

機関室統合ビルジ処理システム (IBTS) 普及促進を議論 ～IMO 第 54 回船舶設計・設備小委員会 (DE54) 審議結果概要～

国際海事機関 (IMO) の第 54 回船舶設計・設備小委員会 (DE54) が、2010 年 10 月 25 日から 29 日までロンドンにて開催され、油汚染防止、船内騒音対策等に関する審議が行われた。概要は以下のとおりである。

1. 油汚染防止関連

(1) 機関室統合ビルジ処理システム (IBTS) の普及促進

【経緯】

IBTS については、2009 年 7 月に開催された第 59 回海洋環境保護委員会 (MEPC59) から審議が開始され、DE53 (2010 年 2 月) において、わが国より、IBTS が機関室からの油汚染防止のために効果的であることを表明した。今次会合では、わが国より、①IBTS 採用船の利点、②IBTS 採用船の調査結果報告、③IBTS 普及促進策 (IBTS 採用船の任意の認証制度導入等) について提案を行った。

【審議結果】

IBTS のコンセプトについては理解を得られたが、任意の IBTS 認証制度導入については合意されなかった。次回会合では、引き続き IBTS 採用船であることを明確にする方法や IBTS 採用船の明確化に伴う課題等が検討される予定である。

なお、本件に関するワーキング・グループ (WG) での審議では、多くの国より、IBTS コンセプトの支持に加え、タグボート等の小型船への適用について関心が示された。

(2) 油排出監視装置故障の際の対応策の検討

【経緯】

MEPC59 において、決議 MEPC.108(49) 『油排出監視制御装置にかかる改正指針および仕様』では、監視装置が故障し油分の瞬間排出率を計測できない場合の代替手段として、「(油が) 排出される付近の海面の目視観測」を認めているが、目視では基準 (1 海里当たり 30 リットル以下) の適合性を確認できないため、当該規定を削除するよう、デンマークより提案があった。今次会合では、前回の DE53 で設置されたコレスポнденス・グループ (CG) での検討結果として、同装置の予備を所持すること等を求めた指針案が提案された。

【審議結果】

決議 MEPC.108(49) 改訂案が次のとおり合意され、MEPC62 (2011 年 7 月) で採択される予定となった。

- ①製造者が推奨する油排出監視装置 (ODME) の予備を所持すること
- ②監視装置が故障した際には、MARPOL 条約附属書 I 第 31.4 規則の主管庁により承認された操作手引書に従うこと、かつ、
- ③油分濃度計またはサンプリングシステムが故障した際の対応として、油水境界面検出器を用いた油水境界面の位置を確認し、測定すること。油記録簿 Part2 のセクション H および I に記録することを追加 (現行：排出される付近の海面の目視観測のみ)

一方、多くの海運団体が、①について、国際油汚染防止（IOPP）証書上、予備品の保持は要求されていないにもかかわらず、決議 MEPC.108(49)（推奨ベース）に予備品の所持が規定されれば、PSCにおいて解釈の問題を引き起こす懸念がある旨表明した。

この結果、上記の問題点を MEPC62 に報告し、同決議の法制上の位置付け、強制・推奨の判断等、本改訂決議の実施にあたっての明確な指針を求めることで合意した。

（3）旧型油水分離器 add-on 装置の試験基準の作成

【経緯】

油水分離器の性能基準が MEPC49（2003年7月）において改正され、2005年1月1日以降に建造された船舶に搭載される油水分離器（新型油水分離器）は、乳化したビルジについても分離可能とすることが新たに求められている。一方、同日より前に建造された船舶には、乳化したビルジを分離する性能を有していない油水分離器（旧型油水分離器）が引き続き搭載されている。

MEPC59では、旧型油水分離器に追加して設置される処理装置の試験基準を検討することが合意され、DE53から審議が開始された。今次会合で、米国よりCGで検討された①追加の処理装置のみで乳化したビルジを処理する試験方法と、②追加の処理装置と旧型油水分離器の組み合わせで乳化したビルジを処理する試験方法が提案された。

【審議結果】

同試験基準案が合意され、MEPC62で採択される予定となった。

2. 船内騒音に対する保護

【経緯】

2007年10月に開催された第83回海上安全委員会（MSC83）において、EU加盟国が、機関区域等の騒音限度を強制化することを念頭に、決議A.468(XII)（船内騒音規制コード）およびSOLAS条約II-1章第36規則（騒音に対する保護）の改正を提案し、DE53から審議が開始された。DE53では、新造船を対象とし、船種や船の大きさを考慮して現行コードを見直すことが合意されていた。今次会合では、わが国より、船内騒音の測定値の分析結果に基づき総トン数1,600～10,000トンと総トン数10,000トン以上の2つのカテゴリーに分けた騒音規制値を提案した。

【審議結果】

船舶の大きさによって異なる騒音レベルを要求するわが国提案は、欧州の一部の国を含む多数の国より、合理的であるとして支持された。この結果、CGを設置し、今次会合において提出された各提案をもとに、船内騒音規制コードの改訂案の検討を行うことが合意された。

3. 検査強化プログラム(決議 A.744(18))の見直し

【経緯】

2006年2月に開催されたDE49において油タンカーおよびバルクキャリアに対する検査強化プログラムを規定した決議A.744(18)と、国際船級協会連合（IACS）の同船種に対する検査項目を規定した改正統一規則（UR）Z10との調和作業が開始された。DE50（2007年3月）での最終化を経て、MSC83（2007年10月）において、二重船側バルクキャリアに対するA.744(18)改正

案が承認された。これに引き続き、DE51（2008年2月）からは油タンカーおよび単船側バルクキャリアに対するA.744(18)改正作業が開始され、今次会合では、ドイツより、CGで検討された同決議改正案が提案された。

【審議結果】

同決議改正案は概ね了承されたものの、同案が、現行決議から大きく変更されていることから、新たな決議とすることが合意され、これに伴うSOLAS条約の改正（参照する決議の変更）とともに、次回DE55（2011年3月）で審議される予定となった。

これにより、IACS UR Z10で規定されている油タンカーおよびケミカルタンカーのバラスタタンの塗装状態が、“Fair”および“Poor”判定の場合、毎年の内部検査が、SOLAS条約上にも要求されることとなる。

以上

（日本船主協会 海務部）