような船舶が海賊被害に遭遇しやすいことが指摘されていることから、委員会は各国政府をはじめ関係者に対し BMP 履行の徹底を要請する決議を採択しました。

なお、BMP の仮訳は国土交通省のウェブサイトでご覧いただけます。

(国土交通省海事局「海賊対策 (Anti-Piracy)」(<http://www.mlit.go.jp/maritime/gaikoh/pirate/index.html>))

## 4. トレモリノス議定書の早期発効

### (1) 背景

24m 以上の漁船の安全性に関しては、「1977 年の漁船の安全のためのトレモリノス国際条約に関する 1993 年議定書 (1993 年議定書)」が策定されています。しかしながら、この 1993 年議定書は、批准国が所管する漁船の合計数が発効に必要な数に達していないため、未だ発効しておりません。

世界の各海域で操業する漁船の安全性を確保するためには、国際的な枠組みが必要不可欠であるとの認識の下、関係諸国の批准を促進するため、復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会 (SLF) において、1993 年議定書の技術的要件を含む内容の見直しが進められてきました。

### (2) 今次会合の結果

今次会合では、SLF53 において作成された 1993 年議定書の見直し案に合意しました。今後は、今年 11 月開催予定の IMO 総会にて、或いは外交会議を来年開催し、

発効要件等を最終化の上、新協定として採択するための審議を行う予定です。

## 5. 国際海上固体ばら積み貨物規則（IMSBC コード）の改正

個別の固体ばら積み貨物の運送要件（個別スケジュール：付録1）の改正を採択しました。なお、発効日及び適用日ともに、2013年1月1日の予定です。

（1）既にIMSBCコードに含まれている固体ばら積み貨物の運送要件の見直しのうち、主なものは以下のとおり。

- ① 硝酸アンモニウム及び同肥料：揚げ荷役時における油の移送を認める改正
- ② 石膏及び塩：雨中の揚げ荷役を認めるための改正
- ③ リン鉄：運送中におけるガス計測要件の追加
- ④ 硫酸焼鉱及び硫黄：船倉のコーティングに係る要件の改正

（2）乾燥穀類蒸留物等の新たな貨物をIMSBCコードの対象貨物として追加。

## 6. 一般貨物船の安全性の向上

（1）背景

IMOでは、船舶の安全性向上又は環境負荷の低減のための新たな規則の導入に際し、これに伴う費用対効果を算定することにより、当該規則導入の効果を定量的に判断する手法（FSA: Formal Safety Assessment）が導入されています。

前回会合では、一般貨物船の安全性向上を図るための新たな規制として、検査強化、ばら積み貨物及び重量貨物の積み付け方法改善等の費用対効果があるとするFSAの結果報告が国際船級協会連合（IACS）から提出されました。

（2）今次会合の結果

今次会合に先立ち、当該FSAが、FSAガイドラインに従って適正に行われているかどうかについて、吉田公一氏（（独）海上技術安全研究所 国際連携センター長）を議長とする専門家グループによる検証が行われ、適正であることが確認されました（5月9日及び10日）。

今次会合では、専門家グループの報告を基に、提案された規制案の導入について、次回会合までに吉田公一氏をコーディネータとする電子メールベースで検討（コレスポネンスグループ：CG）を進めることに合意しました。

## 7. 目標指向型基準（GBS）に係る検討

（1）背景

近年のIMOの規則の策定は、目標を定めた上で、その目標を達成するための各種技術基準を体系的に構築する目標指向型基準（GBS: Goal Based Standard）としていく方向にあり、2010年には船体構造に関するGBSが策定されました。最近では、新たに策定が進められているガス燃料船コードや極海コード等において、GBSを取り入れるべく検討が進められています。

このように、今後、様々な基準にGBSを拡大していくにあたって、統一的な手順や形式で規則を策定していくための指針として、我が国の主導で「GBS策定のため

の一般的ガイドライン」の作成を進めてきました。

また、今後の GBS の発展の一環として、船舶が達成すべき安全レベルをリスク分析に基づき定量的に設定し、当該安全レベルを達成するための規則を策定する手法（SLA: Safety Level Approach）について、過去検討が行われ、中断していましたが、船体構造 GBS の策定作業の完了に伴い、前回会合から検討が再開されました。

## （２）今次会合の結果

今次会合では、「GBS 策定のための一般的ガイドライン」の最終化が進められ、承認されました。また、今後の GBS に関する長期的検討課題（既存 GBS の評価、SLA の妥当性の評価、現行の規則による安全レベルの決定、GBS の拡大等）がまとめられました。

## 8. 新規作業計画

関係小委員会の新規議題を審議しました。今回合意した主な新規議題は以下のとおりです。

- （１）船上揚貨装置の安全基準の策定（DE 小委員会）
- （２）SOLAS 条約 II-2/10.5 規則に基づく貨物船の機関区域に備え付ける泡消火装置の要件の改正（FP 小委員会）
- （３）AIS VHF Data Link の保護に関する勧告（決議 MSC. 140(76)）の見直し（COMSAR 小委員会）
- （４）コンテナの継続的検査プログラムに関する指針の策定（DSC 小委員会）
- （５）コンテナ損失防止措置の策定（DSC 小委員会、DE 小委員会、SLF 小委員会及び STW 小委員会）
- （６）警報・指示に関するコード 2009（総会決議 A. 1021(26)）の見直し（DE 小委員会及び NAV 小委員会）

以上