

平成 14 年 7 月 31 日
海事局安全基準課

IMO 第 45 回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会（SLF45）の結果について

標記会合は、平成 14 年 7 月 22 日から 26 日にかけてロンドンの国際海事機関(IMO)本部において開催された。主な審議結果は、以下のとおり。

1．満載喫水線条約 88 年議定書の全面改正

経緯

満載喫水線条約は 1966 年に採択され実施されてきたが、改正手続きの関係上規則の改正が行われてこなかったが、1988 年に満載喫水線条約 88 年議定書が発効し、SOLAS 条約等と同じように改正を行うことが出来るようになった。現在の満載喫水線条約 88 年議定書（内容のほとんどが 1966 年発効の満載喫水線条約と同じ）は、その当時の船舶をベースに作られており、近年の技術的發展に伴う要素を合理的に取り入れること等を目的に、90 年代初めから SLF 小委員会において技術要件の全面見直しを行うこととなった。

審議結果

今次会合で本見直し作業は終了し、本年 12 月に開催される MSC76 に報告することとなった。現行規則と大幅に変わる箇所は、最小船首高さの算式、船首部予備浮力の確保、ハッチカバー強度が主たるところで、その他は概ねこれまでの統一解釈等を取り入れた形となっている。

最小船首高さ（Reg.39）

現行の経験則からなる方形係数(Cb)と船長(L)の関数で定められている算式を、海水打ち込みの長期発生確率を満足させるように船首高さを設定した。なお、試算によると要求値は現行の算式とほぼ同等の値を示す。

予備浮力（Reg.39）

船首 Sheer のない（要求値以下）船は船首部に十分な予備浮力を有していないとの見解から、Sheer を持たない船に対する船首部の予備浮力の算式がとして新たに導入された。B 型乾舷船舶（タンカー、ガスカリヤを除く）が適用対象となり、LL 条約で要求される Sheer を持たないケープサイズバルクキャリアの場合、船首高さが約 5m（Sheer:2.5m + F'cle Dk:2.5m）上がることが予想される。

ハッチカバー強度（Reg.16-1）

模型実験から得られた値を用い、現行規則をベースに、乾舷を減じた船とその他の船舶で要求打ち込み荷重値が分けられた（「乾舷を減じた船」：FP において[6.0t/m²][9.0t/m²]の 2 案、「その他の船」：FP において[4.0t/m²][6.76t/m²]の 2 案がそれぞれ並記）。MSC76 で荷重値を再度検討することになるが、英国や IACS はこれとは異なる算式を提案する予定としている。

スケジュール

本年 12 月の MSC76 で承認し、翌年夏の MSC77 で採択する運びとなっており、発効は 2005 年 1 月 1 日を予定。なお、対象は、1988 年に満載喫水線条約 88 年議定書を批准している締約

国の国籍を持つ新船のみの適用となる。

2. 部分風雨密ハッチカバーコンテナ船に関するガイドライン

経緯

満載喫水線条約ではハッチカバーは基本的に風雨密が要求されているが、主管庁がこれと同等であると認める場合には、風雨密が要求されない場合があり、現在のコンテナ船は部分風雨密ハッチカバーが世界的に採用されている。しかしながら、国際的に統一された詳細な基準がないことからコンテナ船の部分風雨密ハッチカバーに関するガイドライン策定の検討が 97 年に始められた。

審議結果

消防設備関連の要件を除いて、暫定ガイドラインとして MSC76 で承認される予定。内容的には、IACS UI LL64 を若干変更したものとなっている。なお、消防設備関連の要件は FP 小委員会で、危険物については DSC 小委員会で検討しており、その結果を取り入れたものを正式なガイドラインとして再度回章されることになる。