

I M O 第 76 回海上安全委員会 (MSC76) の結果について

標記会合は、平成 14 年 12 月 2 日から 13 日までロンドンの国際海事機関 (I M O) 本部において開催されたところ、主な審議結果は、以下のとおり(なお、同時に開催された第 5 回海上人命安全条約 (SOLAS) 締約国政府会議の結果は、別途)。

1 . 強制要件に関わる改正の検討及び採択(議題 3)

(1) アクセス設備の強制化 (SOLAS 条約附属書第 - 1 章 12-2 規則の改正及び新強制決議案の採択)

2005 年 1 月 1 日以降に建造される油タンカー(500GT 以上)及びバルクキャリア (20,000T 以上)の貨物倉、バラスタタンク等に、検査・点検の実施を確実にを行うためのアクセス設備を設置することを要求する SOLAS 条約附属書第 -1 章の改正案が採択された。

(2) バルクキャリアの浸水監視装置及びポンプ装置の強制化(SOLAS 条約附属書第 X 章 12 規則及び 13 規則の採択)

総トン数 500 トン以上のバルクキャリアの各船倉、バラスタタンク及び乾区域に浸水監視装置及びポンプ装置を強制化する SOLAS 条約第 X 章の改正案が採択された。これは、2004 年 7 月 1 日以降に建造される新船及びそれ以前に建造された現存船に適用され、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が要求される。

2 . バルクキャリアの安全(議題 5)

各国が実施した FSA(Formal Safety Assessment : 総合安全評価)の結果に基づき、バルクキャリアのリスクを低減させる対策の検討を行い、新造船に対する二重船側構造の強制化、現存船に対するホールドフレームの強化、新造船及び現存船に対するハッチカバーのセキュアリングの強化、新造船への自由降下型救命艇の搭載等の対策が有効であることが合意され、今後、設計設備小委員会等の小委員会でこれらの実現に向けた検討を進めていくこととなった。

なお、現存船のハッチカバーの垂直荷重強度の強化及び現存船の隔壁の強化については、費用対効果の観点から、有効な対策でないと合意された。

3 . 満載喫水線に関する国際条約 (LL 条約) の 1988 年議定書の改正(議題 5 及び議題 12)

満載喫水線に関する国際条約(LL 条約)の 1988 年議定書は、技術基準の大部分が 1966 年に作成された満載喫水線条約と同じものであることから、90 年代前半から、最近の技術進歩を勘案した基準に改正するための作業が行われてきた。

今次会合において、本年7月に開催された第45回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会（SLF45）で作成された改正案について審議を行い、原案から船首部のハッチカバー荷重要件及び船首部の予備浮力の確保に関する規定を修正した議定書の改正案が承認（合意）された。今後、2005年1月1日に発効させるべく、来年5月に開催されるMSC77において改正案が採択される予定である。