

IMO第49回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(SLF49)結果概要

平成18年7月24日から28日までロンドンの国際海事機関(IMO)において、第49回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(SLF49)が開催されました。今次会合における主な審議結果の概要は以下のとおりです。

1. 旅客船の安全

本年5月開催の第81回海上安全委員会(MSC81)において承認されたSOLAS条約の旅客船安全に関する追加要件案のうち、損傷状態における旅客船の安全な帰港、浸水探知システム等の復原性に関する提案について検討を行い下記のとおり合意した。本件に関しては、本年11月開催予定の第82回海上安全委員会(MSC82)において採択される予定である。

(1) 改正SOLAS条約第II-1章第8-1規則(損傷状態における安全な帰港)

損傷状態における安全な帰港のための復原性要件について、以下のとおりの設計要件を追加することで合意した(現在、第8規則でマイナーダメージ時に残存復原力を有することのみを規定)。

- ・ いかなる1つの水密区画が浸水した場合においても、自力で帰港できるように設計すること。
- ・ 自力帰港する場合及び推進力を喪失して曳航されて帰港する場合のそれぞれに以下の要件を満足するように設計すること。

)推進力を喪失していない場合

- 改正SOLAS条約第II-1章第8規則3で想定する損傷状態(マイナーダメージ要件)で浸水した状態で、船舶が残存する確率が1(常に残存復原力を有する)であること。

)推進力を喪失した場合

- 改正SOLAS条約第II-1章第8規則3で想定する損傷状態(マイナーダメージ要件)で浸水し、かつ、船体に 240N/m^2 の(風速約 16m/s 程度を想定)風圧が作用している状態で、船舶が残存する確率が1(常に残存復原力を有する)であること。ただし、運航条件が制限された旅客船に関しては、風圧の値を主管庁の承認にしたがって低減することができる。

一方、規則の適用範囲については、MSC81からの全船対象とする案に対し、比較的小型船へは適用除外とする我が国をはじめとした案に支持が得られたため、一定の適用範囲を設けることとなった。具体的には、400人以上の旅客を輸送する旅客船に適用する案を支持する国の数と、1,500人以上の旅客を輸送する船舶に適用する案を支持する国(我が国支持)の数が、投票の結果、拮抗したため、今次会合においては結論が出ず、MSC82において再度検討されることとなった。

(2) 改正SOLAS条約第II-1章第22-1規則(浸水探知システム)

隔壁甲板下の水密区域に浸水探知システムを設置することに関する標記規則の適用範囲については、定員36人以上を有する旅客船とすることとなった。なお、システムに関する要件等については今後ガイドラインを作成することとなった。

(3) その他の改正

上記規則のほか、安全エリア及び安全センターに関する改正提案についても合意した。

2. 非損傷時復原性コード(ISコード)の改正

これまで勧告であったISコードを1部強制化する全面改正案((財)日本船舶技術研究協会「復原性に係る基準に関する調査研究」の成果に基づく日本提案を反映)が引き続き審議された。ただし、その強制要件の適用にあたり、それとの同等性を承認できる要件をコードに含める主張が多数を占め、その点を加えて次回会合(SLF50)で最終化する方針となった。そして、今後SOLAS条約、LL議定書の改正を経て、客船・貨物船についての基本基準が強制化される見込みである。加えて、船上復原性計算機の承認ガイドライン案およびウエザークライテリオン代替評価のための模型試験法ガイドライン(MSC.1/Circ.1200)の説明文書案もまとまった。

また、ISコードを運航面から補完する追波操船ガイダンスもこれまでに日本の主導により採択されていたが、今回更に向波中のパラメトリック横揺れを包含する改正案も合意された。これに関連して、日本は船長等の理解を助ける観点から、ビデオ等の視聴覚教材を補助的に用いる提案についてプレゼンテーションを行い、大きな反響を呼んだ。

3. IMOの種々の損傷時復原性関連規則の調和作業

IMOの種々の損傷時復原性関連規則とSOLAS条約-1章の確率論損傷時復原性規則の調和作業について、今次会合では、前回会合(SLF48)で結論の出なかった1966年国際満載喫水線条約(LL条約)及び同条約1988年議定書の第27規則(損傷時復原性要件)について審議を行った。

(財)日本船舶技術研究協会「復原性に係る基準に関する調査研究」において検証した日本提案に基づき、LL条約27規則(損傷時復原性要件)を適用しているバルクキャリアは、SOLAS条約-1章の確率論損傷時復原性規則を適用しなくても高い安全性を確保できていることを説明し各国の賛同を得た。

また、LL条約27規則では考慮できていないデッキ上に貨物を積む船舶についてのみSOLAS条約-1章の確率論損傷時復原性規則を適用するように規定したSOLAS条約-1章第4.1規則の脚注の改正案を日本が主導して作成し、これを合意した。これによりLL条約27規則(損傷時復原性要件)を適用しているバルクキャリアは、従来どおりLL条約のみ適用することとなる。その他の調和作業については、今後も審議継続となった。

以上