

2008年12月24日付国土交通省発行の国海安第152号の2にて、同決議の一部を取入れた船舶検査心得の一部改正が公布されたため、同改正に基づき関連規定を改める。

3. 改正の内容

主な改正点は以下のとおりである。

- (1) 決議 MSC.253 (83) 第2項及び船舶検査心得 3-1-6/2.1.1 (d) に基づき、灯火に関する要件として安全設備規則5編の規定の他、IMO 決議 A.694 (17) を満足する旨安全設備規則5編1章1.1.1-3.及び同検査要領1.1.1に規定した。
- (2) 決議 MSC.253 (83) 第8項及び船舶検査心得 3-1-6/

2.1.1 (b) に基づき、灯火に必要な情報を標示する旨安全設備規則5編2章2.1.3に、また、具体的な項目については同検査要領2.1.3に規定した。

- (3) 光度の調節について、船舶設備規則航海用具の基準を定める告示第2条第1項の内容を参考に安全設備規則5編2章2.3.4-2.に規定し、調節の際の「過度に大きくならない」の解釈を、決議 MSC.253 (83) 第4項4.2及び船舶検査心得 3-1-6/2.1.1 (a) に基づき同検査要領2.3.4に規定した。
- (4) 決議 MSC.253 (83) 第4項4.3及び船舶検査心得 3-1-6/2.1.1 (c) に基づき、LEDを光源とする灯火に対する追加要件を安全設備規則5編2章2.3.7に規定した。

76. 安全設備規則検査要領における改正点の解説 (船舶長距離識別追跡装置の最初の検査の時期)

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安全設備規則検査要領中、船舶長距離識別追跡装置の最初の検査の時期に関する事項についてその内容を解説する。本改正は、2008年12月31日から適用されている。

2. 改正の背景

SOLAS 条約において遡及適用される要件に関しては、適合期日として特定の日以降の“First Survey (最初の検査)”が規定されているが、この“First Survey”の取扱いが明確でないことから、2002年にIACSは、本件に対する統一解釈 SC 171 を採択した。

その後、適用対象をより一般化すべく上記統一解釈を改め、2008年8月に統一解釈 SC171 (Rev.2) として採択されたことにより、船舶長距離識別追跡装置 (LRIT System) の最初の検査についても同統一解釈に従うこととなったため、IACS 統一解釈 SC171 (Rev.2) に基づき、関連規定を改めた。また、安全設備の臨時検査に関する規定の整理も併せて行った。

3. 改正の内容

- (1) 安全設備規則検査要領 2.1.2-2 (外国籍船舶用)
UI SC171 (Rev.2) に基づき、SOLAS 条約に規定される“First Survey (最初の検査)”とは、登録検査又は最初に規定される登録維持検査である旨を明記した。
- (2) 安全設備規則検査要領 1.1.3-3. (日本籍船舶用) /2.1.2-3 (外国籍船舶用)
UI SC171 (Rev.2) の趣旨に基づき、2008年12月31日前に建造開始段階にあった国際航海に従事する船舶であって、同日 (A1, A2, A3 及び A4 水域を航行可能な船舶にあつては2009年7月1日) より後に引き渡しが行われる船舶については、登録検査において船舶長距離識別追跡装置が備えられることを確認するよう定めた。
- (3) 安全設備規則検査要領 1.1.3-2. (日本籍船舶用) /2.1.2-1 (外国籍船舶用)
船舶自動識別装置及びイマーシヨンスーツに関する現存船への適合確認については既に確認完了期日が満了していることから、これらの確認を行うための臨時検査に関する規定を削除した。

77. 安全設備規則検査要領における改正点の解説 (COLREG 条約に対する統一解釈)

1. はじめに

2009年10月30日付一部改正により改正されている安全設備規則検査要領中、COLREG 条約に対する統一解釈に関

する事項についてその内容を解説する。なお、本改正は、2009年10月30日以降に建造契約が行われる船舶に適用されている。

2. 改正の背景

2008年5月に開催されたIMO第84回海上安全委員会(MSC84)において、1972年国際海上衝突予防規則(COLREG条約)に関する統一解釈が承認され、MSC.1/Circ.1260として回章されたことから、灯火に関する適切な要件を適用すべく関連規定を改めた。

3. 改正の内容

主な改正点は以下のとおりである。

- (1) COLREG 第27規則(b)(i)に対する統一解釈に基づき、運転不自由灯である紅灯を操縦性能制限灯の一部として使用できる旨安全設備規則検査要領5編2章2.1.1-2.として規定した。(外国籍船舶については安全設備規則検査要領5編3章3.1.1-12(1)に規定)
- (2) COLREG 附属書1, 第3節(b)に対する統一解釈に基づき、長さ20m以上の動力船舶における舷灯の位置を、船側又は船側から内側に船幅の10%を超えない距離(ただし1mを超えない距離)に配置する旨安全設備規則検査要領5編2章2.2.2-3.として規定した。なお、MSC.1/Circ.1260の回章に伴い、IACS統一解釈UI COLREG 3が改正され2010年1月1日より運用することとなっている。しかしながら、推奨要件であるMSC.1/Circ.1260の適用日が2009年1月1日であり、改正UIが発効されるまでの間におけるPSC等による諸問題を避けるため、できる限り早く当該規則を発効させるべきとの考えから、本会独自で制定日以降に建造契約が行われる船舶に適用することとした。(外国籍船舶については安全設備規則検査要領5編3章3.1.1-12.(2)に規定)
- (3) COLREG 附属書1, 第9節(b)に対する統一解釈に基づき、2個の全周灯を使用して1海里離れた場所から1個の灯火として視認できる遮蔽を行う場合の具体的な方法を安全設備規則検査要領5編2章2.3.5として規定した。(外国籍船舶については安全設備規則検査要領5編3章3.1.1-12(3)に規定)

78. 旅客船規則及び関連検査要領における改正点の解説 (IMO塗装性能基準における海水バラストタンクの定義)

1. はじめに

2009年10月30日付一部改正により改正されている旅客船規則及び関連検査要領中、IMO塗装性能基準に関する事項について、その内容を解説する。なお、本改正は、次のいずれかに該当する船舶に適用されている。

- (1) 2008年7月1日以降に建造契約が行われる船舶
- (2) 建造契約が存在しない場合には、2009年1月1日以降に起工又は同等段階にある船舶
- (3) 2012年7月1日以降に引き渡しが行われる船舶

2. 改正の背景

IMO塗装性能基準(決議MSC.215(82))は、2008年7月1日以降に建造契約が行われ、国際航海に従事する総トン数500トン以上の船舶の海水バラストタンク及び乾舷用

長さ150m以上のばら積貨物船の二重船側部に適用されることとなっている。(日本籍船舶の場合は、国際航海に従事しない船舶であっても、遠洋又は近海を航行区域とするもの(ただし限定近海船を除く)については適用。)

しかしながら、この海水バラストタンクに関する定義が条約等に規定されず、不明確であったことから、IACSは、海水バラストタンクの定義を明確にする統一解釈を新たに作成し、2009年1月に統一解釈SC227として採択した。

このため、IACS統一解釈SC227に基づき、関連規定を定めた。

3. 改正の内容

旅客船規則3編1.1.1-7及び鋼船規則検査要領C25.2.2-3.(外国籍船舶用はC25.2.2-2)において、IMO塗装性能基準が適用される海水バラストタンクの定義を規定した。

79. 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 (半製品の製造方法の承認)

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船用

材料・機器等の承認及び認定要領中、半製品の製造方法の承認に関する事項について、その内容を解説する。なお、本改正は、2009年10月15日以降に承認申込みのある製造