

## 救命艇落下防止対策(離脱装置)が合意 ～IMO 第 55 回船舶設計・設備小委員会(DE55)審議結果概要～

国際海事機関 (IMO) の DE55 が、2011 年 3 月 21 日から 25 日までロンドンにて開催され、救命艇離脱装置、機関室統合ビルジ処理システム (IBTS)、貨物油タンク防食塗装の保守および補修ガイドライン、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. 救命設備関連

#### (1) 救命艇離脱装置

##### 【経緯】

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付ける 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、2009 年 5 月に開催された第 86 回海上安全委員会 (MSC86) で承認された。その後の DE53 (2010 年 2 月) において、LSA コード改正により要件に適合しない既存の救命艇の離脱装置の評価および換装に関するガイドライン(GL)案が合意された。しかし、MSC87 (2010 年 5 月) および MSC88 (2010 年 11 月) で同 GL 案が承認されなかったことから、SOLAS 条約改正案および LSA コード改正案についても採択は見送られ、今次会合で引き続き検討することとなっていた。なお、MSC88 では、SOLAS 条約第 III 章改正案の適用日を、2014 年 7 月 1 日とすることが合意されている。

##### 【審議結果】

SOLAS 条約改正案、LSA コード改正案、救命艇離脱装置評価および換装に関する GL 案が合意され、次のとおり関連するサーキュラー案とともに MSC89 (2011 年 5 月) へ提出、承認/採択される予定となった。

- ・ SOLAS 条約第 III 章第 1 規則改正案
- ・ 救命艇離脱装置評価および換装に関する GL 案
- ・ LSA コード第 IV 章改正案
- ・ 救命設備の試験 (救命艇の型式試験) にかかる勧告改正案

今次会合で合意されたサーキュラー案によると、SOLAS 条約第 III 章第 1 規則改正案は、既存船においても 2014 年 7 月 1 日後、最初の“dry-docking” (ただし、2019 年 7 月 1 日を超えないこと) までに LSA コード改正案 (一部分のみ) への適合を要求しており、既存の救命艇離脱装置の評価については、主管庁が評価結果を 2013 年 7 月 1 日までに IMO に報告することとなっている。よって、既存船は搭載している救命艇の離脱装置の評価の結果、対応が必要となった場合、最短で 1 年間の猶予が与えられることとなる。

なお、同 GL 案においては、既存の救命艇離脱装置の評価待ち、または、換装までの間の暫定措置として、落下防止措置 (fall preventer device : FPD) を備え付けることが規定された。

## (2) 自由降下式救命艇の試験手法の明確化

### 【経緯】

救命艇の操練については、6ヶ月毎に進水を行うことが明記されている(3ヶ月毎に進水を行う必要はない)。一方、検査については、年次検査および5年毎の検査で「作動試験」が要求されているが、実際に進水を行うことを意図しているのか明確にされていなかった。

これに関して、MSC88において国際船級協会連合(IACS)が、年次検査および5年毎の検査における作動試験が求められているが、この「作動試験」が実際に進水を伴うことを意図しているのか、進水を行わない作動試験も認めているのか判断がつかないことから明確化を求める提案を行っていた。

### 【審議結果】

自由降下式救命艇の作動試験については、①操作する乗組員だけが乗った状態で自由降下試験を実施、または、②シミュレーションで実施、のいずれかとするを明確化した SOLAS 条約改正案(SOLAS 条約第 III 章第 20.11.2.4 規則の新設)が、特段コメントなく合意され、MSC90(2012年5月)に提出、承認される予定となった。

## 2. 海洋汚染防止関連

### (1) 機関室統合ビルジ処理システム (IBTS) の普及促進

#### 【経緯】

IBTS 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た。DE54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(MEPC/Circ. 642改正)等)について提案を行い、IBTSのコンセプトに対しては、理解を得られたが、IBTSの義務化を懸念した国および団体の反対により任意のIBTS認証制度導入については合意されなかった。今次会合では、DE54での各国および団体からのコメントを踏まえ、IBTSの実施に必要なタンクや配管等の設備を主管庁や船級協会等が確認し、任意のStatement of Fact<sup>\*</sup>を保有する仕組みを提案した。

※IBTSガイドラインへの適合状況を調査・証明するための書類書式

#### 【審議結果】

多くの国及び団体が賛同し、わが国提案をベースにしたMEPCサーキュラー案が合意され、MEPC62(2011年7月)に提出、承認される予定となった。

### (2) 汚水処理装置の性能基準見直し

#### 【経緯】

MEPC60(2010年3月)において、ヘルシンキ委員会(HELCOM)加盟国<sup>\*1</sup>は、旅客船を対象としたMARPOL条約附属書IV(船舶からの汚水による汚染の防止のための規則)改正提案を行い、MEPC61において承認された。

- ・特別海域を新たに設け、バルト海を指定
- ・汚水処理装置の承認性能要件に窒素、リン濃度の排出規制を新たに追加
- ・排出規制海域では主管庁により承認された汚水処理装置で処理した場合を除き排出禁止

これを受けて、新規則に対応するため汚水処理装置の現行性能基準改正について今次会合から審議することとなった。今次会合において、フィンランドが特別海域を航行する船舶用の汚水処理装置の性能基準案を提案したものの、国際クルーズ旅客船協会（CLIA）は提案されている基準値が陸上の基準値より厳しいこと、基準に適合する装置が存在しないことから適用日を決めるべきでないと反対した。国際海運会議所（ICS）も基準に適合する装置が存在しないことについてバラスト水管理（BWM）条約での問題を例に懸念を述べた。

※1. 加盟国： デンマーク、エストニア、フィンランド、ドイツ、ラトビア、リトアニア、ポーランド、ロシア、スウェーデン

#### 【審議結果】

今次会合では合意に至らず、コレスポンデンス・グループ（CG）を設置し、フィンランド提案の性能基準案をベースに、CLIA 等の提案を考慮して、現行の汚水処理装置の性能基準（決議 MEPC159（55））の改正を検討し、DE56（2011年3月）に提出することとなった。

### 3. 原油タンカーにおける貨物油タンク防食塗装

#### 【経緯】

MSC82（2006年12月）において、原油タンカーの貨物油タンク内部に防食塗装を義務付ける SOLAS 条約の改正案が、欧州諸国および船主団体等から共同提案された。その後、DEにおいて技術的な審議を経て、MSC87（2010年5月）において、5,000DWT以上の原油タンカーの貨物油タンクに対し、塗装もしくは耐腐食性の材料等による防食措置を強制化する SOLAS 条約の改正案が採択され、建造契約日が2013年1月1日以降の原油タンカーに適用されることとなっている。

これを受けて、防食塗装の保守および補修に関するガイドライン（GL）、SOLAS 条約改正において規定されている腐食性の低い貨物油を運搬するタンカーに対する防食措置免除に関する GL について、DE53 から、コレスポンデンス・グループ（CG）を設置し検討が進められていた。今次会合では、CG コーディネーターである英国より CG レポートが報告され、これを基に審議が行われた。

#### 【審議結果】

防食塗装の保守および補修に関する GL については、いくつかの国および団体が、就航中の貨物油タンクの塗装状態を乗組員が点検することへの懸念から同規定を削除するとともに、本 GL が非強制であることを明確にするための表現の修正等が行われた結果、本 GL が合意され、MSC89（2011年5月）に提出（承認予定）されることとなった。

防食措置免除に関する GL については、腐食性の低い貨物油の条件として、硫化水素（H<sub>2</sub>S）、原油の輸送温度、水分含有量、塩分含有量、酸価等の制限値が合意されたが、主管庁による承認および検証について引き続き検討が必要とされた。これを受けて、今次会合の結果が MSC89 に報告された後、主管庁要件について2012年3月に開催される第20回旗国小委員会（FSI20）で審議され、MSC90（2012年5月）に提出、承認される予定となった。

#### 4. 船内騒音対策

##### 【経緯】

MSC83（2007年10月）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、DE54において、騒音規制値を総トン数1,600～10,000トンと総トン数10,000トン以上でカテゴリー分けするわが国の提案をベースに検討することとなった。今次会合では、DE54の後、設置されたCGでの検討結果を基に審議が行われた。

##### 【審議結果】

デンマークより、設計段階において船内騒音の予測を行うことを要件とすることが提案されたが、否定的な意見が多数を占め、義務化の対象としないことが合意された。わが国は、同コードを2部構成（パートAを義務的要件、パートBを推奨要件）とする提案を行い、多くの国・団体の支持を集めた。しかし、技術基準について合意が得られず、再度CGを設置し、DE56（2012年3月）で引き続き審議することとなった。

以上

（海務部 河本）