27. 海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領における改正点の解説 (分離バラストの総容量関連)

1. はじめに

平成 11 年 7 月 19 日付達第 32 号 (外国籍船舶) 及び達第 24 号 (日本籍船舶) により, 分離バラストの総容量に関する規定が改正された。以下, その概要について解説する。

2. 改正の背景

海洋汚染防止条約 (MARPOL) ANNEX I 第 13F 規則 (3)(d)において, 座礁及び衝突時における油流出を防止するため, 二重船殻部における分離バラストの設置を“できるだけ一様に”配置して貨物タンクを保護するよう要求されている。

一方, 同規定では, 船体縦曲げ応力の緩和等の目的のため, 追加の分離バラストを配置することが認められているが, 追加の分離バラストを配置した場合における同追加バラスト水の容量と前述の二重船殻部における (バラスト) タンクに要求されるバラスト水の容量との関係が規則上, 明確ではなかった。

今回, 追加の分離バラストを配置する場合における規則 3 編 3.2.4(1)(a)iv)の規定による要求されるタンクの合計容

量の算定の考え方を, IMO の条文解釈 (MEPC/Circ.316) に倣い明確にした。

3. 改正の内容

- (1) 機関室の側部に配置されたバラストタンク等及び規則 3.2.4(1)(a)iv)に規定されているタンク (ウイングタンク, 二重底タンク, 船首倉及び船尾タンク) 以外のタンクは規則で要求しているタンクの合計容量に算入してはいけないことを規定した。
- (2) 二重船殻部におけるバラストタンクが船長方向に沿って一様に配置されていない場合, 当該バラストタンクが一様に配置されているものと仮想してタンクの合計容量に加えても良い。しかし, 仮想した二重船殻部よりも内側に配置されたバラストタンク部の容量は, 座礁及び衝突における油流出を防ぐという観点では有効ではないためタンクの合計容量に算入することができないということを規定した。
- (3) 二重船殻部の一部又は全部をボイドスペース等にした場合, 座礁及び衝突による油流出防止に有効であると考えられるため, タンクの合計容量として含めることができることを規定した。

28. 海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領における改正点の解説 (現存油タンカーの延命措置関連)

1. はじめに

平成 11 年 7 月 19 日付達第 24 号 (日本籍船舶) 及び達第 32 号 (外国籍船舶) により, 海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領の一部が改正され, 現存油タンカーに対する延命措置に関する規定が新たに設けられた。以下に改正された内容について解説する。

2. 改正の背景

海洋汚染防止のための構造及び設備規則 3 編 4 章に規定する NN 船以外の現存油タンカーであって, バラストタンクが効果的に配置されていない船舶 (主に第 1 世代の油タンカー) は, 引き渡し後 25 年でダブルハル構造への改造が要求されるが, 衝突または座礁に対する防護のためバラストタンクを効果的に配置している船舶と同程度となるような積付制限を行えば, 期限を 5 年延長できるよう同規則 3

編 4.3.10-1(1)(c)に規定している。

この積付制限の具体的な方法が規定されていなかったの
で, これを同規則検査要領に明記することとした。

3. 改正の内容

現存油タンカーの二重船殻化への改造期限を延長するための積付制限の具体的な方法として, IMO 決議 MEPC 64 (36) 「Guidelines for Approval of Alternative Structural or Operational Arrangements as called for in Regulation 13G(7) of ANNEX I of MARPOL 73/78」を参照することとした。なお, 本規定の適用については, 適用が予想される船舶がそれ程多くないこと, また承認にあたっては個船毎の対応となることから, 上記決議を参照するに止めた。なお, 日本籍船については日本政府が個々の船舶に対して期限延長を承認するのでその旨を追記している。