

国際海事機関 (IMO)
第 9 2 回海上安全委員会 (MSC92)
報告

一般財団法人 日本舶用品検定協会
吉田公一

IMO MSC92 が、2013 年 6 月 12 日から 21 日の間、英国ロンドンの IMO 本部において開催され、これに出席したので、以下に報告する。

1. 義務要件等の審議 (議題 3)

1.1 SOLAS 条約及び関連するコード等の改正

1.1.1 SOLAS/III 章 19 規則 (閉鎖区域への進入又は救助の船上操練)

閉鎖区域への進入又は救助の船上操練を義務化する SOLAS 条約附属書第 III 章第 19.3 規則案 (MSC92/3) について、北朝鮮は、文書 MSC92/3/10 に基づき、閉鎖区域に入る前に空気測定器の確認が船員にとって重要であるとし、今次会合で採択される SOLAS 条約改正案に当該測定機器の確認及び使用について操練の項目に追加することを提案した。

スペイン、IACS、パナマ等は、操練の項目に追加することに原則賛成ではあるが、SOLAS 条約において空気測定器の搭載要件が義務付けられておらず、現在 DSC 小委員会において審議しているところであり、現時点において操練の項目に追加することは時期尚早であることを指摘し、北朝鮮の提案に反対した。(反対表明 8 カ国: オーストラリア、スウェーデン、アンチグア・バブーダ、シンガポール、フランス、ロシア、パプア・ニューギニア、バハマ、及び ICS、BIMCO、IMCA)

一方、中国、ノルウェー等は、船員の安全に資するため北朝鮮の提案に賛成した。(賛成表明 11 カ国: イラン、ベネズエラ、フィンランド、デンマーク、南アフリカ、インドネシア、モロッコ、クロアチア、マレーシア、ライベリア、バン

結果、委員会は、北朝鮮の提案を受け入れ、同改正を採択した (MSC92/WP.7 ANNEX 2)。

委員会はまた、同じ内容の閉鎖区域への進入又は救助の船上操練を義務化する HSC コード (MSC92/WP.7 ANNEX 3 及び 4)、DSC コード (MSC92/WP.7 ANNEX 12)、MODU コード MSC92/WP.7 ANNEX 9、10 及び 11) の改正へも、北朝鮮の提案の内容を追加することに合意し、HSC コードの改正を採択し、任意コードである DSC コード及び MODU コードの改正を承認した。

なお、これらの改正の発効日及び適用日は、ともに 2015 年 1 月 1 日とした。

1.1.2 SOLAS/III 章 19 規則 (旅客の招集訓練)

委員会は、旅客が 24 時間を超える航海を予定する船舶において、新たに乗船した旅客の招集を出港前又は出港後直ちに行うことを義務付ける SOLAS 条約附属書第 III 章第 19.2 規則改正案 (MSC92/WP.7 ANNEX 2) を採択した。なお、発効日及び適用日は、ともに 2015 年 1 月 1 日とした。

1.1.3 SOLAS 条約附属書第 V 章（航海当直警報装置（BNWAS））

委員会は、航海当直警報装置（BNWAS）設置について 2002 年 7 月 1 日以前に建造された船舶に対しても適用が必要であることを明確化する SOLAS 条約附属書第 V 章第 19 規則改正案（文書 MSC92/3/7）について審議した。

提案者であるデンマークは、航海当直警報装置（BNWAS）設置を強制化する提案をした際の意図は、建造年に関わらずすべての船舶に対し適用することであることを強調した。韓国は、BNWAS は船員の居眠り防止に重要な機器であり当該提案を支持した。

マーシャル諸島、オランダ、ノルウェー、シンガポールは、当該改正を支持した上で、BNWAS をまだ設置していない 2002 年 7 月 1 日以前に建造された船舶に対し、時間的猶予が必要であることを指摘し、適切なフェーズインスキーム及びグラントファーザ・クラウド（従来船への従前規則適用条項）を導入することを提案した。

委員会は、2002 年 7 月 1 日以前に建造された船舶に対する以下の内容のフェーズインスキームを導入することを合意した。また、2 年以内に廃船する場合においては主管庁裁量で免除可能とする条項を加えた。

- (1) 旅客船及び総トン数 3000 トン以上の貨物船：2016 年 1 月 1 日以降の最初の検査
- (2) 総トン数 500～3000 トンの貨物船：2017 年 1 月 1 日以降の最初の検査
- (3) 総トン数 150～500 トンの貨物船：2018 年 1 月 1 日以降の最初の検査

なお、発効日は 2015 年 1 月 1 日とした。

1.1.4 SOLAS 条約附属書第 XI-1 章及び 1988LL 議定書の改正並びに RO コード策定

委員会は、MEPC65 が採択した RO コード（Code for Recognized Organizations：承認機関コード）案（MSC92/WP.5）に、起草部会（DG）がエディトリアルな修正を施した同コード（MSC/92/WP.10 ANNEX 1）を採択した。

委員会は、RO コードを義務化する SOLAS 条約附属書第 XI-1 章第 1 規則改正案（文書 MSC92/3）及び 1988LL 議定書附属書第 1 章第 2-1 規則案（文書 MSC92/3/3）を審議した。

事務局は、SOLAS 条約及び 1988LL 議定書の改正案について、文書 MSC92/3 及び MSC92/3/3 にそれぞれ 2 案準備しており、1 案目は MSC91 にて承認されたもの、2 案目は MEPC65 にて採択された MARPOL 条約改正案と整合させたもので、どちらの案を採用するか委員会に求めた。委員会は、2 案目とすることに合意し、これに DG が修正を施した改正を採択した（MSC92/WP.7 ANNEX 2）。なお、発効日及び適用日は、ともに 2015 年 1 月 1 日とした。

1.2 ISMBC コードの改正

委員会は、MSC91 で承認した IMSBC コード第 2 回改正案（文書 MSC92/3/Add.1）について審議した。

ノルウェーは、文書 MSC92/3/8 に基づき、“Ilmenite(upgrade)”の個別スケジュールの比重及び載荷係数の修正を提案した。委員会は、ノルウェーの修正提案に合意した。

委員会は、DG が修正した IMSBC コード改正（MSC92/WP.7 ANNEX 6）を採択した。なお、発効日及び適用日は、ともに 2015 年 1 月 1 日とした。

委員会は、DSC17 が作成し、起草部会で必要な字句修正を施した、IMSBC コード改正に

規定される液状化貨物に関する早期適用のサーキュラー (MSC92/WP.7 ANNEX 13)、IMSBC コードに記載されていない貨物の情報提出のためのガイドライン (MSC92/WP.7 ANNEX 14)、液状化貨物の試料採取・試験及び水分値に関するガイドライン案 (MSC92/WP.7 ANNEX 15)、固定式ガス消火装置の免除あるいは有効でない貨物のリスト (MSC.1/Circ.1395) の改正案 (MSC92/WP.7 ANNEX 16) を承認した。

1.3 ISM コードの改正

委員会は、経営資源及び要因配置に関して安全運航のための保守要件を追加する ISM コード改正 (MSC92/WP.7 ANNEX 5) を採択した。なお、発効日及び適用日は、ともに 2015 年 1 月 1 日とした。

1.4 コンテナ条約の改正

委員会は、コンテナ安全条約附属書中の用語及び使用単位の統一を図るための修正並びに積み重ね能力の低い既存コンテナへの安全承認板の表示を猶予するコンテナ安全条約改正案 (文書文書 MSC92/3/2) を審議した。

米国は、附属書 4 の定義を附属書 1 及び 2 に移設することを提案した。委員会は米国の提案に合意した。

委員会は、DG が修正を施したコンテナ安全条約の改正 (MSC92/WP.7 ANNEX 7) を採択した。なお、発効日及び適用日は、ともに 2014 年 7 月 1 日とした。

1.5 SOLAS 改正方法及び適用規則の書き方

1.5.1 本会議での審議 (DG 前)

英国は、FSI21 の期間中に開催した SOLAS 改正の適用規則に関する作業部会 (WG) の結果を、文書 MSC92/3/6 によって報告した。

議長は、この文書が要請している審議事項を逐次審議するのではなく、MSC92/J/4 によって自ら提案した以下の 4 つの基本事項を検討することを提案し、さらに SOLAS 改正の書き方に関するガイドの内容を、コレスポンスグループを設置して検討させ、MSC93 において本件の作業部会 (WG) を設けて完成させることを提案したところ、米、パナマ、アルゼンチン、リベリア、英、ノルウェー、豪、バヌアツ、中、スウェーデン、チリ、バングラディッシュ、マーシャル諸島、ベネズエラ、マルタ及び ICS がこれを支持したため、委員会は議長の提案は合意されたと裁定した。

議長は、以下の質問を文書 MSC92/J/4 によって、問いかけた。

質問 1 A : 例外的な状況の場合を除いて、SOLAS 条約付属書の改正を 4 年毎とすることを再開すべきか？

質問 1 B : もしそうであれば、4 年毎の改正は、1 度に採択すべきか、各委員会毎に発行日を 4 年毎の日に合わせて採択すべきか？

Should the four-year period for the entry-into-force of amendments to the SOLAS Convention and related mandatory codes be reinstated, allowing shorter intervals under exceptional circumstances? If yes, should amendments be adopted by a single resolution or by separate resolutions at each session of the Committee?

質問 2 : SOLAS 条約の各章の全体的な発行日は、その章の総括的改正の時のみに変更すべきか？もしそうであれば、新しい又は改正された規則の発行日は（総括的な改正までは）それぞれの規則に記載すべきか？

Should the general application date of the chapter only be changed if a comprehensive revision of the chapter is made and if so, should the application date of new requirements be indicated under each new or amended regulation?

質問 3 : SOLAS 条約付属書の改正の書き方のガイダンスは、付属書全体に適用すべきか、あるいは特定の章に適用すべきか？

Should the guidance on drafting of amendments be applicable to the entire SOLAS Convention or only to certain chapters?

質問 4 : 委員会の運営方法の指針に、条約改正のプロセス制御を追加すべきか？

Should the Guidelines on the organization and method of work of the Committees be amended so as to include process control elements?

質問 1 A に関しては、ニュージーランド、ウクライナ、バヌアツ、米、パナマ、英、バハマ、豪、星港、西、スウェーデン、仏、リベリア、チリ、フィンランドが賛成を表明し、反対はなかったため、議長は賛成を得たと裁定した。アルゼンチンは、「例外的な状況」を明確に定義すべきであると提案した。

質問 1 B に関しては、一括して採択することにウクライナ、バヌアツ、仏、中が支持したものの、各委員会毎に採択することに賛成を表明した国（ニュージーランド、米、パナマ、英、バハマ、豪、星港、スウェーデン、リベリア、チリ、フィンランド）が多数を占めたため（棄権：西）、議長は「各委員会での採択」が委員会の違憲であると総括した。

質問 2 に関しては、アルゼンチンが反対した他は、ニュージーランド、バヌアツ、ノルウェー、米、英、パナマ、バングラディシュ、アンティグア・バーブーダ、パナマ、スウェーデンが賛成したため、議長は賛成を得たと裁定した。なお、西及びアルゼンチンは、この賛成は、独の主張（各規則毎に提供日を書く）に賛成したことになるのか、と問いかけたが、議長は明確な返答をしなかった。

質問 3 に関してバヌアツは、MARPOL 条約にも適用するのか問いかけたところ、議長は、その件は MEPC へ聞いてみる必要があると返答した。アルゼンチンは、当面は SOLAS 第 II-1 章、II-2 章及び III 章に適用すべきと述べた。その他の多数は、質問に賛成を表明したため、議長は賛成を得たと裁定した。

質問 4 に関して英は、SOLAS 改正の書き方のガイドは、委員会の運営ガイドラインとは別物とすべきと主張し、これをパナマ、バヌアツ、米、バハマ、ノルウェーが支持したところで、議長は英主張に反対国があるか問いかけたが反対はなかったため、議長は質問 4 は支持が得られなかったと裁定した。

議長は、本件に関するコレスポонденス・グループ (CG) への作業指示 (TOR) 案を作成するよう、採択文書の起草部会 (DG) に対して指示した。

1.5.2 DG における審議

DG は、通常の概括的な TOR（委員会の議論及び決定、並びに関連文書に基づいて、ガイド案を完成すること）に加えて、委員会の合意事項と中間作業部会からの検討委託事項

を詳細に記載することに合意し、以下のように、CGのTOR]案を作成した。

1 The correspondence group、 taking into account relevant decisions made at MSC 92 (see paragraphs [...] to [...])、 should:

- .1 review and finalize the draft guidance on drafting of amendments to the SOLAS Convention and related mandatory codes、 taking into account comments and recommendations provided in documents MSC 92/3/13 (Germany and Spain)、 MSC 92/3/14 (Spain) and MSC 92/3/16 (Germany) and issues contained in document MSC 92/3/6 that were not addressed at MSC 92;
- .2 review and finalize the draft roadmap for the implementation of the methodology for existing and future amendments (MSC 92/3/6、 annex 4); and
- .3 submit a report to MSC 93、 with the view to finalization of the above guidance and roadmap at that session.

2 During the preparation of the above guidance、 the correspondence group should、 in particular:

- .1 address the consequences of the "four-year period entry-into-force" scheme with separate MSC resolutions and develop details of a workable solution、 which may entail at least the following:
 - .1 detailed timelines for the adoption of a new set of amendments、 in order to avoid having to "rush" to meet the four-year cycle;
 - .2 detailed work methods to address a text which was adopted but did not enter into force;
 - .3 further detailed criteria for allowing "exceptional circumstances" for the entry into force of amendments between the regular four-year period; and
 - .4 any other possible consequential changes in the work methods and drafting practices;
- .2 further develop the relevant part of the guidance to reflect decisions taken at MSC 92; and
- .3 further review the following issues that were not addressed at MSC 92:
 - .1 the main drafting challenges and considerations related to the improvement of current drafting practices;
 - .2 the MSC drafting group on amendments to be instructed to review texts of draft amendments at the approval stage;
 - .3 possible instruction to the Secretariat to produce、 where applicable、 track change versions of proposed amendments、 as follows:
 - .1 at the sub-committee level in relation to the process of the work; and
 - .2 at the MSC drafting group prior to the final adoption of the

proposed amendments; and

- .4 keep the list of issues related to the scope of application under review (MSC 92/3/6、 annex 1) and address them as part of the guidance、 as appropriate.

3 The correspondence group should also address、 if time permits、 the issue relating to "drafting terminology" (MSC 92/3/15 and relevant parts of MSC 92/3/6)."

1.5.3 委員会 (DG 報告を受けて)

委員会は、TOR の内、2.1.1 及び 2.1.2 を削除し、その他の TOR を承認した。なお、CG のコーディネータは、土屋氏 (英) が務める。

なお、21 日の午前 9 時 30 分から、CG のコーディネータの土屋氏 (英) の司会で、CG の非公式会議があり、今後の作業の進め方及び分担等を話し合った。CG の第一ラウンドは、7 月～9 月初旬の予定。

2. 海上保安強化のための措置 (議題 4 関連)

2.1 GISIS 海上保安モジュールへのアクセスについて (MSC 92/4)

事務局は、GISIS の中で海上保安関連情報を扱うモジュールのアクセス方法が変更されたことを紹介し、新たなパスワードの受け取りの手続きを行っていない加盟国に対し、手続きを行うことを求めた。また、連絡先として登録されている情報に変更があった場合の更新についても合わせて依頼した。

加盟国からのコメントはなく、委員会は報告を記録し、未登録の加盟国に対して、早期の登録を呼びかけた。

2.2 第 38 回簡素化委員会 (FAL38) からの報告 (MSC 92/2)

事務局は、4 月 8 日から 12 日にかけて実施された、FAL38 において検討された、以下の海上保安関連議題について報告を行った。

- ・ FAL 条約を新たに強制的な規定を追加しない範囲において、国際税関機構の定めた SAFE Framework of Standard と整合性を図ること
- ・ 船員の上陸や船舶へのアクセスに関する差別的扱いの禁止を遵守すること
- ・ 密航の現状と情報提供依頼、対策のための技術協力の呼びかけについて

ISO は GISIS を介した情報提供に対し、IMO のウェブサイトのセキュリティ強度に対する疑念を表明した。

委員会は報告を了承した。

2.3 ISPS コードにおける会社の役割に関するガイドライン (MSC 92/4/1)

韓国は、2012 年に ISPS コードが制定されて以降、会社の役割を明確に示すガイドラインが作成されていないことを指摘し、セキュリティシステムの見直しや監査頻度などについて説明するガイドライン案を示し、小委員会での検討を行うよう求めた。

ISO は情報提供として、2007 年に作成された ISO20858 は ISPS コードの港湾担当者用のガイドラインであるが、会社に対してもこれが適用できると説明した。

スペインはガイドラインの作成に同意を表明したものの、韓国の示したガイドライン案に対しては、新たに負担を課すようなものになっていないよう、内容を精査する必要があると指摘した。

パナマ、リベリア、ノルウェー、ISC、INTERTANKO、WSC (World Shipping Council) および CLIA は、新たにガイドラインを作成する必要性を認識しないとして反対した。

委員会は、小委員会でガイドライン案の検討は行わないと結論した。

3. 目標指向型安全基準 (GBS) (議題 5)

3.1 本会議 (GBS 作業部会 (GBS-WG) 設立前)

委員会は、MSC91 が設置したコレスポネンス・グループの報告 (MSC92/5 及び MSC92/INF.5) を受けた後、以下の議論があった。

(1) 指針の適用範囲について

希は、同等/代替設計を、SOLAS の II-1/55 規則、II-2/17 規則及び II/38 規則より広げるべきでないと述べ、当指針の適用範囲をこれらの規則に限定すべきと主張した。西、バハマ、マーシャル諸島及びキプロスがこれを支持した。

中は、希を支持しつつ、指針は実行可能であり、かつ十分成熟したものであるべきと主張した。

ノルウェーは、SOLAS I/5 規則に従って多くの規則除外措置の報告が IMO に来ている (SLS/Circ.) が、その根拠が不明確であることが問題となっており、規則の除外措置として取られている同等/代替措置の取り扱いに関して共通の指針を持つことが、本件の目的であるとし、当指針の適用に制限を設けるべきではないと主張し、さらに同等/代替設計の承認は、主管庁の判断事項であり、これを阻害することはできないと主張した。デンマーク、フィンランド、スウェーデン、英、独、米がこれを支持した。

議長は両論の支持者数が拮抗した状況を踏まえて、同等/代替設計の承認は、主管庁の判断事項であることを認識し、同指針には適用に関して述べない旨総括し、委員会はこれに合意した。

(2) 同指針の MSC サーキュラー

委員会は、MSC91/WP.1 の同サーキュラー案のうち、option 1 がコレスポネンスグループの合意であることを認識した。

(3) WG への指示

委員会はこれらの議論及び結論に沿って、同等/代替設計及び設備の承認に関する指針案を完成することを WG に指示した。

委員会はまた、安全レベル・アプローチに関して、さらに検討を進めることを WG へ指示した。

3.2 GBS-WG における審議

(1) 同等/代替設計の承認に関する指針案

WG は、コレスポネンス・グループ (CG) が作成した指針案と、各国が CG へ寄せた意見に基づいて、同指針案を作成した。主な議論は以下の通り。

(ア) 評価基準

同等/代替設計の安全性の評価基準は、一律に作成することはできないこと、及びその評価基準は、ケースバイケースで決められるものであることから、当指針案には評価基準を盛り込まないこととした。

韓国の提案（MSC92/5/1）を受けて、評価基準の求め方の指針案を別途作成すべきであることに、WGは合意した。

(イ) 現存の指針の取り扱い

SOLAS/II-1/55 規則、SOLAS/II-2/17 規則、SOLAS/III/38 規則及び MARPOL ANNEX I/5 規則に関連して、MSC/Corc.1212、MSC/Circ.1002 及び MEPC 決議 110(49)があることに関しては、その内容が当指針案といくらかの重複があるものの、当指針案はより詳細に評価方法を示していることから、これらのサーキュラー及び決議をイントロダクションにおいてリストすることで十分であることに、WGは合意した。

(ウ) 承認する主体

船級協会等の代行機関は主管庁によって承認されることに鑑み、承認する主体としては、「主管庁」とすることで十分であることに、WGは合意した。

(エ) 提出及び発行文書

承認する主管庁が発行する文書としては、対象船舶の証書（Certificate）に同等/代替設計の承認が含まれるか、同等/代替設計の承認は別の証書となるか、主管庁に依存すると思われることから、設計承認の statement 文書、承認条件を含む承認証書、その他の証書と、記載することとなった。

(オ) 船上に保持する文書

船上に保持するに関しては、MSC/Circ.1002 の規定に沿うことに WGは合意した。

また、船上に保管しない（する必要がない）文書に関しては言及しないこととなった。

(2) 同指針の MSC サーキュラー

WGは、MSC91/WP.1 の同サーキュラー案のうち、option 1 がコレスポネンスグループの合意であることを認識し、これを変更なしに採用した。

(3) 同等/代替設計の主管庁承認に対する評価（verification）

希は、同等/代替設計承認は、国際的に均一に実施されることを担保するために、各国の同等/代替設計承認に関して IMO において評価（verify）する仕組みを設立すべきと主張した。

独は、主管庁の同等/代替設計承認を再評価することは主管庁の権限への越権行為であるため、不要であるとし、同指針を実行した後で（IMO への報告を得た後で）、指針の有効性を検証するにとどめるべきであると主張し、仏、ノルウェー、デンマークがこれを支持した。

WGは、後述の意見が多数を占めたと認識して、これに合意した。WGはさらに、将来この指針を利用して同等/代替設計を承認した報告が IMO に集まった段階で、当指針案が世界的に均一に使用されているか、検討することは価値があることに合意した。

(4) 安全レベル・アプローチ（SLA）

WGは、6月11日～12日に開催された将来の船舶の安全性に関する IMO シンポジウムの成果及び MSC への提言（MSC92/25/3）、特に以下の 6.2 を認識し、SLA の IMO 規則作成への利用に関する指針案の作業として取り込む必要があることを認識した。

将来の安全規則を科学的及び実行可能に策定するために、リスクベースの方法論及び最新の手法を安全規則体系へより良く盛り込むことを検討すること（consider how to better integrate risk-based methodologies and the latest analysis techniques into the safety regulatory framework to provide a sound scientific and practicable basis for the development of future safety regulations）

ノルウェーは、SLA と GBS は一致したものではなく、むしろ別の手法であることを正しく認識する必要があると述べ、また、本件作業の目的を建造（construction）に係る基準に限定すべきではないと述べた。また、過去に提出された SLA に係る IMO 文書の中から、重要なものを抽出してリストを作成すべきと提案した。

独は、DE が、Polar Code 及び救命設備規則に関して、SLA を含む GBS の利用により作業を進めており、DE58 又は SSE 小委員会はこれらの作業の進捗の報告を MSC93 に提出すべきと述べ、その経験を生かして、規則作成における SLA の利用の指針を考えるべきであると述べ、WG はこれに合意した。

MSC91/WP.9 の ANNEX 2 の「IMO の規則作成に SLA を利用する際の指針案」は、IMO にとって有用なツールとなる可能性があることを認識し、この指針案をさらに書き進める提案があり、WG はこれを今次会合の WP へ掲載することに合意した。

本件（IMO の規則作成に SLA を利用する際の指針案）は重要な課題であり、MSC93 の GBS-WG において作業を継続することに合意し、各国・機関に対して MSC93 に向けて意見を提出することを要請することに、WG は合意した。

3.3 本会議（WG の報告を受けて）

(1) 評価基準を決めるための指針

希は、本件は重要であるため、高優先度で作成作業を進めるべきであると主張し、西、中、マルタが支持した。ノルウェーは、このような指針は不要であると主張し、独、デンマーク、米、スウェーデンが支持した。

我が国はノルウェーを支持しつつ、当該指針を作成するかを含めて検討するということが WG の折衷案であるとし、この折衷案を保持することを示唆したところ、議長はこの申し出を取り上げ、委員会の合意を求めた。委員会はこれに合意した。

(2) 同等/代替設計の承認のための指針

キプロスは、本件承認することには反対しないが、内容には主管庁に判断を任せている部分が多くあることに懸念を表明し、パナマがこれに同意した。

南アフリカは、主管庁の承認と、PSC の関係が明確でないことに、懸念を表明した。

希は、承認基準及び承認の評価など、課題が残っており、この指針を暫定指針にすることを提案し、中が支持した。

我が国は、当指針は主管庁の同等/代替設計承認を補佐するボランティアな指針であり、今回承認することが必要であると述べ、米、ノルウェー、仏、デンマーク、カナダが同意した。

委員会は、同指針を変更なく承認した。

(3) その他の事項

委員会は、以下の事項に合意した。

- (ア) 同等/代替設計承認のための指針、MSC/Circ/1002、MSC/Circ.1212、MEPC.110(49)を統合することを、将来検討すること。
- (イ) 各国に対して、同等/代替設計承認のための指針を使用し、その結果を IMO へ報告することを奨励すること。
- (ウ) SLA に関する暫定指針案に関する議論をノートすること。
- (エ) 各国に対して、SLA に関する暫定指針案に対する提案をするよう、要請すること。

4. 旅客船の安全（議題 6）

4.1 本会議での審議

4.1.1 コスタ・コンコルディア号事故調査報告関連 (MSC92/6/3, MSC92/6/8, MSC92/6/10, MSC92/INF.6)

議長は、MSC91 の報告に関する文書 (MSC92/6) の紹介を省略するとし、コスタ・コンコルディア号事故調査報告をイタリアに紹介するよう指示した。

- ・イタリアは、文書 (MSC92/6/3 及び MSC92/INF.6) に基づき、コスタ・コンコルディア号事故の調査及び原因分析を実施した上で、その原因に基づいた今後検討すべき推奨事項を提案した。
- ・IUMI は、文書 (MSC92/6/8) に基づき、コスタ・コンコルディア号事故を踏まえ、新造船及び現存船も含めた SOLAS 条約の見直しを支持するとともに、見直す際には人的要因がこの事故の根本的原因であることを考慮すること等の意見を述べた。
- ・CLIA は、文書 (MSC92/6/10) に基づき、イタリアが提案している検討すべき推奨事項は事故原因と直接関連していないものが多く、専門家による慎重な議論が必要であると述べた。

議長は、MSC90 で短期的措置と長期的措置に分けて本件を検討することに合意している旨説明した上で、今後の進め方について意見が欲しいと述べた。これに対する各国の意見は以下のとおり。

- ・日本は、イタリアの事故調査報告は原因に基づいて、今後検討すべき推奨事項が挙げられており、評価できるものであるが、これらの事項がこのような事故を防ぎ減少させることに効果的であるか総合的安全評価 (FSA) を実施して決めるべきであり、またこの議題の下で要件を検討する適用対象範囲を明確にすべきと述べた。
- ・バハマは、推奨事項の背景が明確でないため、WG でイタリアに説明することを要請した上で、日本及び CLIA の見解を支持した。
- ・ICS は、イタリア提案文書 (MSC92/6/3) の更なる説明が欲しいとし、CLIA 提案を支持した。また、旅客船には大型 PAX、クルーズ船、RO-PAX 船と様々な種類があり、今後の議論が予期しない結果にならないように注意が必要だと述べた。
- ・一方、イタリア提案の推奨事項に関する意見は以下のとおり。
 - a. 船橋管理 (Bridge Management) には反対であり、船橋の当直要件はすでに STCW 条約において要求されているため、訓練要件の追加の前に、規則の実施を検討すべき。
 - b. さらに、最少安全配員原則 (A.1047(27)) の強制化については、すでに STW において議論され、強制化されなかったことをノートすべき。

- c. 船橋チーム管理（Bridge team management）に関するイタリアの推奨事項が不明確である旨の CLIA 提案文書を支持。
- ・ パナマは、この事故調査報告が発出されたのが最近であるため、詳細な検討時間がなかったとし、適用範囲を決めるという日本提案を支持した。さらに、この事故を考慮して今後の検討事項は決めるべきであり、これに関係ない事項は検討すべきでなく、適用範囲を決めないと議論できないと述べた。特に、運航要件に関しては、STCW 条約が 2010 年に改正されたばかりであり、船員の教育にかかる IMO モデルコースの変更は受け入れ可能であるが、最少安全配員原則の強制化には反対すると述べた。また、バハマを支持し、推奨事項の背景に関する説明が必要であると述べた。さらに WG は会期中に推奨事項に関する更なる解析が必要であるとした。
 - ・ IFSMA は、推奨事項に関し、特に構造要件や隔壁の要件に関して、SOLAS 条約にはすでに「安全な帰港」のコンセプトがあるため、現時点での義務要件の改正は不要であり、勧告で十分であると述べた。
 - ・ ベネズエラは、これまでの各国の意見を支持するとともに、現段階での要件の検討は時期尚早であり、推奨事項は更なる解析が必要であるとした。また、適用範囲を決める際には注意が必要であると付け加えた。
 - ・ オランダは、近年発効した規則を考慮するよう意見を述べ、現段階で義務的要件を見直すと結論付けた事務局提案の TOR（MSC92/J/4）に反対し、正しい手続きで検討すべきと述べた。また、CLIA 提案を支持し、WG で推奨事項の検討を行うべきとした。さらに、MSC.1/Circ.1446/Rev.1 の改正で十分であると付け加えた。
 - ・ 中国は、旅客船の安全について検討を続けることを支持し、すべての旅客船について規則の見直しを行うべきで、それはシステムティックに検討していくべきと述べた。
 - ・ スペインは、イタリアが提案する推奨事項は事故原因に関係しているため、全項目を検討することを支持し、進め方については長期アクションプランを作るべきとした。加えて、コスタ・コンコルディア号事故に関連したものを検討していくよう述べた。
 - ・ ドイツは、報告が発出されてから十分な検討時間がなかったとし、日本が提案した FSA を実施することを支持した。また、推奨事項については、原因と明確に関連していることが重要であり、検討項目としては、船舶設計及び建造、避難等の運用が重要であると述べた。さらに、推奨事項は WG で検討し、特定された事項について、作業計画が備えるべき五要素（範囲の特定、評価可能、達成可能、現実的、期限付き）を検討する必要があるとした。
 - ・ ギリシャは、WG でこの問題に適用できる具体的な提案を検討すべきと述べた。
 - ・ クック諸島は、将来の船舶安全に係るシンポジウムの結果をその他議題で検討することを述べ、議題 6 は旅客船安全の総合的な検討をすべきとした。
 - ・ バヌアツは、バハマ、パナマ及びベネズエラを支持するとともに、日本の意見を検討すべきと述べた。

以上を踏まえ、議長は、対応策（推奨事項）ごとに適用を検討するとともに、推奨事項と事故原因がリンクしているかを検討し、さらにその事項が効果的であるか FSA に拘ら

ず検証することを WG で実施することを提案した。

- ・米国は、推奨事項と事故原因との関係を検討し、適用に関しては議長（及び日本）を支持した。また、旅客船の安全の議題の継続を支持した。
- ・ITF は、IFSMA を支持し、最少安全配員原則（A.1047）の見直し及び義務化を支持した。
- ・RINA は、イタリア提案中にある船上復原性計算機の搭載に関する検討を支持した。

審議の結果、議長は、全文書を WG に送った上で、推奨事項と事故原因のリンク、適用範囲、検討項目の正当性（FSA を含む）を WG で検討するようまとめた。

4.1.2 MSC.1/Circ.1446/Rev.1 の改正提案

CLIA による MSC.1/Circ.1446/Rev.1 の改正提案（MSC92/6/1 及び MSC92/6/9）について、CLIA は文書（MSC92/6/1 及び MSC92/6/9）に基づき、MSC.1/Circ.1446/Rev.1 の改正を提案した。

アイルランドは、本改正案を基本的に支持すると述べた。

議長は、本改正提案を WG で検討するよう指示した。

ICS は、WG で検討することに反対はしないが、SOLAS 条約附属書第 III 章第 26 規則を考慮すべきと述べ、重量物の固定に関する改正については、支持した。

ICS による MSC.1/Circ.1446/Rev.1 の改正提案（MSC92/6/5）については、

- ・ICS は文書（MSC92/6/5）に基づき、MSC.1/Circ.1446/Rev.1 の改正案を提案した。
- ・アイルランドは、本提案を基本的に支持するとともに、WG でこれを検討することを支持した。
- ・INTERFERRY は、安全対策の見直しをすでに実施していることを述べ、ICS 提案を支持した。

議長はこれらを踏まえ、WG で詳細な検討を行うよう指示した。

4.1.3 避難解析（MSC92/6/2 及び MSC92/6/4）

- ・スペインは文書（MSC92/6/2）に基づき、現在義務化されていない避難解析に関するガイドライン（MSC.1/Circ.1238）を義務化することを提案した。
- ・ITF は、文書（MSC92/6/4）に基づき、スペイン提案を支持するとともに、船員を訓練させるような明確な要求を SOLAS 条約や FSS コードに含めて改正を検討するよう提案した。
- ・米国は、避難解析の前に、ガイドラインの改正が先であるとし、これを長期アクションプランに取り入れることについて WG で検討することは支持した。
- ・バハマは、避難解析（ガイドラインではない）の義務化については問題なく、SOLAS 条約改正を検討すべきと述べた。
- ・マーシャル諸島は、ITF を支持した。
- ・パナマは、米国を支持し、ガイドラインの見直しが先決であると述べた上で、ITF 提案を支持した。
- ・CESA はドイツ及びスペイン提案を支持した。また、避難解析には船員の要件を組

み込むべきでない」と付け加えた。

- ・ CLIA は、避難解析の義務化には賛成するが、詳細については WG で検討すべきとした。また、ITF 提案を支持し、避難解析でも船員の要件を考える必要があると述べた。
- ・ 中国は、旅客船の安全は重要であり、長期的な課題であると述べ、本件を WG に送るよう提案した。
- ・ 英国は、本件を長期アクションプランに含めるよう提案した。

議長は、WG で検討することに合意し、ガイドラインの義務化には多くの国が支持していると総括した。

- ・ スペインは、ガイドラインの義務化のみならず避難解析の義務化を検討して欲しいと述べた。
- ・ ドイツは、バハマの発言を考慮し、避難解析の義務化を検討すべきであるとし、慎重に議論して欲しいと述べた。
- ・ 英国は、WG には長期アクションプランの検討を要請されており、個別の課題については、新規作業項目として委員会で検討すべきであるため、この点を明確にすべきと述べた。

議長は WG で、適用を含めて、詳細に検討して欲しいとまとめた。

4.1.4 旅客船の生存性 (MSC92/6/6 及び MSC92/6/7)

- ・ アイルランド (共同提案した EU 諸国を代表して発言) は、文書 (MSC92/6/6) に基づき、SLF55 で合意された要求区画指数 (R) 増大の可能性を含む旅客船の生存レベルの検討を 2 つのフェーズに分けて検討する旨提案を行った。
- ・ 米国は、文書 (MSC92/6/7) に基づき、EU 提案で示されている 2 つのフェーズアプローチに関し、船舶の生存性の向上を短期間で達成すべきとフェーズの改正案を提案した。
- ・ 英国は、両方の提案文書を支持した。また、要求区画指数 (R) を変更し、一層の生存性向上を図るべきとした。さらに、両方のフェーズを、独立に、並行して検討すべきとした。
- ・ CESA は FSA/EG で検証することが重要である旨述べた。
- ・ ドイツは、米国の提案を支持しながら、早期に専門家の意見を聞くべきであるとした。
- ・ IFSMA は EU 提案を支持した。
- ・ ICS は EU 提案で示された SLF の結果を支持した。

議長は、本件の詳細を WG で検討すべきとまとめた。

4.1.5 WG の設置

審議の結果、委員会は Mr. Brad Groves (オーストラリア) を議長とする WG を設置し、その TOR を以下のとおりとした。

- (1) 推奨事項 (MSC92/6/3) 及び コスタ・コンコルディア号事故調査報告 (MSC92/INF.6) に基づき、提案文書 (MSC92/6/8 及び MSC92/6/10) を考慮して以下の事項について

て推奨事項ごとに検討すること。

- a 提案された推奨事項と事故調査報告がきちんと関連しているかどうか
 - b 関連付けされた推奨事項をもとに、取るべきアクションを検討し、適用と方向性をアドバイスすること
 - c 短期的措置として、運航、管理またはその他の事項の推奨事項のための文章を用意すること
- (2) CLIA 提案 (MSC92/6/1 及び MSC92/6/9) を検討し、委員会で承認のための MSC.1/Circ.1446/Rev.1 の改正案を作成すること
 - (3) ICS 提案 (MSC92/6/5) を検討し、委員会にアドバイスすること
 - (4) 関連文書 (MSC92/6/2, MSC92/6/4, MSC92/6/10 及び MSC.1/Circ.1238) を考慮しつつ、避難解析に関する非義務的ガイドラインを義務化するかどうか検討し、委員会にアドバイスすること
 - (5) 関連文書 (MSC92/6/6, MSC92/6/7 及び MSC92/6/10) を考慮しつつ、旅客船の生存性に関する提案を検討し、委員会にアドバイスすること
 - (6) 長期アクションプランを更新すること
 - (7) コレスポネンスグループを設置すべきかどうか検討し、もし設置するのであれば、その TOR を用意すること
 - (8) 2013 年 6 月 20 日までにプレナリーに報告すること

4.2 WG での審議

WG はプレナリーで決定した TOR を確認した後、MSC.1/Circ.1446/Rev.1 の改正案の審議から始めることとした。

4.2.1 CLIA による MSC.1/Circ.1446/Rev.1 の改正案 (MSC92/6/1)

CLIA は文書 (MSC92/6/1) に基づき、MSC.1/Circ.1446/Rev.1 に新たに追加すべき事項を提案した。個別具体的な提案に関する審議については以下のとおり。

(1) 重量物の固定

- ・デンマークは、重量物の固定に関して安全管理システム (SMS) においてすでに担保されており、コスタ・コンコルディア号事故報告では言及されていないと述べた。
- ・CLIA は、重量物固定、船橋手順の調和及び救命胴衣の保管場所に関する本提案は前回 MSC91 においてすでに報告したものである旨述べた。
- ・バハマは、安全管理システムの対応で十分であると述べた。
- ・スペイン、ドイツ及びフィンランドはガイドラインを作成すべきと述べた。
- ・IFSMA 及び米国は、CLIA 提案を支持した。
- ・CLIA は、乗組員全員が重量物の固定について理解しておくべきとした上で、非義務的ガイドラインとして安全管理システムに取り込むべきとした。

議長は、修正案「必要に応じて、恒久的、未使用時及び荒天時に重量物の固定を確保するため、安全管理システムに取り入れるための手順に関する方針を採用すること。その方針では、担当者は、未個縛及び潜在的な危険のある重量物を特定するための甲板毎の検査を監督しなければならない。その手順には、怪我の原因となる大きな可能性のあ

る重量物を特定するためのリストが必要である。重量物の固定に関する訓練及び手順は、定期的な船上検査及び監査中、それぞれの部門長又は、船の指揮命令系統の規定によって、監視されること。」を提示し、WG はこれを合意した。

(2) 船橋手順の調和 (Harmonization of bridge procedure)

- ・スウェーデンは、これは船会社の安全管理システムで対応するものである旨述べた。
- ・バハマは、航海時に焦点を絞って議論すべきと述べ、米国がこれを支持した。

いくつかの修正提案が出た後、案文を「旅客船を所有／運航する会社は、個々の旅客船の運航上の特性を考慮して、船隊内又は船隊間において、船橋における運航手順をできる限り調和させるための方針を採用すべきである。」とすることで、WG は合意した。

(3) 招集場所における救命胴衣の配置

- ・フィンランドは、自国では救命胴衣は以前より招集場所や救命艇の近くにおいてあるとして、修正案を提案した。
- ・スペイン及び英国は、エディトリアル修正を提案した上で、英国は、現在就航している船舶も船会社の考えで対応可能（追加分について）とする旨述べた。
- ・CLIA は、救命胴衣の数について、現状では客室に 100%、公共場所に 50%となっているところを、招集場所に 150%を、客室に 100%とする案を提示した。

審議の結果、WG はフィンランド案を採用し、現行 MSC.1/Circ.1446/Rev.1 のパラ 1 を以下のとおり修正した。

- ・RORO 客船を除く旅客船の所有／運航する会社は、SOLAS 条約附属書第 III 章第 7 規則及び第 22 規則で要求される数を超えて追加の救命胴衣を公共場所、招集場所、船上又は救命艇に置くかどうか検討すべき。
- ・SOLAS 条約附属書第 III 章第 7 規則及び第 22 規則で要求される救命胴衣を招集場所の近くに置いていないときは、緊急時に取りやすいよう追加の救命胴衣を、公共場所又は招集場所の近くに置くべき。

4.2.2 ICS による MSC.1/Circ.1446/Rev.1 の改正案 (MSC92/6/5)

(1) 救命胴衣の種類

- ・ICS は文書 (MSC92/6/5) に基づき、緊急時の混乱を避けるために救命胴衣の種類を 1 種類にする提案を行った。
- ・日本は、救命胴衣の種類を単に 1 種類とするのではなく、同様の装着方法のものとする提案を行った。
- ・いくつかの国は、種類を限定すると子供用や幼児用と数種類の救命胴衣を条約上備え付けることになっているため、不具合を生じてしまうと発言した。

審議の結果、議長は ICS 提案に日本提案を考慮した修正文書を提案し、WG はこれに合意した。合意した文書は以下のとおり。

- ・RORO 客船を除く旅客船の所有／運航する会社は、救命胴衣を着る際に混乱しないよう似た方法で装着でき、似た設計の救命胴衣を配備することを検討すべき。

所感：WG では単に 1 種類の救命胴衣とすると支障が出るため、似たもの「Similar」

にすべきとの見解である。また、日本の国内規則は2種類に限定しているため、問題ないものと思慮するところであるが、全く違う装着方法の救命胴衣を2種類配備している場合は、似た装着方法のものに合わせる必要があると考えられる。WGではその解釈が曖昧のままである（意図的に曖昧にした）。

(2) 船橋への立入制限

- ・ICSは文書（MSC92/6/5）に基づき、船橋において航海の危険度に応じた警戒が妨げられないように船橋への立入制限等の方針を作成する旨の提案を行った。
- ・CLIAはすでにMSC.1/Circ.1446/Rev.1に船橋への立入制限が含まれていることを指摘した。
- ・米国はICSの提案は航海の危険度に応じた警戒度に応じた船橋の立入制限方針の策定を目的としており、現行のMSC.1/Circ.1446/Rev.1の船橋の立入制限とは、重視している部分が異なることを指摘した。

審議の結果、議長はICS提案の修正文書を提案し、WGはこれに合意した。

(3) 航海計画

- ・ICSは文書（MSC92/6/5）に基づき、航海計画から逸脱する際には、その航路についても「航海計画に関するガイドライン」（Res. A.893(21)等）に従って計画を立てるべきである旨の提案を行った。
- ・イタリアは航海計画からの逸脱を強調するべきではないとして、修正を要求した。

審議の結果、議長はイタリア提案を考慮した修正文書を提案し、WGはこれに合意した。

4.2.3 避難解析（MSC92/6/2, MSC92/6/4, MSC92/6/10 及び MSC.1/Circ.1238）

- ・スペインは文書（MSC92/6/2）に基づき、避難解析に関するガイドラインを強制化する旨提案した。
- ・日本は、避難解析の義務化と、避難解析ガイドラインの義務化を区別して審議するよう発言した。避難解析は、プレナリーにおいてバハマが指摘した通り、大型旅客船については多くの船級協会が要求しており、義務化の影響は顕著では無いと考えられる一方、避難解析指針は、避難解析のモデルに依存しないことを条件として開発したため、局所的な混雑の指標が無いといった問題を含んでいる旨を説明した。
- ・米国は、日本のコメントを支持した上で、避難解析の義務化について検討すべきであるが、避難解析ガイドラインについては、義務化の前に、現在FP小委員会が実施している見直しの結果を待つべきであるとした。
- ・CLIAは、日本のコメントを支持しつつ、避難解析の義務化のまえに、避難解析ガイドライン見直しを実施すべきであるとした。
- ・ドイツは、これらの発言を受けて、避難解析ガイドラインでは無く、避難解析の義務化を提案する旨を述べた。

議長は、避難解析の義務的適用についてFP小委員会に検討を要請することを提案した。日本は、さらに明確化を図るため、避難解析のRORO以外の旅客船への義務的適用と

してはどうかと発言し、WGはこの意見に了承した。

4.2.4 推奨事項の精査 (MSC92/6/3 及び MSC92/INF.6)

イタリアはプレナリーでのコメントを踏まえ、事故調査結果と提案した推奨事項との関連性について改めて見解を述べ、WGはこれに基づき各項目の関連性について審議を行った。各項目の審議結果は以下のとおり。

4.2.4.1 旅客船の運航要件(MSC92/6/3 パラ 11)

(1) 船橋管理

イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき、事故原因と推奨事項との関連性を説明した。

- ・バハマ及びスペインは CLIA と同様に船橋管理 (Bridge management) は STCW 条約,ISM コードにてカバーされている旨発言した。

審議の結果、WGは本件が事故原因との関連性がないことを確認した。

(2) 安全人員配置

イタリアが事故原因と推奨事項との関連がない旨発言したことから、WGは本件が事故原因との関連性がないことを確認した。

(3) 船橋チーム管理 (Bridge team management)

- ・イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき、事故原因と推奨事項との関連性を説明した。
- ・WGは本件が事故原因との関連性があることを確認した。
- ・イタリアは、船橋チーム管理は、STCW 条約上、2017年1月1日から完全実施となるが、各国において2015年1月1日から自発的に実施することを勧告したい旨の提案を行った。
- ・バハマ及び日本は、STCW 条約の完全実施は2017年1月1日であることから、条約の実施を早めることはできない旨指摘した。
- ・イタリアは船橋チーム管理の訓練の前倒しは、各国のそれぞれの事情によるボランティアでの対応である旨発言した。
- ・日本は、審議休憩中にイタリアに以下の点を確認した。

船橋チーム管理 (Bridge team management) とは、STCW 条約上の船橋資源管理 (Bridge resource management) のことである。

船橋資源管理モデルコースは STCW 小委員会で作成中であるが、イタリアとしては、各国が自主的にモデルコースを作成し、2015年1月より訓練を前倒しすることを希望している。

IMO モデルコース完成後は各国モデルコースと IMO のモデルコースの整合性を図れるべきである。

(4) 非常配置表 (Muster List)

- ・イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき、事故原因と推奨事項との関連性を説明し、コスタの事故の際に、救命艇手の数が不足していたことが理由である旨説明した。

- ・日本は救命艇手の数が不足していたのは条約の違反であり，条約の順守等の実効性を高めるべきである旨発言した。

審議の結果，WG は事故原因との関連があることを確認した。

引き続き CLIA は MSC.1/Circ.1446/Rev.1 への追加文書案を提案した。

- ・イタリアは非常時の業務に必要な資格に係るデータベースは，紙ベースであってもよく，コンピューターベースであってもよいとの提案を行った。

審議の結果，議長はイタリア提案を考慮した修正文書を提案し，WG はこれに合意した。

(5) UHF 無線配電盤

イタリアは事故原因と推奨事項との関連性がない旨発言したことから，WG は事故原因との関連性がないことを確認した。

(6) 電子傾斜計データの VDR への組み込み

- ・イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき，事故原因と推奨事項との関連性を説明した。
- ・CLIA 及び米国は事故解析には有効であることから，イタリア提案を支持する旨の発言を行った。

審議の結果，WG は事故原因との関連性があることを確認した。

WG は引き続き，VDR への傾斜角の記録を MSC.1/Circ.1446/Rev.1 に追加することについて審議した。

イタリアは現存船についても対象とすることを提案した。

審議の結果，議長は修正文書を提案し，WG はこれに合意した。

4.2.4.2 復原性要件(MSC92/6/3 パラ 8)

(1) 水密区画保護のための 2 重化

- ・イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき，事故原因と推奨事項との関連性を説明した。
- ・ドイツ，英国及び CLIA は，現在の事故調査報告では情報が少なすぎて判断出来ないため，現時点で本項目が事故と関連しているか判断するのは時期尚早であると指摘した。
- ・EC 及びバハマはドイツ等の意見を支持し，本件は小委員会で審議すべき事項であると述べた。
- ・スペインは，本事項は事故原因と関連性のあるものであるとし，詳細は SLF で審議すべきと述べた。
- ・イタリアは，これらの指摘を踏まえ，今後技術的な情報をより詳細に提出すると述べた。

審議の結果，WG は本項目が事故原因と関連性があるとしたが，イタリアにさらに詳細な技術的情報を提供するよう要請することとした。

(2) 浸水位置の限定

イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき，事故原因と推奨事項との関連性を説明し、ドイ

ツ、スペイン等多数国がこれを支持し、SLFで検討すべきと述べた。

WG議長は、長期アクションプランに本事項を入れ込むことを提案し、スペイン及びドイツがこれを支持したため、WGは合意した。

(3) 復原性計算機の搭載

- ・イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき、事故原因と推奨事項との関連性を説明した。
- ・ドイツ及びスペインは、本事項は事故原因と関連性のあるものとし、技術的要件であるため、SLFで今後検討すべきと述べた。

このため、WG議長は、長期アクションプランに本事項を入れ込むことを提案し、WGはこれに合意した。

(4) 電気システムの不連続性

- ・イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき、事故原因と推奨事項との関連性を説明した。
- ・CLIAは、現時点でこれを判断するのは時期尚早であると指摘した。
- ・これに対し、スペインは、本事項は事故原因と関連性のあるものとし、安全な帰港要件と似ているため、今後SLFで審議すべきと述べた。
- ・米国は、スペインに、対象船は現存船も含んでいるという認識であるか否か質問した。
- ・スペインはこれに対し、安全な帰港要件の考えは、新造船であるため、現存船は対象としない旨答えた。
- ・英国は、米国及びスペインを支持した。
- ・リベリア及びCLIAは、新造船のみを対象とするよう主張した。

WG議長は、長期アクションプランに本事項を入れ込むことを提案し、WGはこれに合意した。

(5) ビルジポンプ

- ・イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき、事故原因と推奨事項との関連性を説明した。
- ・スペイン及び米国は、本事項は事故原因と関連性のあるため、長期アクションプランに本項目を入れ込むべきと提案した。
- ・これに対し、バハマは、長期アクションプランに本項目を入れ込む正当な理由がないと反論した。

WG議長は、長期アクションプランに本事項を入れ込むことを提案し、WGは議長案に合意した。

(6) 配電盤

- ・イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき、事故原因と推奨事項との関連性を説明した。
- ・バハマは、実行可能な提案であるとし、イタリアを支持した。
- ・米国は、本事項は事故原因と関連性のあるため、安全な帰港要件の改正を含めた検討を行うべきであると述べた。
- ・フィンランドは米国を支持した。

審議の結果、WG 議長は、長期アクションプランに本事項を入れ込むことを提案し、WG は議長案に合意した。

(7) 非常用発電機の容量増加

イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき、事故原因と推奨事項との関連性を説明した。

審議の結果、本事項は現段階で議論することは時期尚早とのことで、WG は関連性がないと判断した。

(8) 非常用発電機の冗長性

・イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき、事故原因と推奨事項との関連性を説明した。

・バハマは、本事項は事故原因と関連性のあると発言した。

審議の結果、WG は、本事項は事故原因と関連性のあることに合意した上で、新造船に対しては、安全な帰港要件の考えのもと、担当委員会で検討すべきであり、現存船に対しては、長期アクションプランに入れ込むことに合意した。

(9) 客室の非常灯

イタリアは文書(MSC92/6/3)に基づき、事故原因と推奨事項との関連性を説明した。

審議の結果、WG は、本事項は事故原因と関連性のあることに合意した上で、MSC.1/Circ.1446/Rev.1 改正案に「旅客船を所有又は運航する会社は、救命胴衣の設置場所が常にすべての可能な照明条件の下に表示されることを確保するために、客室に救命胴衣を設置する場合、救命胴衣の配置を見直さなければならない。」旨追加した。

上記を踏まえ、事故原因と関連性の有無については、長期アクションプランにその旨明記することとした。

4.2.5 旅客船の生存性 (MSC92/6/6 及び MSC92/6/7)

・アイルランドは、文書 (MSC92/6/6) に基づき、プレナリー同様、SLF55 で合意された要求区画指数 (R) 増大の可能性を含む旅客船の生存レベルの検討を 2 つのフェーズに分けて検討する旨提案を行った。

・米国は文書 (MSC92/6/7) に基づき、EU 提案で示されている 2 つのフェーズアプローチに関し、船舶の生存性の向上を短期間で達成すべきとフェーズの改正案を提案した。

・CLIA は、生存性の検討を行うことを支持した上で、対象船舶は新造船にすべきと述べた。

・ICS は、本事項は技術的要件であるため、SLF の専門家集団で議論すべきと述べた。

・英国は、ヨーロッパ提案のフェーズに分けて検討することを支持した上で、フェーズ 1 は SLF で審議すべきと述べた。

・日本は、本 WG の TOR にもあるように、まずフェーズ 1 で適用範囲の審議を行うべきとした。

・INTERFERRY は、GOALDS 研究成果は技術的要件であるため、SLF で検討すべきと述べた。

- これに対し、ドイツは研究成果を FSA/EG で精査する必要があるとした。
- 中国、CESA 及びマーシャル諸島は、EU 提案を FSA/WG で精査した後、生存性レベルの検討を SLF で審議するよう提案した。
- 各国が、FSA/EG は FSA が FSA ガイドラインの手順通りに実施しているか精査する場所であることを理解していない模様であったため、日本は、FSA/EG は FSA 結果を見直す（レビュー）するだけであり、FSA/EG 自身が FSA するわけではないことに注意すべきと忠告した。

議長は、日本の忠告を受けて、FSA/EG では FSA 自体を行うわけではないため、SLF にその議題を設置すべきかどうか問いかけた。

- これに対し、米国（SLF 損傷時復原性 WG 議長国）及び日本は、すでに損傷時復原性 WG において、この審議を行っている と答えた。
- ドイツは、FSA 専門家からのコメントとして、GOALDS の研究成果は、ROPAX のみが対象であり、旅客船全体の FSA を新たに実施する必要があると述べた。

そこで、議長は新たな FSA を SLF のもとで実施するか、CG を設置し、そこで実施するか各国に問いかけた。

- CESA 及び INTERFERRY が CG の設置を反対したのに対し、キプロス及び EC は CG 設置を支持した。更に、INTERFERRY は、FSA を実施することは大変な労力であるため、改めて CG で FSA を実施することに無理があると指摘した。
- 米国は、SLF で直接的に本件を審議すべきとし、議場で様々な意見が出たため、議長は興味がある数カ国で交渉して結論を WG で報告するよう提案した。
- 米国及びドイツが相談の結果、GOALDS を FSA/EG で精査するとともに、今次会合で提案された文書を SLF に送ることで合意したと述べ、日本もこれに合意した。

審議の結果、WG は以下の事項について合意した。

- (1) 技術的検討は、必要に応じ、SLF と FSA の専門家の間で議論すること。
- (2) 2 つの提案文書を EMSA 及び GOALDS 研究成果とともに SLF56 に送付すること。
- (3) SLF56 に要求区画指数 R の検討の技術的な正当性を検証すること及び経済的な要因も含めて、船の長さや定員数の観点から見直しを実施することを要請すること
- (4) フェーズ 2 として、EMSA 及び GOALDS 研究成果を FSA/EG に更なる検討を実施するために送ること。ただし、これらは完全な FSA ではないため、リスクモデル及びデータの有効性等の観点から FSA/EG は評価すること。

4.3 WG 後のプレナリーでの審議

WG 議長は文書（MSC92/WP.8）に基づき、編集上の修正を行ったうえで、WG での審議結果を報告した。

文書中の委員会の要請事項（MSC92/WP.8 パラ 44）について、以下の事項以外は特段コメントなく委員会は合意した。コメント等は以下のとおり。

(1) 全般

- バハマは、長期アクションプランの各項目の詳細について知りたいと述べ、これらの項目は、MSC ガイドラインに基づく提案がない限り、始めるべきではないと付け加えた。

- ・パナマは、バハマを支持した。また、長期アクションプランの適用範囲が決められていないと述べた。
- ・ギリシャは、長期アクションプランは重要なものであり、ロードマップとして取り扱うべきであるとした。
- ・スペインは、長期アクションプランで各小委員会に作業を振っているところについての詳細な説明がないため、小委員会から質問が来ると忠告した。また、バハマに対し、事故は複雑なものであり、詳細な関連を示すことは困難であると反論した。
- ・アイルランドは、WG はプレナリーで示した TOR を検討しているとし、ギリシャを支持した。
- ・議長は、バハマやパナマの懸念はあるものの、WG の作業結果はよく出来ていると評価した。

(2) 避難解析 (MSC92/WP.8 パラ 44.4)

- ・バハマは、正当な理由がないとし、義務要件の検討に入ることに反対した。
- ・WG 議長はこれに対し、これは現在の FP での議題を拡張するだけであると反論した。
- ・ドイツは、小委員会での検討を行った上で、要すれば正当な理由を作成すればよいとした。
- ・バハマは、再度発言し、小委員会に検討及び正当な理由の作成を要請すべきで、この方法であれば問題ないとした。これは非常に広い議題であり、正当な理由なしに小委員会に送るべきでないと言った。
- ・英国は、避難解析について委員会で検討するのはよいが、アウトプットが不明であるとし、MSC ガイドラインを遵守すべきであると発言した。
- ・議長は WG の要請どおり、FP に要請することとした。

(3) FSA/EG 設置 (MSC92/WP.8 パラ 44.7)

- ・当部会の議長国である日本は、日程は事務局に調整して欲しい旨要請した。
- ・議長は、中間会合の是非は決めていないため、日程は事務局が考えて欲しい旨発言した。
- ・パナマは、本件を合意したうえで、日程については事務局に任せるが、SLF の結果を待ってから開催してはどうかと提案した。
- ・これに対し、議長は、FSA/EG はデータの有効性等を評価するだけであり、SLF の結果を待つ必要はない旨発言した。
- ・CESA は、本件を合意した上で、旅客船の生存性に関する議題は現在進行中であるため、FSA/EG は出来るだけ早く開催するよう要望した。
- ・審議の結果、議長は WG の提案のとおり、FSA/EG に要請することとした。
- ・その他情報 (事務局より入手)
 - (a) FSA/EG の議長は引き続き、吉田公一氏が事務局から打診された模様であり、了承した。
 - (b) 事務局は、会期を 11 月中旬に開催する予定である。

(4) 長期アクションプラン (MSC92/WP.8 パラ 44.13)

- ・スペインは、MSC ガイドラインの遵守を確認することと忠告した。
- ・パナマは、いくつかの事項に事故調査報告との関連性がないものが入っている理由が不明であるため、明確にして欲しいと要望した。また、これをもとに各国はなにを考えればよいのかと WG 議長に質問した。
- ・WG 議長は、長期アクションプランの項目の中には、すでに小委員会の作業計画に入っているものもあり、今後正当な理由付けが必要なものもあると述べ、出来るだけ説明が必要であるとの認識のもと、関連性のない事項も入れ込んだ形となっていると説明した。
- ・議長は、すでにいくつかは正当な理由が示され開始しているものもあり、いくつかは今後誰かが正当性を提示する必要があると述べた。
- ・WG 議長は、長期アクションプラン作成時には、もっと多くの欄を用意していたが、優先度付け等の決定は困難であったため、コメント欄だけ残す形となった旨説明した。
- ・バハマは、この長期アクションプランの位置づけが不明確かつ、これは動的な資料であるため、長期アクションプランはノートするに留めるべきだと主張した (WG 案は承認)。
- ・議長は、これを受け、長期アクションプランをノートすることとした。また、WG 議長と事務局に、もっとクリーンな長期アクションプランの表を作成するよう要請した。
- ・スペインは、パナマを支持し、今回の事故は旅客船の安全を考えるよい機会であるとし、事故との関連性を持って検討していくべきであると述べた。
- ・イタリアは、議長に、長期アクションプランをノートすることに留まり、承認をしていないと理解しているが、この理解で正しいか質問した。
- ・議長は、イタリアの理解は正しく、その理由は長期アクションプランは動的な資料であるためだと答えた。また、各項目の現状をもっと明確にするよう事務局に依頼した。更にこれは、長期アクションプランを否決したわけでないと言った。
- ・さらに、イタリアは、新しい表はいつ出来るのかと質問した。新規作業計画を提案する際の参考資料としたいと言った。
- ・議長は、後日改めて表を提示すると述べた。

5. DSC 小委員会の報告 (議題 7)

委員会は、DSC17 からの報告 (MSC92/7 及び DSC17/17) を受け、以下のように決定した。

- ・1979、1989 及び 2009 MODU コード並びに DSC コード(Dynamically Supported Craft Code)の改正案を基本的に承認し、これらを仕上げるために、議題 3 の DG へ送った。
- ・Guidelines for development of an Approved Continuous Examination Programme (ACEP)に関するCSC.1/Circ.を承認した。
- ・水に反応する物質の消火活動に関する文書 (DCS17/11/2 : 独) は、STW小委員会へ検討を指示した。
- ・バルクキャリア「La Donna I号」の事故に関しては、各国からの意見を得たうえで

- DSC18において検討し、その結果をFSI21（海南解析WG）へ送ることに合意した。
- ・その他、DSC17の報告（DSC17/17）を承認した。

6. FP 小委員会の報告（議題 8）

6.1 FP56 の報告に関する審議 (MSC92/8)

委員会は、FP 小委員会からの報告（MSC92/8 及び FP56/23）を受け、以下のように決定した。

- ・ SOLAS 条約附属書改正案及び関連のサーキュラー案は、危険物の安全な輸送に関する FSA 研究の推奨事項と一致していることをノートした。
- ・ FP 小委員会が新造及び現存の旅客船の避難解析に関する推奨事項の見直しを進めることをノートした。
- ・ 次回 FP57 のその他の議題において A 類機関区域の脱出トランクの設置に関する SOLAS 条約附属書の規則の解釈について検討するという小委員会の合意をノートした。
- ・ 新造船に係る水素自動車等を輸送する船舶の要件に関する SOLAS 改正案を承認した（MSC93 における採択を目指して、SOLAS 締約国に回章する）。
- ・ 焼却炉及び廃棄物収納区域の防火の検査と証書は SOLAS 条約によってカバーされるという FP 小委員会の見解に合意した。
- ・ SOLAS 条約附属書第 II-2 章, FSS コード及び FTP コードの統一解釈のサーキュラー案を承認した。
- ・ 2000HSC コードの統一解釈のサーキュラー案を承認した。
- ・ 機関区域やポンプ室の消火設備の承認ガイドラインの統一解釈に関するサーキュラー案を承認した。
- ・ SOLAS 条約, IBC コード及び IGC コードの統一解釈に関するサーキュラー案を承認した。
- ・ EEBD の設置場所に関する SOLAS 条約附属書第 II-2 章の改正を行わないという小委員会の合意を支持した。
- ・ FP 小委員会が、BLG 小委員会によって照会された IGC コードの一部を見直したことをノートした。
- ・ FP 小委員会が、DE 小委員会で検討している極海コード案の一部を見直し、そのための CG を設置したことをノートした。
- ・ FP 小委員会が、BLG 小委員会で検討している IGF コードの一部を見直したことをノートした。
- ・ 新造の RORO 旅客船のヘリコプター甲板における SOLAS 改正案を承認した。
- ・ 一般貨物船の安全について、ISM コードの要件の実施を通じ、主管庁によって効果的に行われるべきとして、更なる検討は必要ないという FP 小委員会の見解をノートした。
- ・ レポートを承認した。

6.1.1 イナートガス・システム関連

委員会は、イナートガスシステムに関する SOLAS 条約附属書第 II-2 章第 4.5.5.1.4 規則改正案の検討において、「炭化水素」の用語に注意することをノートした。

イナートガスシステムに関する改正案について、以下の審議があった。

- ・アルゼンチンは、文書 MSC 92/3/9 に基づき、FP56 で合意されたイナートガスシステムに関する SOLAS 条約附属書及び FSS コードの改正案の適用日の記載方法について説明した。
- ・ドイツは、これは複雑な問題でアルゼンチンの提案は良くフォローしている。スクエアブラケットで承認し、MSC93 の採択における DG で検討すべきと意見を述べた。
- ・英国は、アルゼンチン提案は正しく、これを支持し、DG で取り扱うべきと発言した。
- ・クック諸島は、アルゼンチンの提案は正しく、今回の DG で検討し、クリーンテキストで承認して回章すべきと発言した。
- ・スペインは、FSS コードの第 15 章について述べているパラグラフ 9 は合意できないと述べた。
- ・韓国は、DG で更に検討する必要があるが、アルゼンチン提案は支持できると述べた。
- ・ノルウェー及び日本は、今次会合の DG で検討すべきと述べた。
- ・パナマは、パラグラフ 9 についてはスペインを支持した。
- ・INTERTANKO は、パラグラフ 9 についてスペインを支持した。
- ・IPTA は、アルゼンチン提案は妥当とし、DG の検討は今回行うべきと発言した。

委員会は、当アルゼンチン提案を今次会合の DG にて検討することとした。

DG の結果 (MSC92/WP.7 ANNEX 17) について、INTERTANKO は本会議において、SOLAS/II-2 章第 5 規則 5.5.1.3 に関しては、その影響を詳細に検討する必要があると指摘し、クック島がこれを支持した。委員会は、MSC93 での採択へ向けて、パラグラフ 5.5.1.3 に角括弧を付し、締約国に改正案を回章することを承認した。

6.1.2 通風ダクトの耐火性

新造船に係る通風ダクトの耐火性に関する SOLAS 条約附属書の改正案について、以下の審議があった。

- ・IACS は、本改正案は適用条項がなく、この場合は一般的な適用になるので、2002 年以降に建造された船舶となってしまうため新造船適用であることを明記する必要があること、パラグラフ 7.1.1.1 の「Heat resisting」の定義がされていないため削除するのも一つの方法である旨発言した。
- ・INTERTANKO は、報告書のパラグラフ 4.10 より新造船適用は明確であるため、事務局に修正を指示したほうが良い旨発言した。
- ・ドイツ及びパナマは、INTERTANKO の提案を支持したため、委員会は適用の書き方について事務局に修正を指示した。

委員会はその他不明確な点については、IACS に次回文書を提案するように要請し、これを報告に記載し、本改正案を MSC93 での採択に向けて、締約国に回章することを承認した。

6.1.3 モバイル・ウォータ・モニタ

新造船に係る甲板上の貨物の防火要件に関する SOLAS 改正案及びモバイル・ウォータ・モニタのガイドラインに関するサーキュラー案について、以下の審議があった。

- ・デンマークは文書 MSC 92/8/2 に基づき、改正案の修正提案を説明した。
- ・バハマは、ウォータ・ミスト・ランスは、船員を危険にさらす。水により活性化する危険物もあり、コンテナ火災は危険。安全な場所で消火活動を実施する必要があることから、ウォータ・ミスト・ランスに係る規定の改正案を承認すべきではないと発言した。
- ・米国は、MSC 92/8/2 を原則支持するが、パラグラフ 3.7 で圧力を規定する必要はなく、性能は変わらないため、削除するべきであるとコメントした。
- ・スペインは、米国を支持した。
- ・中国は、パラグラフ 11 について船上での試験は必要なく、コンテナの最上段で $60 \text{ m}^3/\text{h}$ は難しい。FP56 の改正案を支持するとコメントした。またガイドライン案のパラグラフ 3.7 については、 0.4 N/m^2 は矛盾しており、米国を支持するとコメントした。
- ・バヌアツ及びキリバスは、ウォータ・ミスト・ランスは船員に危険を及ぼすとしてバハマを支持した。
- ・オランダは、MSC 92/8/2 を不支持とし、FP56 の改正案を支持するとコメントした。
- ・アルゼンチンは、指針又は SOLAS どちらでも良いが、コンテナの消火システムは重要と発言した。
- ・フランスは、MSC 92/8/2 を支持した。
- ・ドイツは、もとの FP56 の改正案を支持し、MSC 92/8/2 の採用には無理があると述べた。
- ・バハマ及び ICS は、ウォータ・ミスト・ランスに関して、低いコンテナの初期火災の対応とする注意事項を、規則の適用に加えるべきと発言した。

審議の結果、委員会は、FP56 の改正案を原案通り MSC93 における採択に向けて回章することを承認し、ウォータ・ミスト・ランスに対するバハマの懸念を報告に入れた。

6.1.4 機関区域からの脱出経路

新造の旅客船及び貨物船の機関区域内の囲まれた区画からの脱出設備に関する SOLAS 条約附属書改正案について、以下の検討があった。

- ・IACS は文書 MSC 92/8/1 に基づき、3 点について（1.隣あった区画の避難経路について、2.「main workshop」の定義について、3.1000 トン未満の船舶の適用除外について）改正案の明確化及び修正提案を説明した。
- ・スウェーデンは、複数の避難経路の要件は「main workshop」だけでは不足であり、本改正案は FP56 で反対している。二経路あれば、室から室への避難経路については認めて良い。また、「main workshop」の文言を削除し全ての区画に適用すべきであるが、これはスウェーデンのみの意見と理解しているので、報告に記載してほしいと発言した。
- ・日本は、1.支持、2.は更に良い提案があるなら受け入れ可能、3.FP でのミスであり支持と発言した。

- ・中国は、1.を支持、2.については IACS と一緒に考えたいと発言した。
- ・ノルウェーは、全ての区画に適用すべきと考えているのはスウェーデンだけではないが、これば妥協の上の合意である。FP の改正案を変更するのは慎重に検討する必要がある、IACS 提案には反対、今回は FP の改正案通りに承認すべきであると述べた。
- ・デンマークは、ノルウェーを支持、IACS 提案は支持できない。「continuous shelter」の文言は何年も使用している、「main workshop」の文言は統一解釈必要。新造船のみ適用のため、1000 トン以下を免除する必要はない、と述べた。
- ・英国は、1.は IACS 支持、2.は日本同様さらに検討すべき、3.は IACS を支持の旨、発言した。
- ・ドイツは、提案は理解できるが、今次会合で解決することは難しいと発言した。
- ・韓国は、IACS 提案を支持、今次会合の DG で検討してはどうかと発言した。
- ・米国は、IACS 提案を支持し、日本、英国等を支持した。
- ・スペインは、1.は IACS 提案を支持しない、2.の「main workshop」は、船のメンテナンスが行われる火災リスクのある、機関区域の作業室のことであり、3.は支持できると述べた。
- ・IMarEST は、1.については、これまでも使われている表現であると述べた。
- ・ICS は、本改正案は妥協の結果であり、重要なのは船舶の安全であるため、これを遅らせることはできないため、IACS 提案は不支持。大きい船より小さい船がリスクがある可能性もある。できるだけ早く採択されるべきであると発言した。
- ・バハマは、ノルウェーの言うとおりに、これは妥協の結果であり、1.は IMarEST の通りこれまでも使用されている表現である、2.については検討が必要であるが、今次会合で承認し、次回採択することが重要であると発言した。
- ・アルゼンチンは、長い間議論したものであり、完璧ではないが最善である。1.については他の規定の統一解釈があると発言した。

委員会は、FP の改正案の通り承認した。

なお、最終日のレポートチェックにおいて、IACS は、3.について特段反対がなかった旨を報告書にノートするよう委員会に要請し、委員会はこれを了承した。

6.1.5 焼却炉及び廃棄物収納区域の防火の検査と証書

HSSC 指針に焼却炉及び廃棄物収納区域の防火の検査と証書を含めることを FSI 小委員会に指示することについて、以下の審議があった。

- ・IACS は、上記2.を考慮すると、SOLAS 条約の改正が必要になる、HSSC 指針は SOLAS 条約にバックするようになっており、存在しない要件について検討することになるため、これを解決する必要がある。今次会合では小委員会の見解に原則合意し、機能要件を SOLAS 条約に入れるべきで、HSSC 指針を改正するのは時期尚早であると発言した。
- ・FP 議長は、この提案は IACS から提案されており、MARPOL 条約から SOLAS 条約に要件を移す提案である。HSSC 指針の改正で十分と考えている。SOLAS 改正の要否については新しい提案であり、まだ検討をしていないと述べた。

- ・スペインは、IACS 支持、HSSC に要件が必要である旨発言した。
- ・パナマは、FP 議長を支持、HSSC 指針の改正は時期尚早と考えると発言した。

委員会は、IACS に文書を提出するよう要請した。

議場外において IACS、スペイン及びアルゼンチンで検討を行い、FSI に HSSC 指針の追加の要件に関して推奨を行うことに合意した。

6.1.6 船体構造 FRP の防火

船体構造への FRP の使用のためのガイドラインの作成する小委員会の合意について、以下の審議を行った。

米国は、以下を主張した。

- ・FRP 指針の作成には反対。
- ・現段階で SOLAS 条約附属書第 II-2 章第 17 規則において、可燃性 FRP 構造を取り扱うのは適切でない。1999 年のスカンジナビアスターの事故では 158 名の人が死んだ。これを機に SOLAS 条約附属書第 II-2 章に火災安全目的の規定が制定され、2010 年 10 月までに、可燃性材料を使用しないこととした。
- ・FRP 構造の船はハイリスクで、歴史的観点からも SOLAS 条約附属書第 II-2 章は可燃性材料を意図していないため、可燃性材料を認めるのであれば本章の総見直しが必要である。
- ・そのためこの FP の合意は支持できない。
- ・FSA を実施すべきである。

委員会は、米国の意見を報告にノートし、本指針の作成に合意した。

6.2 自動スプリンクラの検査

バハマは、MSC92/INF.10 に基づき、検査と保守の指針に基づく旅客船の自動スプリンクラ装置の試験結果について説明し、次回小委員会において文書を提出する予定である旨発言した。委員会はこれをノートした。

7. COMSAR 小委員会の報告（議題 9）

7.1 COMSAR17 の報告（COMSAR17）（MSC 92/9）（MSC 92/9/4）

事務局は、COMSAR17 における検討結果として、以下の報告を行い、委員会は以下のように対応した。

- (1) GMDSS の見直しに関し、米国を調整役としてコレスポンディンググループを立ち上げることを承認した。
- (2) NAVTEX 海岸局に関する現状報告を求める MSC 回章の修正を承認した。
- (3) 海上安全情報（Maritime Safety Information）の見直しを承認した。
- (4) 国際的航行警報システム（World-Wide Navigational Warning System）の見直しを承認した。
- (5) 2013 年の IMO/ITU 会合の開催を 10 月 14-18 日とすることを承認した。
- (6) 2014 年に IMO/ITU 会合を開催することを承認した。
- (7) 2015 年の世界無線通信会議の議題に関し、ITU および CIRM 会合にリエゾンを送

付することを承認した。

- (8) IAMSAR マニュアルの改正を承認した。
- (9) MRCC が備え置く IMO 文書および出版物の見直しを承認した。
- (10) AIS-SART 等の情報表示に関する規定を承認した。
- (11) 第 20 回 ICAO/IMO 合同作業部会を 2013 年 9 月 23-27 日にアムステルダムで開催することを承認した。
- (12) 第 21 回 ICAO/IMO 合同作業部会を 2014 年に開催することを承認した。
- (13) LRIT DC 監査にかかる報告の更新を承認した。
- (14) GISIS による LRIT データ配信図 (DDP) の閲覧の運用およびサービス提供事業者 (ASP) 一覧の運用開始、これに伴う ASP 一覧の回章の廃止を承認した。
- (15) 2013 年以降の LRIT IDE を EMSA が、同バックアップを USCG が行うこととする MSC 決議を採用した。
- (16) ポーラーコードに関する提案を第 57 回構造・設備小委員会 (DE57) に送付することを承認した。

7.2 無線通信規則の改正

委員会は、無線通信規則の改正に伴う無線検査に関する draft MSC Circular に対する日本からの提案 (MSC 92/9/4) について検討を行った。

- (a) 日本は、船舶に設置され、使用されている既存の無線設備について、無線通信規則の改正に伴い、すべての設備が更新の対象となるものではなく、一部の設備のみが対象であること、また、修正された周波数を使用しない無線局は更新を必要としないことを明確にするため、draft MSC Circular の修正を提案した。
- (b) 米国、韓国、スペイン、パナマ、ギリシャ、バヌアツ、バングラディッシュ、バハマ、中国、リベリア、マーシャル諸島、マルタ、キリバス、パプアニューギニアは提案への支持を表明した。
- (c) ICS は、内航船は必ずしも換装する必要はないとし、日本提案を支持した。
- (d) フランス、ノルウェー、オーストラリア、ドイツは、専門家による技術的な検討が必要であるとして、IMO/ITU 専門家会合、又は COMSAR 会合に差し戻して検討を行うべきとの意見を示した。チリおよびデンマークも、提案に対する支持を示しつつ、専門家による検討の必要性に同意した。

委員会は日本提案のとおり、無線通信規則の見直しが無線検査において一律に強制力をもつものとならないよう draft MSC Circular を修正することに合意した。

7.3 LRIT 情報に「次回入港国情報」を追加することについて (MSC 92/9/1)

ブラジルは、現在の LRIT 情報に次回入港国情報が含まれていないことから、LRIT の利用促進のため修正を行うことを提案した。

オランダ、パナマ、シンガポール、ロシア、バングラディッシュ、ノルウェー、バハマ、マーシャル諸島、ナイジェリア、リベリア、バヌアツおよび ICS は、締約国政府や船主に対する新たな負担となること、発生するコストに対する具体的な説明がないことなどから、反対を表明した。

アルゼンチンおよびチリは、LRIT の利用を促進するうえで必要な措置であるとして支持を示した。

委員会は、多くの加盟国が不支持を表明していると結論付け、本件の検討を行わないこととした。

7.4 イリジウム衛星通信システムを GMDSS の通信手段とすることについて (MSC 92/9/2、MSC 92/9/3)

米国は、イリジウム衛星通信システムが北極海を含む、GMDSS の 4 海域区分すべてをカバーすることのできる通信システムであり、A. 1001(25)及び MSC.1/Circ. 1414 で求められる技術基準にも適合しているものとして、イリジウム社を GMDSS の通信プロバイダとするための検討を NCSR 小委員会で開始することを提案した。

IMSO はイリジウム衛星通信システムを GMDSS の通信手段とすることの検討に際し、同機関が衛星通信システムの評価及び管理を行う組織として MSC の承認を受けており、また、技術的及び運用的な評価を行い、結果を NCSR に報告する準備ができていると表明した。

英国は、GMDSS の通信プロバイダが増加することに歓迎を示しつつも、その能力及び継続性を検討する作業は膨大であること、現状および次世代の衛星編成 (Constellation) が明確になっておらず、詳細な検討ができないこと、運用実績として 99%の稼働率を示しているが、GMDSS では 99.9%が求められていること、さらにインマルサット社が実際に計測した結果でも基準を満たしていなかったことを指摘し、委員会で承認する前にこれらの問題が解決されるべきとの見解を示し、更なる詳細な情報の提供を求めた。

日本、アルゼンチン、フランス、オーストラリア、バングラディッシュ、デンマーク、ノルウェー及び南アフリカは、従来は衛星通信システムが利用できなかった A4 海域でも通信手段が確保できる点、特にポーラーコードが関心を集める中、北極海での利用が見込めることから、NCSR で検討を行うことに賛同を示した。この中で、英国の指摘する詳細な情報の不足については、NCSR の前までに提出することが求められた。

委員会は A4 海域での通信が実現することを評価し、英国以外の加盟国から反対意見がないことを確認したうえで、米国の説明ではイリジウム衛星通信システムが GMDSS で求められる基準を満たしていることは示されていないものの、迅速な検討を行うためにも、次回の NCSR でシステムの評価を行うことで合意した。

8. BLG 小委員会の報告 (議題 10)

BLG17 の報告 (MSC92/10、BLG17/18 及び BLG17/18/SAdd.1) を受け、委員会は、以下の議論があった。

8.1 ESPH-WG の結果

委員会は、MEPC65 が ESPH-WG からの報告を検討して承認したことを受け、ESPH-WG の報告 (BLG17 経由) を了承した。また、独立の ESPH-WG を 2014 年に開催することに、委員会は合意した。

8.2 IBC コードの改正

委員会は、MEPC65 がタンカーへの復原性計算を搭載すること（SLF55 の帰結）を承認したことを了承し、BLG17 が用意した IBC コードの改正案（BLG17/18 ANNEX 1）を、MSC93 における採択を目指して SOLAS]締約国に回章することを承認した。

8.3 IBC コードの改正に伴う改正証書の発給

委員会は、IBC コードの 17 章及び 18 章の改正に伴って、改正証書の発給が必要であることを了承し、証書の取り換えのタイミングに関するガイダンス（BLG17/18 ANNEX 4）を MSC-MEPC/Circ.として回章することを承認した。

8.4 ガス及び定発火温度を燃料とする船舶のコード（IGF コード）

委員会は、BLG が IGF コード（BLG17/WP5 及びその Add.1）を、CG を設置して BLG18 で完成させることを目標に同コード案を作成していることをノートした。

米は文書 MSC92/10/3 により、発火温度（flash-point）が 52～60℃の燃料を、当コードの対象から外すことを提案した。これに対して、以下の意見があった。

- ・いくつかの国は、米国意見を支持した。
- ・多くの国は、IGF コードが flash-point52～60℃の燃料に関する規定をすでに取り込んであることに鑑み、1 年以内の完成を目指しているこの段階で、そのような主張は受け入れられないとして、米案に反対した。
- ・いくつかの国は、SOLAS/II-2 章の中で、flash-point が 52～60℃の燃料の使用を認めることを検討すべきであると、主張した。
- ・多くの国は、SOLAS/II-2 章の中で、flash-point が 52～60℃の燃料の使用を検討することは、新たな作業項目となると指摘した。

結果、委員会は米提案を受け入れず、本件の SOLAS/II-2 内での検討を推進したい場合は、新作業項目提案するよう、示唆した。

8.5 IGC コードの改正

委員会は、BLG17 の本件に係る報告と IGC コード改正案（BLG17/18 ANNEX 11）を受け、以下の議論があった。

- ・ Standard for the use of limit state methodologies in the design of cargo containment systems of novel configurationをIGCコード内で義務化する提案（MSC92/10/1）に合意した。
- ・ IGCコードはIGFコードの規定に優先するものではないこと及び修正案（MSC92/10/4）には合意しなかった。
- ・ 修正案（MSC92/10/2、MSC92/10/4及びSLF55/17）に合意した。

委員会は、以上の修正を施した IGC コード案を、MSC93 における採択を目指して回章することを承認した。

9. SLF 小委員会の報告（議題 11）

9.1 SLF55 の報告

9.1.1 クロスフラディング装置の平衡所用時間評価ガイドライン

日本は、文書 MSC 92/11/2 に基づき、SLF55 で合意されたガイドライン改正案について、ダクト端部における計算式の取扱いを統一する提案を説明した。

米国は、文書 MSC 92/11/3 に基づき、SLF55 で合意されたガイドライン改正案について、編集上の修正及び整合性の観点からの修正提案を説明した。

ドイツは、ガイドライン改正案は小委員会にて長期間検討してきており、今次会合で小委員会の決定を技術的な議論なしで覆すべきではないと述べた。

ノルウェーは、日本及びフィンランド提案文書 MSC 92/11/2 について、小委員会に戻して検討すべきではなく、提案を支持しない、また、米国提案文書 92/11/3 は編集上の修正なので支持すると述べた。

英国及びスペインは、ノルウェーを支持した。

委員会は、米国提案のみ取り入れてガイドライン改正案に関する MSC サーキュラーを採択することとした。

9.1.2 EMSA 及び GOALDS の旅客船の損傷時復原性の研究に関する FSA EG

米国及びドイツは、本件に関して、旅客船の安全性の WG が検討中であり、結果を待つべきであると述べた。

委員会は、旅客船の安全性 WG の報告を待つこととした。

9.1.3 タンカーの復原性計算機搭載の義務化

MSC83 (2007 年) において、英国から、実際の積付状態が承認された積付状態より著しく異なるにもかかわらず、船上に損傷時復原性計算機もなく、損傷時復原性の判定が適切に実施されていないとの問題提起があり、MSC90 において当該復原性計算機の搭載義務化の方針が合意され、SLF 小委員会において油タンカー、ケミカルタンカー、ガスキャリアに復原性計算機の搭載を義務付ける MARPOL 条約、IBC コード、IGC コード等の改正案が作成され、今次会議に上程された。

当該改正案は、新造船については、MARPOL 条約適用対象となる油タンカーは発効日 (2016 年 1 月 1 日予定) 以降の建造契約、IBC コード及び IGC コード適用対象となるケミカルタンカー及びガスキャリアは発効日以降の建造 (起工) となり、現存船については、発効日以降の最初の更新検査までに復原性計算機の搭載を要求している。

今回の会合において、SLF 小委員会が作成した IBC コード、BCH コード、IGC コード、GC コードの改正案が承認された (MARPOL 条約の改正案は MEPC65 にて承認済)。次回 MSC93 で採択を予定しており、2016 年 1 月 1 日に発効する見込み。

9.2 トレモリノス条約

事務局は、文書 MSC 92/11/1 に基づき、規則本文にケープタウン協定条文、トレモリノス条約議定書条文及び各種ガイダンスを添付するかどうか検討するよう提案した。

委員会は、特段の議論なく、添付することとした。

10. FSI 小委員会の報告 (議題 12)

10.1 FSI の報告

第 21 回旗国実施小委員会の報告に関し、事務局文書 FSI 21/12 に記載された要請どおり

のアクションをとった。審議において議論があった事項は、以下のとおり。

(1) Global Reg

条約非対象船に対する勧告基準である Global Reg の見直しに関し、アンティグアバブーダ等は、提案文書 MSC 92/12/6 により、地域基準として策定されているコードも検討時のギャップ解析に利用すること、及び「SOALS 条約が適用されない船舶」と範囲を明確化することについて提案した。

各国のコメントは、以下のとおり。

- (a) オーストラリア：支持する。地域基準も考慮すべき。
- (b) 米国：カリブ諸国に協力してきた。地域基準や二国間基準も考慮すべき。GlobalReg の安全レベルを下げるべきでない。
- (c) 仏国：GlobalReg では、現状で実施可能な一番厳しい基準とすべきであり、地域基準は考慮対象に入れるべきでない。
- (d) オランダ：GlobalReg は、すでに十分なものであり、見直しは必要ないと思っている。見直しをするなら、範囲を明確に制限すべきであり、MSC にて厳しくコントロールすることが必要。勧告基準であるし、model regulation であることから、見直しの際に地域基準を参照するべきでない。技術協力の範疇で考えるもの。
- (e) 南ア：GlobalReg のレベルを下げるべきではない。提案は原則支持。
- (f) クック諸島：SIDS として、カリブ諸国と同じ状況にある。同じような地理的条件にあり、共通の懸念がある場合には、共通のアプローチができる。用語についても、同意。
- (g) セントキッツネビス：共同提案国として支持。地域基準の策定において多くの経験がある。
- (h) セントビンセントグレナディン：支持する（マイク不調により、詳細不明）
- (i) ノルウェー：オランダ支持。GlobalReg と地域基準とのギャップ解析に意味は無い。
- (j) バハマ：地域基準も考慮に入れるべき。
- (k) パナマ：GlobalReg は義務ではない。地域基準とのギャップ解析は不要。IMO の負担が大きいことを考慮すべきである。SOLAS や MARPOL の改正と同じに考えるべきでない。

(1) バルバドス：カリブ諸国として、全面支持。

これら発言を受け、議長は、①提案の要旨は、GlobalReg の見直しにあたり地域基準をカバーすべきというものであり、安全レベルを下げようというものではないこと、②多くの国は、このような船への基準適用への技術協力が必要であると思っていること、③作業が大変で負担が多く、すべての地域基準を含むような詳細なギャップ解析は必要なく、また地域基準を考慮することにより GlobalReg の安全レベルを下げるべきでないこと、④作業に当たり、外部のコンサルの活用などが必要となること、⑤用語については提案が適切であることを考慮に入れ、FSI にてストラテジーを作成することを指示した。なお、(FSI 議長からの質問に答える形で) 他の委員会・小委員会との調整は不要であり、MSC にて報告内容を踏まえて必要な行動をとることとした。

事務局長は、上記結論を受け、技術協力プログラムの範囲において、外部コンサルの資金を提供することができるようになりたいと発言した。

(2) 漁船に関する IMO 番号スキーム

南アフリカは、共同提案国を代表し、文書 MSC 92/12/1 に基づき、IMO 番号の任意取得手続きにおいて漁船を適用除外対象から外すための総会決議改正案を提案した。

各国のコメントは、以下のとおり。

- (1) 米国：漁船への IMO 番号スキームの適用を支持する。
- (2) 中国：①各国又は地域で統一的な漁船のデータベースが既に存在しており、新たなスキームを適用するとコストがかかる、②私的企業に管理させることには、セキュリティ上の問題があるとして、態度をリザーブしたいと述べた。
- (3) ノルウェー：米国支持。提案を全面支持。中国の言うセキュリティの問題は、長年運用されているスキームであり、当たらない。
- (4) アイルランド：支持する。
- (5) パナマ：支持する。
- (6) 仏国：漁船への拡大に非常に好意的。中国の言うデータ管理の問題は、拡大とは別問題。
- (7) アイスランド：全面支持。
- (8) ニュージーランド：全面支持。
- (9) 日本：支持する。ノルウェーの言うとおりに、セキュリティの問題は、既に運用されているものであり、懸念は無い。
- (10) バヌアツ：共同提案国であり、支持する。IUU 漁業への対応で、IMO 番号を取るという規則を有している。

これら発言を受け、議長は、提案にある総会決議の改正案を承認すると結論し、事務局に総会に送付するよう指示した。

10.2 事故調査コード

事故調査コードにて IMO への提出が義務化されている重大事故の報告書の提出が少ないことに関し、FSI 21/12/3(ITF)、FSI 21/12/4(ICS 及び ITF)、FSI 21/12/5(IFSM)の文書の紹介の後、審議を行った。

各国のコメントは、以下のとおり。

- (a) パナマ：Danny F II 号の沈没事故に関し、MSC 決議に従い調査を行ったが、多くの問題点に直面した。2005 年の時点（決議作成時点）には可能と思っていたが、その後、いろいろなことが判明した。調査にあたり、関係者の協力が得られなかった。2013 年中には、レポートを作成し、関係者に送付できる見込み。今後は、このようなことはないようにし、国際約束に従って行動する。申し訳ない。
- (b) アイルランド：IMO の規定に従って事故調査報告をすることを支持。
- (c) INTERCARGO：MSC 92/INF.8 を紹介させてもらいたい。ばら積み貨物船の重大な事故について、インターネットでダウンロードできない状況になっているものが多くあるので、それを可能にしてほしい。
- (d) Nautical Inst：非常に大事な話であり、支持する。

これら発言を受け、議長は、①パナマが作成している報告書が完成し、IMO に提出されるのを待っている、②報告書の入手方法などの問題点については、ICAO の方法も参考に

しつつ、FSI で詳細な点について検討するよう指示すると結論した。

議長の結論を受け、クック諸島は、①重大事故の調査は重要であると認識しており、2011年11月に英国沖で発生した重大事故について、MSC 92 に報告書を文書を提出しようと思っていたが、英国の MAIB とクック諸島が協力して調査しているものの、時間がかかってしまった、②その中で、密度の高い貨物を運送する一般貨物船について、IMSBC コードに従って輸送することが重要となっている、③先週、GISIS に報告書が掲載されたところ、④浮力の無いイマーシジョンスーツについても問題があるのではないかとしている、⑤FSI 22 において、プライオリティが高い案件として検討してもらいたい、と述べた。

引き続き、インドネシアは、国内で発生した固体貨物の輸送時の事故に関し、再発防止のため、IMO と共催で IMSBC コードの国内での適用に関するワークショップを開催したことを紹介した。

10.3 検査ガイドライン

総会決議「HSSC の下での検査ガイドライン」の付録 2 に記載されている検査時期一覧表の中に、(SOLAS 条約附属書第 XI-1 章にて義務化されている) 検査強化プログラム(ESP) の更新検査のタイミング(証書の有効期間満了から 15 ヶ月前まで)を記載し、加えて ESP の中間検査のタイミング(第 2 回目の検査基準日の 3 ヶ月前から第 3 回目の検査基準日の 3 ヶ月後までの 18 ヶ月)を同一一覧表にどのように記載するかを FSI 小委員会にて条約改正も含め検討すべきとの提案文書(MSC 92/12/2)について、共同提案国の 1 つであるリベリアからの提案内容の紹介の後、審議を行った。

各国のコメントは、以下のとおり。

- (a) 英国：原則として、ESP 船と non-ESP 船で、中間検査と更新検査の開始時期に関し、同等のフレキシビリティがあるべきことに合意する。しかし、提案には明確化が必要な点があると思われる。提案では、更新検査により最後の年次検査がなくなってしまうことになる。4 年目の検査基準日以前に更新検査の 99% を行い、残りの 1% を 5 年目の検査基準日に行い決了する場合には、2 年半以上も何も検査がなくなってしまうかもしれない。これを委員会が歓迎する場合には、5 年目の検査基準日の 3 ヶ月以上前に決了する際には 14(b)1 規則が適用されるとともに、年次検査が必要であることを明記すべきである。
- (b) 仏国：原則的に支持する。
- (c) シンガポール：船主にとって、フレキシビリティは有益。しかし、タンカー・ばら積み貨物船と一般貨物船で同じタイムラインにする必要があるかどうか分からない。FSI での詳細な検討が必要。
- (d) スペイン：提案に同意する。SOLAS 改正をする際には、ESP 船のみではなく、すべての船を対象としたものにすべきである。
- (e) IACS：共同提案者の一つとして、発言国に感謝。本件は、Administrative なものなので、早急に結論を得る必要がある。IACS としては、英国の指摘を十分理解した。公正な競争条件を作るものなので、委員会には、FSI に次回会合において早急な結論を得るよう指示してもらいたい。

これら発言を受け、議長は、FSI 小委員会に対し、本件を検討し、1 回のセッションで結

果を出し、報告することを指示すると結論した。

11. DE 小委員会の報告（議題 13）

11.1 DE57 の報告

11.2 保護塗装性能基準（PSPC）の統一解釈

第57回船舶設計・設備小委員会（DE57）で一部ブラケットを付して承認されたバラストタンク等の保護塗装の性能基準（PSPC）に関する義務的決議（MSC.215(82)）の統一解釈改正案に関し、今次会合にギリシャ、INTERTANKO（国際タンカー船主協会）及びINTERCARGO（国際乾貨物船主協会）が提出した共同提案について審議を行った。

第一次表面処理における鋼板表面の塩分濃度測定の統一解釈について、自動装置によりシOPPプライマーを塗布する場合は、品質管理を条件に月一回測定することとしていたところを、毎日実施するよう修正するギリシャ等の提案（DE57でギリシャが提案し、否決したもの）については、DE57での結論が適切であるとして日本、中国、韓国、米国及びIACS等が反対した結果、委員会は、ギリシャ等の提案を否決し、現行の統一解釈を維持することに合意した。

第二次表面処理における要件を満たすことを条件に超高压水洗浄装置等の使用を認めるとする統一解釈改正案（DE57でブラケットを付したもの）に反対するギリシャ等の提案については、日本、中国、米国等が当該統一解釈改正案は冗長であるとしてこれを支持し、小委員会は、当該統一解釈の改正を否決した。

12. STW 小委員会の報告（議題 14）

12.1 STW44 の報告

事務局の第44回訓練及び当直小委員会の報告（MSC92/14）について、議長は次のように対応した。

- (17) 議長は、2010年STCW条約マニラ改正に対応するため見直しを実施された、移動式海洋掘削装置乗組員の訓練に関する勧告の改正提案について、総会28で合意するための小委員会の決定に同意することを承認した。
- (18) 議長は、極海コードについて、STCW条約が改正されるまでの間の暫定的な措置としてSTCWコードB部第5章に含めることが適切との小委員会での結論に合意すること及び事務局に対し、DE58に通知することを指示した。
- (19) 議長は、IMO義務規程類の実施のためのコード(IIIコード)を取り込むためのSTCW条約及びコードの改正案について承認した。
- (20) 議長は、「ガス及び低引火点燃料を使用した船舶に関する国際安全コード(IGFコード)」第18章に記載予定の船員の訓練要件等について、STCW条約に規定することが適当であり、IGFコードには、STCW条約の規定を参照するという趣旨の一文をおき、暫定的な指針案を作成する小委員会での見解に合意することに合意し、事務局に対し、BLG18に通知することを指示した。
- (21) 議長は、STCWコードA部第1-9節に規定する色覚検査の実施方法について、

STCW コードが改正されるまでは主管庁はこれまで用いていた確認検査法を用いることとし、新たな確認検査法を導入しないとする暫定指針に関する STCW.7 サーキュラー案を承認した。

(22) 議長は、STCW コード A 部第 1-9 節に規定する船員の最小視力基準に関する改正案について承認した。

12.2 STCW 条約第 I/7 規則に基づく評価情報の事務局長報告

文書(MSC92/14/1)に基づき「資質基準の独立評価結果」などを確認する有識者 (competent persons) について、パナマが 1 名及びペルーが 4 名の計 5 名をノミネートし、これを提案通り承認し、MSC/Circ. 797/Rev.23 として回章することとした。

12.3 STCW 条約第 I/8 規則に基づく事務局長報告(資質基準の独立評価結果)

文書(MSC92/WP3)に基づき、マルタ共和国(2 巡目)、タイ王国の 2 か国に関する報告があり、これを承認し、MSC. 1/Circ. 1164/Rev.12 として回章することとした。

13. 技術協力 (議題 15)

特記事項なし。

14. 加盟国のキャパシティ・ビルディング (能力構築) (議題 16)

委員会は、本件に関する副議長の報告 (MSC92/16) を受け、副次長に対して MSC93 へ向けて、加盟国の能力高地のために必要な法的措置を提案するよう、要請した。

15. 総合安全評価 FSA () (議題 17)

事務局は、MSC91 及び MEPC65 が共に承認した FSA 及び HEAP に関する改正指針は、以下の通り発行することを報告した。

MSC-MEPC.2/12 Revised guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO rule making process; and

MSC-MEPC.2/13 Guidelines for the application of Human Element Analysing Process (HEAP) to the IMO rule-making process

事務局はさらに、文書 MSC92/17 及び MSC92/17/Add.1 によって、危険物輸送に関する FSA 及び油タンカーに関する FSA の帰結として、MSC91 が作業を指示した小委員会 (FP、STW、DE) の作業の現状を、以下のように紹介した。

(1) 船上の危険物に係る FSA 関連

- ・火災の消火安全性に関して FP56 は、SOLAS/II-2 章第 10 規則の改正案及び関連する MSC/Circ.案によってカバーされることを認識した。
- ・消火作業の安全性に関して STW44 は、STCW コードの改正が必要と認識し、MSC93 へ新作業提案をするよう、メンバー国に呼び掛けている。

(2) 油タンカーに関する FSA 関連

- ・タンカー船上の火器作業の安全性に関して FP56 は、火器作業に関する訓練の強化によってすでに手当てが済んでいることを認識した。
- ・燃料注入システムに至る低圧燃料管の二重化に関して FP56 は、本件はすでに FP の作業項目に取り入れられていることを認識した。

- ・航行安全のためのソナーに関して DE57 は、時間がなかったため、作業を先送りした。

委員会はこれらの報告を了承した。

16. 海賊および船舶に対する武装強盗（議題 18）

16.1 アフリカ西岸の海賊事案の状況について（MSC 92/18、MSC 92/18/1）

- (1) ギリシャは、アフリカ西岸における海賊事案の状況について、海賊が石油タンカーを標的にしており、地域経済に損害を与えていること、また非常に暴力的であることを指摘し、今後の対応策として IMO や各国海軍、海上保安機関、業界団体などの連携が必要であるとして継続的な対応を呼びかけた。
- (2) 事務局はアフリカ西岸の海賊問題に対し、これまで海上安全、海上保安および法執行体制の確立を目的とし、法的な枠組み作りや司法対応のための人材育成、組織の枠を超えた協力体制の構築を行ってきたことを紹介した。また、周辺国の能力強化策として、同地域において机上訓練を実施してきており、今後も継続していくことを表明した。また、IMO が周辺国との協議を行い、海賊・武装強盗および海上における不法行為の抑圧のための対処コード（CoC : Code of Conduct）が作成されたこと、同 CoC は 3 月の閣僚級会合で採択され、6 月下旬の首班級会合で署名がおこなわれることを紹介した。事務局はさらに、ISPS コードに基づく国別や地域単位でのワークショップが、海上保安信託基金（Maritime Security Trust Fund）によって開催されることを紹介し、同トラストファンドへの拠出を求めた。
- (3) ガーナ、ナイジェリアおよびコートジボワールは、ギニア湾沿岸国として、IMO および関係者のこれまでの尽力に対する感謝を表明するとともに、これまでに各沿岸国が実施してきた対応や、海賊事案を具体的に紹介し、加盟国からの今後一層の協力を求めた。
- (4) ウクライナは IMO のこれまでの尽力に謝意を示すとともに、ギニアに設置された海上輸送情報共有センターが海賊の根絶に資するものであるとして歓迎した。また、ギニア湾ではソマリアと異なり、周辺国政府による陸上での対応がとられていることを指摘した。
- (5) バハマは自国タンカーが海賊被害にあったことを紹介し、CoC が有効に機能することを期待するとともに、取組状況の報告を行った沿岸 3 カ国に対する謝意を示し、他の沿岸国に対しても同様な情報提供を行うことを求めた。
- (6) ノルウェーおよびシンガポールはギニア湾の海賊対策には周辺国をはじめとする国際的な協力が必要であると指摘し、IMO が行う対応への支援を呼びかけた。
- (7) リベリアは、ギニア湾周辺海域では各国国内法の未整備等で、民間武装警備員が活用されていないこと、一方、地元の民間警備員を利用する例は散見されるものの、これら警備員は適正な法手続きに関する知識や訓練、指揮系統の明確化などの点で十分とは言えない状況にあると指摘した。また、CoC への署名を呼び掛けた。
- (8) 南アフリカはギニア湾の海賊対策として、中央アフリカ西岸地域で海上保安機関のネットワークを構築することが必要であると説明し、IMO にこのコンセプトの促進を求めるとともに、関係国に対して早期の実現を呼びかけた。アンゴラも地域協力の

必要性に言及し、中央アフリカ西岸地域における海上保安機関の連携のための MOU の作成を提案した。

- (9) パナマは、すでに他の海域で進められている PCASP の活用などのイニシアティブを、ギニア湾においても適用していくための作業を迅速に開始する必要があると指摘した。
- (10) 我が国は、海賊事案に対する懸念を各国と共有していることを表明し、IMO やギニア湾周辺にあるさまざまな地域連合による海賊対策を歓迎し、CoC が早期に署名され履行されることに期待を示した。また、ソマリア沖海賊も依然として脅威であることを指摘し、我が国がこれまでに行ってきたソマリア周辺国の海賊対策に関する支援、とりわけトラストファンドへの貢献を指摘し、今後とも IMO が継続して同ファンドを活用した取組みを行っていくことに対する支援を表明した。
- (11) トルコおよびイランは、ソマリア周辺海域における自国海軍艦船の行動を紹介するとともに、海賊対策のための国際協力の必要性に言及した。
- (12) INTERTANKO は、ギニア湾の海賊事案ではタンカーの被害が多いことを指摘し、INTERTANKO は INTERCARGO、BIMCO、ICS とともに、海事業界による暫定的な自主対応策を策定し、ウェブサイト上で公開していることを紹介した。また各関係機関・者が海賊対策に尽力していることを認識したうえで、これら対応の継続と、特に IMO 事務局長から国際連合への働き掛けを求めた。BIMCO はギニア湾の海賊対策のため、IMO から国連への働き掛けを継続することを求めるとともに、INTERTANKO が紹介した自主対応策の活用を再度呼びかけた。
- (13) 米国は、海事産業界が新たな自主対応策を作成したことに言及し、この活用を呼びかけた。INTERTANKO および BIMCO は、業界団体が作成している暫定自主対応策はソマリア周辺を対象とした Best Management Practice 第 4 版 (BMP4) と一緒に参照すべきことを指摘した。
- (14) ICC は本会合と並行して開催している「The Human cost of Maritime Piracy 2012」セミナーを紹介し、ソマリアとギニア湾の海賊を比較した同セミナーの報告は、それぞれの対応策の検討に資するものであるとして、ウェブサイト (www.oceansbeyondpiracy.org) で公開している資料を紹介した。また、ギニア湾で発生している海賊事案について、IMB に報告されていないものが多数あることを指摘し、適切な報告を行うよう求めた。
- (15) 委員会は、ギニア湾で発生している海賊事案の深刻さを認識し、事務局長をはじめとする対応に謝意を示した。委員会はまた、効果的な法執行体制の確立のために国際連合に対する働きかけを行うこととした。委員会はさらに、関係国に対して CoC への署名とトラストファンドへ貢献を促すとともに、旗国に対しては自国船舶に対し、IMO や業界団体が作成したガイダンスを遵守させるよう求めた。
- (16) 事務局長は、ギニア湾沿岸国をはじめとする各国の発言に謝意を示すとともに、国際連合への働き掛けに関し、国際連合や他の機関との連携による海賊対策のためのアプローチを継続すること、とりわけ、国際連合のバン事務総長に対する書簡による働き掛けることに言及した。また 6 月に横浜で開催されたアフリカ開発会議 (TICAD V) の場においても、2015 年以降のアフリカの経済成長議題において、海運の重要性と

このために海事インフラの開発と海上保安能力の確保が欠かせないことを指摘、支持されたことを紹介した。さらに、事務局長はソマリア周辺とギニア湾では海賊の活動の様相が異なることを指摘し、異なる対応が必要となることを指摘、CoCの重要性、すなわち、周辺国が活動を行い、全ての締約国はこの活動を支援することが重要であることを指摘した。

16.2 民間武装警備員 (PCASP) の武器使用に関する国際モデルの紹介 (MSC 92/Inf.14)

マーシャル諸島は、PCASPによる武器使用のための新たなルールとして、「100シリーズルール(100ルール)」を紹介した。マーシャル諸島はこのルールの目的を、海賊事案等の発生に際し、船員やPCASPが自衛のための武器使用を行う際の規範とすることに加え、武器使用に際して船社や船長、武装警備会社や警備員などの潜在的な刑事・民事責任リスクを低減することにあると説明した。マーシャル諸島はこのルールはICSのウェブサイト上で公開されているものであるとして、関係者の利用を呼び掛けるとともに、利用者によるコメントを歓迎する旨を表明した。

BIMCOはこの100ルールをISO 28007に統合することを支持し、各旗国に対して、ISO基準によらない旗国独自の法制度の創設や国際行動指針(ICoC)ではなく、IMOのMSCで支持されたISO 28007を唯一の基準として迅速に導入することを求めた。とりわけ、ICoCやモントルー文書はMSC89およびMSC90において、海上におけるPCASPの基準と「直接関係のない文書」とされたことなどを指摘し、MSC Circ.1443がIMOで承認されたPCASPに関する基準であり、各旗国が特に関心のある分野について特別の基準を作ることに理解を示しながらも、この基準を原則に制度設計を行うべきことを述べた。

ICSはBIMCOを支持し、法的な混乱を防ぐためにもISO 28007を採用すべきことを述べた。

ISOはISO 28007について、100ルールとともに順調に議論されており、その結果についてMSC93に報告を提出する見込みであることを示した。

委員会は提供された情報を記録した。

16.3 インフォメーションペーパーの確認 (MSC 92/inf.4、MSC 92/inf.12)

委員会はReCAAP-ISCの活動報告(MSC 92/Inf.12)および、カナダで開催された海賊対策ワークショップの報告(MSC 92/Inf.4)を記録した。

16.4 PCASPの乗下船に関する情報について (MSC 92/2)

事務局長は、4月8日から12日にかけて実施されたFAL38において検討された、以下のPCASPに関する検討について報告を行った。

- (1) FAL委員会は、PCASPの乗下船や武器の船舶への搭載に関し、締約国、とりわけインド洋、アデン湾などの沿岸国に対し、関係する国内法、政策、手続きなどに関するアンケートを実施した。
- (2) このアンケートは、沿岸国5カ国を含む13カ国と1非政府機関から回答があり、結果をIMOウェブサイトで公開している。また、このアンケートとは別に世界税関機構も税関の視点から同様なアンケートを行っており、これもIMOウェブサイトで

公開されている。

(3) FAL 委員会は未回答の締約国に対して早期の回答を求めた。

委員会は報告を記録するとともに、当該アンケートを未実施の締約国に対し、回答を実施することを求めた。

17. 一般貨物船の安全性（議題 19）

事務局は、文書 MSC92/19 及び MSC92/19/Add.1 によって、一般貨物船の FSA（IACS が実施して報告したもの）の帰結として、MSC91 が作業を指示した小委員会（FP、FSI、STW、DE）の作業の現状を、以下のように紹介した。

- ・不適切な船上保守・補修作業による火災危険性の回避に関して FP56 は、ISM コード及び SMS の適切な導入・保持に依り、すでに担保されていることを認識した。
- ・一般貨物船の検査の強化及び PSC 検査員のトレーニング強化に関して STW44 は、さらに検討が必要と認識した。
- ・船上機器の検査及び保守（SMS）の強化に関して DE57 は、時間がなかったため、作業を先送りした。
- ・船員の訓練強化に関して STW44 は、STCW 条約及び同コードが適切にカバーしており、さらなる拳闘は要しないと認識した。

委員会はこれらの報告を了承した。

IACS は、MSC93 までに各小委員会がさらに検討して報告することに鑑み、IACS は、自身が実施した一般貨物船の FSA の帰結に関する報告を MSC93 へ提出する用意があると述べた。委員会は、これを歓迎した。

18. 条約等の実施（議題 20）

18.1 1966 年満載喫水線条約 1988 年議定書による改正における新船の定義の明確化

北朝鮮は、文書 MSC92/20 に基づき、1966 年満載喫水線条約 1988 年議定書による改正における新船の定義の解釈が本議定書の発効日に依存しているため適用日が統一されていないとして、関連統一解釈の検討を委員会に要請した。

オランダは、1988 年議定書の改正の批准は、各国ともそれなりの理由をもとに判断されているものであり、旗国変更先で新船に該当する場合、それは船主に課せられた要件であり、船主は新旗国の要件を遵守すべきであると考えため、北朝鮮の提案は支持できないと述べた。

パナマは、オランダを支持した。

ニュージーランドは、パナマ及びオランダを支持し、北朝鮮の提案内容は 1988 議定書の新船の定義に関する元来の意図に反する恐れがあるとし、北朝鮮の提案は支持できないと述べた。

ノルウェーは、パナマ、オランダ及びニュージーランドを支持した。

スペインは、パナマ、オランダ、ニュージーランド及びノルウェーを支持した上で、本条約・規定書の適用について、IMO の差別なき適用「No more favorable treatment」の原則を尊重した上で各国は対応すべきであると述べた。

これらを受け、委員会は、本提案への対応は不要である旨合意した。

18.2 BNWAS の自動機能

スペインは、文書 MSC 92/20/1 に基づき、船橋航海当直警報装置「BNWAS」の性能基準の自動モードは、SOLAS 条約要件の適合に関し有効ではないとして、性能基準の関連要件の削除及び、今次会合での改正が最終化されない場合、改正までの間使用する暫定的な指針の策定を提案した。

シンガポールは、スペインの提案を支持した上で、船首方位制御装置及び自動航路保持装置との連結による自動作動は、船員の過失による作動忘れを防ぐ上で利点もあることを踏まえ、本提案が採用された場合も連結を不可とする規定にはならないよう配慮すべきであると述べた。また、シンガポール籍船に対する指示として、SOLAS 条約要件である、航行中の BNWAS の常時作動を満足する様要求しており、船首方位制御装置及び自動航路保持装置との連結については、船主の判断に委ねていると述べた。

(ここでコーヒー休憩)

議長は、休憩時間に各国代表からの意見を聴取した結果、性能要件の該当箇所を削除する方向で、NAV 小委員会で検討することを提案した。

スウェーデンは、今次会合で拙速に最終的な判断をするべきではないとして、議長の提案を支持した。

委員会は、性能要件の該当箇所を削除する方向で、NAV 小委員会で検討することに合意した。

19. 他機関との関係 (議題 21)

委員会は、IMO への NGO 登録に関する理事会の決定(MSC 92/21)をノートした。

20. 小委員会の再編成 (議題 22)

委員会は、IMO 事務局長からの提案に基づき、現行の 9 つの小委員会を 7 つに削減する提案について審議を行い、小委員会の再編に合意するとともに、各小委員会の審議事項等に関する検討結果を取りまとめた。

- DE、SLF、FP を 2 つの小委員会に再編成し、船舶設計・建造小委員会 (SDC) と船舶設備小委員会 (SSE) とする。
- COMSAR と NAV を 1 つの委員会 (航海・通信・探索救助小委員会 (NCSR)) にし、すべての議題を統合する。
- DSC に BLG の安全部分を統合し、貨物小委員会 (TOC) とする。
- BLG を MEPC の直下とし、汚染防止対応小委員会 (PPR) とする。
- FSI を国際規則実施小委員会 (III) と名称を変更する。
- STW を人的要因、訓練及び当直 (HTW) と名称を変更する。

中国、クック諸島等は、途上国・島嶼国は代表団の人数が限られていることから、議論の透明性を維持するために作業部会・通信部会・中間作業部会の数を増やすべきではない、との意見を提示し、委員会は、新たな部会は設けずに審議を行うことに合意した。また、委員会は、増加した審議事項に対応するため、当面 (2 年を想定) は各国に新規議題の提案を控えるよう要請することとした。

来年の会合の日程については、IMO の各会合間の間隔や他機関との合同会合の日程を考慮する必要があるほか、各国も個別事情を抱えていることから、委員会は、日程調整の際の制約条件を洗い出すのみにとどめ、具体的な日程は今後の検討事項とした。

本件は、本年 7 月に予定されている理事会での審議を経て、本年 12 月の総会において決定される予定となっている。

2 1. 作業計画（議題 23）

21.1 新作業項目

今次会合で承認した新規議題及び検討を担当する小委員会は以下のとおり。

- (1) 旅客船の航海中開放されている水密戸のガイドライン及び関連規則の見直し：DE
- (2) 危険物輸送に関する船員資格と関連規則の遵守：STW
- (3) STCW 条約に基づく訓練及び教育に関する証明書国際的な様式策定：STW
- (4) NAVTEX とインマルサット受信機への相互配信機能の提供：NAV 及び COMSAR

（追加あり）

2 2. 議長・副議長の選出（議題 24）

委員会は、2014年のMSC議長にMr. Christian Breinholt (Denmark) を、副議長にCapt. M. Segar (Singapore)を前回一致で選出した。

2 3. その他の事項（議題 25）

23.1 シップリサイクルに関わるアスベストの閾値

委員会は、「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（仮称）」に基づく「有害物質インベントリ作成ガイドライン」において定められている有害物質インベントリに記載すべきアスベストの閾値について、第 65 回海洋環境保護委員会（MEPC65）より要請された専門的な見地からの検討を行った。

審議の結果、委員会は、今次会合においては本件に関する提案文書が提出されておらず、専門的な検討を行うことができないため、船舶設計・設備小委員会（DE）に対し本件の専門的な検討及び次回 MSC93 への報告を求めることとした。

23.2 将来船舶の安全に関する IMO シンポジウム

将来船舶の安全に関する IMO シンポジウムが 6 月 10 日及び 11 日に IMO 本部において開催され、事務局はその報告を提出した（MSC92/25/3）。委員会は、同シンポジウムの成果を留意し、次回 MSC93 において、同シンポジウムからの以下の検討要請事項を審議することとした。

- .1 consider how to improve data collection and increase its availability in order to support monitoring and development of safety regulations;
- .2 consider how to better integrate risk-based methodologies and the latest analysis techniques into the safety regulatory framework to provide a sound scientific and practicable basis for the development of future safety regulations;

- .3 consider ways of encouraging a safety culture beyond mere compliance with regulatory requirements;
- .4 take into account the burden any new or changing regulation(s) place on the seafarers and consider how this burden can be minimized; and
- .5 consider undertaking a long-term comprehensive review of the existing safety regulatory framework with a view to ensuring that it will meet the future challenges associated with the application of new technologies、 the human element、 the needs of the maritime industry and the expectations of society、 taking into account the ever-increasing pace of change and technological advancements made since the 1974 SOLAS and the International Load Lines Conventions were adopted.

以上