

## 国際海事機関（IMO）第 52 回船舶設計設備小委員会（DE52）の審議結果

### 概要

- ・ 原油タンカーの貨物油タンクの防食措置を強制化する SOLAS 条約改正案を合意
- ・ バラストタンク等の防食塗装の保守及び修繕に係るガイドラインを合意
- ・ 救命艇の落下事故防止策として SOLAS 条約改正案及び LSA コード改正案を合意
- ・ 旧基準に基づく油水分離器のフェーズアウト提案は合意に至らず
- ・ 2010 年の DE 副議長に我が国から太田 進 博士（海技研）を選出

2009 年 3 月 16 日から 20 日までの間、IMO 本部(英国ロンドン)において、第 52 回船舶設計設備小委員会(DE52)が開催された。我が国からは国土交通省、(独)海上技術安全研究所、大学、民間機関等から成る代表団が参加しました。主な審議結果は以下のとおり。

### 1. 原油タンカーの貨物油タンクの防食措置

我が国は、1990 年代からタンカーの貨物油タンクの腐食に関し、その原因究明の調査や対策の検討を行っており、国内鉄鋼メーカは、世界に先駆けて、耐腐食性の鋼材（耐食鋼）の開発・実用化を進めてきている。耐食鋼は、近年、我が国船社の油タンカーに一部採用されており、防食塗装を施さずとも良好な耐食性を確保していることが確認されてきている。

しかしながら、2006 年の第 82 回海上安全委員会 (MSC82) に、欧州各国及び船主団体等より、原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た。この防食塗装の義務化は、我が国産業界が進めている耐食鋼の使用を事実上排除するものであったことから、我が国より、防食塗装の代替措置として十分な性能を有する耐食鋼の使用を認めるべき旨提案し、DE で検討が行われてきた。

今次会合では、原油タンカーの貨物油タンクに関する防食措置について、SOLAS 条約改正案が合意されたが、同改正案は、防食塗装の代替措置として耐食性の材料の使用を認めるものとなった。

条約改正案は次の通りである。

- ① 原油タンカーの貨物油タンクは防食塗装の性能基準に従って塗装すること、又は、代替措置の性能基準に従って、必要な構造の完全性を 25 年間維持するために、代替の防食手段又は耐食性の材料を使用して保護すること、
- ② 但し、主管庁は防食塗装以外の新たな防食措置について実船試験を行う場合、又は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には、①を免除することができる。

この SOLAS 条約改正案は、今年 5 月に開催される第 86 回海上安全委員会 (MSC86) で最終化され、来年 2 月の DE53 で取り纏められることとなっている防食塗装及び代替措置の性能基準とともに、早ければ来年春の MSC87 で採択される可能性がある。なお、我が国は、既に耐食鋼に関する性能基準案を提案しており、代替措置の性能基準のベースとして検討される。

### 2. 防食塗装の保守及び修繕に係るガイドライン

SOLAS 条約では、2008 年 7 月 1 日以降に契約された新造船のバラストタンク等の防食塗装は、「防食塗装の保守及び修繕に係るガイドライン」に従い、船舶の一生涯を通じて主管庁による

状態の確認を受けるとともに、実施した保守及び修繕は記録することとされている。

我が国はこれまで、同ガイドラインを合理的なものとするべく、推奨される保守及び修繕の方法について提案するなど、主導的な役割を努めてきており、今次会合では、それら提案が大筋反映された形で合意された。同ガイドラインは（非強制の）勧告として MSC86 に提出され、早ければ MSC86 で承認される予定である。

### 3. 旧型油水分離器のフェーズアウト

海洋汚染防止条約に基づき搭載が義務付けられている油水分離器については、同機器に関する試験基準の改正により 2005 年 1 月 1 日以降に搭載される機器から基準が強化されている。2007 年に開催された第 56 回海洋環境保護委員会(MEPC56)において、米国より、海洋環境保護の観点から、全ての旧型油水分離器を新基準に適合した油水分離器に換装するというフェーズアウト提案が提出され、DE で検討を行うこととされていた。

今次会合の審議では、多くの国から、強制的なフェーズアウトに対する懸念や機関室ビルジの管理の総合的かつ慎重な検討が必要であるとの見解等が表明され、米国提案は合意に至らなかった。

### 4. 救命艇の落下事故を防止対策

操練等における救命艇の落下事故を防止するため、離脱装置の要件を強化するための SOLAS 条約第 III 章及び国際救命設備 (LSA) コードの改正案を作成した。この改正案は、新たに設置される救命艇の離脱装置に係る要件を強化するだけではなく、操作が不完全であった場合に意図しないフックの開放が起りやすい等、設計上問題があると考えられる現存の離脱装置の換装も要求するものである。改正案は MSC86 に提出され、早ければ MSC87 で採択される予定である。

### 5. 非常用えい航手順

SOLAS 条約の改正により 2010 年 1 月 1 日から段階的に、「非常用えい航手順」を備えることが義務化される。義務化に先立ち、(財)日本船舶技術研究協会は、各船舶における非常用えい航手順の作成が円滑に進むよう、船主、管理会社、造船所、サルベージ会社、学識者、船級、国等からなるプロジェクトを立ち上げ、非常用えい航手順のサンプル及び様式例を作成したことから、今次会合で、我が国より、その内容を紹介した。

### 6. 議長選挙

2010 年の DE の副議長に、我が国代表として出席した 太田 進 博士（独立行政法人 海上技術安全研究所）が、全会一致で選出された。太田 博士は、これまでに危険物、固体貨物及びコンテナ小委員会(DSC)、防火小委員会(FP)等で活躍され、DE では主に救命設備に関する審議に貢献されている。また、議長にはヨスト女史（ドイツ）が再選された。なお、2010 年は 2 月及び 10 月の 2 回、DE が開催される予定である。