

このため、「船舶による危険物の運送基準等を定める告示」の一部改正に基づき、関連規定を改めた。

また、2007年1月1日前に建造開始段階にあった日本籍内航危険化学品ばら積船に対する経過措置が、鋼船規則S編の適用上は不明確であったことから、併せて関連規定を改めた。

3. 改正の内容

改正点は以下のとおりとなっている。

- (1) 鋼船規則検査要領B編B1.1.3-5.(11)に、2009年1月1日前に建造開始段階にあった日本籍内航危険化学品ばら積船に対する経過措置を加えた。
- (2) 鋼船規則検査要領S編S1.1.1-3.に、2007年1月1日前に建造開始段階にあった日本籍内航危険化学品ばら積船に対する経過措置を明記した。

24. 鋼船規則検査要領B編及び高速船規則検査要領における改正点の解説 (機関継続検査 (CMS))

1. はじめに

2009年4月15日付一部改正により改正されている鋼船規則検査要領B編及び高速船規則検査要領中、機関継続検査 (CMS) に関する事項についてその内容を解説する。本改正は、2009年4月15日から適用されている。

2. 改正の背景

- (1) 2008年4月に鋼船規則検査要領B編が改正され、機関継続検査 (以下、CMSという。) における確認検査の方法及び実施時期に関する規定が改められた。詳細については日本海事協会会誌287号7ページを参照されたい。本改正では、上記の改正事項を高速船に対しても適用できるよう関連規定を改めた。

- (2) CMSに関する現行規定では、原則として、主発電機用ディーゼル機関については機関長が行った自主開放点検の記録の確認 (確認検査) を行うことにより、検査員立会の下で行う開放検査に代えることができることとなっているが、CMSの一巡までの期間を通して少なくとも1台については検査員立会の下で開放検査が要求されている。

上記の規定については1981年に定められたものであるが、現在に至るまでに機器等の信頼性は向上しており、本会船級船の検査報告書を調査した結果、当該機関について検査員立会の下で開放検査を行った場合と機関長による自主開放点検を行った場合を比較して、その後の損傷の発生率に差はないことが判明した。

また、CMSによる検査方式では、損傷が発生した際に航行不能に陥る可能性がある重要な機器等に対して検査員立会の下で開放検査を行うことを原則としている

が、通常、主発電機用ディーゼル機関は船舶に複数台備えられており、システムの冗長性は担保されていることから、当該機関を複数台備えている場合に限り、全ての主発電機用ディーゼル機関について確認検査を行うことができるよう関連規定を改めた。

3. 改正の内容

改正内容は以下のとおりとなっている。

- (1) 高速船規則検査要領のCMSに関する規定を次のように改めた。
 - (a) 確認検査の時期を開放点検日から次回定期的検査の時期までとするように改めた。(従来は開放点検期日から5ヶ月以内)
 - (b) 次回の開放点検期日を機関長による開放点検日から5年とした。(従来は検査員立会による確認検査日から5年)
 - (c) 確認検査の項目として機関長の経歴書を確認する旨規定した。
- (2) CMSにおいて、主発電機用ディーゼル機関を複数台備えている場合にあっては、全ての当該機関について確認検査を行うことができるよう改めた。なお、一部の内航船のように、主発電機用ディーゼル機関を1台しか備えていない場合にあっては、従来どおり検査員立会の下で開放検査が要求される。
- (3) CMSにおける確認検査の実施方法をより明確にするため、確認検査に関する要件について字句等の修正を行った。