

平成 23 年 1 月 17 日

問い合わせ先

国土交通省：03-5253-8111

海事局安全基準課 中村（内線 43-953）（3. を除く。）

検査測度課 本多（内線 44-156）（3. 関係）

国際海事機関(IMO) 第 53 回復原性・満載喫水線・漁船小委員会 の結果について

概要

- ・ 新世代非損傷時復原性基準について、ブローチングに対応する基準及びパラメトリック横揺れの第一段階基準を大筋合意
- ・ 漁船にかかる国際的安全基準の策定のため、1993 年トレモリノス議定書の改正案を作成
- ・ トン数条約の見直し検討について、現行の総トン数及び純トン数を維持することに合意
- ・ 国際満載喫水線条約に関し、南アフリカの南端の夏期帯域を拡大することに合意
- ・ 船底損傷にかかる損傷時復原性要件について、確率論的要件を作成することを支持

1 月 10 日から 14 日までの間、英国ロンドンにおいて 64 の国及び地域、21 の機関等の参加のもと、国際海事機関（IMO）第 53 回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会（SLF53）が開催されました。

我が国からは、国土交通省海事局、水産庁、在英国日本国大使館、(独)海上技術安全研究所、(財)日本船舶技術研究協会等から構成される代表団が参加しました。

今次会合における主な審議内容・結果は以下のとおりです。

1. 新世代非損傷時復原性要件の作成

前回会合までに、一般的に適用可能な性能要件化した非損傷時復原性基準（新世代非損傷時復原性基準）については、「デッドシップ状態」、「パラメトリック横揺れ」、「ブローチング」及び「復原力喪失」の検討が必要な 4 つ事象について、それぞれ第一段階基準及び第二段階基準（簡易に判定できる代わりに、要求レベルの高い基準）並びに直接計算基準（詳細な計算が必要である代わりに、様々な船型に対応できる基準）を作成することが合意されていました。

前回会合において設置されたコレスポネンスグループ¹（CG）（コーディネーター：梅田直哉 大阪大学准教授）において、上記 4 つの検討が必要な事象について、各国から 3 段階の判定基準案が提案され、各提案の検討を行いました。

今次会合において、「ブローチング」の第一段階基準、第二段階基準及び直接計算基準

¹ 会合と会合との間に、Eメールを活用して検討を行うグループ

については、我が国が米国と共同で提案した方法で概ね合意しました。また、「パラメトリック横揺れ」の第一段階基準については、我が国を含む 3 カ国がそれぞれ提案していましたが、それらを組み合わせる方法とすることに概ね合意しました。なお、今次会合では、本議題の名称「新世代非損傷時復原性基準」は将来混乱を招く可能性があるということで、「第 2 世代非損傷時復原性基準」に名称を変更すること及び検討が必要な事象の 5 つ目として「過大加速度」を追加することに合意しました。

第 2 世代非損傷時復原性要件の個別の基準に関しては、今後更なる精査が必要であり、小委員会は、当該作業を行うための CG を設置することに合意しました。当該 CG は、我が国(梅田直哉 大阪大学准教授)がコーディネーターを務めることとなりました。

2. 1993 年トレモリノス議定書の改正案の作成

24m 以上の漁船の安全性に関しては、「1977 年の漁船の安全のためのトレモリノス国際条約に関する 1993 年議定書 (1993 年トレモリノス議定書)」が定められていません。この 1993 年トレモリノス議定書は、批准国が所管する漁船の合計数が発効に必要な数に達していないため、現在発効しておりません。

世界的に漁船の安全性を確保するためには、国際基準の策定が必要不可欠であるとの認識のもと、関係諸国の批准を促進するための 1993 年トレモリノス議定書の各種要件の改正の検討が前回会合から開始されています。

今次会合では、1993 年トレモリノス議定書の各種要件について、主に以下の内容に関する改正案が作成されました。

- ・ 議定書の対象とする漁船を、EEZ 及び共有水域を超えて操業する漁船に限定すること。
- ・ 検査制度を、4 年毎の定期検査制度から 5 年毎の定期検査制度に変更すること。また、中間検査については、21 カ月から 39 カ月の間で実施可能とすること。
- ・ 現在、船の長さに応じて適用する基準を定めているところ、船の長さをトン数に読み替えて適用することを認めること。(24m→300GT、45m→950GT、60m→2,000GT、75m→3,000GT)
- ・ GMDSS の要件について、現存船については、安全性が同等であると主管庁が認めた場合に限り、既存のシステムを使用することを認めること。
- ・ 救助艇の設置の代替として、救助ネット等を認めること。

この 1993 年トレモリノス議定書の改正案については、今年 5 月に開催される第 89 回海上安全委員会 (MSC89) で更に審議が行われる予定です。

3. 1969 年トン数条約の船舶の設計及び安全性を向上させるオプションの作成

船舶の安全性向上策や船員環境の向上等について配慮した現行の測度方法に関する見直し方法を策定するための検討が、2007 年の SLF50 から行われております。前回会合に設置された CG で本検討が進められ、その結果が今次会合に報告されました。

CG の結論は、「1969 年の船舶のトン数の測度に関する国際条約」の改正を行うことなく、勧告等により現行の運用上の問題を解決することが多くの国の支持を受けたというものでしたが、小委員会はこの結論に合意し、MSC89 に報告することとした

した。

4. 国際満載喫水線条約の季節帯域の改正

2009年のMSC86において、南アフリカの南端の海域について夏期帯域を拡大することの提案が行われておりました。これは、夏期帯域の境界が陸から35海里程度と非常に接近しているために当該海域が輻輳し、航行安全上の問題が発生しているところ、夏期帯域を拡大することにより、船舶の航行の安全性を向上することを目的としております。

本件は、前回会合から審議が開始されましたが、前回会合では十分な検討を行うためのデータがなく、提案国の南アフリカに対し気象・海象データを提供することが要請されておりました。

今次会合では、南アフリカから提出された気象・海象データにより当該変更が安全上の問題がないことが確認され、南アフリカの提案どおりにLL条約を改正することが合意されました。今後、MSC89でLL条約の改正案の承認に関する審議が行われる予定です。

5. 損傷時復原性要件の見直し

衝突・座礁事故等により船体が損傷し浸水した後の復原性（損傷時復原性）については、SOLAS条約により一定以上の復原性を満足することが定められています（損傷時復原性要件）。この損傷時復原性要件については、解釈があいまいなところ及び船舶の安全上の問題点が以前から指摘されていたところ、これらを解決するために今次会合から見直し作業が開始されました。

この損傷時復原性要件の見直しに際し、我が国からは、①船底損傷に対して、目標指向型（ゴールベース）で検討し、確率論的アプローチで復原性要件を作成すべきであること、及び②現在欧州で実施されている共同研究プロジェクト（GOALDS）の検討を支持すること、を表明する提案文書を今次会合に提出しておりました。この我が国提案をドイツ及びノルウェーが支持し、小委員会は、船底損傷についての確率論的復原性要件を作成することを支持しました。

また、今次会合では、船底損傷時の復原性要件のほか二重底要件を長さ80m未満の貨物船にも適用すること等が確認されましたが、未だ検討すべき見直し事項が多数残っているところ、小委員会は、CGを設置し、そこで引き続き損傷時復原性要件の見直し検討を行うことに合意しました。

以上