

IMO MSC90 会議報告

2012年6月5日
一般財団法人 日本舶用品検定協会
調査研究部
吉田公一
問い合わせ先
k-yoshida@hakuyohin.or.jp

国際海事機関（IMO）の第90回海上安全委員会（MSC90）が、2012年5月16日から25日に開催され、これに出席したので、以下に会議の審議結果について報告する。なお、MSC90において吉田公一は、GBS-FSAに関する作業部会において、FSAに関する審議の議長を務めた。

I. 日時：2012年5月16日（水）～25日（金）

なお、吉田は24日（木）まで出席し、25日（金）には、ハンブルグで開催されたISO/TC8/SC2/WG3会議に出席した。

II. 場所：IMO本部、ロンドン、英国

III. 主な審議事項

1 旅客船の安全性

本年1月13日にイタリアにて発生した大型クルーズ船“コスタ・コンコルディア”の海難事故を受け、関水IMO事務局長は、旅客船の安全基準の見直しを行うことを目的として、今次会合に旅客船の安全に関する議題を事務局長権限により急遽追加した。

イタリアは、“コスタ・コンコルディア”の事故調査の進捗報告を行うとともに、事故後に講じた緊急安全対策を紹介した。また、国際クルーズ船協会（CLIA）は、事故後に講じた自主的な緊急安全対策に関する業界の取り組みを紹介し、従来出航後24時間以内に実施していた旅客の避難訓練について、出航前に実施するよう変更したこと等を説明した。

MSC90は、正式な事故報告書がまだイタリアから提出されていない（秋のMSC91への提出を目指している模様）ことに鑑み、海上人命安全条約（SOLAS）の改正等に拙速な結論を出さないようにすることに留意しつつ、旅客船の安全基準の見直しを、速やかに実施すべき運航上の安全対策（短期的措置）と、事故調査結果を踏まえた技術的検討に基づき実施する安全対策（長期的措置）とに分けて進めることに合意した。

① 短期的措置

IMOメンバー国が外航旅客船の船舶所有者に対し、旅客船の安全を向上させるため、各船の実態に照らして以下の内容について安全対策を検討し必要な見直しを行うよう勧告することに、MSCは決議をもって合意し、これを周知するためのMSC/Circ.を作成した。

- 1) 船室以外への救命胴衣の追加搭載
- 2) 旅客に対する避難要領の周知方法
- 3) 旅客が24時間以上船内にある旅客船の旅客に対する出港前の避難訓練の実施
- 4) 船橋への立入制限措置の励行
- 5) 航海計画に従った航海の実施

② 長期的措置

損傷時復原性基準の見直し等、今後、技術的な検討が必要と考える項目を整理し、次に列挙する項目を抽出した。具体的な作業計画については、“コスタ・コンコルディア号”の事故調査結果に基づいて、今後決定していくこととなった。

No.	項目	実施 SC	関連文書
SOLAS chapter II-1 (Part B, subdivision and damage stability) 規則及び関連事項			
1	航海中に開けられる可能性がある旅客船の水密扉に対するガイダンスMSC.1/Circ.1380の妥当性の見直し	SLF/DE	MSC90/27/4
SOLAS chapter II-2 (防火) 規則及び関連事項			
2	避難経路及び安全避難に関する指示13.7.1規則及び13.7.2規則 (新造船)	FP	MSC90/INF.18
3	避難経路に関する火災安全コード (FSS Code) 13章 : 公室の定員の表示	FP	MSC90/INF.15 MSC90/INF.16
SOLAS chapter III (救命設備) 規則及び関連事項			
4	旅客船における避難指示の発令と伝達に関する要件の見直し (旅客に伝達する言語に関する考察を含む)	DE/FSI	MSC90/INF.19
5	退船指令の発令に関する37.1規則の改正	DE/STW	MSC90/INF.19 MSC90/27/4
6	救命艇の救命いかだによる置き換えに関する21.1.1 規則の見直し	DE	MSC90/27/10
SOLAS chapter V (航行の安全) 規則及び関連事項			
7	捜索救助機関と旅客船の連携プランの効果性的見直し (7.3規則及びMSC/Circ.1079)	COMSAR	MSC90/27/4
8	航海プランの厳守をモニタすることを総会決議 A.857(20)「船舶の運航に関するガイダンス」に追加する件	NAV	MSC90/27/4
一般的要件			
9	乗員間、乗員と陸上支援側間及び乗員と乗客間の意思疎通・伝達に関する IMO 文書の見直し	STW	MSC90/27/4
10	STCW 条約における乗客安全訓練に関する規定の妥当性的見直し	STW	MSC90/27/4
11	非常時訓練、乗員及び乗客への周知及び船上安全表示の妥当性的見直し	STW/DE	MSC90/27/4

2 条約改正等の採択

採択予定であった SOLAS 第 II-2 章の改正案 (危険物積載の現存船への適用を明確化する第 1 規則改正案, FP54 が合意し MSC88 が承認したロールオン・ロールオフ区域及び車両積載区域等の隔壁及び甲板の防熱保全性を強化する第 9 規則改正案, 固定式局所消火装置の配置する場所を拡大する第 10 規則改正案, 及び RORO 区域及び車両積載区域に設置する固定式消火設備の明確化する第 20 規則改正案) については、改正条項の適用に関する記述について意見が分かれたため、採択は次回 MSC91 に持ち越された。また、SOLAS/II-2 章の改正予定規則に関連する火災安全設備コード (FSS Code) の第 5 章 (固定式ガス消火装置) 及び 7 章 (加圧水消火装置及び水ミスト消火装置) の採択も MSC91 へ持ち越した。

MSC90 において採択された主な条約改正等は次のとおりである。

- (1) 火災安全設備コード (FSS Code) 第 6 章 (固定式泡消火装置 : 高膨張泡消火装置及び低膨張泡消火装置) の全面改正、及び第 8 章自動スプリンクラ、火災感知警報装置の改正 (水濡れを嫌う制御場所では、乾式パイプまたはブリアクション式のものの使用を認める) を採択した。
- (2) SOLAS 条約附属書第 II-1 章第 8-1 規則 の改正
安全帰港要件の対象となる新造旅客船について、浸水事故の際、船長に安全帰港を実

行するために必要な操船上の情報を提供するため、IMO が制定した指針に従った船上復原性計算コンピュータの搭載、又は同等の陸上からの支援措置を義務付ける II-1 章第 8-1 規則の改正案について、“in accordance with (に従って)” を “based on (に基づいて)” にすることを決定し(引用基準を義務化するのではなく、勧告とする)、採択した。なお、改正 SOLAS の発効日を 2014 年 1 月 1 日とし、適用日を 2014 年 1 月 1 日以後に建造される船舶とした。

(3) SOLAS 条約附属書 III 章第 20 規則 の改正

自由降下式救命艇の離脱装置に対する定期的な「作動試験」の実施方法について、明確化を図る改正案(①操作する乗組員だけが乗った状態で自由降下試験を行う、又は、②模擬進水によって行う、のいずれも可。)を採択した。なお、発効日及び適用日は、ともに 2014 年 1 月 1 日とした。

(4) SOLAS 条約附属書 V 章第 14.2 規則の改正

NAV56 が合意し MSC88 が承認した最小安全配員に関する SOLAS 条約附属書 V 章第 14.2 規則の改正案について、全会一致で採択した。なお、発効日及び適用日は、ともに 2014 年 1 月 1 日とした。

(5) SOLAS 条約附属書 VI 章第 5-2 規則改正

航行中にばら積み液体貨物を混合すること、及び、航行中のばら積み液体物質に化学物質を投入し、航行中、新たな物質を製造することを禁止する第 5-2 規則改正に対してオランダが、ばら積み液体貨物の製造の禁止が海底構造物を建造する際にその建造に使用するコンクリートを船上で加工することも禁止されることに懸念を述べ、適用除外の規則に「海底構造物の建造」の文言を含めることを提案したが、賛成を得られなかった。MSC90 は原案に若干の文言修正を加えて、採択した。なお、発効日及び適用日は、ともに 2014 年 1 月 1 日とした。

(6) SOLAS 条約附属書 VII 章の改正

DSC14 が合意し MSC87 が承認した個品危険物の輸送書類要件を明確化する SOLAS 条約附属書 VII 章第 4 規則の改正案について、全会一致で採択した。なお、発効日及び適用日は、ともに 2014 年 1 月 1 日とした。

(7) SOLAS 条約附属書 XI-1 章の改正

MSC89 が承認した検査強化に関する SOLAS 条約附属書 XI-1 章第 2 規則の改正案について、全会一致で採択した。なお、発効日及び適用日は、ともに 2014 年 1 月 1 日とした。

(8) 満載喫水線条約第 47 規則

南アフリカ南端海域において、夏期満載喫水線を標示した東回りと西回りの船舶による輻輳状態を解消するため、南部季節冬季帯域を南方(陸から遠方)に拡大(35 海里から 50 海里に拡大)するもの。(当該条約改正案は、次回 IMO 総会(2013 年)において採択のため審議される予定。)

(9) 国際海上危険物規程(IMDG コード)の改正

DSC16 が合意し E&T16 が修正した国連勧告(第 17 訂版)の内容を取り入れる等の国際海上危険物規程(IMDG コード)第 36 回改正案について、プレナリ及び起草部会(DG)での審議を経て、全会一致で採択した。なお、発効日及び適用日は、ともに 2014 年 1 月 1 日とした。

(10) 高速船コード 2000(2000HSC コード)の改正

COMSAR14 が合意し MSC88 が承認した旅客船の EPIRB の検査時期を明確化する高速船コード 2000 第 14 章の改正案について、全会一致で採択した。なお、DG 議長は、DG 報告書の改正案に一部不明確な書き振りがあり微修正をしたいとの報告があった。修正文は、“or within 3 months before the anniversary date of the Certificate”を “or 3 months

before on or after the anniversary date of the Certificate”とするもの。なお、発効日及び適用日は、ともに2014年1月1日とした。

また、以下の事項を承認した。

(11) SOLAS 条約証書の様式の改正

MSC89 で事務局が作成した1974SOLAS、1978 議定書、1988 議定書の証書の改正案について、全会一致で承認し、次回MSC91 で採択することとした。

3 ゴールベース新造船建造基準 (GBS)

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)を目指す方向にあり、2010 年には油タンカー及びばら積み貨物船船体建造に関するGBS が策定された。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 を取り入れて検討が進められている。

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) が欧州諸国から提案されており、一時期の中断を経て、2010 年11 月のMSC88 から検討が再開された。さらに、SOLAS 条約等には、規則で定められた技術要件と異なる設計であっても同等以上の効力を有するものを主管庁や船級協会が認めることができる仕組み(代替措置規定)があるが、同等性を評価する統一的な手法は国際的には確立されていない。

SLA については、Safety level及びSLAの定義を策定し、SLAによる規則の策定・改正に関する暫定指針を策定することを目標とした今後の作業の方向性について合意した。また、DE小委員会が進めている救命設備要件の系統的・包括的な見直しとSOLAS第III章及びLSA Codeの総合的見直し作業がGBSに基づいて日本が中心となって実施していることに着目し、SLAの適用を試行して、次回MSC91へ報告することが要請された。さらに、すでに提出された各種船舶に関する包括的FSAの報告にそれらの船種の現状のリスクが示されていることに着目し、現状のリスクレベルを評価するためにSLAのリスクモデルを開発すること、必要とする事故データ及びその入手・修正方法(FSIが推進しているGISISの事故データベースを考慮する)を検討すること、現状の総合的リスクレベルを抽出することを目標とすることに合意した。

代替措置規定に関しては、同等性を定量的に立証・評価するため、MSC86にデンマークが提出したリスクベースの同等性評価方法(MSC86/5/3)に基づいてリスク分析に基づく代替設計の承認に関するガイドラインを策定することに合意した。さらに、この作業のために、米国をコーディネータとするコレスポンデンスグループを設置して次々回(来年6月開催予定のMSC92)での完了を目指して作業を進めることとなった。

4 公的安全評価 (Formal safety assessment: FSA)

IMO では、船舶の安全性向上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、すなわち公的安全評価(FSA: Formal Safety Assessment)が導入されている。また、船舶からの油流出防止規制に関するFSA(環境FSA)手法については、海洋環境保護委員会(MEPC)で審議が行われてきたが、昨年7月のMEPC62で、環境FSAの手法に関し基本的に合意した。我が国は、環境FSA手法の審議に際して、FSA実施者の裁量で過度な規制が正当化されるものとならないよう、積極的に対応してきた。

MSCが設置したFSA専門家会議(吉田公一が議長)は、欧州のSAFEDORプロジェクト(Risk-based design, operation and regulation for ships)の旅客船、RORO旅客船、コンテ

ナ船等に関する包括的FSAの報告、及び国際船級協会連合の一般貨物船に関するFSAを2011年までに審議した。同専門家会議は、これらのFSA報告の審議の過程で、IMOのFSA指針への改正案を前回MSC89へ提出した。MSC89は、コレスポンデンス・グループ（CG）（吉田公一が幹事）を設置して、FSA指針の改正案をまとめるよう指示した。今次MSC90は、このCGの報告に基づいてFSA指針の改正案を審議し、概ね作業を終了したが、改正FSA指針が大きな文書（80頁以上）となるため、次回MSC91への文書として提出し、各国及び団体へ意見を求め、MSC91にて改正作業を完成させることとなった。

FSA指針の検討の過程で、人的要因の解析プロセス（Human Element Analyzing process : HEAP）についても議論し、HEAPはFSAの中で使うものではないことを確認し、一方、FSA指針に含まれている人的要因信頼性解析（Human Reliability Analysis）については、明確な改正案の将来の提出を待って、将来検討することとなった。

海洋環境保護委員会が検討してきた油による海洋汚染の防止に対する影響評価指標については、日本の修正提案に合意し、FSA指針案へ盛り込むこととなった。

SAFEDORが実施して退出した油タンカーに関するFSA及びDSC16へ提出された危険物の船舶による安全輸送に関するFSAに関しては、MSC91の前週の3日間にFSA専門家会議を開催して、審査することとなった。我が国はこの油タンカーに関するFSAについて、費用対効果の再計算を行って今次MSC90へ提出したが、この文書は、再計算の背景データの提出があれば専門家会議で取り上げることとなった。

5 一般貨物船の安全性

IACSが提出した一般貨物船に関するFSA報告についてFSA専門家会議は審査し、その報告に示されている安全性向上措置が妥当に提出されたものであることをMSC89へ報告した。MSC89は、FSAに関するCG（上の3.4参照）に対して、その安全性向上措置の妥当性と検討すべき小委員会を提案するよう、指示した。CGは、MSC90へその報告を提出した。

MSC90は、CGの提言に合意し、安全性向上措置を小委員会で検討する作業プラン（下表）に合意した。なお、これらの安全性向上措置は、必ずしも一般貨物船にのみ適用するものではないものも含まれていること、現行の規則では適用船舶の大きさに制限があるものもあること（例えばECDIS）にMSC90は留意し、小委員会へも伝えることとなった。

小委員会	検討する安全性向上措置（RCO）
NAV	RCO 27 (ECDIS へのアンカー見張り警報の統合) RCO 32 (オートパイロットへの見張り警報の盛り込み) RCO 2 (ECDIS への AIS 及びレーダの統合)
FSI	RCO 20 (一般貨物船に関するポートステートコントロール職員の訓練) RCO 19 (一般貨物船に関する検査強化)
STW	RCOs 26, 23 and 8 船員及びパイロットの訓練関係
FP	RCO 28 (港湾における保守・修繕作業による火災・爆発防止措置)
DSC	RCO 17(ばら積み貨物及び重量貨物の安全な積み付けと復原性の確保)
DE	船舶安全マネジメント・システム及び船舶検査の適切な実施における機関室保守・修理の責任体制の強化

6 無線通信・捜索救助小委員会（COMSAR）の報告

➤ 外洋レースに関する安全ガイダンス

IMOで作成された規則が適用されないヨット等による外洋レースに関する安全ガイダンスのMSC/Circ.を承認した。ここでは、適切な救命設備、遭難信号発信器、信号器

具及びレーダリフレクタ、並びに十分な食料と水（5日間生存用）の搭載を勧告している。

➤ **406MHz EPIRBの改正年次検査方法**

406MHz EPIRBの改正年次検査方法（MSC/Circ.1040/Rev.1）を承認した。この検査は、EPIRBを取り付けてある船上で行うものである。

➤ **GMDSSの見直しと近代化**

本件については、本件の開発途上国への影響に留意しつつ、COMSAR 16が策定した本件の必要性及び妥当性を認識し、以下に合意した。

◇ COMSAR16が用意した作業計画（完了予定2017年：COMSAR16/17 ANNEX 2）

◇ COMSAR16が合意した本件を検討するCG（作業内容はCOMSAR16/17 ANNEX 3）がMSC90の後から作業を開始すること

◇ 理事会の承認の条件に、GMDSS専門家会議を10月8日から12日に開催すること従って、GMDSS専門家会議を中心に、GMDSSの再構築と設備基準の総見直し作業が開始されることとなった（作業計画、並びにGMDSS専門家会議及びCGの作業内容は、別途報告する）。

➤ **VHF AISデータリンクの保護**

COMSARが作成した本件MSC決議案を、NAV58でさらに検討するよう、指示した。

7 船舶設計設備小委員会（DE）の報告

➤ **船内騒音の防止（SOLAS /II-1 章の改正）**

IMO では、船員の健康保持のため、船内騒音規制コード（総会決議、任意基準、1981年作成）に基づき、船舶の機関区域等から発生する騒音レベル及び船員の騒音曝露（船内活動中にさらされる騒音の程度を表す指標）を一定以下に抑えることを奨励している。2010年2月のDE53において欧州は、現行のコードに規定する騒音値規制の強化等を行うとともに、海上人命安全条約（SOLAS 条約）を改正してコードを義務化することを提案した。DE56はコードの改正案及びSOLAS/II-1改正案を完成した。

MSC90はコード改正案について審議し、微細な修正を経て承認した。また、コードを義務化するためのSOLAS 条約附属書II-1章の改正案についても承認した。これらの改正案は、本年11月に開催予定のMSC91において採択し、2014年7月1日以降の建造船舶から騒音コードへの遵守が義務付けられることになる。

➤ **アスベスト不使用の確認方法に関する統一解釈**

IMO は2009年、アスベストを含む物質の新規使用を禁止するSOLAS 条約第II-1章第3-5規則を採択した。当該規則は、2011年1月1日に発効し、新造船及び現存船の双方に適用されている。我が国は、SOLAS 条約とシップリサイクル条約との整合性を確保するため、シップリサイクル条約にて使用が禁止されている物質をSOLAS 条約においても使用禁止とすべき旨提案し、MSC90は以下のサーキュラー案に合意した。

サーキュラー案の要旨

- ・ 主管庁は、造船所、舶用品製造業者等が提供するアスベスト不使用宣誓書（Asbestos-free declarations）を確認することにより、船舶の構造、機関、電気設備及び装置にアスベストを含む材料が使用されていないことを新造時及び就航後の年次検査において検証しなければならない。
- ・ アスベスト不使用宣誓書の作成においては、シップリサイクル条約において使用が禁止されている6物質を考慮するものとする。
- ・ 船上に保管されている予備品を使用する際は、当該予備品についてもアスベスト不使用宣誓書が必要となる。

- **通常以外の推進装置のある船舶の舵性能に関する解釈**
本件に関する共通解釈をMSC/Circとして発行することに、MSC90は合意した。
- 一般非常警報における可視警報装置
DEが用意した本件ガイドラインをMSC/Circ.として発行することに、MSC90は合意した。
- **自由降下式救命艇の110%荷重試験**
MSC90は、DEが出した結論（MSC89(71)改正の試験方法は妥当）を了承した。
- **水中転落者の回収機構**
MSC90は、DE56が用意した本件に関するSOLAS/III章17-1規則案を承認し、MSC91で採択すべく回章するよう、事務局へ指示した。
MSC90はまた、海難海域において水中転落者の救出行動は、SOLAS船と非SOLAS船では変わらないことに鑑み、DE56が用意した「非SOLAS船への水中転落者回収機構装備の勧告」を、MSC/Circ.として発行することに合意した。
MSC90はさらに、DE56が用意した水中転落者の回収手順のガイドライン（SOLAS/III章17-1規則によって義務化）をMSC91で採択することを合意し、採択のために回章するよう事務局へ指示した。
回収する人の容量（75kgとするか、82.5kgとするか）に関しては、DE57にたいして検討するよう指示した。
- **救命艇の離脱機構**
 - ・設置後の荷重試験
最大容量の1.1倍の荷重を離脱装置設置後に課す試験は、フックのみならず、離脱装置を取り付けている機構にも課すべきDE56の見解を、MSC90は了承した。
 - ・IACSの解釈案
MSC90は、MSC89が採択した一連のSOLAS/III/1.5規則及びガイドラインに関するIACSの解釈案（MSC90/9/3）を検討するよう、DEに指示した（DE57でIACSの共通解釈の議題の中で扱う）。
 - ・離脱機構の試験結果のGISISでの提示
MSC90は、当該GISISの情報は公開である（open for public）ことを確認した。
- **救命艇の外側の色**
MSC90は、DE56が用意した本件の解釈を、MSC/Circ.として発行することに合意した。
- **極海域航行船コード**
MSC90は、本件の進捗を了承した。また、コード案の各章を他の小委員会へ検討のために回したことに鑑み、当該船舶の専門家は適宜、各小委員会に出席するよう要望した。なお、当該船舶の海洋環境保護に関する規定案は、MEPCで検討することとなっている。

8 航行安全小委員会（NAV）の報告

- **航海船橋の視界（SOLAS 条約附属書第V章第22規則の改正）**
航海船橋の視界に関するSOLAS条約第V章第22規則について、その表現の曖昧さが同規則の統一的かつ厳格な適用の妨げとなっており、コンテナ貨物等により船橋視界が確保されていないケースがあるとして、航行安全小委員会（NAV）では、2008年のNAV54より同規則の見直しの審議が行われ、昨年NAV57で同規則の改正案が最終化された。
MSC90では、NAV57が最終化したSOLAS条約第V章第22規則改正案について、承認のための審議を行い、航海船橋前面窓の下端高さ、及び窓枠長さに関する規定が未だ

曖昧であるといった指摘があった他、「コンテナ等の貨物により視界が制限される可能性のある船舶の船長は、出港前に貨物の積み付け状態により視界が制限されないことを、動的な積み付け計算プログラム又は他の手段で証明できなければならない。」とした、改正案で新たに導入された規定について、規則改正の趣旨にそぐわない緩和要件の導入であるとの異議が表明された。審議の結果、**SOLAS**条約第V章第22規則改正案は、NAVに差し戻しとなり、次回NAV58（2012年7月2日～6日）で再検討されることとなった。

➤ VDR基準の改正

A.825(19)に従い、MSC90はVDRに関する改正基準を採択した（決議）。

➤ E-Navigation関係

MSC90は、NAVが用意した以下について、基本的に了承した。

- ・ E-Navigationの全体構成
- ・ 共通海事データ構造（Common Maritime Data Structure: DMDS）
- ・ SOLAS/Vの下でのデータアクセス基本構成に関して、IHO's S-100 standardを利用すること
- ・ 2012-2014年におけるCOMSAR、NAV及びSTWの共同作業計画
- ・ E-Navigationのために495-505 kHzが割り当てられるまでは、本件について特段の措置は取らない。

MSC90は、S-100 standardの試験使用に関するワークショップを今年8月20日～21日にシンガポールで開催することに留意した（Norwegian Coastal Administration (NCA)、Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)及びIMO's Marine Electronic Highway (MEH) project in the Straits of Malacca共催）。ノルウェーはさらに、同様の試験を北極海で実施する計画であることを表明した。

➤ パイロット移乗措置

MSC/Circ.として発行することを承認した。

➤ ECDIS運用上の不都合

MSCはECDISのソフトウェアに不備があるためにECDISの運用に支障を来す例であることを認識して、MSC88にそのような事態に関する情報をMSC.1/Circ.1391として発信した。MSC90はその後も不都合が継続している（改善されない）事態に鑑み、以下に合意した。

- ・ IHOは、現存のECDISをチェックするための試験データを回章すること。
- ・ すべての機関及びエージェンシーに対して、ECDISの不都合をさらに調べることが確保すること。
- ・ ECDISの製造者に対して、不都合の情報を的確に流すことを確保すること。
- ・ ECDISでラスターチャートを使用することを含め、ECDISの強制化の日程（2012年7月1日から順次）を変えないこと。
- ・ NAVに対して、2 sessionで本件の解決方法を見出し、NAVが直接その措置を回章することを指示。

➤ Traffic Scheme関係

省略

9 防火小委員会（FP）の報告

➤ 特殊分類区域及びRORO区域の水系消火装置の設計と承認の改正ガイドライン

MSC90は、FPが用意した改正ガイドライン案は、従来の総会決議A.123(V)及びMSC/Circ.1272に替わるものであることを認識し、一方でMSC91へ採択を延期したSOLAS/II-2章改正案にも係ることを認識し、今次MSC90において本改正ガイドラインをMSC/Circ.として発行することを承認し、各国に対してMSC91へSOLAS/II-2改正案

への適切な修正案を提案するよう要請した。

- ヘリコプタ設備のための泡消火装置の承認のためのガイドライン
MSC90は、FPが用意した当該ガイドラインをMSC/Circ.として発行することを承認した。
- 火災安全設備コード (FSS Code)
イタリアは、FSS Code第3章呼吸具の改正は新造船にのみ適用するよう提案したが、呼吸具は備え付け機器ではないため、イタリアの提案を退け、FP55案通り、現存船にも段階的に導入することに合意した。
MSC90はまた、消防用呼吸具の空気ボンベの空気が減ったことを示す警報を付加することに合意した。
MSC90は、FPが用意したFSS Code第3, 5, 8, 9, 12, 13 及び14章の修正案を承認し、MSC91にて採択すべく回章するよう、事務局へ指示した。
- SOLAS/II-2/15規則の改正
MSC90は、上に関連するSOLAS/II-2章第15規則の消防員用装具の修正案を承認し、MSC91にて採択すべく回章するよう、事務局へ指示した。
- 防火機器の保守と点検の改正ガイドライン
MSC90は、FPが用意した本件ガイドラインをMSC/Circ.として発行することを承認した。
- 水素燃焼車両及び圧縮天然ガス燃料車両を運搬する船舶の火災安全措置
我が国は、FPが現在検討している本件について、検討対象を自動車運搬船 (PCC) に限定するよう提案し、MSC90はこの意見に基本的に合意した。
- 消防員装具に組み込む通信器
船上消防員間の意思伝達を確保するため、消防員装具に通信器を追加する（具体的にはヘルメットに通信器を組み込む）件については、MSC90は修正案に基本的に合意し、MSC91にて採択すべく回章するよう、事務局へ指示するとともに、旅客船では多くの消防隊（船員による）が編成されることを認識し、そのような通信器の数及び基準を定める必要性を認め、各国に対してMSC91に提案するよう、要請した。また、この修正案の現存船への適用を検討するよう、FPへ指示した。
- 繊維強化プラスチック構造の使用
MSC90は、繊維強化プラスチック構造の使用に関するガイドラインをFP主導で作成することに合意した。
- 火災試験方法コード (FTP Code) 及びSOLAS/II-2章の共通解釈
MSC90は、FPが用意した本件共通解釈を、MSC/Circ.として発行することを承認した。
- FSS Code及びFTP Codeの共通解釈の修正
MSC90は、FPが用意した本件共通解釈 (MSC/Circ.1120) への修正を、MSC/Circ.として発行することを承認した。
- 緊急時（海賊襲撃時）のCO2消火剤遮断弁
バハマは、海賊に襲撃され乗っ取られた際に、機関室の乗員に対してCO2消火装置が武器として使用される脅威があるため、CO2消火装置に緊急遮断弁を設置すべきと提案したが、本件の複雑性（実際の火災時への弊害、遮断弁の操作等）に鑑み、本件は当面とりあげないこととなった。
- SOLAS/II-2/5.5規則の適用
SOLAS/II-2/5.5規則（防火方法IC、IIC及びIIIC）の制御場所への適用に関しては、FPに対して検討してMSC92へ結果を報告するよう、指示した。

10 危険物、乾貨物及びコンテナ小委員会 (DSC) の報告

- 危険物運送のための緊急対応手順の改正に関するMSCサーキュラーを承認した。
- IMDGコード第7章の新旧対照表に関するMSCサーキュラーを承認した。
- コンテナ船及びRORO船における隔離規定の実例案に関するMSCサーキュラーを承認した。
- 鉄鉱粉のばら積み輸送について、DSC.1/Cir.66を承認した。
- 船上クレーン事故に関する文書（DSC16/5/5）について、DE小委員会に検討のために送付した。
- 危険物輸送ユニットに関する検査プログラムに関するMSCサーキュラーを承認した。
- DSCが2010年CSC条約改正の修正案をMSC91へ承認のために提出する予定であることを、MSC90は了承した。
- DSCがCSC条約の共通解釈（CSC.1/Circ.138）を2010年CSC条約改正に合致するように修正する作業を行っていることを、MSC90は了承した。
- DSC16からの要請通り、閉囲区画への進入及び救助ドリルの強制化に関するSOLAS条約III/19修正案について、DSC17にて関連のコード改正を視野に入れ検討させることに合意。
- 貨物の液状化に関連するIMSBCコードの修正案
 - ☆ 今次会合にて早期実施に関する暫定措置としてのMSCサーキュラーを発行（中国提案（MSC90/12/2）を基にIMO事務局がサーキュラー案を準備）すること、及びDSC17に対し早期実施のMSCサーキュラーを準備することを要請することを合意した。

11 復原性、喫水線及び漁船安全小委員会（SLF）の報告

- 復原性計算機の船上備え付けの義務化

近年、特にケミカルタンカーが貨物積み付け資料に記載されたものと異なる積み付け状態で運航し、所要の損傷時復原性基準を満足しない事例が指摘されている。SLF54（本年1月）では、タンカー（油タンカー、ケミカルタンカー、ガスキャリア）の損傷時復原性要件への適合を確認するため、復原性計算機の船上備え付けを義務化すべきとの意見が大勢を占め、復原性計算機備え付けを義務付けるためのMARPOL条約等の改正を検討すべきとSLF54は合意した。これを受けて、英国、中国等はMSC90に対し、現存船を含むタンカーへの復原性計算機備え付けを義務付けるためのMARPOL条約等の修正案を提出した。MSC90は、条約改正案について具体的な審議は行わず、来年2月に開催予定のSLF55に審議を指示した。
- 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年の議定書の改定（新議定書）
 - ・発効要件の検討

国数とするか隻数とするかで種々議論した結果、可能な限り早く24m以上の漁船の隻数を提出するよう各国に対して要請するとともに、発効要件についてはパッケージ（国数及び隻数）で審議することが適切であるとした。また、今次MSC90では結論は出さないとし、新たに提出される漁船隻数のデータに基づき、本年10月にケープタウンで開催予定の外交会議で審議すべきとし、委員会の審議を終了した。
 - ・1993年議定書既批准国の簡便な批准手続きの期間

1993年議定書を既に批准している国については、新議定書の採択後に事務局に通知しない限り、自動的に批准したものとす期間を原案のとおり12か月とすることを決定した。
- 甲板上ティンバの凍結

本件を非損傷時復原性の議題のもとでSLFで審議することに合意した。

- 安全帰港のための損傷時復原性モジュール（旅客船）の承認
本件を損傷時復原性の議題のもとでSLFで審議することに合意した。
- タンカーの損傷時復原性要件の検証のガイドライン
種々の積み付け状態におけるタンカーの損傷時復原性を評価・検証するためのガイドライン案についてMSC90は、MARPOL条約、IBCコード及びIGCコードの改正も必要と理解し、SLFにさらに詳細に検討するよう指示した。
- オフショアサプライ船のガイドラインの改正
MSC90は、SLFが用意した改正案に、米国及びIACSの修正提案を加味して、改正オフショアサプライ船のガイドラインを承認した（決議）。

12 ばら積み気体及び液体小委員会（BLG）の報告

- IBC Codeの改正
BLG16が作成しMEPC63が修正したIBC Codeの改正案を、MSC90は承認し、MSC91にて採択するため、締約国に回章することを事務局へ指示した。
- ガス燃料船コード（IGF Code）
MSC91は、BLGにおける本件の進捗を了承し、BLGがFP, STW, SLF 及び DEに対して意見をBLGに提出するよう要請したことを了承した。
- ガスキャリアコード（IGC Code）
MSC91は、BLGにおける本件の進捗を了承し、BLGが他の小委員会に対して意見をBLGに提出するよう要請したことを了承した。

13 旗国の実施小委員会（FSI）の報告

- 救命設備コードの実施日及び発効日の取り扱い
現在までの検討経緯の報告があった。
FSI20が作成した救命設備コード改正案は以下の表のとおり（1.2.1の全面改正）。
今後は、DE57にて最終検討した後、MSC92（2013年5月）にて承認、MSC93（2014年5月）にて採択予定。

1.2.1.1 This Code is applicable to life-saving appliances as referred to in chapter III of the Convention.	1.2.1.1 このコードは、SOLAS条約第三章の救命設備に適用する。
1.2.1.2 Unless expressly provided otherwise, this Code is applicable to life-saving appliances installed on board ships on or after 1 July 1998.	1.2.1.2 別段の明文の規定がない限り、このコードは、1998年7月1日以降に船舶に搭載された救命設備に適用する。
1.2.1.3 However, amendments to the Code adopted after 1 July 1998 shall, unless expressly provided otherwise, only apply to life-saving appliances installed on board ships on or after the date of entry into force of such amendments.	1.2.1.3 しかしながら、1998年7月1日より後に採択されたコード改正については、別段の明文の規定がない限り、当該改正の発効の日以降に船舶に搭載された救命設備にのみ適用する。
1.2.1.4 In application of paragraph 1.2.1.3, 'life-saving appliances installed on board ships' means:	1.2.1.4 パラグラフ1.2.1.3の適用において、「船舶に搭載された救命設備」とは以下を言う。
.1 for ships for which the building contract is placed on or after the date of entry into force of the amendment, or in the absence of the building contract, constructed on or after that date, any life-saving appliances installed; and	.1 当該改正の発効日以降に建造契約が締結される船舶、又は、建造契約がない場合にあっては、当該発効日以降に起工される船舶については、搭載される全ての救命設備
.2 for ships with a completion date of the initial survey as per regulation I/7 or I/8 of the Convention, as applicable, before the date of entry into force of the amendments, any life-saving appliance replaced or newly installed;	.2 SOLAS条約I/7又はI/8規則で定める検査の完了日が当該発効日より前の船舶については、交換又は新たに搭載される救命設備

and	
3 for ships under construction, any life-saving appliance installed 24 or more months after the entry into force of the amendment.	.3 建造中の船舶については、当該発効日より24カ月以上後に搭載される救命設備
1.2.1.5 Paragraph 1.2.2.7 applies to life-saving appliances on all ships."	1.2.1.5 パラグラフ1.2.2.7は、全ての船舶の救命設備に適用する。

14 条約等の発行状況

15 作業計画

MSC91は、以下の小委員会作業項目を承認した。

承認された新規議題	担当小委員会
操舵装置要件 (SOLAS条約第II-1章第29.3.2 & 29.4.2規則) における最大航海喫水の取り扱いの明確化	DE
自動船位保持システム (Dynamic positioning systems) を有する船舶に関するガイドライン (MSC/Circ.645) の改正	DE
船舶自動識別装置 (AIS) の使用に関するガイドライン (総会決議A.917(22)) の改正	COMSAR、NAV
全世界的海上遭難安全システム (GMDSS) の見直し及び近代化	COMSAR、NAV、STW
(複数の情報源に対応した) 船舶用受信器に関する性能基準の作成	NAV
貨物タンクの過圧又は過減圧を防止するための二次的手段に関する検討 (SOLAS条約附属書第II-2章の改正)	BLG、FP
一般貨物船の安全性の向上 (ECDIS と 錨監視警報の統合、当直船員用ECDIS 訓練等)	DSC、FP、FSI、NAV、DE、STW
タンカーの損傷時復原性要件への適合を確認するための、現存船を含むタンカーへの復原性計算機備え付け義務化	SLF
売買船時の船舶及び船舶の重要設備の保守情報及び損傷履歴の受け渡し (ISMコードの改正)	STW
ホイスト及びウィンチの基準作成	DE

16 海上保安 (海賊対策) (別途、報告する)