

## 国際海事機関(IMO) 第 51 回 船舶設計設備小委員会の結果について

### 概要

- ・ (我が国提案の)アスベスト含有材料を使用した設備の新規搭載の禁止について合意
- ・ 救命艇の整備事業者の認証(我が国提案の技術士要件を含む)に関する暫定勧告案を策定
- ・ 貨物油タンクの防食措置(我が国提案の耐食鋼を含む)については、次回会合にて決定予定

2 月 18 日から 22 日までの間、ドイツ連邦共和国ボンにおいて 51 ヶ国及び地域、20 機関等の参加のもと、国際海事機関(IMO) 第 51 回船舶設計設備小委員会(DE51)が開催された。

我が国からは、国土交通省海事局安全基準課、在英国日本大使館、(独)海上技術安全研究所、(財)日本船舶技術研究協会等から構成される代表団が参加した。

今次会合における主な審議内容・結果は以下のとおり。

### 1. アスベストを含有する材料を使用した設備の新規搭載禁止について

2006年11月に開催された第82回海上安全委員会(MSC82)において、我が国より、アスベストを含有する材料を使用した設備の新規搭載を全面的に禁止することを目的としたSOLAS条約附属書の規定の見直しを提案し、本小委員会の作業計画に含めることが合意され、今次会合より検討が開始された。

我が国より、主要国のアスベストの使用禁止に係る規制状況及び舶用品で用いられているアスベストの代替方法に係る我が国の事例を紹介するとともに、例外的にアスベストを含む設備の新規搭載を認めている現行規定を削除するためのSOLAS条約改正案を提案したところ、多数の国の支持を受け、MSC86での採択を念頭に、承認のため本年11月に開催予定のMSC85へ上程することに合意した。

なお、我が国においては、これに先立ち、2006年9月よりアスベストを含む設備の新規搭載を全面的に禁止している。

### 2. 救命艇の事故防止策について

救命艇及び進水装置の点検整備については、週単位・月単位のものを除き、製造会社の認定を受けた者が行うことが指針(MSC.1/Circ.1206)により定められており、その指針を強制適用するための検討及び整備事業者(法人)の認証指針について検討がなされている。

整備技術士(個人)に統一された内容の教育・訓練を実施し、適切な整備を実施できる体制を確保した事業者のみを認定する必要があることから、我が国は、今次会合において、(社)日本船舶品質管理協会が実施している救命艇の整備技術士の教育訓練の内容を紹介する文書を提出するとともに、それを基に、整備技術士の認証指針の作成を提案した。

審議の結果、我が国の提案を基に整備技術士に関する教育・訓練についての要件を取り入れた救命艇及び進水装置の点検整備事業者の認証に関する暫定勧告案を作成し、承認のため、本年 5 月に開催予定の MSC84 に上程することになった。

### 3. 貨物油タンクの防食措置について

MSC82 において、欧州各国及び船主団体等より、油タンカーの貨物油タンクに防食塗装を義務づける SOLAS条約改正案が提出されるとともに、我が国は、防食塗装の代替措置として耐食鋼の使用を認めるよう提案したところ、MSC は本小委員会に対し、2009 年を目標年として本件の検討を行うよう指示して

いた。

今次会合には、前回 DE50 で設置されたコレスポネンスグループ (CG) が作成した SOLAS 条約改正案、国際船級協会連合 (IACS) の下に設置された業界グループで策定された塗装性能基準案、我が国から耐食鋼の適用を想定した SOLAS 条約改正案及び性能基準案が提案されていた。

審議の結果、SOLAS 条約改正案として、以下の内容を義務づける規則案が作成された。

- ① IMO が承認する貨物油タンク塗装性能基準に従って塗装すること、又は
- ② IMO が承認する適切な性能基準を満足する防食措置を講じること

また、②の前段階として、塗装の代替措置となる新技術 (耐食鋼等を想定) を使用する場合には、この有効性を確認するため、状態を監視することを条件に、塗装の適用を主管庁が免除することができる旨の規定が設けられた。

上記 SOLAS 条約改正案は、塗装 [及び耐食鋼] の性能基準案とともに、2009 年 3 月に開催予定の DE52 における更なる審議の上、承認のため MSC86 に上程される予定である。

#### 4. 通行設備の防食に係る指針について

全ての船舶のバラスタック及びバラ積み貨物船の二重船側 (以下バラスタック等) 内の通行設備 (permanent means of access) の防食措置に関しては、船体構造の一部である場合は、バラスタック等塗装性能基準を適用することとされているが、それ以外の箇所については、具体的な基準が定められていないため、DE で新たに「通行設備の防食に係る指針」を作成することとされていた。

DE50 で設置された CG で作成された指針案が今回の会合に提案され、審議の結果、メッキ処理の上に塗装を施すこと等を内容とする指針案が合意され、承認のため MSC84 に上程されることとなった。

#### 5. ビルジ処理関連

現在、船舶に要求されているスラッジタンクの最低容量は当該船舶の主機の燃料消費量を基に規定されているが、廃油焼却炉を搭載している場合は、廃油焼却炉の処理能力に関わらず、スラッジタンクの最低容量を 50% 削減できることとなっている (統一解釈 UI 15.1.5)。廃油焼却炉が故障した場合のフェールセーフの観点から、この統一解釈を削除する (廃油焼却炉を設置していてもスラッジタンクの容量を削減できない) ことが 2006 年 10 月に開催された第 55 回海洋環境保護委員会 (MEPC55) で提案され、DE での検討が要請されていた。

今次会合において、我が国は、廃油焼却炉の処理能力を考慮してスラッジタンクの容量を削減できるようにすべきと主張したが少数派にとどまり、審議の結果、統一解釈の削除を本年 10 月開催予定の MEPC58 に勧告することとなった。

また、主機出力に応じ規定されているビルジタンクの最低容量については、現行要求値を大きくする方向の改正提案があり、審議の結果、統合ビルジ処理システム (Integrated Bilge water Treatment System: IBTS) 採用船については同タンク容量の推奨値を緩和できることを含む案が合意され、MEPC58 に承認のため上程されることとなった。

以上