



会議： 国際海事機関（IMO）第9回船舶設備小委員会（SSE 9）

開催場所： 国際海事機関（IMO：英国ロンドン）及びオンラインのハイブリッド

会議期間： 2023年2月27日～3月3日

海技研からの出席者：

太田 進 国際連携センター長

宮崎 恵子 国際連携センター副センター長

木村 新太 海洋リスク評価系リスク解析研究グループ主任研究員



当所からの出席者



救命胴衣の水中性能に係るプレゼンテーション

概要：船舶設備小委員会（SSE）は、

- 全閉型救命艇の換気要件を、部分閉型救命艇及び救命いかだの換気要件とは切り離して採択することを海上安全委員会に要請することに合意した。
- RORO 旅客船の車両積載区域における火災安全に係る SOLAS 条約第 II-2 章及び国際火災安全設備（FSS）コードの改正案に合意した。

### 主な貢献

太田及び宮崎は、救命設備関係規則に係る各種議題の審議を担当し、これら議題の作業部会（WG）にも参画し、審議に貢献した。また、宮崎は月曜日の昼に、救命胴衣の水中性能に係るプレゼンテーションを行い、太田はこれを補佐した。

木村は、防火関係規則に係る各種議題の審議を担当し、これら議題の作業部会（WG）にも参画し、審議に貢献した。

### 主な審議結果

当所職員が担当した議題の主な審議結果は以下の通りである。他の事項及び審議結果の詳細については、他機関の報告を参照願いたい。



## 1 生存艇の換気のための新要件の策定（議題 3）

我が国は、船舶の事故時に退船に使用された全閉型救命艇において、息苦しさにより具合を悪くした乗組員がいた事例を踏まえ、第 97 回海上安全委員会（MSC 97、2016 年 11 月）において、バハマと共同で換気要件を定める国際救命設備コード（LSA コード）及び救命設備の試験に関する改正勧告（決議 MSC.81(70)）の改正を提案した。その後の IMO の議論では、全閉型救命艇のみならず、部分閉型救命艇及び救命いかだの換気要件を定める審議が行われてきたが、我が国は、全閉型救命艇を優先すべきの一貫した方針に則り、海上安全委員会並びに SSE 小委員会で活動してきた。今次会合では、部分閉型救命艇及び救命いかだの換気要件の設定には、その必要性が十分示されていないことから、次回会合で引き続き議論することが合意された。一方、全閉型救命艇の換気要件にかかる改正は、予定通り MSC 107（2023 年 5 月）における採択を経て、2026 年 1 月 1 日に発効（適用日は 2029 年 1 月 1 日）する見込みである。但し、適用は 2029 年 1 月 1 日以降に船舶に搭載される生存艇等となる予定である。

## 2 貨物船の生存艇及び救助艇の降下速度改訂のための LSA コード改正の策定（議題 4）

非常事態が起これ、船舶を放棄して海上に避難（退船）する必要に迫られた際には、速やかに退船できるよう、救命艇等を船舶から海上に降ろす速度（降下速度）を一定程度確保する必要がある。そのため、現行の LSA コードでは、確保すべき最低限の降下速度が、船舶の大きさに応じて大きくなるように規定されている。しかし、近年の船舶の大型化に伴い、降下速度の調整が困難となり、速すぎる速度で降下することによる安全上の懸念が出てきたことから、MSC 99（2018 年 5 月）における我が国の提案により、見直しをするための改正について検討が行われてきた。今次会合では、最低限確保する必要がある降下速度は、従来通りの船舶の大きさに応じた数値または 1.0 m/s のどちらか小さな値とすることに合意した。併せて、降下速度の上限値についても議論され、原則 1.3 m/s とした上で、従来通り各主管庁が別の値も定められるという規定にすることに合意した。本改正案は MSC 107 における承認の後、2026 年 1 月 1 日より発効する予定である。

## 3 新造及び現存 RORO 旅客船の RORO 貨物区域及び特殊分類区域における火災事故を最小化するための SOLAS 条約第 II-2 章及び関連コードの見直し（議題 6）

近年、旅客船の Ro-Ro 区域における自動車火災、特に危険物車両や大型のバッテリーを積載した自動車の火災の際に、消火に奏功しない事例が複数あった。こうした事故を契機とする欧州からの提案に基づき、MSC 97 において、SOLAS 条約第 II-2 章や国際火災安全設備コード等における旅客船の Ro-Ro 区域に係る安全要件を見直す新規作業計画に合意し、SSE 小委員会は第 4 回会合（SSE 4、2017 年 3 月）より審議を開始した。前回会合において小委員会は、SOLAS 条約第 II-2 章等の改正案について審議したが、改正案の最終化には至らなかったため、ノルウェーをコーディネーターとする CG を設置して引き続き検討を行った。

今次会合においては、CG の報告及び我が国の提案文書に基づいて積み残しとなっていた事項について、防火 WG を設置して、SOLAS 条約第 II-2 章等の改正案を最終化すべくにおいて審議した。その結果、防火 WG において最終化された改正案は小委員会において合意された。本改正案は、2023 年 5 月に開催予定の MSC 107 における承認の後、2026 年 1 月 1 日より新造船に、2028 年 1 月 1 日より既存船に適用となる予定である。



#### 4 SOLAS 救命胴衣の水中性能を扱うための LSA コード及び MSC.81(70)の改正（議題 8）

SOLAS 型救命胴衣には、これを着用していれば、気を失ってうつ伏せになった状態であっても、自動的に仰向けになる性能、即ち「復正性能」が求められている。MSC 101（2019年6月）において、SOLAS 型救命胴衣を着用した船員が復正せずうつ伏せの状態に溺死した事故を受けた欧州諸国の提案に基づき、SSE 小委員会にて LSA コード及び MSC.81(70)の改正に関する検討が行われてきた。我が国は、欧州提案の複数の問題点を SSE 小委員会にて指摘すると共に、特に課題を多くと認識していた衣服を用いた新しい復正試験法に対応するための実験研究を行い、衣類ではなく浮力材を用いる試験方法について研究を進めてきた。今次会合では、この新試験法の有効性や問題点を確認するため、小委員会は、興味のある国や機関は、我が国提案に記載されている新試験法を実施するよう呼びかけた。また、救命胴衣の付属品や現在実施されている水着のみを着用しての復正試験について審議し、復正試験に係る MSC.81(70)の改正案に合意した。この改正案は、承認のため MSC 107 に送られ、2026年1月1日に発効する予定である。

#### 5 次回会合

次回の船舶設備小委員会（SSE 10）は、2024年3月4日～8日に開催される予定である。

以上