

## IMO 第 41 回設計設備 (DE) 小委員会の結果について

第 41 回設計設備小委員会は、平成 10 年 3 月 9 日から 3 月 13 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。同小委員会では各種船舶の設計設備に関する基準の検討が行なわれている。今次会合での主な審議事項は以下の通り。

### 1. 救命設備関係

#### (1) 総会決議 A.689(17)「救命設備の試験に関する勧告」の見直し

主な試験基準の見直し点は下記の通り。

救命艇及び救助艇のコンパス及びサーチライトに関する試験基準の追加

サーチライトについては試験基準の必要性について合意をされ、決議 A.689(17)の改正案として採用された。コンパスについても同様に採用されることとなったが、これに相当する ISO 規格が存在し、同規格を引用するのが適当と判断され、同規格が現在改正作業中のため、改正作業が終了次第追加することとした。

救命いかだの曳航抵抗試験の追加

救助艇の曳航試験をより容易に評価するため、救命いかだの曳航試験時に曳航力を測定するよう基準を改正する提案が合意された。

MES(海上脱出設備)格納装置に対する水密試験の方法

表記について現行規定では、造船所が特殊な設備を使用し水密性を確認するよう規定されているが、他の風雨密扉に対して行なわれるホーステストと同程度の防水性を持てば十分であるとの観点から、ホーステストを代替方法として認めることとなった。

第 1 部「救命設備のプロトタイプ試験」に規定されている「救命艇の進水試験」を第 2 部「製品及び据付試験」への移行

我が国は、全ての救命艇に進水試験を要求するのは過剰であり、また、この試験は造船所に委ねることになるため造船所の負担を増加させ、更に、海上公試時まで試験結果が分からないということになるとメーカーは承認された製品としての出荷が困難になること等から反対した。また、ICFTU も、本件に関する SOLAS,LSA コード及び A.689(17)の要件は救命艇と進水装置の強度及びリリース装置自体の離脱能力の確認に関するものであるとして反対した。

一方、独は、第 2 部に移行することにより条約及び LSA コードの確認が可能となる点から支持し、英及びノルウェーも海上公試時に実施するのが妥当であるとの意見を述べた。

また、スウェーデンから、改正 SOLAS 章第 33 規則により、2 万トン未満の貨物船の救命艇は適用を除外すべきとの提案があった。

以上の結果、本試験は第 2 部 6.3 項から削除され、第 2 部「製品及び据付試験」に新

しく 5.3.4 として次のように規定されることとなった。

「救助艇と 2 万トン以上の貨物船の完全に艤装した救命艇は、穏やかな海上で 5 ノット以上の速度で前進中の船舶から、イーブンキール状態で進水できることを実施することにより確認する。本試験の結果、救命艇又は救助艇及びそれらの艤装品は損傷してはならない。」

その他

決議 A.689(17)を改正するための決議案の適用については、十分な準備期間が必要である旨の指摘があり、審議の結果 1999 年 7 月 1 日から適用されることが合意され、MSC70(第 70 回海上安全委員会：本年 12 月開催)へ送付されることとなった。

また、同決議の付属書となる予定の「救命設備の評価と試験成績の標準フォーマット」については、今回最終化出来ず、次回 DE42 で最終化することが合意された。

なお、各国に対し上記フォーマットの暫定版が本年 6 月までに事務局より送付されることとなっており、各国はその使用結果等について DE42 にコメントすることが要請されている。

## ( 2 ) 救命設備のシンボル

スパイラル式の海上脱出装置(MES : Marine Evacuation System)のシンボルが合意され、決議 A.760(18)「救命設備に関する記号」に追加するため MSC70 へ送付される。

## ( 3 ) 保温式救命胴衣(TPL : Thermal Protective Lifejackets)

北欧より提案された保温式救命胴衣 ( TPL ) については、ギリシャから、救命胴衣に保温条件を求める必要性が明確でない旨の指摘があり、我が国も TPL の必要性が十分に検討されていない段階での強制化については反対である旨発言した。さらに、米及び ICS(国際海運会議所)も反対の立場を表明したため、今回は内容について審議されず、必要性及び詳細情報について MSC69 へ再提出するよう要請された。

## 2 . 高速船 ( HSC ) コードの見直し

DE40(昨年)より見直し作業が開始され、今回も WG(ワーキンググループ)にて審議された。主な審議内容は以下の通り。

衝突時の加速度(船室及び座席の設計要件等)

救助艇の設置免除

FSA(総合安全性評価)

次回 DE43 で最終化される予定である。

## 3 . 外洋曳航のガイドライン

外洋におけるバージ等の曳航のためのガイドライン案が、非強制のガイドラインとし

て合意され、MSC サーキュラーとするため MSC70 へ送付された。

#### 4．現存船のバラスタタンクに関する腐食防止措置

新造船の腐食防止については、SOLAS 章 A-1 部 3-2 規則の参照ガイドラインとして総会決議 A.798(19)が既に定められている。本議題である現存船の腐食防止に関しては、コレスポンデンスグループ（CG）が設けられ、製造者や造船所の責任の明確化、ソフトコーティングの使用を含めたガイドラインの作成を検討していた。

CG からこれまでの経緯を説明した後、新しい防食措置について更に実績が必要なこと、またガイドラインの細部では意見がまとまらない等の理由から、ガイドライン案を提出できない旨の報告があり、更に、

IACS 等では現在類似の指針を作成中であり、かつ主要な船級協会ではバラスタタンクの防食システムに関連する指針を作成している。

塗料メーカーではバラスタタンクの防食に関連する指針を持っており、塗料の開発に合わせて常に改定している。

との理由から、本議題の IMO での作業を中止し、作業計画から除く提案があった。これを、伊、ICS、パハマ等が支持し、本議題は作業計画から削除されることになった。

#### 5．船上コンテナの安全作業のための適切な設計配置

本件は、コンテナの積み付け等を行なっている作業員が転落するという事故が多発していることから、このような危険を最小限にするための措置を船主及び設計者に求めているものであり、英国より提出された MSC サーキュラー案が承認され MSC へ送付された。

#### 6．タンカーのための非常曳航装置（ETA）

本件は、ETA の使用に関し、その最低強制要件が定められていないことを問題として、ETA のガイドライン（MSC35(63)）を強制化するか、若しくは条約に性能要件を明確に記述する条約改正を行なうよう、MSC68 においてノルウェーが提案し DE で検討することとなったものである。

ETA ガイドラインの強制化について、我が国より MSC68 で大勢が反対しているはずであり、これを本会議の課題として検討することは問題があると指摘したところ、議長より、本件の取り扱いについては条約改正が必要であるかどうかの検討が出来るような適切な提案文書を DE42 に再度提出することをノルウェーに求め、今回は内容の審議をしないこととした。

#### 7．操縦性暫定基準

独、デンマークより暫定基準に基づいて実施した試験の結果が報告された。これに関

連し、我が国より、MSC70 において本暫定基準の見直しを DE の議題に加える提案を行なう予定である旨発言した。これに対し、韓国は暫定基準を見直すには良いタイミングで、見直し作業を行なうことを支持した。