

## IMO第44回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(SLF)の結果について

海事局安全基準課

標記会合は、平成13年9月17日から21日まで、ロンドンの国際海事機関(IMO)本部において開催された。今次会合における主な審議結果は以下のとおり。

### 1. SOLAS条約 -1章 A,B,B-1部の改正 (議題3関連)

#### ・経緯

SOLAS条約第-1章には、船舶が損傷した場合にも満足すべき復原性(損傷時復原性)の要件が規定されている。貨物船の損傷時復原性規則は、1992年に最新の確率論的手法が取り入れられたものの、旅客船の損傷時復原性規則は条約制定時の決定論的手法に基づき作成されて以来、抜本的な改正が行われていない。この結果、現行の損傷時復原性規則では、貨物船と旅客船との復原性規則が異なる考え方に基づくものとなっている。このことから、現在、旅客船に対する基準についても確率論的手法を採用し両規則を調和する改正作業が行われている。

損傷時復原性規則の調和作業は、コレスポンデンスグループが提示した計算方法に従い、前回会合から我が国をはじめ各国で試算を行ってきた。我が国の試算の結果、現行の規則を満足している船舶も、新しい規則案を満足しない船舶もあることがわかり、我が国は、前回会合において、現行のSOLAS条約の貨物船に対して規定されている算式をそのまま使用すべきであることを提案したが、大勢の支持をえることができず、継続して審議することとなった。

今次会合において、我が国は、算式で使用する浸水率の設定について試算を行い、その結果を報告した。

#### ・審議結果

我が国の試算結果については、一定の理解が得られたものの、継続して審議されることとなった。

### 2. 1966年の満載喫水線条約(LL条約)の見直し (議題4関連)

#### ・経緯

LL条約は、船舶に積載できる貨物の限度を定めるため、船舶の乾舷の算出方法及び強度基準等を規定しており、IMOの他の条約(SOLAS、MARPOL等)との整合化、最新の科学技術の取り入れ、船型の変化への対応等を目的として、船首高さ等の技術基準の見直し作業が行われている。

また、ダービシャー号の事故(1980年に英国船籍の鉱石運搬船が沖縄で台風に遭遇し沈没した事故)を契機に、英国が、MSC72に英国で実施したハッチカバーに加わる打ち込み荷重の実験結果をもとに、ハッチカバー強度を強化すべきとの提案を行い、昨年開催されたSLF43から本格的に議論が始まった。

今次会合において、我が国で行ったハッチカバーに加わる荷重について、模型実験の実験結果を報告した。我が国は、今後、設計荷重を設定する際には、波浪条件、統計上の問題等、多くの点を考慮しなければならず、模型実験の結果は、その一つにすぎないとし、今後、さらなる検討が必要であることを主張した。

また、船首高さの算式案について、我が国をはじめ、オランダ、中国等から試算結果をもとに、提案があった。

#### ・審議結果

ハッチカバー強度に関する我が国提案に対し、英国から、同様の模型実験が行われており、その結果が次回会合に提案される予定である旨発言があり、我が国の実験結果と比較しながら、さらなる検討が行われることとなった。

船首高さの算式案について、我が国の試算結果に対して、一定の理解が得られたものの、今後、各国が我が国提案を基に、共同して算式を提案していくことが確認された。

### 3. 部分風雨密ハッチカバーを有するコンテナ船の要件について（議題9関連）

#### ・経緯及び審議結果

近年建造されるようになった部分風雨密ハッチカバーを有するコンテナ船に対する要件について審議を行った。審議はIACSのUI-164（統一解釈）をベースに、船首より後方1/4の範囲において、海水打ち込みを減少させることを目的に、オープントップコンテナ船同様、船楼標準高さの3倍を要求する提案があり、合意された。なお、締め付け要件、排水設備等、継続して審議されることとなった。

### 4. 漁船安全コード及び自主ガイドラインの改正（議題5関連）

#### ・経緯及び審議結果

漁船の構造・設備に関する国際条約として、「1977年の漁船の安全のためのトレモリノス国際条約（漁船安全条約）」が採択されたが、この条約には、規定要件の一部に厳しいものがあるため、主要漁船保有国が締結できず、現在も発効の見通しが立っていないのが現状である。そのため、IMOは多くの国にとって受け入れが用意になるように漁船安全コードの見直しを行い、「漁船安全条約に関する1993年のトレモリノス議定書」を採択した。

同議定書は、原則として24m以上の漁船に適用される。ただし、機関・電気設備、防火・消防設備、救命設備及び無線設備の規定の適用においては、24m以上45m未満の漁船に対して主管庁の判断によるとされているが、同様の海象及び操業形態を有する海域ごとに、統一した地域基準を設けるよう勧告している。同勧告をうけて、日本を中心として中国、香港等は、平成4年に東京でアジア漁船安全会議を開催し、長さ24m以上の45m未満の漁船にタイするアジア統一基準を、日本が中心となり、策定した。

今次会合において、漁船安全コード（非強制）と、24m未満の漁船に適用される自主ガイドラインの見直しが審議された。冒頭、トレモリノス議定書が依然として発効しないことを念頭に、トレモリノス条約93年議定書の基準を超えないことが了解され、それをもとに検討された。今次会合で同コード、ガイドラインともSLF小委員会としては最終化され、今後、関連する他の小委員会に付託されることとなった。

なお、24mから45m未満の漁船については、アジア、欧州では地域基準が設けられており、本コードの位置づけについて審議した結果、地域基準がある場合は、それを本コードより優先することが確認された。