

30. 海洋汚染防止のための構造及び設備規則並びに関連検査要領における改正点の解説 (貨物油ポンプ室底部の保護)

1. はじめに

2008年9月5日付一部改正により改正されている海洋汚染防止のための構造及び設備規則並びに同検査要領中、貨物油ポンプ室底部の保護に関する事項について、その内容を解説する。なお、本改正は、2008年9月5日から適用されている。

2. 改正の背景

MARPOL条約附属書I第22規則において、基線から所定の値以上の高さを備える二重底により、貨物油ポンプ室を保護することが規定されている。これに対し、二重底にビルジだめを設ける場合の配慮がなされていなかったことから、IACSは、ビルジだめ底板部における二重底最小高さに関する統一解釈をMPC85 (Rev.2) として採択した。

しかしながら、上記条約と統一解釈MPC85 (Rev.2) において二重底高さの測り方に差異が生じていたことから、これらの規定の整合性について議論を行った。また、貨物油ポンプ室の一部のみが基線からの二重底最小高さの範囲内となる場合の上記条約要件の適用についても、併せて議論を行った。

議論の結果、IACSは、二重底内のビルジだめ底板部における最小高さの測り方をMARPOL条約附属書I第22規則と整合させるとともに、貨物油ポンプ室の一部のみが、基線からの二重底最小高さの範囲内となる場合は、当該部分のみを二重底により保護することとして差し支えない旨を明記し、当該統一解釈をMPC85 (Rev.3) として採択した。このため、IACS統一解釈MPC85 (Rev.3) に基づき、関連規定を改める。

3. 改正の内容

改正点は以下のとおりとなっている。

- (1) 海洋汚染防止のための構造及び設備規則3編3.2.5-5.において、基線からビルジウェル底板部までの距離を、基線から垂直に測る旨改めた。
- (2) 海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領3編3.2.5-3.において、貨物油ポンプ室の船底外板と基線との距離が、貨物油ポンプ室を保護するための二重底高さ(h) (海洋汚染防止のための構造及び設備規則3編3.2.5-1.参照) 未満となる場合の貨物油ポンプ室に対する保護を規定した。

31. 安全設備規則検査要領における改正点の解説 (追加の救命いかだが積付けられる区域に備え付ける設備)

1. はじめに

2008年9月5日付達第60号により、安全設備規則検査要領(日本籍船舶用)の一部が改正された。以下にその内容について解説する。なお、本改正は、2008年7月1日以降に起工又は同等段階にある船舶について適用されている。

2. 改正の背景

2007年10月に開催されたIMO第83回海上安全委員会(MSC83)において、MSC.1/Circ.1243が承認され、2008年7月1日から施行された。

これにより、SOLAS条約第III章第31.1.4規則において、船首又は船尾近傍に追加で積付けが要求される救命いかだの積付け場所に備え付ける設備が明確になった。

MSC.1/Circ.1243については、2007年9月27日付一部改正により、外国籍船舶用の安全設備規則検査要領に取入れている。その時点では、本件に関する国内の動向が明確で

なかったが、その後、国内法についても同MSC.1/Circ.1243が取入れられる見込みとなり、国内法と整合を図るべく関連規定を改めた。

3. 改正の内容

MSC.1/Circ.1243を参考にSOLAS Reg.III/31.1.4で要求される救命いかだをSOLAS Reg.III/7.2.1.2にいう「離れた位置にある救命用のいかだ」と見なし、当該救命いかだが積付けられる区域には以下の設備が必要であることを安全設備規則検査要領3編2章2.15.1-2.に明記した。

1. 少なくとも2個の救命胴衣と2個のイマーシヨンスーツ。
2. 救命いかだの積付け場所及び救命いかだが進水する水面を照明することができる移動式又は固定式の適当な照明装置。
なお、移動式の場合は、当該照明装置を両舷に据付けることができる適当な取付金具を設ける。

3. SOLAS Reg.III/11.7 に適合する乗艇用はしご又は制御された方法で水面まで降下し得る他の乗艇装置。

なお、IACS UI SC213 (Rev.1) に基づき Knotted rope は他の乗艇装置として認められない。

32. 高速船規則検査要領における改正点の解説 (HSCコードに関する統一解釈 (機関関連))

1. はじめに

2008年5月29日付一部改正により改正されている高速船規則検査要領中、HSCコードに関する統一解釈 (機関関連) に関する事項についてその内容を解説する。本改正は、2008年12月1日以降に建造契約が行われる船舶に適用されている。

2. 改正の背景

IACSは、これまで国際条約等に対して多くの統一解釈を策定してきており、本会としても、上記条約の適用においてこれらの統一解釈を適用してきている。しかしながら、必ずしもすべての統一解釈を鋼船規則等に明記していなかった。

一方、IACSは2006年10月に統一手順No.31を採択し、上記を含むすべての統一解釈について、船級規則に取り入れる又は適用することを明記する等により、統一解釈の厳

格な適用を図ることを決めた。

このため、HSCコードに関するIACSの統一解釈のうち、これまで規則等に取り入れていなかった統一解釈HSC6及びHSC7に基づき、関連規則等を改めた。

3. 改正の内容

14編 国際航海に従事する船舶に対する特別要件

1.1.1 適用

- (1) -3. (日本籍船舶用) 又は-4. (外国籍船舶用) として、UI HSC7を参考に、デッドクラフト状態及び当該状態からの復帰に関する規定を加えた。
- (2) [外国籍船舶用のみ] -5.として、UI HSC6を参考に、2の機関室を有する単胴船であって、前方の機関室に設置されるプロペラ軸及び軸受が、後方の機関室を通過する場合について、鋼製プロペラ軸の軸受及びFRP製のプロペラ軸の保護要件を規定した。

33. 船用材料・機器等の承認及び認定要領における改正点の解説 (承認品等の有効期限)

1. はじめに

2008年5月29日付一部改正により改正されている船用材料・機器等の承認及び認定要領中、承認品等の有効期限に関する事項についてその内容を解説する。本改正の適用については以下のとおりである。

- (1) 2008年12月1日 (以下、施行日という。) 以降に承認申込みのある材料、機器、装置、設備及び製造方法に適用。
- (2) 施行日において承認されている材料、機器、装置、設備及び製造方法のうち、承認証に有効期限が記載されているものについては次回更新時から適用。
- (3) 施行日において承認されている材料、機器、装置、設備及び製造方法のうち、承認証に有効期限が記載されていないものについては、承認された日から5年後の日までに承認の更新を行う。ただし、承認された日から4年以上経過している場合は、施行日から1年後の日までに承認の更新を行う。

2. 改正の背景

「船用材料・機器等の承認及び認定要領」に従って本会が承認している材料、機器、製造方法等の多くは承認の有効期限が5年として定められているが、アンカーやチェーンの製造方法などの一部の物件については当該有効期限が定められていない。また、有効期限が定められているものであっても、5年以外となっているものがあり、全ての物件について有効期限が統一されていない。このため、上記の有効期限を5年に統一すべく関連規定を改めた。

3. 改正の内容

- (1) 承認の有効期限が定められていない物件について、新たに有効期限を5年に定め、更新時に必要な手続き等に関する要件を定めた。
 - (a) 第2編1章アンカーの製造方法の承認
 - (b) 第2編2章チェーンの製造方法の承認