

IMOの動向

— IMOでの主な審議内容・結果の紹介 —

国際部

1. はじめに

本稿においては、IMO（国際海事機関）における国際条約等の審議動向を紹介している。

前号では、2020年に開催された第75回海洋環境保護委員会（MEPC 75）及び第102回海上安全委員会（MSC 102）の審議内容を紹介した。

今号では、2021年5月5日から14日に開催された第103回海上安全委員会（MSC 103）の主な審議結果を紹介する。昨今の新型コロナウイルスの影響により、MSC 103は国際海事機関（IMO）本部ではなく、リモートで開催された。尚、関連の複数のIMO小委員会がMSC 102以降開催されなかったこと、リモート会議による時間的な制約により、いくつかの提案やコメント文書の検討を行うことができなかった。検討できなかった項目は、10月に開催されるMSC 104で審議を行う予定である。

2. MSC 103の審議結果—海上安全関連—

2.1 条約及び関連コードの主要な改正の採択

MSC 103で採択された主要な義務要件は以下の通り。

- (1) 貨物倉に対する水面探知器の設置
ばら積貨物船とタンカー以外の船舶で、複数の貨物倉を有する船舶の乾舷甲板より下方の乾貨物倉に対し、水面探知器の設置を義務付けるSOLAS条約II-1/25-1の改正。
- (2) SOLAS条約III章，LSAコード及び決議MSC.81(70)の改正
20,000GT以上の貨物船に搭載される救命艇に対して要求される静穏な水面での5ノット進水試験の要件について、自由降下進水式救命艇を適用外とするための、SOLAS条約III/33，LSAコード及び救命設備の試験に関する勧告（決議MSC.81(70)）の改正。SOLAS III章及びLSAコード改正の早期適用については下記2.2.(2)参照。
- (3) 2011 ESPコードの改正
二重船側油タンカーの初回更新検査における板厚計測要件を見直すための、2011 ESPコードの改正。

(4) FSSコード9章の改正

貨物船及び旅客船のキャビンバルコニーに対し個別識別可能な火災探知機を備える場合の故障分離要件に関するFSSコード9章の改正。

2.2 ガイドライン等の承認

MSC 103で承認されたガイドライン等のうち、主要なものは以下の通り。

- (1) 固定式CO2消火装置の保守及び点検に関するガイドライン（MSC.1/Circ.1318）の改正
高圧CO2シリンダの水圧試験手順を明確にするための、固定式CO2消火装置の保守及び点検に関するガイドライン（MSC.1/Circ.1318）の改正。
- (2) SOLAS III章及びLSAコード改正の早期適用のサーキュラー
上記2.1.(2)に関し、20,000GT以上の貨物船に搭載される救命艇に対して要求される静穏な水面での5ノット進水試験の要件について、自由降下進水式救命艇を適用外とするための、SOLAS III章及びLSAコード改正の早期適用を促すためのサーキュラー。

2.3 自動運航船に対する規則の検討

船舶の自動化に関する研究が進んでいる中で、自動運航船に適用すべき条約要件についてMSCで検討を行っている。

今回の審議では、自動運航船に関わるIMOの諸規制の論点整理（Regulatory Scoping Exercise，以下RSE）が完了したことが報告された。RSEの結果、既存の条約要件と自動運航船に必要とされる要件に潜在的なギャップがあること、及び今後の作業の優先順位について、共通の認識が得られた。審議の結果、既存の条約とは独立した自動運航船のための要件を検討する方針が合意された。

2.4 燃料油の使用における安全性強化の検討

2020年1月1日から適用が開始となる燃料油の硫黄分0.50%規制をきっかけとして、燃料油の使用における安全上の問題が検討されている。

MSC 103における審議の結果、供給された燃料油がSOLAS条約II-2/4.2.1に適合しない状況に対応するための諸々の条約要件やガイドラインについて、今後検討していくことが合意された。

