

## 国際海事機関(IMO) 第 54 回 防火小委員会の結果について

### 概要

- ・火災試験方法コード(FTP コード)の総合見直しを最終化。
- ・低引火点貨物を輸送するタンカーの爆発防止策(イナートガス装置搭載)を 20,000DWT 未満の新船に拡大することに合意。適用船舶の下限については継続審議。
- ・水素燃料自動車等を輸送する船舶の安全要件について、我が国提案を基に検討を開始。
- ・36 人以下の旅客船及び貨物船の RORO 区域の隔壁及び甲板の防熱性を強化することに合意。
- ・固定式非常用消火ポンプの揚程及び設置位置に関する統一解釈の明確化に合意。

4 月 12 日から 16 日まで、英国ロンドンにおいて、国際海事機関(IMO)第 54 回防火小委員会(FP54)が開催されました。我が国からは、在英国大使館、国土交通省、海上技術安全研究所、その他関係海事機関・団体等から構成される代表団が参加し、我が国意見の反映に努めました。

主な審議内容・結果は以下のとおりです。

### 1. 火災試験方法コード(FTP コード)の総合見直しについて

FTP コードは、海上における人命の安全のための国際条約(SOALS 条約)で船舶に設備される製品の火災試験、評価、承認の規定を定めたものであり、最新の国際規格や新たな知見を採り入れて総合的に見直すべきとの FP50(2006 年)での我が国提案に基づき、これまで吉田公一氏(海上技術安全研究所)を議長とするワーキンググループや平岡達弘氏(日本船舶品質管理協会製品安全評価センター)をコーディネーターとするコレスポンデンス・グループ(CG)<sup>1</sup>で、総合的な見直しを審議してきました。

今次会合において、語句などの修正について審議を行い、新たな FTP コード案を最終化しました。新 FTP コードは、第 87 回海上安全委員会(MSC87、本年 5 月開催)で承認の後、MSC88(本年 12 月開催)で採択され、2012 年 7 月より発効する予定です。

なお、本改正案では、試験成績書は、発行日から 15 年以内であって製品に変更がない場合に限り、型式承認証書の更新に利用することができ、また、現行の FTP コードに基づき交付された試験成績書は、試験成績書の発行日から 15 年を経過した場合でも、新 FTP コードの発効日から 5 年以内であれば、型式承認証書の更新に利用することができる内容となっています。

### 2. 低引火点貨物を輸送する油・ケミカルタンカーの爆発防止策について

2003 年 6 月に発生した仏籍 Chassiron 号の爆発事故を契機に、ケミカル/油タンカーの爆発事故防止策について検討することに MSC83 が合意し、FP51 から、20,000DWT 以上のケミカル/油タン

<sup>1</sup> 電子メールにて議論を行う通信部会

<sup>2</sup> 燃焼に必要な酸素を含まないガスの供給により区画内の酸素濃度を制御し、爆発を防止するシステム。一般に、油タンカーでは専用の燃料をボイラーで燃焼させた排ガスが、ケミカルタンカーでは空気中から取り出した窒素が用いられる。

カーに設置を義務付けているイナートガス装置(IGS)<sup>2</sup>を、引火点の低い物質を運送する 20,000DWT 未満の新造及び現存タンカーにも設置すること等について検討を行っています。

前回会合(FP53)では、油タンカーについては IGS の搭載義務付けの範囲を 20,000DWT 未満のものにまで拡大することに合意しましたが、適用範囲の下限については合意はなされませんでした。またケミカルタンカーへの IGS 搭載義務付けについては、特段の合意はなく、継続審議となりました。

今次会合における審議の結果、IGS の搭載義務付けの拡大が適用される船舶は、新船(改正条約が発効する日以後に建造されるケミカルタンカー及び油タンカー)であることが明確化されたものの、その適用範囲の下限については、5,000DWT 以上とする意見と 8,000DWT 以上とする意見に分かれ、結論に至らなかったため、次回会合において引き続き検討することになりました。

### 3. 水素自動車及び圧縮天然ガス自動車を輸送する船舶の要件

地球温暖化対策が国際的に進められる中、自動車業界においては、走行中に CO<sub>2</sub> を排出しない水素燃料自動車や CO<sub>2</sub> 排出が従来のガソリン自動車より少ない天然ガス自動車の開発や製品化が進められており、今後、水素燃料自動車等の海上輸送量は増加していくと予想されています。しかしながら、現在の SOLAS 条約では、自動車運搬船の安全要件を設定するにあたり従来型のガソリン及びディーゼル自動車を想定しており、水素燃料自動車や天然ガス自動車等の新形式自動車は想定していないことから、我が国は MSC85 において「水素燃料自動車及び天然ガス自動車運搬船の安全基準の検討」を FP の新規議題として提案し、承認されました。

我が国から、船舶で水素燃料自動車や天然ガス自動車を輸送する際の危険性の特定及び安全対策の検討結果及び水素自動車等の構造や燃料タンクの配置などを紹介する提案文書を今次会合に提出しました。審議の結果、小委員会は、水素自動車等を船舶で輸送する際の安全対策検討の重要性及びその検討を早急に進める必要性に合意し、太田進博士(海上技術安全研究所)をコーディネーターとする CG を設立することに合意しました。CG において、船舶で水素自動車等を輸送する際の危険性の特定及び安全対策についてさらなる検討を行い、次回会合(FP55)に報告することとなりました。

### 4. 火災安全設備のための性能試験及び承認基準の見直しについて

火災安全設備については、性能試験及び承認基準(強制要件)の作成・見直しを継続して行っています。

今次会合での審議の結果、主に以下の事項について合意し、MSC 88 に提出することとなりました。

- FSS コード第 6 章(固定式泡消火装置)の改正案(全面改正)
- 固定式高膨張泡消火装置の試験及び承認指針(MSC サーキュラー)案
- 固定式局所消火装置の試験及び承認指針(MSC/Circ.913)の改正案

### 5. 36 人以下の旅客を運送する旅客船及び貨物船のロールオン・ロールオフ(RO-RO)区域及び車両積載区域の防熱保全性について

MSC85 において、中国は 36 人以下の旅客を運送する旅客船及び貨物船の RO-RO 区域及び車両積載区域を隔離する隔壁及び甲板の防熱保全性を強化するための SOLAS II-2 章の改正を提案しました。本提案は FP の新規議題として MSC85 で承認され、今次会合から審議が開始されました。

今次会合には、中国は 36 人以下の旅客を運送する旅客船及び貨物船における RO-RO 区域・車両積載区域間の隔壁及び甲板の防熱保全性は A-30 とするなどの内容を含む SOLAS II-2 章改正案を提案し、

2008 年にアドリア海沿岸で火災を起こしたトルコ籍の RO-RO 貨物船 “Und Adriatic” 号の事故調査報告書を基に自らの提案の妥当性を説明しました。

我が国は、貨物船、特に自動車運搬船(PCC)の防熱保全性を A-30 とすることについては、慎重な検討を要するとして、尚早な結論を出すことに反対しましたが、安全強化を内容とする中国提案に多くの支持があり、小委員会は中国提案に合意しました。当該 SOLAS II-2 章改正案は、MSC88 に承認のため提出される予定です。

## 6. 固定式非常用消火ポンプの揚程及び設置位置に関する統一解釈

貨物船の非常用消火ポンプの揚程に関する火災安全設備のための国際コード(FSS コード)第 12 章 2.2.1.3 に関する国際船級協会連合(IACS)統一解釈案について、FP49 から継続審議となっています。

今次会合における審議の結果、固定式非常用消火ポンプは以下の条件で作動できるよう設置されなければならないことを明確にすることに合意しました。合意事項は、MSC88 に承認のため提出される予定です。

- ・ 平衡状態(even keel)でプロペラの 2/3 が没水の静的な状態
- ・ 承認された復原性資料に基づいたバラスト入港状態(貨物は搭載せず、10%の倉庫品及び燃料を含めた状態)

以上