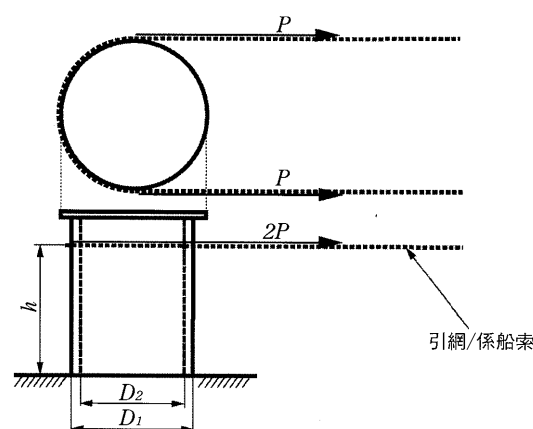


において使用が想定される引綱及び係船索の最大切断荷重の2倍、(b) 本会鋼船規則に規定している艀装数に応じて規定されている引綱及び係船索の切断荷重の2倍の値のうち、大なるものとした。また、当該設計荷重は、



p ：引綱及び係船索の最大切断荷重

h ：支持構造から荷重の作用点までの高さ

図1 曳航及び係留設備の支持構造における設計荷重の想定モデル（ボラードの例）

ボラード等柱状のものに単一の引綱及び係船索がかけられた状態を想定しており（図1参照）、この設計荷重を超える使用状況が想定される場合は、使用状況に応じて適宜必要な修正を加える必要がある。

3.3 支持構造の許容応力

（鋼船規則C編27.2.4及びCS編23.2.4）

支持構造の許容応力は次の値以下とした。

- (1) 許容曲げ応力：使用材料の規格降伏応力の100%
- (2) 許容せん断応力：使用材料の規格降伏応力の60%

3.4 安全使用荷重

（鋼船規則C編27.2.5及びCS編23.2.5）

曳航及び係留設備の安全使用荷重は支持構造の設計荷重の0.5倍以下の値とし、当該設備に明記するよう規定した。

3.5 曳航及び係留設備配置図（鋼船規則B編表B 3.1並びにC編27.2.6及びCS編23.2.6）

各々の曳航及び係留設備の適用規格及び型式が分かるもの、当該設備に対する使用方法に応じた安全使用荷重等の情報が記載されている曳航及び係留設備配置図の船上への備え付けを規定し、当該配置図が船上に備付けられていることを年次検査の確認項目として追加した。

12. 鋼船規則B編、C編及びCS編並びに関連検査要領における改正点の解説 （点検設備）

1. はじめに

2004年11月15日付規則第57号及び達第51号（日本籍船舶用）、同日付Rule No.62及びNotice No.56（外国籍船舶用）、12月27日付規則第75号及び達第65号（日本籍船舶用）並びに同日付Rule No.78及びNotice No.68（外国籍船舶用）により、鋼船規則B編、C編及びCS編並びに関連検査要領の一部が改正された。以下にその内容について解説する。

2. 改正の背景

油タンカー及びばら積貨物船の安全性を向上させることを目的とし、2002年12月12日付けでSOLAS条約の一部改正（決議MSC.134 (76)）が採択され、第II-1章第3-6規則として貨物エリア内の区画等へ固定点検設備を設けることが規定された。本要件は、国際航海に従事する総トン数500トン以上の油タンカー及び総トン数20,000トン以上のばら積貨物船であって、2005年1月1日以降に建造されるものに適用されることになっている。（建造の定義については、SOLAS条約第II-1章第1規則を参照のこと。）同時に、固定点検設備の詳細や設置要件の詳細を規定したTechnical Provisions（決議MSC.133 (76) / 以下、TPという。）が採択

され、上記SOLAS条約第II-1章第3-6規則から強制要件として適用されることになっている。

しかしながら、上記改正条約及びTPに規定されている要件の一部に問題があるとの意見があり、2004年5月12日から5月21日に開催されたIMOの第78回海上安全委員会（MSC78）において再度審議が行われ、結果として大幅な要件緩和を含む条約の再改正（決議MSC.151 (78)）及びTPの改正（決議MSC.158 (78)）が採択された。これらの決議は、国際航海に従事する総トン数500トン以上の油タンカー及び総トン数20,000トン以上のばら積貨物船であって、2006年1月1日以降に建造されるものに適用されることになった。

MSC78においては、大幅な要件緩和を含む今回の改正内容に鑑み、条約上はMSC78における改正前の要件である決議MSC.134 (76) 及びMSC.133 (76) が適用されることになる2005年1月1日以降、2006年1月1日前に建造される上記船舶についても、改正された要件（決議MSC.151 (78) 及び決議MSC.158 (78) によるもの。）を適用できるようにすることが合意されており、その旨がMSC/Circ.1107として回章されることとなった。このため、結果としては、国際航海に従事する総トン数500トン以上の油タンカー及び総トン数20,000トン以上のばら積貨物船であって、2005年1月

1日以降に建造されるものについては、決議MSC.151 (78)により改正されたSOLAS条約第II-1章第3-6規則及び決議MSC.158 (78)によって改正されたTPに従って、貨物エリア内の区画等に適切な点検設備を設けなければならないこととなっている。

一方、IACSは、これらの改正条約及びTPが適用上曖昧な部分を含んでいることを考慮し、業界団体の協力の下、これらに対する統一解釈の検討を行っていた。MSC78における改正前の要件(決議MSC.134 (76)のSOLAS条約第II-1章第3-6規則及び決議MSC.133 (76)によるTP)に対しては、統一解釈SC190を採択した。この内容の多くの部分はMSC78において改正された要件(決議MSC.151 (78)により改正されたSOLAS条約第II-1章第3-6規則及び決議MSC.158 (78)によって改正されたTP)に反映されているが、更にMSC78において改正された要件に対しても、引き続き統一解釈の検討を行い、最終的にSC191として採択している。

上記のとおり、改正条約(決議MSC.134 (76))の発効日(2005年1月1日)を目前に控えながら実際に適用される条約上の要件が流動的であったため、関連規則の改正作業は2段階に分けて行うこととした。まずは決議MSC.151 (78)により改正されたSOLAS条約第II-1章第3-6規則及び決議MSC.158 (78)によって改正されたTPの要件に対応すべく、第一次改正(2004年11月15日付けで公示分)を行い、更に、上記統一解釈SC191の採択を受けて、規則適用の上で必要な詳細規定/解釈を明示すべく、第二次改正(2004年12月27日公示分)を行うこととなった。

3. 改正の内容

決議MSC.151 (78)により改正されたSOLAS条約第II-1章第3-6規則及び決議MSC.158 (78)によって改正されたTPの要件に基づき、油タンカー及びばら積貨物船の貨物エリア内の区画等に点検設備を設けることを、従来から適用されている点検設備に関する要件(旧鋼船規則C編1.1.10)とまとめ、鋼船規則C編35章及びCS編26章(新設/外国籍船舶用鋼船規則CS編については、現行26章を27章と改め、26章としている。)に規定している。ここでは、今回の改正で新設された油タンカー及びばら積貨物船の貨物エリア内の区画等に設ける点検設備に関する要件の概要を紹介する。

3.1 区画への交通手段

貨物エリア内の各区画及び船首倉への交通は、原則として開放甲板から直接行なうものとし、区画の種類等に応じて次の(1)から(7)によることとしている。(二重底区画等への交通については、安全な区画区画を経由して行うこととしても差し支えない。)

- (1) タンク及びコファダムであって長さが35m以上のものには、少なくとも2組のハッチ又はマンホール及び

- はしごを設け、できる限り遠く離して配置すること。
- (2) タンク及びコファダムであって長さが35m未満のものには、少なくとも1組のハッチ又はマンホール及びはしごを設けること。
- (3) 油タンカーの貨物エリア内の各区画(船首倉を除く。)への交通については、少なくとも1組は、傾斜はしごとしなければならない。
- (4) ばら積貨物船のトップサイドタンクであって高さ6mを超える場合については、傾斜はしごとしなければならない。
- (5) 前(3)及び(4)にかかわらず、幅が2.5m未満のタンクでは、垂直はしごとして差し支えない。
- (6) ばら積貨物船の貨物倉には、少なくとも2組のハッチ又はマンホール及びはしごを設け、貨物倉の前端及び後端に配置すること。一般に、貨物倉の前後端のはしごは、左舷又は右舷に対角に配置すること。この時、2組のはしごのうち少なくとも1組については、傾斜はしごとしなければならない。
- (7) タンク等の交通に供されるはしごについては、傾斜はしごとする場合もふくめ、区画への入り口部分については垂直はしごとし、甲板支持構造から約2.5mに設けた踊り場にまで降り、そこから次のはしごに連絡する形とする必要がある。これは、区画内の雰囲気体に慣らすこと、入り口付近で転落した際のリスクを軽減すること等を目的としたものである。上記踊り場より下方については、垂直距離で6mを超えない間隔で踊り場を設け、次のはしごに接続する形とする必要がある。

3.2 油タンカーの貨物油タンク等

油タンカーの貨物油タンク及びバラストタンクであって後述する二重船側部の幅が2.5m未満の区画以外の区画については、甲板支持構造部材の概要を点検するために次の(1)及び(2)の固定点検設備を、タンク内の垂直部材を点検するために次の(3)及び(4)の固定点検設備を、それぞれ設けなければならない。((1)及び(2)並びにこれらを連絡する設備により、タンク上部では固定点検設備が“U”の字に配置されることになる。)従って、タンク内に内部構造材が配置されないタンクについては、これらの固定設備を設ける必要は無いが、甲板横桁及び縦通材を甲板上に配置する場合であっても、甲板横桁の下部肘板やトランスウェブがタンク内に配置される場合については、これらのタンク上部の部分(point)を点検するための固定点検設備が必要となるので注意が必要である。なお、高さが6m未満のタンクについては、可搬式のはしご等で点検することが可能であるため、下記の固定設備を設置する必要は無い。(他の区画内の点検設備についても、基本的にこれと同様の考え方を採っている。)

- (1) 横置隔壁の防撓材が取り付けられる面の、甲板の下方1.6mから3mの高さに、船舶の幅方向に連続した固

定点検設備。

- (2) タンクの両舷それぞれに、各1組の船舶の長さ方向に連続した固定点検設備。このうちの1組の点検設備は、甲板の下方1.6mから6mの高さに、もう1組の点検設備は、甲板の下方1.6mから3mの高さに、それぞれ配置すること。
- (3) トランスウェブの点検のために、縦通隔壁の防撓材が取り付けられた面に、船舶の長さ方向に連続した固定点検設備を、船体構造部材の一部として、可能であれば横置隔壁の水平桁の位置に整合させて、設けなければならない。ただし、高さが17m未満の貨物油タンクについては、当該点検設備の代替として、本会が適当と認める代替設備を設けることとして差し支えないとしている。なお、高さが17m以上の場合についても代替設備が認められることとなっているが、当該斟酌規定はあくまで前(2)の点検設備に基部を取り付けて使用するWire Lift Platformのようなものを想定しており、ラフト等をこの目的のための代替設備とすることは認められない。
- (4) タンク底部からの高さが6mを超えるクロスタイを有する船舶にあっては、当該クロスタイ両端の肘板部分の検査が可能で、(3)に規定される船舶の長さ方向に連続した固定点検設備の一つから交通できる船舶の幅方向の固定点検設備。(クロスタイの両端部がそれぞれ(3)の点検設備と連絡する形となっていれば、船幅方向に連続したものとする必要は無い。)

3.3 油タンカーの二重船側部

油タンカーの二重船側部を形成する幅が5m未満のバラストタンクについては、次の(1)から(3)に従って点検設備を設けなければならない。

- (1) ビルジホッパ部上部ナックルの上方の二重船側部については、次の(a)から(c)に従って、固定点検設備を設けなければならない。
 - (a) 最上部水平桁と甲板の垂直距離が6m以上の場合、甲板面の下方1.6mから3mの高さに、当該タンク全長にわたって船舶の長さ方向に連続した固定点検設備を1組設けなければならない。また、当該タンクの前後端に、タンク底部(又は直下の水平桁)からこの点検設備へ交通するためのはしごを設けなければならない。
 - (b) 船舶の長さ方向に連続した固定点検設備。船体構造部材の一部とし、垂直距離が6mを超えない間隔で設けること。
 - (c) 水平桁とする場合、実行可能な限り、横置隔壁の水平桁の位置に整合させて、設けなければならない。
- (2) ビルジホッパ部については、タンク底部から上部ナックル点までの垂直距離が6m以上である場合、次の

(a)又は(b)に従って、当該タンク全長にわたって船舶の長さ方向に交通するための固定点検設備を1組設けなければならない。また、この点検設備は、垂直方向に交通する固定点検設備により、当該タンクの前後端から交通できるものとしなければならない。

(a) 縦通固定点検設備は、ビルジホッパ部の頂部から下方1.6mから3mの高さに設けるものとして差し支えない。この場合、縦通点検設備を延長した踊り場をトランスウェブの箇所に設け、構造的に重要な場所と認識された部分への交通に使用することができる。

(b) 上記に代えて、トランスリングの開口から1.2m以上下方の位置に設ける縦通固定点検設備であって、構造的に重要な部分に接近するために可搬式点検設備が使用できるものを設けるものとして差し支えない。

- (3) 前(2)に規定される垂直距離が6m未満の場合には、固定点検設備に代えて、本会が適当と認める代替設備又は可搬式の点検設備を使用することとして差し支えない。代替点検設備の運用を容易にするために、水平桁には、一直線状に配置された開口を設けなければならない。この開口は、十分な大きさのものとし、適当な保護レールを設けること。

3.4 ばら積貨物船のクロスデッキ

ばら積貨物船のクロスデッキの支持構造については、次の(1)から(4)に従って、点検設備を設けなければならない。

- (1) 当該甲板の両舷及び中心線付近に交通可能な、固定点検設備を備えなければならない。それぞれの点検設備は、貨物倉への点検設備から又は直接上甲板から交通可能なものとし、甲板の下方1.6mから3mの高さに設けなければならない。
- (2) 当該甲板の下方1.6mから3mの高さに、船舶の幅方向に連続した固定点検設備を横置隔壁の設ける場合、前(1)に規定する点検設備と同等と認められる。
- (3) 横置隔壁に、クロスデッキの全長・全幅に渡る上部スツールを備え、その内部からクロスデッキ支持構造部材の全ての骨・板部材を監視でき、かつ、上甲板から交通可能となっている場合については、クロスデッキのための固定点検設備は要求されない。
- (4) 二重底頂板からクロスデッキまでの垂直距離が17m以下の場合、前(1)の点検設備に代えて、クロスデッキの支持構造への交通に移動式の点検設備を使用することとして差し支えない。(この移動式の設備は、船上に備えおく必要は無い。)

3.5 ばら積貨物船の倉内肋骨等

ばら積貨物船の貨物倉については、倉内肋骨等を点検するために次の(1)から(3)に従って、点検設備を設けなければならない。

- (1) すべての貨物倉に、当該貨物倉の倉内肋骨総数の少なくとも25%にあたるもの(貨物倉全体にわたり左右舷に均等に配置されたものとし、前後端の横置隔壁部分を含むものとする。)が点検可能となるように、垂直方向に交通する固定点検設備を備えなければならない。いかなる場合も、各舷に3組(前後端及び中央)以上の垂直方向に交通する固定点検設備を備えなければならない。(入渠又は上架時以外で検査をすることが前提となっている部分について、船上の設備で点検可能とすることが念頭に置かれている。)また、隣接する倉内肋骨の間に設けられる垂直の固定点検設備は、両方の倉内肋骨の点検のための点検設備とみなすことができる。下部ホッパタンク斜板を利用して近接する部分については、可搬式の点検設備を使用することとして差し支えない。なお、倉内肋骨の点検の為に設けられる垂直はしごについては、垂直距離が6mを超える場合でも踊り場は不要である。
- (2) 前(1)の点検設備が備えられていない倉内肋骨(上部肘板に至るまでの範囲)及び横置隔壁への交通のために、前(1)に加えて可搬式又は移動式の点検設備を備えなければならない。(この移動式の設備は、船上に備えおく必要は無い。)
- (3) 上部肘板を含む倉内肋骨への交通については、前(1)で要求される固定点検設備に代えて、可搬式又は移動式点検設備を利用するものとして差し支えない。(ここで固定設備を代替するものとして備えられる可搬式又は移動式の設備については、船上に備えられ、すぐに使用できるものとおかなければならない。)

3.6 ばら積貨物船のトップサイドタンク

ばら積貨物船のトップサイドタンクについては、次の(1)から(3)に従って、点検設備を設けなければならない。

- (1) 高さが6m以上のトップサイドタンクについては、甲板下方1.6mから3mの高さに、船側外板特設肋骨に沿って、船舶の長さ方向に連続した固定点検設備を1組備えなければならない。また、当該タンクへの点検設備に近接して、この点検設備へ垂直方向に交通するためのはしごを設けなければならない。
- (2) トップサイドタンクの前後端部分及び中央部分に、タンク底部からタンク底部斜板と甲板口側桁の交差部にわたる固定点検設備を備えなければならない。
- (3) 高さが6m未満のトップサイドタンクについては、固定点検設備に代えて、本会が適当と認める代替設備又は可搬式の点検設備を使用することとして差し支えない。

3.7 ばら積貨物船のビルジホッパタンク

ばら積貨物船のビルジホッパタンクについては、次の(1)及び(2)に従って、点検設備を設けなければならない。

- (1) 高さが6m以上のビルジホッパタンクについては、トランスリング開口の1.2m以上下方の位置に、船側外板特設肋骨に沿って、次の(a)から(c)に従って、船舶の長さ方向に連続した固定点検設備を1組備えなければならない。また、当該タンクへの点検設備に近接して、この点検設備へ垂直方向に交通するためのはしごを設けなければならない。
 - (a) 船舶の長さ方向に連続した固定点検設備と当該区画の底部との間を交通するはしごを設けなければならない。
 - (b) 構造的に重要な部分についてより適切な点検を行えるものである場合には、前(a)に規定する設備に代えて、船舶の長さ方向に連続した固定点検設備を甲板の1.6m以上下方の位置に設け、トランスリング開口上方のウェブを貫通するものとしてすることができる。サイズを大きくした縦通肋骨は、船舶の長さ方向に連続した固定点検設備として使用することができる。
 - (c) 二重船側構造の場合にあっては、代替方法との組み合わせによりビルジホッパ斜板と二重船側部の取り合い部への交通が増す場合、船舶の長さ方向に連続した固定点検設備は、上記取り合い部から6m以内の位置に設けることとして差し支えない。
- (2) 高さが6m未満のビルジホッパタンクについては、固定点検設備に代えて、本会が適当と認める代替設備又は可搬式の点検設備を使用することとして差し支えない。

3.8 船首倉

船首隔壁の船体中心船上の位置における高さが6m以上の船首倉については、甲板支持部材、水平桁、船首隔壁及び船側外板構造といった重要部分に交通するための、次の(1)又は(2)に従って、適切な点検設備を設けなければならない。

- (1) 甲板又は上方に取り付けられている中間水平桁からの垂直距離が6mを超えない水平桁が設けられている場合、可搬式点検設備との組み合わせにおいて、適切な点検設備が設けられているものと認められる。
- (2) 甲板と水平桁の間、水平桁間又は最下部水平桁とタンク底部の間の垂直距離が6m以上の場合、本会が適当と認める代替設備を設けなければならない。

3.9 点検設備の仕様

前3.8までで要求される固定点検設備は、就航後、メンテナンス次第で船殻構造と同様に腐食・衰耗していくと考えられる。このため、就航後の固定点検設備の健全性を確保するための方策として、当該設備は十分な強度を有するものとし、かつ、実行可能な限り船体構造の一部としなければならないこと、更には同等の防食措置が採られること及び定期的に点検されることが規定されることとなった。ま

た、安全交通観点から、従前のSOLAS条約Reg.II-1/3-6及びMSC/Circ.686を拡張する形で、以下のような詳細が規定されている。

- (1) 固定点検設備の一部として設けられる歩路は、少なくとも600mmのクリア幅を有するものでなければならない。ただし、垂直桁部材のウェブを迂回する必要がある部分においては、クリア幅を450mmとして差し支えない。
- (2) 固定点検設備の歩路面が5度以上傾斜している場合、傾斜部には滑り防止措置を施さなければならない。
- (3) 固定点検設備の一部として設けられる高所歩路には、開放された側に高さ1,000mm以上の手摺を備えなければならない。この手摺は、十分な強度を有するものとし、500mmを超えない間隔で中間レールを設け、3mを超えない間隔で支柱を設けたものとしなければならない。
- (4) 水平面の開口、ハッチ又はマンホールを通じての交通については、障害物のない開口の最小の大きさは、600mm×600mm（角型、コーナーRは100mm以下）未満としてはならない。応力集中を避けるため等でコーナーRを大きくする場合、これと同等の交通性を確保する必要がある。例えば、600mm×800mmとする場合、コーナーRを300mmとすることができる。MSC/Circ.686を参照すれば、φ670mmの丸型も可となる。
- (5) 垂直面の開口又はマンホールであって、当該タンク内の船首尾方向及び船幅方向の移動のために制水隔壁、肋板、桁板及び特設肋骨に設けられるものを通じての交通については、障害物のない開口の最小の大きさは、600mm×800mm（垂直方向が800mmで、コーナーRは300mm以下）以上としなければならない。ただし、二重底区画内等で桁板等に大きな開口を設けることが困難な場合については、垂直方向を600mmとすることも認められる。
- (6) 載荷重量5,000トン未満の油タンカーについては、特別な事情があり、水平面／垂直面の開口を通じて交通することができ、かつ、負傷者を搬出できると本会が認める場合には、前(4)及び(5)で規定される寸法より小さな寸法とすることが認められ、従来のSOLAS条約Reg.II-1/12-2に基づく旧規定の運用と同様、鋼船規則検査要領S編表S3.4.4の規定を準用することとしている。
- (7) はしご等についても横木の間隔等が詳細に規定されており、従来使用されてきたものと異なる部分があるので注意されたい。

3.10 点検設備に関する手引書

船舶には、承認された船体構造への交通に関する手引書の写しを備えなければならない。点検設備に関する手引書

は、全体及び精密検査並びに板厚計測を実施するための船舶の点検設備が記載されたものであって、それぞれの区画の点検設備について、次の事項を含める必要がある。

- (1) 当該区画への点検設備を記載した図面であって、必要な技術仕様及び寸法を含むもの。
- (2) 各区画内の内部検査用の点検設備を記載した図面であって、必要な技術仕様及び寸法を含むもの。この図面は、当該区画内のそれぞれの範囲がどこから点検可能であるかを示すものでなければならない。
- (3) 各区画内の精密検査用の点検設備を記載した図面であって、必要な技術仕様及び寸法を含むもの。この図面は、構造的に重要な場所の位置、当該場所への交通が固定点検設備又は可搬式の点検設備のいずれにより行われるか及び当該場所がどこから点検可能であるかを示すものでなければならない。
- (4) すべての点検設備及び取り付け用設備の構造強度に関する点検及び保守するための指示であって、当該区画内で発生し得るいかなる腐食性蒸気も考慮に入れたもの。
- (5) 精密検査及び板厚計測のためにラフトを使用する時の安全指針に関する指示。
- (6) 可搬式点検設備の安全な取り付け及び使用に関する指示。
- (7) すべての可搬式点検設備を記載した目録。
- (8) 船舶の点検設備に関する定期的点検及び保守の記録。

4. 油兼ケミカルタンカーに対する適用

油兼ケミカルタンカーへの固定点検設備に関する要件の適用については、ケミカルタンカーはIMO規則上は油を運ぶ時点で油タンカーと見なされるものの、貨物タンクは損傷の原因となる内部構造部材も少なく、また、その材質も異なるという理解の下、固定点検設備に関する要件の主目的を考慮し、同要件の適用を除外する事が合意された。しかしながら、バラストタンクに適用しないという正当な理由は見当たらないことがDE47で指摘され、結果として、貨物タンクのみTPに規定される要件（主に、区画内の交通に関する要件）の適用を免除することとなった。また、当初の提案では、時々油を積載するようなケミカルタンカーに対しては本要件を適用する必要が無いとしていたが、油兼ケミカルタンカーの定義を明確にするため、及び『時々油を積載する』という文言による適用の曖昧さを排除するために、IBCコード適合証書の発給を受ける油兼ケミカルタンカーについて、貨物タンクに対するTPの要件の適用を免除することとなっている。

5. 条約非適用船に対する要件

今回の改正はSOLAS条約の改正によるものであるが、船舶の健全性を維持していくために適切な点検設備が必要であることは、外航・内航を問わず変わらない。しかしながら、航路が短く点検頻度も高いとともに、何か不具合が発生した場合においても対処し易いと考えられる沿海以下の区域を航行する船舶については、これらの要件の軽減が可能であると判断される。このため、外国籍船舶用規則については、鋼船規則CS編27章にその旨を明記している。

日本籍船舶用規則については、国土交通省の省令等の改正に合わせる形で、国際航海に従事しない船舶であって沿

海区域又は平水区域を航行区域とする油タンカー及び国際航海に従事しないばら積貨物船については、それぞれ鋼船規則検査要領CS1.1.1-1. (9) 及び-2. (11) 並びにC35.2.1-3.により、今回の改正で追加された要件(鋼船規則C編35.2又はCS編26.2)の適用を免除している。(従って、国際航海に従事しない油タンカーであっても、総トン数500トン以上の遠洋区域又は近海区域(限定近海を含む。)を航行区域するものについては、追加要件が適用されることになっているので、注意されたい。)

13. 鋼船規則検査要領B編及びC編における改正点の解説 (水位検知警報装置の設置位置)

1. はじめに

2004年11月15日付達第51号(日本籍船舶用)及びNotice No.56(外国籍船舶用)により、鋼船規則検査要領B編及びC編の一部が改正された。以下にその内容について解説する。

2. 改正の背景

SOLAS条約第XII章第12規則により、2004年7月1日から、ばら積貨物船に対して水位検知警報装置の設置が要求されており、本会規則においても、新造船については鋼船規則D編13.8.5に、現存船については鋼船規則検査要領B1.1.3-5. (8)において、それぞれ改正が行われている。現在、貨物倉に対する水位検知警報装置の設置位置は、船幅

方向において、船体中心線付近又は両舷とすることが規定されているが、『船体中心線付近』については解釈に幅が生じる可能性があり、統一的な解釈を作成する必要性が指摘されていた。今般、IACSにおいて、各船級における適用実績等を踏まえた本件に関する統一解釈が取りまとめられ、水位検知警報装置に関する統一解釈SC180に追加されることとなったため、これを参考として鋼船規則検査要領に当該解釈を明示することとした。

3. 改正の内容

貨物倉に設置する水位検知警報装置について、船体中心線付近の設置位置に関する詳細解釈を、鋼船規則検査要領B1.1.3-5. (8) 及びD13.8.5-2.に明示した。

14. 鋼船規則B編及びW編並びに関連検査要領における改正点の解説 (船橋視界)

1. はじめに

2004年11月15日付規則第57号及び達第51号(日本籍船舶用)並びに同日付Rule No. 62及びNotice No.56(外国籍船舶用)により、鋼船規則B編及びW編並びに関連検査要領の一部が改正された。以下にその内容について解説する。

2. 改正の背景

2.1 船の長さ

従来のSOLAS条約第V章 第22.1規則において、航海船

橋の視界に関する要件の適用対象船舶は、同条約第III章 第3.12規則に定義される長さ(鋼船規則でいう船の乾舷用長さ(L_f)に同じ。)が45m以上の船舶と定められていた。これに対し、2002年12月に開催されたIMO第76回海上安全委員会において、当該要件の適用対象船舶の決定に用いる基準が「乾舷用長さ(L_f)」から基本設計段階で確定される「船の全長(L_{oa})」に変更され、適用対象船舶が従来より拡大されることのないよう、その長さを「乾舷用長さ(L_f) 45m以上」から「船の全長(L_{oa}) 55m以上」とする同条約の改正が採択された。このため、関連規定の見直しを行った。

2.2 船橋ウイングからの視界に関する同等手段