

標題:

MSC75 での審議結果の紹介

# ClassNK

## テクニカル インフォメーション

No. TEC-0468

発行日 2002年7月10日

各位

平成14年5月15日から5月24日にかけて開催されたIMOの第75回海上安全委員会(MSC75)での審議結果について次のとおりお知らせ致します。

### 1. 条約等の採択に関して

以下の条約改正案及び総会決議案が採択されました。改正規則の発効は2004年1月1日が予定されています。

#### (a) SOLAS 条約第IV章の改正

1999年2月1日をもって、無線設備がGMDSSに完全移行したことを受け、それ以前の移行期間の取り扱いに関する経過措置規定が削除されました。

なお、VHF 16 chの聴取については引き続き2005年2月1日まで行うことが要求されています。

#### (b) SOLAS 条約第V章の改正

全ての船舶に、国際航空及び海上捜索救助手引書(IAMSAR マニュアル)の第III巻の最新版を搭載することが義務づけられます。

#### (c) SOLAS 条約第VI章及びVII章の改正

IMDGコード(International Maritime Dangerous Code)が、SOLAS 条約第VI章及びVII章から引用される強制コードとなり、危険物を積載する場合にはIMDGコードの要件に従って貨物を搭載することが要求されることとなります。

#### (d) 総会決議 A.744(18)の改正

エリカ号の事故を鑑み、老朽船の更なる安全性の向上及び海洋環境の保全のため、ばら積貨物船及びタンカーに対する検査強化規定である総会決議 A.744(18)の改正が採択されました。本決議はIACSの統一規則に準じており、ClassNKにおいては昨年7月1日より本改正を既に先取り実施しております。(テクニカル・インフォメーション No. TEC-0402 参照)

### 2. MSC76(2002年12月)で採択が見込まれる主な規則改正

#### (a) ばら積貨物船及びタンカーの点検設備(SOLAS regulation II-1/12-2 改正)

本規則は既にMSC74(2001年6月)において、ばら積貨物船及びタンカーに点検設備の設置を強化することが承認されており、今次MSC75において同規則で引用される強制設備要件を最終化する予定でした。(テクニカル・インフォメーション No. TEC-0419 参照)

(次頁に続く)

NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ(URL: [www.classnk.or.jp](http://www.classnk.or.jp))においてご覧いただけます。

しかしながら MSC75 での議論において、ばら積貨物船の船側肋骨用の点検設備の本数、タンカーの点検設備としてのラフト使用の是非等、具体的な要件で合意ができず、次回 MSC76 で再検討されることとなりました。

なお、適用日については、当初 2004 年 1 月 1 日以降の建造船となっておりますが、既に建造契約している船が多く規則改正の影響が大きいことから、2005 年 1 月 1 日以降の建造船に変更されています。対象船は総トン数 2 万トン以上のばら積貨物船及び総トン数 500 トン以上の油タンカーとなっております。

### (b) ばら積貨物船に対する浸水警報及び排水装置の設置 (SOLAS regulation XII/12&13 新設)

MSC74 で合意された 'DARBISHIRE 号沈没事故調査報告書の事故防止への提言' における検討項目のひとつとして、本件が SLF 及び DE 小委員会で検討されていましたが、今次 MSC75 において下記の設備を要求する SOLAS 改正案が承認されました。(SOLAS 条約改正案を添付)

- 1) 貨物倉への浸水警報設置
- 2) 最前部の貨物倉より前のバラスタタンクへの浸水警報設置
- 3) 最前部の貨物倉より前の dry or void space への浸水警報設置
- 4) 最前部の貨物倉より前の区画への浸水時の排水設備設置

本改正案は、次回 MSC76 で採択され 2004 年 7 月 1 日に発効する見込みです。

適用日については、1)-3)が 2004 年 7 月 1 日以降最初に来る年次、中間あるいは定期検査時、4)については 2004 年 7 月 1 日以降の中間・定期検査までとなっております。

## 3. その他の検討項目

### (a) 海上テロ防止

IMO 総会において、海上・港湾におけるテロ対策の検討が緊急課題として問題提起されており、今次会合において、船舶及び港湾施設の保安要件を強制化する 'SOLAS 条約改正案' 並びに '船舶及び港湾施設の保安コード (ISPS コード) 案' が作成されました。テロに対処するための本船・会社・港湾におけるそれぞれの対策が考えられており、本年 9 月の中間会合を経て次回の MSC76 での採択を目指しています。

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター 国際室

住所: 東京都千代田区紀尾井町 4-7 (郵便番号 102-8567)

Tel.: 03-5226-2038

Fax: 03-5226-2039

E-mail: xad@classnk.or.jp

添付 条約改正案 SOLAS Regulation XII/12&13

**DRAFT AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR  
THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

**CHAPTER XII**

**ADDITIONAL SAFETY MEASURES FOR BULK CARRIERS**

The following new regulations 12 and 13 are added after existing regulation 11:

**“Regulation 12**

**Hold, ballast and dry space water ingress alarms**

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

- 1 Bulk carriers shall be fitted with water level detectors:
  - .1 in each cargo hold, giving audible and visual alarms, one when the water level above the inner bottom in any hold reaches a height of 0.5 m and another at a height not less than 15% of the depth of the cargo hold but not more than 2.0 m. On bulk carriers to which regulation 9.2 applies, only the latter alarm need be installed. The water level detectors shall be fitted in the aft end of the cargo holds. For cargo holds which are used for water ballast, an alarm overriding device may be installed. The visual alarms shall clearly discriminate between the two different level detectors in each hold;
  - .2 in any ballast tank forward of the collision bulkhead required by regulation II-1/11, giving an audible and visual alarm when the liquid in the tank reaches a level not exceeding 10% of the tank capacity. An alarm overriding device may be installed to be activated when the tank is in use; and
  - .3 in any dry or void space other than a chain cable locker, any part of which extends forward of the foremost cargo hold, giving an audible and visual alarm at a water level of 0.1 m above the deck. Such alarms need not be provided in enclosed spaces the volume of which does not exceed 0.1% of the ship's maximum displacement volume.
- 2 The audible and visual alarms specified in paragraph 1 shall be located on the navigation bridge.
- 3 Bulk carriers constructed before [1 July 2004] shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the first annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after [1 July 2004].

## **Regulation 13**

### **Availability of pumping systems**

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 On bulk carriers, the means for draining and pumping ballast tanks and bilges of dry spaces, any part of which is located forward of the collision bulkhead, shall be capable of being brought into operation from a readily accessible enclosed space, the location of which is accessible from the navigation bridge or propulsion machinery control position without traversing exposed freeboard or superstructure decks. Where pipes serving such tanks or bilges pierce the collision bulkhead, as an alternative to the valve control specified in regulation II-1/11.4, valve operation by means of remotely operated actuators may be accepted provided the location of such valve controls complies with this regulation.

2 Bulk carriers constructed before [1 July 2004] shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the first intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after [1 July 2004], however in no case later than [1 July 2007].”

\*\*\*