

第 47 回復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(SLF47)の 結果について(主要事項)

(1) 損傷時復原性基準の見直し(SOLAS 第 -1 章の改正)

(概要)

損傷時復原基準(SOLAS 第 -1 章)の全面改正であり、今年の MSC78 において、現行基準より厳しいものとなっても、旅客船、全ての貨物船に統一された要件(R)を適用することが決定された。(今次会合最終、本年 12 月の MSC79 で改正案を承認予定)。

イタリア、フランス等は、検討すべき点が残っているため SLF47 で決着することは無理であるとの主張を展開しており、これは、大型客船に対して規則が厳しくなることに関連しての慎重論である。

(結果)

伊、仏等は大型旅客船に関し、更なる検討が必要と主張したが、多くの国が最終化を支持したところ、SOLAS 第 -1 章の改正案が作成され、MSC79 で承認される予定(来年春の MSC80 で採択予定)。但し、伊等は反対している。

(2) 復原性基準の見直し(IS コードの改正)

(概要)

非損傷時復原性の基準(IS コード)は、我が国の考え方(特に、ウェザークライテリアと呼ばれる風と波に対する要件)を取り入れているが、IMO では、その見直しを行うとともに、強制化する方向で検討が行われている。

多くの国が技術的提案を行っており、我が国も、ウェザークライテリアに代わる、模型実験による計算手法のガイドラインなどを提案している。

(結果)

今次会合において、強制化を前提とした IS コードの枠組み(強制、非強制の区分など)が作成された。我が国が提案していたウェザークライテリアに関する模型実験によるガイドラインは原則合意されたが、IS コード全般について、引き続き検討されることとなった。

なお、姉妹船に対する傾斜試験の省略について、我が国より提案していた小型船に対する軽減措置(大型船は軽荷重量の相違 1%未満、小型船は 2%未満)は合意された。

(3) LL 条約の見直し

(概要)

今後、主として乾舷表等の見直し、具体的には、B-60、B-100 の減少 B 型乾舷の安全性

評価、舷弧、船楼の効果及び予備浮力、損傷時復原性規則の調和等について検討することとなっている。

我が国は、データに基づく海水打ち込み確率の観点からの乾舷設定法と損傷時復原性要件についての調和作業の方法を提案している。具体的には、長期の打ち込み発生確率を用いて乾舷を設定すること、乾舷の諸修正のうち、標準舷弧は廃止して、舷弧無しの船を基準にした乾舷表を設定すること、舷弧を持つ船については、その大きさに応じて修正する方法を設定すること、ICLLに含まれる損傷時復原性要件(決定論)を削除して、SOLAS 12章とMARPOLに存在する損傷時復原性要件(決定論)で統一すること、である。

(結果)

我が国の考え方はいくつかの国から支持された。一方、本件に対する更なる研究・データが必要であるとして本議題を一次削除するかを含め、次回会合で決定されることとなった。

(4) 漁船コード及びボランタリーガイドラインの改正

(概要)

本件は、今次会合が最終であり、MSC79において採択予定(非強制)。コードは、トレモリ条約上、地域基準が推奨される24mから45mまでを主たる適用対象としており、ガイドラインは、更に小型の、原則、12mから24mを対象としている。

我が国は、これらコード及びガイドラインがトレモリ条約と調和するように対応してきた結果、ほぼ問題のない内容となっている。

(結果)

ほぼ原案通り合意され、MSC79で採択されることとなった。なお、12m未満の小型漁船の安全を中心に、今後とも、漁船安全についてSLFにおいて引き続き検討することをMSC79に要請することとなった。