

～ 耐食鋼を含む原油タンカーの貨物油タンク防食措置性能基準が最終化 ～  
IMO 第 53 回船舶設計設備小委員会 (DE53) の模様について

国際海事機関 (IMO) の第 53 回船舶設計設備小委員会 (DE53) が、2010 年 2 月 22 日から 26 日までロンドンにて開催され、原油タンカーの貨物油タンクの防食塗装および代替措置に関する性能基準、救命艇の落下事故防止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. 原油タンカーの貨物油タンク防食措置について

2009 年 5 月に開催された IMO 第 86 回海上安全委員会 (MSC86) において、タンカーの貨物油タンク内部の腐食による構造強度低下を防止する目的で、貨物油タンク内部に防食塗装を義務づける海上人命安全条約 (SOLAS 条約) 改正案が、概略次のとおり承認された。

< SOLAS 条約改正案 >

(1) 適用

同条約改正の発効日以降に建造契約が結ばれる 5,000DWT 以上の原油タンカーの全ての貨物油タンク (ケミカルタンカーおよび兼用船は対象外)

(2) 防食措置の強制化

- ① **防食塗装の性能基準**に従って塗装すること、または、
- ② **代替措置の性能基準**に従って、必要な構造を 25 年間維持するために、代替の防食手段または耐腐食性の材料を使用して保護すること

(3) 次の場合、主管庁は上記 (2) を免除できる

- ① 防食塗装以外の新たな防食措置について実船での試験を行う場合、または
- ② 貨物油タンクを腐食させることのない貨物のみを運搬する場合

一方、(2) ①防食塗装の性能基準 (詳細な施工手順や塗料の試験法案) については、既に採択されているバラストタンク等の塗装性能基準を基に検討が進められており、DE52 (2009 年 5 月) 以降のコレスポンデンス・グループ (CG) において、(2) ②代替措置 (耐食鋼) の性能基準とともに今次会合での最終化を目指して性能基準案がまとめられた。

今次会合において、同案について審議された結果、両案ともほぼ原案どおり合意された。なお、塗装性能基準については、ショッププライマーと塗料のセットで認証試験に合格した場合は、ショッププライマーを除去せずに塗装を施工できることとなった。

本性能基準案は、上記 SOLAS 条約改正案とともに、MSC87 (2010 年 5 月) において採択される予定である。

#### 2. 救命艇の事故防止策について

操練等において救命艇の落下事故が多発したことを受け、安全性向上のため、救命艇の離脱装置の性能要件を強化した国際救命設備コード (LSA コード) 改正案および同性能要件に適合していない救命艇の離脱装置の換装を義務づける SOLAS 条約第 III 章の改正案 (既存船を含む全ての船舶が対象) が、DE52 において合意、MSC86 において承認されており、MSC87 (2010 年 5 月) において採択される見通しである。これら改正案の概要は次のとおりである。

< SOLAS 条約改正案 >

概要： 同条約改正の発効日以降の最初に予定されている入渠検査までに、全ての船舶（新造船・現存船）に搭載される救命艇の離脱装置は、要すれば換装し、LSA コード改正に適合したものとすること

< LSA コード改正案 >

主な追加性能要件：

- (1) 離脱装置が閉鎖側の位置に完全にリセットされた時に、救命艇の重量により離脱操作機構（遠隔操作ワイヤー）に救命艇の意図しない離脱を引き起こすような力を伝えないよう設計されること
- (2) 離脱装置にかかる荷重により、フック装置が開放側とならないよう設計されること
- (3) 救命艇を吊り下げた際、水圧式機械的保護（インターロック）機構が自動的にリセットされること

今次会合では、LSA コード改正により、要件に適合しない現存救命艇の離脱装置の評価方法に関するガイドライン（GL）案が合意された。本 GL 案においては、現存救命艇の負荷離脱装置について摩耗を考慮した設計評価（図面調査等）を行い、改正 LSA コードの要件に適合していない、もしくは図面等が入手不可能なため設計評価が出来ない場合は、性能要件に適合していないと見なされる。なお、同 GL 案は MSC87 において承認のための審議が行われることとなった。

3. 現存油水分離器に追加設置される乳化したビルジ処理装置の試験基準案について

油水分離器の性能基準が MEPC49（2003年7月）で改正され、2005年1月1日以後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な要件とされた。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。このため、MEPC59（2009年7月）において、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今次会合から検討することが合意されていた。

今次会合において、わが国は（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）追加の処理装置と現存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の双方について検討すべきであることを提案し、（2）の方法について試験基準案を提案した。審議の結果、（1）および（2）の試験方法について CG を設置し検討することが合意された。

4. 船内騒音コードの強制化について

現在、IMO では船員の健康を守るため、船内騒音規制コード（総会決議 A.468(XII)、1981年作成）に基づき、SOLAS 条約第 II-1 章第 36 規則（騒音に対する保護）にて船舶の機関区域から発生する騒音を、一定レベル以内に抑えることが奨励されている。今次会合では、欧州連合（EU）加盟国が、現行の船内騒音規制コードの内容を強化（対象区域の拡大、騒音基準の強化等）し、SOLAS 条約の改正によって強制化することを提案していた。

審議の結果、船舶の労働環境および船員の健康の改善に資するため、新造船を対象として本コードを強制化することを視野に入れつつ、対象となる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、次回 DE54（2010 年 10 月）において検討される予定である。

（海務部：山内・河本）