

## 第 43 回設計設備小委員会 (DE43) の概要について

標記会合は、平成 12 年 4 月 10 日から 14 日までロンドンの IMO 本部において開催された。今次会合における主な審議結果は以下のとおり。

### 1. 決議 A.744(18)の改正 (議題 13)

#### (1) 経緯

1997 年 (平成 9 年) 1 月に日本海で発生したロシア船籍タンカー「ナホトカ号」事故が、船体強度の大幅な低下が原因であったことから、我が国は国際海事機関 (IMO) に対し、これまでに以下の同種な事故の再発防止策を提案し、既に世界的に実施されてきている。

- ・板厚測定報告書に「板厚衰耗限度」を記載すること  
(平成 9 年 11 月採択、平成 11 年 7 月 1 日発効)

- ・船体構造の健全性に関する PSC の強化  
(平成 11 年 11 月に総会決議を採択、即実施)

さらに我が国はタンカーに関して、

- ・船舶の縦強度を旗国検査時に評価し、一定の基準以上の縦強度を持つことを今次会合に提案した。

具体的な提案は、国際船級協会連合 (IACS) のルール等も踏まえたやや複雑な計算式を用いるものとなっているが、既に平成 8 年より強制化されている検査強化プログラム (決議 A744(18)) による板厚測定を利用して船体縦強度を旗国検査時に評価するものである。

この提案を行うにあたり、我が国は平成 9 年からタンカーの板厚衰耗の進展や板厚衰耗が進行した場合の船体の破壊強度に関する大規模なコンピュータ解析を実施してきており、その結果等を技術的な説明文書として提出した。

#### (2) 審議結果

我が国提案の審議においては、発言した国のほとんどが我が国からの技術的な解析結果とこれに基づく縦強度評価に関する具体的提案に高い賛辞と支持の発言が相次ぎ、「船舶の縦強度を旗国検査時に評価し、一定の基準以上の縦強度を持つこと」を我が国が提案した長さ 130m 以上で、船齢 10 年を超えるタンカーの旗国検査時に要求することが全会一致で合意された。本件は、当初の審議計画によれば、来年 3 月開催予定の第 44 回 DE の審議を経て、来年 5 月の MSC74 で承認し、再来年春の MSC75 で採択される予定とされていた。我が国は、その場合、発効がその後更に 1 年半の期間を要することから、対策の早急な実施のために今次小委員会で最終化及び早期の MSC における承認、採択の必要性を主張したところ、各国がこれを支持し、例外的な特別措

置として、本年 5 月開催予定の MSC72 に「緊急案件」として送付することが合意された。

今後の審議の経過により予断が許されないものの、予定通り進捗すれば、5 月の MSC72 での承認、11 月の MSC73 での採択を経て、2002 年 7 月から発効することとなる。

承認・採択が見込まれる具体的な規制は次のとおり。

- ・長さ 130m 以上のタンカーが対象
- ・船齢 10 年を超える定期検査時に、縦強度に関する船体の状況を評価し、
- ・必要に応じ切替・補強を行った上で、

フランジ断面積の減少が建造時の 10%を越えないこと、又は、縦強度が建造時に要求される強度の 90%以上を維持すること

## 2 . 船上におけるアスベストの禁止（議題 6）

MSC68（平成 9 年 5 月）において、フランス提案に基づきアスベストの使用禁止のため SOLAS 条約の改正を検討することが合意され、防火(FP)小委員会及び設計設備(DE)小委員会で技術的検討が行われることとなった。

今次会合での審議の結果、現存船及び新造船へのアスベストの新規設置を原則禁止（ただし、アスベストを使用することが不可避なもの、すなわちエッセンシャル・ユース（例えば高温又は高圧の液体循環ポンプの水密ジョイント及びライニング等）については適用除外）するための SOLAS 条約第 -1 章 A-1 部の改正案が合意された。

なお、適用除外の「高温・高圧」の明確化については、審議の結果、350 度、70 気圧とする英国案が改正案に取り入れられることとなった。

今後、本年 5 月に開催される MSC72 で承認、本年 11 月に開催予定の MSC73 で採択される予定である。

また、現存船に既に設置されているアスベストに関しては、ILO 及び WHO におけるアスベスト関係規定を考慮しつつ、船内における適切な管理に関するガイドラインを作成することが合意され、今後引き続き検討することとなった。

## 3 . 救命設備の国際的認証（議題 3）

本件は、「救命設備の評価・試験報告の標準様式」の作成であり、小委員会での作業としては今次会合で完了した。

今次会合での検討のためのドラフトを作成するため、前回の DE42 にて設立されたコレスポネンスグループのコーディネーターであるリベリアから、グループのとりまとめた「救命設備評価・試験手続きの報告様式」案が今次会合に提出され、併せて提出されていた同案に対する各国のコメントも踏まえ、ドラフティンググループにて様式案の見直し作業を進めることとなった。

ドラフティンググループのとりまとめた「様式案の修正案」に関して、プレナリーにおいて若干の修正がされた後、「救命設備の評価・試験報告の標準様式」に関する MSC サーキュラー案が合意され、本年 11 月の MSC73 に送付されることとなった。

#### 4．高速船安全規則（HSC コード）の見直し（議題 4）

平成 6 年に採択された HSC コードについては、既に技術的合理性や実施の際の容易さについて、いくつかの国から問題点が指摘され、MSC67（平成 8 年 12 月）で DE 小委員会を中心としてコードを見直すことが合意されており、DE40 より見直し作業が開始された。

今次会合においては、改正案に対する各国のコメントを審議し、他の小委員会で今後審議予定の復原性及び航行設備を除き、本小委員会における見直し作業を完了した。

今後は、本年 5 月の MSC72 にて SOLAS 条約第 X 章の改正及び新 HSC コードを承認し、その後、7 月の NAV46、9 月の SLF43 での審議を経て、11 月の MSC73 にて採択され、2002 年 7 月 1 日に発効する予定である。

#### 5．決議 MEPC.60(33)及び A.586(14)の見直し（議題 11）

平成 10 年 11 月に開催された MEPC42 において、MALPOL 条約下における汚染防止装置に係る仕様ガイドライン（決議 MEPC.60(33)及び A.586(14)）の見直しに関する審議が行われ、審議の結果、本事項の審議を DE 小委員会に付託することが決定された。

今次会合において、本見直し作業に関し専門家による作業グループを設けて審議が行われ、その結果、本設備に係る近年の技術の進展を鑑み、船内ビルジ中に含まれる油の排出管理の一層の確実化を図るため、設備の改善及び試験基準の改善の方策について検討がなされ、2002 年の最終化を目指して作業を進展させることが合意された。

#### 6．MSC から DE 小委員会へ付託された我が国の提案関係（議題 16）

平成 11 年 5 月に開催された MSC71 において、「救命艇等への海水脱塩装置の強制化」及び「操縦性暫定基準の見直し」については、DE 小委員会で検討されることが決定された。

今次会合において、救命艇等への海水脱塩装置の強制化及び操縦性基準の見直しが、作業計画（議題 16）において審議され、次回会合で実質審議をすることが合意され、議題案に加えられることとなった。