

## 第 45 回船舶設計設備小委員会 (DE 45) の結果について

### 1. 検査強化プログラム(A.744(18))関連

#### (1) 固定アクセス設備の強制化

##### 審議結果

今次会合において、検査・点検用の固定アクセス設備を強制化するための SOLAS 条約改正案( -1/12-2 規則)及び同規則に基づく強制技術規定(MSC 決議)案が最終化し、次回 MSC75 で採択される予定。主要論点は次のとおり。

##### ・適用日

当初、2004 年 1 月 1 日以降の新造船(500 トン以上のタンカー及び 20,000 トン以上のバルカー)が適用対象だったが、既に契約を済ましている船舶もあること等から、我が国の主張が受け入れられ、2005 年 1 月 1 日以降の新造船となった。

##### ・タンカーのアクセス設備の設置場所

デッキ裏の全てのトランスウェブにアクセス設備を設置するというのが大勢であったが、我が国の主張(1 タンク当たり少なくとも 3 本)により、原則全てのトランスウェブとするが、代替措置として、上甲板から直接タンクにアクセスできる場合には、1 タンク当たり少なくとも 3 本が認められた。また、タンク内の縦方向については、我が国の主張通り、タンク内 1 本のアクセス設備 (IACS 等は全周) でよいこととなった。

##### ・バルカー

タンカー同様、カーゴホールド内に大幅なアクセス設備を設置するというのが大勢であったが、アクセス設備は荷役によりダメージを受けるので、高所作業車やラダーで十分に検査できるという我が国、中国等の主張により、ある程度合理的な設置基準(フレームの 25%)となった。しかし、我が国は、新造当初は 1 ホールド当たり 3 本、10 年以降に 25%とする代替案も出している。

#### (2) 縦強度評価のための板厚測定等に関するサンプリングガイドライン

ナホトカ号事故を契機に我が国が提案し、既に採択されているタンカーの縦強度評価の強制 (本年 7 月から施行) を補足するための本ガイドラインは、今次会合で最終化され、MSC75 でサーキュラーとして採択される予定。なお、本ガイドラインの重要性に鑑み、将来、A.744 が改正される場合には、取り込むことも合意された。

#### (3) その他

A744 (ESP) 関連では、今後、ダブルハルタンカーの検査方法の追加 (IACS は策定済) CAS 検査 (シングルハルタンカーを延命する場合の詳細な検査) の要素の ESP への導入、さらには、アクセス設備の船首タンク (FPT) への設置等が検討される。

## 2. テロ対策

### (1) 審議結果

2月に開催されたMSC75TSWGにおいて米国より提案された事項のうち、DE小委員会に検討が依頼されていた、当局や他船にテロリストに乗とられたことを知らせる警報手段、及び船舶のテロリストに対する保安設備について審議され、SOLAS条約第XI章の改正案及び保安コード案の以下のような改正案が合意された。

#### 警報手段

適用([ ]付き)

新造船：2004年7月1日以降建造された全ての旅客船及び総トン数500トン以上の貨物船に適用

現存船：旅客船及び総トン数500トン以上の油タンカー、ケミカルタンカー、ガス運搬船及び高速貨物船については、2004年7月1日以降最初の無線設備検査までに適用。それ以外の船舶は、2006年7月1日以降最初の無線設備検査までに適用。

具体的な設備については、海賊対策での使用実績から、既存のGMDSS機器を改良することで対応可能との各国の認識

#### 保安設備

保安施策に対応した設備(照明、出入りの制御、CCTV等)について、個々の船舶の保安施策に対して船主が考慮・選択することのみ規定。(考慮の義務のみ規定。)

### (2) 今後の予定

次回MSC75において、条約改正案及びコード案が検討され、原則承認される予定。

## 3. その他

### (1) バルクキャリアの安全

今次会合に、英国より提出されていたバルクキャリアの安全強化対策(貨物倉への水位指示器、警報及び水掻き出し用のポンプの設置)については、数か国より支持を受け、取りあえずのSOLAS条約改正案文が作成されたが、我が国をはじめ、さらなる技術要件、費用対効果等の検討が必要であるとして、MSCで今後の方針を決定することとなった。

### (2) 海水脱塩装置

我が国より、海水脱塩装置の性能要件案(DE45/10)及び関連情報(DE45/INF.8)の説明を行ったところ、原則支持され、性能要件に多少の修正を行い、合意された。次回MSC75で、MSCサーキュラーとして採択される予定。なお、本議題は、今次会合が最終。

### (3) 操縦性暫定基準の見直し

Z 試験のオーバーシュート角について、 $10^{\circ}/10^{\circ}$  Z 試験のセカンドオーバーシュート角を見直す我が国改正提案は合意された。

また、停止試験について大型船については合理的な基準値を定める必要があると各国が認識し、結果、停止距離を船長の 15 倍とする現行基準に加えて、主管庁の判断により船長の 20 倍まで認められることとなった。なお、本議題は今次会合で終了することとなった。

#### (4) 油水分離器の性能要件

今次会合で、油水分離器の性能要件はほぼ決まったが、引き続き次回会合にて検討する予定。我が国が提案していたトータルビルジシステムについても次回以降引き続き検討する。