

IMO 第 80 回海上安全委員会(MSC80)の結果について

海事局安全基準課

5月11日から20日までロンドンのIMO本部で開催された第80回海上安全委員会の結果概要は、以下のとおり。

1. 損傷時復原性に関する SOLAS 条約改正の採択

SOLAS 条約附属書第 -1 章(構造、区画・復原性、機関及び電気設備)の一部を改正して損傷時復原性に関する包括的な新規則を採択した。

これまでの損傷時復原性規則は、貨物船は損傷後に沈没する危険率を一定の期待値以下に抑える確率論的な手法による規則となっているが、旅客船はいずれの隣接した2区画が損傷しても沈没しないとする戦前から変わらない決定論的な手法による規則となっていた。同じレベルの安全性を確保するのであれば、設計の自由度を確保できるという点で確率論的手法による規則の方が優れている。

このたびの改正は、最近の船舶の大型化を考慮して損傷を仮定する範囲を見直すなど12年間IMOで検討して決まった規則。旅客船も貨物船も同一の規定が適用され、現在の規則より、特にRO/RO船で、安全性が向上している。

発効予定は2009年1月1日。この時期以後に建造した船に適用される。

今後は、SOLAS条約の対象とならない内航の旅客船や貨物船にこの規則を適用するのかわからないのか、また、適用するにしても一部を変更するのかわからないといった問題について早急に検討を開始する予定。

2. ゴールベースの新造船構造基準(GBS)

これまで、船舶の構造強度に関する基準は各船級協会に委ねられていたが、一昨年春の77回海上安全委員会で、船舶の構造強度に関して一定の目標を定め、これを達成するための規則(ゴールベースの新造船構造基準: Goal Based New-ship Construction Standards(GBS))を制定していくことが合意され、昨年12月の前回委員会から実質的な議論が開始された。

GBSは、基本的考え方、ゴール(第1階層)、機能要件(第2階層)、認証(第3階層)、船級規則・業界標準(第4階層)、実施細則(第5階層)からなる階層構造の規則にしようというもの。このうち、第3階層までをIMOで作成し、第4階層以下は船級協会などが適宜規則策定を行うことを想定している。

今次会合では、基本的考え方とゴールについて一応結論を出し、第2階層ではタンカーとバラ積み貨物船を想定した機能要件をとりまとめた。北欧諸国は、GBSにリスク評価手法を導入すべきと主張したが、とりあえず、タンカーとバラ積み貨物船について機能要件作りを急ぐべしとの意見が大勢を占め今回の審議の運びとなった。我が国からは、全体的なGBS新造船構造基準の代替案を提出していたが、前回審議の延長上で議論が行われたため、我が国提案は通らなかった。

機能要件(第2階層)の特記事項としては、設計寿命は25年、設計に用いる波浪条件は北大西洋とすることなどが上げられる。

今後は、全ての船種に対象を拡大したときの機能要件(第2階層)の変更及び認証(第3階層)につい

て検討が行われる。

3．海上セキュリティ

今次会合においては、SOLAS XI-2 及び ISPS Code の的確な実施を図るため、各種ガイダンス等を策定し承認された他、Long range Identification and Tracking(LRIT：船舶の動静を長距離から捕捉するため、船舶の ID、位置情報等を旗国、入港国及び沿岸国に配信するシステムとして考えられたもの)の導入に関し、MSC81 における規則の採択を目指して検討が行われ、一定の合意が得られた。今後、本年秋の中間会合等における検討を経て次回 MSC81 における採択を目指して調整及び手続が図られる。

4．塗装性能基準

現在 IMO で検討が行われている海水バラストタンク内及びボイドスペースの塗装基準に関し、バラ積み貨物船のみならず、全ての船種に適用範囲を拡大することが決定された。

(参考)

採択された改正及び新規条約・規則(コード)等

条約・規則等	改正項目	内容等	発効日
SOLAS 条約	-1	損傷時復原性に関する SOLAS -1 章の改正 MSC. 194(80)	2009.1.1
	-1/3-7	船上及び会社での構造図面保持 MSC. 194(80)	2007.1.1
	-1/3-8	曳航及び係留設備 MSC. 194(80)	2007.1.1
	-1/23-3	単船倉貨物船への水位検知装置	2007.1.1
	XI-1/3-1	会社及び登録船主の IMO 番号 MSC. 195(80)	2009.1.1
MSC. 179(80)	-	二重船殻油タンカーの検査規則 (A. 744(18))の改正	2007.1.1