

標題

MSC91 の審議結果の紹介

ClassNK

テクニカル インフォメーション

No. TEC-0947
発行日 2013年4月2日

各位

2012年11月26日から30日にかけて開催されたIMOの第91回海上安全委員会(MSC91)での情報及び審議結果について次の通りお知らせいたします。

1. 採択された強制要件

今回採択された強制要件のうち、主なものは次の通りです。

(1) 船内騒音コードの改正及び同コードを強制化する SOLAS 条約の改正 (SOLAS 条約第 II-1 章第 3-12 規則) (添付 2 参照)

勧告ベースの現行の船内騒音コード(総会決議 A.468(XII))を強化し、同改正コードを強制化する改正が採択されました(詳細は、以下 3. 船内騒音コードの強制化参照)。

適用: - 2014年7月1日以降の建造契約
- 2015年1月1日以降の起工(建造契約がない場合)
- 2018年7月1日以降の引き渡し
のいずれかに該当する総トン数 1,600トン以上の新造船。

(2) RO-RO 区域等の防熱保全性の強化 (SOLAS 条約第 II-2 章第 9 規則) (添付 2 参照)

36人以下の旅客を運送する旅客船及び貨物船の RO-RO 区域及び車両積載区域について、これらの区域同士の隔壁及び甲板を A-30、RO-RO 区域の開放甲板を A-0 とする等の防熱保全性の基準を強化する改正が採択されました。

適用: 2014年7月1日以降に起工される新造船。

(3) 固定式局所消火装置の適用拡大 (SOLAS 条約第 II-2 章第 10.5.6.3 規則) (添付 2 参照)

A 類機関区域に設置が要求される固定式局所消火装置は、現行では主推進及び主発電に使用される内燃機関の設置場所に対し設置が要求されています。今回、主推進及び主発電以外の内燃機関(例えば、専ら荷役時に使用される油圧装置等を駆動する内燃機関)の設置場所についても、当該局所消火装置の適用を拡大する改正が採択されました。

適用: 2014年7月1日以降に起工される新造船。

(次頁に続く)

NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ(URL: www.classnk.or.jp)においてご覧いただけます。

- (4) 消防員装具用の通信装置 (SOLAS 条約第 II-2 章第 10.4 規則) (添付 2 参照)
火災時における消火活動中の通信手段として、消防員装具の備品として消火班 (Fire party) ごとに最低 2 個の防爆型 (explosion-proof type 又は intrinsically safe) の持ち運び式双方向無線電話装置の搭載を要求する改正が採択されました。

適用: 2014 年 7 月 1 日以降に起工される新造船。現存船は 2018 年 7 月 1 日以降の最初の検査までに搭載。

- (5) 自蔵式呼吸具の空気残量低下警報装置に関する要件 (SOLAS 条約第 II-2 章第 1 規則、第 10 規則) (添付 2 参照)
消防員装具に備える自蔵式呼吸具に、シリンダー内の空気の残量低下を呼吸具の使用者に知らせる警報装置を備えることを要求する改正が採択されました。送気式呼吸具 (ポンプとホースで空気を送るタイプ、2002 年 7 月以前の起工船では使用が認められている) は適用対象外となります。

適用: 2014 年 7 月 1 日以降に起工される新造船。現存船は 2019 年 7 月 1 日までに適合。

- (6) 操練のための呼吸具の再充填に関する要件 (SOLAS 条約 II-2 章第 15 規則) (添付 2 参照)
自蔵式呼吸具は消防員装具の一部として、現行の SOLAS 条約において、予備のシリンダー 2 本の搭載又は再充填装置を備える場合には予備のシリンダー 1 本の搭載が義務付けられています。操練において予備のシリンダーを使用してしまうこともあるため、操練に用いる呼吸具のための再充填装置、あるいは操練で用いるシリンダーの交換のための適切な数の予備シリンダーを搭載することを要求する改正が採択されました。

適用: 2014 年 7 月 1 日以降に起工される新造船。現存船は 2014 年 7 月 1 日までに搭載。

- (7) Ro-Ro 区域・車両積載区域に設置する固定式消火設備の要件 (SOLAS 条約第 II-2 章第 20 規則) (添付 2 参照)
Ro-Ro 区域及び車両積載区域に設置する固定式消火設備の要件を明確化するため、固定式ガス消火装置、固定式高膨張泡消火装置、若しくは固定式加圧水噴霧消火装置のいずれかを設置することを明記した SOLAS 条約 II-2 章第 20 規則の改正が採択されました。

適用: 2014 年 7 月 1 日以降に起工される新造船。

(次頁に続く)

- (8) 海上漂流者回収に関する計画および手順書 (SOLAS 条約第 III 章第 17-1 規則) (添付 2 参照)
各船舶の仕様及び事情に合った海上漂流者回収に関する計画書及び手順書の備え付けを強制化する改正が採択されました(以下 4. 海上漂流者回収に関する計画および手順書 (SOLAS 条約第 III 章関連)参照)。

適用:2014 年 7 月 1 日以降に起工される新造船。現存船は同日以降の最初の間中検査又は更新検査のいずれか早い時期までに適合。

- (9) 火災安全設備のための国際コード (FSS コード) の改正 (添付 3 参照)
次のとおり改正が採択されました。
- (i) 消防員装具の呼吸具に対し、空気残量警報装置を追加 (第 3 章)
 - (ii) 固定式ガス消火装置について、消火剤の放出前に作動する可視可聴警報装置の設置及び制御装置の二重化が要求される区画として、冷凍コンテナ積載倉、戸もしくはハッチにより立ち入ることができる区画を追加するほか、コンテナ貨物倉及び一般的な貨物倉へのガス放出時間等を新たに規定 (第 5 章)
 - (iii) Ro-Ro 区域に設置する固定式加圧水噴霧装置の要件等を新設 (第 7 章)
 - (iv) 自動スプリンクラ装置の散水率について、保護される区画の総水平投影面積に基づいて算出する旨明記 (第 8 章)
 - (v) 固定式火災探知警報装置用表示盤の設置が要求される場所に貨物制御室を追加 (第 9 章)
 - (vi) ディーゼルエンジンを原動機とする固定式非常用消火ポンプに対し、低温にさらされることにより迅速な起動が不能となるため、電気式加熱装置の設置を要求 (第 12 章)
 - (vii) 旅客船の脱出設備について、中間踊り場を踊り場として扱わないことを明確化 (第 13 章)
 - (viii) IBCコードによって規定される液体貨物を輸送する船舶に対する固定式甲板泡消火装置の要件の改正 (第 14 章)

適用:2014 年 7 月 1 日以降に適用される。

- (10) 危険化学品のばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則 (IBC コード) の改正 (添付 4 参照)
新規貨物の取り込み、一部貨物の電気設備グループ要件の見直しにより、第 17 章、第 18 章及び第 19 章の改正が採択されました。

適用:2014 年 6 月 1 日以降に適用される。

(次頁に続く)

2. 今回承認された強制要件

次回 MSC92 (2013 年 6 月) 又は総会 (2013 年末の A28) で採択が予定される強制要件が、次のとおり今回の MSC91 で承認されました。

- (1) ISM コードの使用語句を説明するための注釈及び ISM 関連のタスクが実行されていることを会社が定期的に確認する要件を追加する ISM コードの改正
- (2) 閉鎖区域への立入及び救助に従事する船員について少なくとも 2 か月に 1 度船上での操練に参加する旨を追記する SOLAS 条約第 III 章の改正及びこれに関連する HSC コードの改正
- (3) 24 時間を超えた航海を予定する旅客船における救命胴衣の使用方法等の旅客への周知を、従来の「旅客の乗船から 24 時間以内」に代えて「出港前または出港後直ちに」実施することを要求する SOLAS 条約第 III 章の改正 (以下 5. 旅客船の安全参照)

3. 船内騒音コードの強制化 (添付 1 参照)

2007 年 10 月に開催された MSC83 において、船員の健康保持のために機関室等から発生する騒音値及び船員の騒音暴露を一定以下に抑えることを勧告する船内騒音コード (総会決議 A.468(XII): 非強制) について、欧州諸国より、本コードの強化及び強制化の提案があり、その後、騒音規制値、騒音の計測方法、計測装置等について見直しが行われていました。

今回の MSC91 においては、2012 年 5 月開催の MSC90 において承認された船内騒音コードの改正案及び同コードを強制化する SOLAS 条約第 II-1 章第 3-12 規則が一部修正の上採択されました。なお、同コードは強制要件と非強制の要件から構成されています。

採択に当たって、同コードにおける実行的でない規定を勧告ベースとする提案、曖昧な規定について明確化する提案等、弊会が主導して IACS から提出した文書及び適用日に関する中国提案を中心に審議が行われ、明確化及び修正が行われました。主な変更点は以下の通りです。

- (1) 同コードにおいて要求される荷役中の騒音計測を、強制要件ではなく勧告要件とすること。(例えばガス運搬船において、引き渡し前に実際の荷役状態を再現することが困難であること等の理由から勧告要件とすることとなった。)
- (2) "Workshop" の騒音レベルを 85dB(A) 以下とすることが要求されていることについて、機関区域の一部をなす "Workshop" は、機関区域扱いとして、同区画の要件である 110dB(A) とすること。それ以外の "Workshop" に対して、騒音レベル 85dB(A) 以下が適用となる。
- (3) 適用日については、起工ベースではなく建造契約ベースとすること。

4. 海上漂流者回収に関する計画および手順書 (SOLAS 条約第 III 章関連)

2006 年 5 月に開催された MSC81 において、海難事故等により海上に漂流した他船の人命を救助することを目的に、人員を回収する専用の装置の設置を全ての船舶に義務付ける SOLAS 改正案が提案されました。しかしながら、同装置の性能基準が未策定であったため、当該条約改正案は一旦ペンディングとなり、装置の性能基準について検討が開始されました。

その後、6 年に亘る審議を経て、船舶のサイズ、船型等の船舶個々の特有の事情に依存する人員回収作業においては、全ての船舶に一律の性能基準に従った装置の設置を要求することは現実的でないとの結論に至りました。

(次頁に続く)

一方で、SOLAS 条約第 V 章第 33 規則の要求によって、当局の要請に従って海難現場に駆け付けた船舶が、実際にどのような救助活動を行うのかを明確化する必要があることから、海上漂流者の救助・回収に関して、全ての船舶が自船の事情に見合った人員回収の計画及び手順を作成し、本船上に備え付けることを義務化することが合意されました。

今回の MSC91 においては、MSC90 において承認された人員回収の計画及び手順を本船上に備え付けることを義務化する SOLAS 条約第 III 章第 17-1 規則及び第 III 章の適用対象外となる船舶に対しても適用を促す決議が採択されました。また、当該計画及び手順の作成のためのガイドラインも承認されました。なお、ガイドラインでは、人員回収のための計画及び手順は、ISM コード A 部パラグラフ 8 の "Emergency Preparedness" (緊急事態への準備) の一部とすることになっています。

適用については、2014 年 7 月 1 日以降の建造船舶に人員回収の計画及び手順を本船上に備えることが義務付けられることになり、現存船については、同日以降の最初の中間検査又は更新検査のうちいずれか早い時期までに本船への備え付けが要求されます。

5. 旅客船の安全

2012 年 1 月にイタリアにて発生したクルーズ船コスタ・コンコルディア号の事故を受け、旅客船の安全に関する基準の見直しを行うことを目的に、MSC90 から旅客船の安全に関する審議が開始されました。

MSC90 では、早急を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)とに分けて検討を進めることが合意されました。

MSC91 では、イタリアより当該事故調査がまだ完了していないとの報告があったものの、短期的措置として、前回合意した暫定措置勧告(※参照)を踏まえ、SOLAS 条約附属書の改正案が策定されました。

現行規則では、「24 時間を超えた航海を予定する旅客船は、救命胴衣の使用方法等の周知を旅客の乗船から 24 時間以内に旅客を招集し実施すること」が要求されていますが、本改正により、今後は「乗船から 24 時間以内」に代えて「出港前または出港後直ちに」旅客を招集することが要求されることとなります。

また、暫定措置勧告に新たな項目が追加されています(※中の(6)、(7)及び(8)参照)。

※「旅客船の安全を高めるために船舶所有者が行う暫定措置に関する勧告」

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推奨。

- (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 時間以上乗船する旅客船の旅客に対する出港前の避難訓練実施
- (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
- (6) 旅客に対する避難要領の充実(救命胴衣の装着時期や保管場所、避難経路の確認などの追加)[新規追加]
- (7) 旅客及び乗組員の国籍の記録[新規追加]
- (8) 救命艇への旅客の乗艇を想定した乗組員による訓練[新規追加]

(次頁に続く)

6. 最低推進出力に関する暫定ガイドライン(EEDI 関連)

2013年1月1日に、船舶のエネルギー効率に関する規則(エネルギー効率設計指標(EEDI)及び船舶エネルギー効率管理計画(SEEMP)の備え置き等)を取り入れたMARPOL条約附属書VIが発効しております。

設計時の最低推進出力を下げることにより、EEDIの計算値が改善できることから、EEDIの導入により、荒天時に必要な推進出力が得られない船舶が設計されるリスクを回避するため、船舶が備えるべき最低推進出力を規定するためのガイドラインについて、これまで海洋環境保護委員会(MEPC)において検討されてきました。

2012年10月に開催されたMEPC64において同ガイドラインについて審議が行われましたが、更なる検討が必要であることが合意されるとともに、2013年1月以降に適用するための暫定ガイドラインをMEPC64会合での議論をベースに、MSC91において、審議、承認すべきとの合意に至りました。

本MSC91にて審議された結果、暫定ガイドラインが承認されました。

なお、本MSC91の審議概要につきましてはIMO ホームページにも掲載されていますのでご参照下さい。(http://www.imo.org)

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター 国際室

住所: 東京都千代田区紀尾井町4-7(郵便番号 102-8567)

Tel.: 03-5226-2038

Fax: 03-5226-2024

E-mail: xad@classnk.or.jp

添付:

1. 船内騒音コード (Resolution MSC.337(91))
2. SOLAS条約 II-1章、II-2章及びIII章の改正(Resolution MSC.338(91))
3. 火災安全設備のための国際コード(FSSコード)の改正 (Resolution MSC.339(91))
4. 危険化学品のばら積運送の船舶の構造及び設備に関する国際規則(IBCコード)の改正 (Resolution MSC.340(91))

添付文書付きの本テクニカル・インフォメーション No. TEC-0947 については、弊社ホームページ 情報サービス > IMO 及び IACS の動向 > IMO の動向ページに掲載の MSC91 の審議結果 (2012年11月)をご参照ください。