

国際海事機関（IMO）第49回設計設備小委員会（DE49）（結果報告）概要

2月20日から2月24日まで、IMO本部において開催された第49回設計設備小委員会（DE49）の審議結果は次のとおり。

1. 旅客船の安全（議題4関連）

小委員会は、前回の議論を基に、他の小委員会の結論及びコレスポнденスグループの意見を考慮して、「旅客船が緊急時に安全に帰港するためのシステムと設備に関する性能基準」及び「緊急時に乗客が避難及び退船することを可能とするために必要な旅客船のシステムと設備に関する性能基準」を作成しました。これらは、承認のためMSC81へ提出する。損傷制御思想（ダメージコントロールコンセプト）の定義については、システムに関連する事項が多いことを考慮する必要があるとし、今後も検討を続けることとなりました。代替設計に関しては、SOLAS II-1章及びIII章の代替設計を規定するための新パート、及び代替設計のためのガイドラインを作成し、承認のためMSC81へ提出することになりました。また、代替設計に関連する型式承認のためのガイドラインを今後作成することとなっております。

日本が提案した「旅客船の救命設備要件策定に関する新しいアプローチ」については、小委員会は、現在の規定が技術的に限定するものであること、各規則の目的と機能要件が明確とされていないことから、SOLAS III章の全面見直しの必要性を認め、これは長期的に取り組むべき課題であり旅客船のみにとどまらないことから、日本に対して、更なる検討を行い委員会へ新規作業計画として提案するよう要望しました。なお、イギリスは日本に賛同を表明しております。

その他、副次的な船室の照明に関するSOLAS II-1章/第41規則及び退船のために要する時間に関するSOLAS III章/第21.1.4規則の各改正案を作成し、承認のためMSC81へ提出することとなりました。

2. Protective Coatingの性能基準 / 塗装基準（議題6関連）

昨年のDE48で設置されたコレスポнденスグループ（CG）において検討が継続されてきたバラストタンク及びバルクキャリアのダブルサイドスキンスペースのための塗装性能基準は今次会合においてほぼ最終化されました。

本基準が世界の造船業界に与えるインパクトは相当に大きいことが予想されますが、基準強化を強く望む一部の海運国及び海運業界関連団体と造船関連国の間で、一応の妥協点が見いだされたものと考えられます。

特に我が国の造船業界に対して大きなインパクトが懸念される塗装前の表面処理に関する以下の点については次のように合意されました。

（1）ショッププライマの除去：

ダメージを受けていないショッププライマであって、その上に塗装される塗料との組合せでの性能が試験により確認されたものであるならば、これを残

しても良いこととなりました。

(2) ブロック接合部の表面処理：

エレクトロレーションで処理するバットとダメージ部の面積が全タンク面積の3%を超えない限り、パワーツール処理 (St3) が認められることになりました。

(3) 水洗い：全ての塗装面に対する水洗い強制化の要件は削除されました。

(4) ゴミ除去基準：

ISO8502-3のクライテリアに従い、100 μ m以上のゴミは量比率 (quantity rating) 1とされ、他方、100 μ m未満のゴミについては量比率2、3、4の三つの案について各国が譲らなかつたため、最終化されませんでした。

また、2006年7月1日のSOLAS XII章/第6.3規則の発効を踏まえ、各主管庁に対して150m以上のばら積み船に本基準の適用を強く求めることが合意されました。また、本塗装基準の強制化のための条約改正については、バルクキャリアの塗装を規定したSOLAS XII章/第6.3規則を同II-1章/第3-2規則に溶け込ませる形で統一的行うことが合意されました。

さらに、同規則改正については、2006年12月採択 (MSC82)、2008年7月1日発効というスケジュールの可能性が事務局から示唆された。本スケジュールは我が国の予想よりもかなり早まっており、今後我が国の造船業界及び海運業界が対応に向けて準備ができるよう、十分な猶予期間を確保するよう働きかける必要があります。

3. 機関室からの油を含む廃棄物の処理装置のガイドライン (議題9関連)

我が国から提案した統合ビルジ処理システム (IBTS) の概念を組み入れた「船舶の機関区域における油性廃棄物の処理システムに関する指針 (MEPC/Circ.235)」の改正に関して審議されたところ、我が国の提案は改正案の添付図に一部変更の上で概ね承認され、MEPC/Circ.として承認のためMEPC54に提出される事となりました。

4. 検査強化プログラム (ESP) A744 (18) 及び状態評価スキーム (CAS) の改正 (議題3関連)

IACSのURZ10.1~10.5の中で、防食塗装の状態評価基準がIMOの決議A.744 (18) よりも厳しくなっていることを日本が指摘しましたが、IACSの返答は検査における判断基準を明確にしたものである旨に止まり、納得のいく理由は示されませんでした。一方URZ10.1~10.5はバルクキャリアに関して単船側構造と二重船側構造に分けて整理しているところは決議A.744 (18) よりも最新のSOLASを取り入れています。そこで、URZ10.1~10.5を取り入れた決議A.744 (18) の全面改正案を作成するためにコレスポンデンス・グループを設置することとなり、我が国がその幹事を引き受けることとなりました。

シングルハルトンカーの延命のための状態評価スキーム (CAS) については、CAS検査中及び検査後に当該船舶が旗国及び/あるいは船級を変える場合の措置を明確にする改正案、及び日本が提案した「デッキロンジ隅肉溶接部の健全性評価のためのガイドライン」を、検査官が必要と認めた場合に使用できる旨の追加のNOTEを

加える改正案を作成しました。

また、このガイドラインに関するMEPC決議案を作成しました。これらは次回MEPC54会議（2006年3月）に上程されることとなっております。

以上