

順を含めなければならない旨規定した。

- (5) 規則 3 編 10 章 10.3.2-1.において、IMO MSC.1/Circ.1206/Rev.1 及び Circ.1277 に基づき、救命艇、進水装置及び負荷離脱装置の整備事業所においては、原則として、それぞれ 1 名以上の技術者及び監督者を配属しなければならない旨規定した。
- (6) 規則 3 編 10 章 10.3.2-2.において、IMO MSC.1/Circ.1206/Rev.1 及び Circ.1277 に基づき、救命艇、進水装置及び負荷離脱装置の整備を実施する技術者にあつては、当該装置等の整備に関する実地訓練 (OJT) を 1 年以上受け、製造者が認定した整備作業の実施に関する資格を有する者でなければならない旨規定した。ま

た、監督者にあつては、技術者として 2 年以上の実務経験を有する者でなければならない旨規定した。

- (7) 規則 3 編 10 章 10.4.1 において、IMO MSC.1/Circ.1206/Rev.1 及び Circ.1277 に基づき、救命艇、進水装置及び負荷離脱装置の整備事業所にあつては、提出資料に記載された整備作業を実施する適正な能力を有することを確認するため、本会検査員立会のもとで、実船において整備作業の模擬試験を行わなければならない旨規定した。なお、模擬試験を実施することが困難な場合は、整備記録書の提出を持って当該試験に代えることができる旨規定した。

6. 鋼船規則 A 編, C 編, CSR-B 編, CSR-T 編, CS 編, D 編, H 編, N 編, S 編, P 編, PS 編, Q 編, R 編, 高速船規則及び強化プラスチック船規則並びに関連検査要領における改正点の解説 (可燃性液体の引火点)

1. はじめに

2011 年 6 月 30 日付一部改正により改正されている鋼船規則 A 編, C 編, CSR-B 編, CSR-T 編, CS 編, D 編, H 編, N 編, S 編, P 編, PS 編, Q 編, R 編, 高速船規則及び強化プラスチック船規則並びに関連検査要領 (日本籍船舶用) 中、可燃性液体の引火点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、2011 年 6 月 30 日から適用されている。

2. 改正の背景

可燃性液体の分類基準について、外国籍船舶用規則においては、SOLAS 条約及び関連するコードに基づき、60℃を引火点の基準としている。一方、日本籍船舶用規則においては国内法規の規定に基づき、61℃を基準としていた。

国内法規において、引火点の基準が SOLAS 条約等と整合するよう 60℃に変更されたことから、本会においても関連する日本籍船舶用規則における分類基準を改めた。

3. 改正の内容

日本籍船舶用規則における可燃性液体の分類基準として、引火点の基準を 61℃から 60℃に改めた。

7. 鋼船規則 A 編, 旅客船規則及び登録規則細則における改正点の解説 (IMO 塗装性能基準を適用した船舶に対する Notation)

1. はじめに

2011 年 11 月 1 日付一部改正により改正されている鋼船規則 A 編, 旅客船規則 (外国籍船舶用) 及び登録規則細則中、IMO 塗装性能基準を適用した船舶に対する Notation 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、2011 年 11 月 1 日から適用されている。

2. 改正の背景

IMO 塗装性能基準 (決議 MSC.215(82)) は、SOLAS 条

約適用船においては 2008 年 7 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶に、さらに CSR 適用船においては 2006 年 12 月 8 日以降に建造契約が行われる船舶に適用されている。

この IMO 塗装性能基準を適用した船舶に対して、船級符号への付記 (Notation) による識別化の要望が高まっていたことから、IMO 塗装性能基準を適用した船舶について、船級符号に “*Performance Standard for Protective Coatings for Dedicated Seawater Ballast Tanks in All Types of Ships and Double-side Skin Spaces of Bulk Carriers*” (略号 *PSPC-WBT*) を付記するように関連規定を改めた。

3. 改正の内容

改正点は以下のとおりとなっている。

- (1) 登録規則細則 2.1.3-2.において、防食措置が施された船舶に対して船級符号を付与する旨を規定した。
- (2) 鋼船規則 A 編 1.2.4-20.及び旅客船規則 1 編 1.2.4-5. (外

国籍船舶用) において、IMO 塗装性能基準を適用した船舶については、船級符号に “*Performance Standard for Protective Coatings for Dedicated Seawater Ballast Tanks in All Types of Ships and Double-side Skin Spaces of Bulk Carriers*” (略号 *PSPC-WBT*) を付記する旨を規定した。

8. 鋼船規則 B 編における改正点の解説

(タンカー及び危険化学品ばら積船のバラストタンクの内部検査)

1. はじめに

2011 年 6 月 30 日付一部改正により改正されている鋼船規則 B 編中、タンカー及び危険化学品ばら積船のバラストタンクの内部検査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、2011 年 7 月 1 日以降に申込みのある船舶の最初の間中検査又は定期検査のいずれか早い方の検査に適用されている。

2. 改正の背景

IACS では、IACS 統一規則 Z10.1, Z10.3 及び Z10.4 において油タンカー及び危険化学品ばら積船に対する就航後の検査の取扱いについて規定しており、これら要件については本会規則に取込まれている。ただし、油タンカー及び危険化学品ばら積船のバラストタンクの内部検査の規定(バラストタンクの内部検査を実施した際に、塗装状態が優良でないと判定された場合には、当該バラストタンクの内部検査を以降毎年実施する必要があるとの規定)については、関連業界からのコメントを考慮して適用を留保し、本会規則に取込んでいない。

しかしながら、2010 年 10 月開催の IMO 第 54 回船舶設

計・設備小委員会 (DE54) において、決議 A.744 (18) の改正に関する審議が行われ、その中で、IACS 統一規則 Z10.1, Z10.3 及び Z10.4 と同様の規定、すなわち油タンカーのバラストタンクの塗装状態が優良でないと判定された場合には、当該タンクの内部検査を以降毎年行うとの規定を加えることが合意され、2011 年 11 月開催の IMO 第 27 回総会 (A27) にて同決議の改正が採択された。

同決議の改正により、油タンカー及び危険化学品ばら積船のバラストタンクの内部検査の規定が条約での取扱いとなったことから、IACS 統一規則 Z10.1, Z10.3 及び Z10.4 の留保を解除するとともに、決議 A.744 (18) 並びに IACS 統一規則 Z10.1, Z10.3 及び Z10.4 に基づき、油タンカー及び危険化学品ばら積船のバラストタンクの内部検査の規定を改めた。

3. 改正の内容

鋼船規則 B 編表 B4.2 (1) 及び表 B5.2 において、油タンカー及び危険化学品ばら積船のバラストタンクについて、塗装の状態が優良でなく、かつ塗装補修されていないバラストタンクについては、当該タンクの内部検査を毎年行うよう改めた。

9. 鋼船規則 B 編における改正点の解説

(通風筒及びその閉鎖装置の詳細検査)

1. はじめに

2011 年 11 月 1 日付一部改正により改正されている鋼船規則 B 編中、通風筒及びその閉鎖装置の詳細検査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、2011 年 11 月 1 日から適用されている。

2. 改正の背景

通風筒及びその閉鎖装置の欠陥を減少させることを目的に、本会は、定期検査時に通風筒及びその閉鎖装置の詳細検査を実施している。また更に、建造後 10 年を超えるばら積貨物船、油タンカー及び危険化学品ばら積船並びに建造後 15 年を超える総トン数 500 トン以上の一般乾貨物船にあっては、定期検査時に加えて中間検査時にも詳細検査を要求することとしていた。

しかしながら、通風筒及びその閉鎖装置の健全性は、定