

IMO 第 52 回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会 (SLF52) の開催結果

1 月 25 日から 29 日まで、国際海事機関(IMO)本部 (英国ロンドン) にて第 52 回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(SLF52。以下「小委員会」といいます。)が開催されました。

我が国から、在英国日本大使館、国土交通省、水産庁、(独)海上技術安全研究所、(独)水産総合研究センター、大学その他関係海事機関・団体から 13 名が参加したところ、主な審議結果は、以下のとおりです。(同小委員会には、59 の国及び地域並びに 20 の機関の代表が参加)

1. 新世代非損傷時回復原性要件の作成

- (1) 2002 年の SLF45 から非損傷時回復原性基準の強制化の議論を開始し、短期的に強制化が可能な要件を 2008 IS コード Part A としてとり纏め、SOLAS 条約と LL 条約 88 議定書の両方で強制化しました。現在は、未解決の回復原性問題に対応すべく、性能要件化した非損傷時回復原性基準 (新世代回復原性基準) の検討を行っています。
- (2) 前回会合において、新世代回復原性要件の適用については、簡易判定基準としての第一段階判定基準及び第二段階判定基準並びに直接計算による判定基準の 3 段階により確認することとし、「デッドシップ状態」、「パラメトリック横揺れ」、「ブローチング」等検討が必要な事象について、それぞれに 3 段階の判定基準を策定することが合意されています。
- (3) 今次会合において、我が国より、従来型の船舶を設計する際に、基準への適合の確認を簡易な作業ですませられるような第一段階判定基準(概ね、現在の回復原性要件)及び第二段階判定基準とするよう提案を行ったところ、小委員会は、そのような基準とすることを目標として各段階における基準の策定を行うことに合意しました。また、各基準策定には更なる審議が必要であることから、目標完了年を 2012 年に延長するよう海上安全委員会 (MSC) に諮ることに合意しました。
- (4) 新世代非損傷時回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コレスポネンス・グループ 1(CG)を設置することに合意しました。当該 CG は、我が国(大阪大学 梅田准教授)がコーディネーターを務めることとなりました。

2. 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

- (1) オープントップコンテナ船のように大乾舷を有し安全性が高いにもかかわらず、経済的不利益を被っている船舶があるとの指摘を受け、SLF50 からトン数条約の見直しに係る検討が進められてきました。
- (2) 今次会合には、前回会合で設置された CG から条約改正を含む以下の 4 つの作業方針のオプションが提案されました。
 - ・オプション A 現在の総トン数 (GT) / 純トン数 (NT) を維持し、勧告 (TM.5/Circ.5

¹ 電子メールにて議論を行う通信部会

の運用で対応

- ・オプション B 現行の NT を料金設定に活用
 - ・オプション C トン数条約を改正し、甲板上貨物容積を含むトン数(新純トン数)を導入
 - ・オプション D トン数条約を改正し、MRE (海事不動産) 概念を適用してトン数を導入
- (3) 審議では、トン数が海事ルールや海事活動に幅広く使用されていることを踏まえ、条約改正は行うべきではないとの意見が多数でしたが、CG を設置し、次回会合までに船員施設の改善及び甲板上に貨物を搭載する船舶 (特にコンテナ船) のトン数に関する検証を行い、引き続きオプションの検討を進めることに合意しました。

3. 自航又は曳航による安全な帰港のための損傷旅客船の復原性及び耐航性特性

- (1) 損傷時に旅客船が自航又は曳航により安全に帰港するための要件に関する審議が前回会合から開始され、策定すべき基準に関し、運航指針のみを策定すべきとする意見と、運航指針と同時に設計要件も策定すべきとする意見に二分していました。我が国は、前回会合において、調査研究の成果に基づき船長が退船の可否を判断するための運航指針の重要性について提案していました。
- (2) 今次会合において、小委員会は、設計要件ではなく、船長が退船の可否を判断するための運航情報のみを策定することに合意し、次回会合までの間、CG において退船判断のための情報を具体化することに合意しました。

4. RoRo 旅客船にかかる損傷時復原性規則

- (1) 2009 年に改正された損傷時復原性要件が RoRo 旅客船の自由流動水に対する安全性を十分確保していないとの指摘を受け、今次会合から本件検討が開始されました。
- (2) 我が国は、既存の RoRo 船についての試算及び模型船実験の結果に基づき、2009 年に改正された損傷時復原性要件で十分な損傷時復原性が確保できていること等について、提案文書 (SLF 52/11/2) に基づき主張しました。
- (3) 一方、欧州諸国からは、2012 年終了予定の研究プロジェクトが進行中であることが紹介され、小委員会は、それらの研究結果を踏まえつつ、CG において引き続き 2009 年の改正前の損傷時復原性要件及びストックホルム合意の自由流動水要件で確保される安全性との比較を行い、2009 年に改正された損傷時復原性要件の評価を行っていくことに合意しました。

以上