

10. 鋼船規則 B 編, 旅客船規則, 高速船規則, 強化プラスチック船規則, フローティングドック規則, 海洋汚染防止のための構造及び設備規則, 冷蔵設備規則, 揚貨設備規則, 潜水装置規則及び関連検査要領並びに船用材料・機器等の承認及び認定要領における改正点の解説 (アスベストの使用禁止)

1. はじめに

2002 年 5 月 1 日付 Rule No.18, No.19, No.20, No.22, No.23, No.24, No.27, No.29 及び No.30 並びに Notice No.22 及び No.26 から No.29 (外国籍船舶用), 2002 年 6 月 25 日付規則第 42 号, 第 43 号, 第 45 号から第 47 号, 第 50 号, 第 51 号及び第 52 号並びに達第 45 号及び第 49 号から第 51 号 (日本籍船舶用) により, 鋼船規則, 旅客船規則, 高速船規則, 強化プラスチック船規則, フローティングドック規則, 海洋汚染防止のための構造及び設備規則, 冷蔵設備規則, 揚貨設備規則, 潜水装置規則及び船用材料・機器等の承認及び認定要領のアスベストの使用禁止に関する規定が改正された。以下, 改正された内容について解説する。

2. 改正の背景

アスベストは, 1974 年に WHO において発ガン性物質と認定される等, 人体に対して非常に有害な物質であることが従来から指摘されており, アスベストの工作に従事する人間の安全性を主目的として, 先進国各国において従来か

ら種々の規制が施行されている。船用関連においては, その優れた耐熱性・断熱性によりパッキン材及び防熱材として認知されており, 上記のような規制によりその使用量は減少しつつも, 一部の部品等で現在も使用されている。このため, 国際海事機関 (IMO) においてアスベストの使用を国際的に規制するべく議論され, 2000 年 12 月に開催された第 73 回海上安全委員会において SOLAS 第 II-1 章の第 3-5 規則として, アスベストを含む材料の新規使用を原則として禁止する規定が設けられた。本会としても条約の主旨を尊重し, アスベストを含む材料の使用を原則として禁止するとともに, 解撤時等を考慮して当該材料をやむを得ず使用した場合に記録が残るよう規則を改正した。

3. 改正の内容

アスベストの使用禁止を規定することとし, 各規則の登録検査または各設備・装置規則の総則にアスベストの使用禁止を規定し, 例外規定を条約にあわせて検査要領に規定した。また, やむを得ず当該材料を使用した場合について船舶に記録が残るよう, 使用場所等を示す図書の提出を規定した。

11. 鋼船規則検査要領 B 編及び D 編における改正点の解説 (船尾管軸受の温度センサ)

1. はじめに

2002 年 5 月 1 日付達第 20 号 (日本籍船舶用) 及び同日付 Notice No.22 (外国籍船舶用) により, 鋼船規則検査要領 B 編及び D 編の一部が改正された。以下, これらの改正された検査要領について解説する。

2. 改正の背景

従来の鋼船規則検査要領では, 下記の場合に対して船尾管軸受内部に温度センサを 2 個設置することが要求されていた。

- (1) プロペラ軸の予防保全管理方式 (PSCM) を採用する場合 (検査要領 B 編, B8.1.3)
- (2) 船尾管軸受の長さを規定値より短くする場合 (検査要領 D 編, D6.2.10)
- (3) 第 1C 種プロペラ軸を採用する場合 (検査要領 D 編, D6.2.11)

これは, 故障時等に入渠して換装する必要がある従来の船外から取り付ける形式の温度センサを想定していたためである。しかしながら, 近年, 入渠することなくセンサを船内から取替えること可能な形式のものが登場してきたため, このような場合には, 温度センサを 1 個とできるよう関連規定を改めた。

3. 改正の内容

船尾管軸受内部に温度センサを 2 個設置することが要求される上記の各要件において, 下記を満たすことを条件に, 温度センサを 1 個とすることができるように関連規定を改めた。

- (1) 温度センサの取替え要領を示す資料を提出し, これに従い実際に温度センサが取替え可能であることを確認する。
- (2) 予備の温度センサを備える。