

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
A	鋼船規則等の改正概要	
	2.1 機関及び電気設備関連	
A1	2.1.1 プロペラ軸及び船尾管軸の開放検査	
A1-1	1B 軸の新しい検査方式を採用するに当たり何が必要か？	前回の開放検査から5年目の部分検査以降、潤滑油の6か月毎の分析や潤滑油の消費量、軸受温度の計測していただき適切な保守管理をしていただいた上で、その記録を本船にて保管していただきますようお願いいたします。
A1-2	1B 軸の新しい検査方式を採用するに当たり、潤滑油の分析項目は？ また、外部分析機関に依頼する必要がありますか？	当該潤滑油の分析項目は、PSCMにおける潤滑油の分析項目(鉄、スズ、水分等)と同様の分析項目となります。また、自社で潤滑油の分析が可能であれば、必ずしも外部分析機関に依頼する必要はありません。
A1-3	潤滑油の分析記録等はPSCM同様NKに提出する必要はあるのか？	潤滑油の分析記録等の弊会への提出義務はありませんが、定期的検査の際に検査員により確認できるよう本船にて適切に保管、維持していただきますようお願いいたします。
A1-4	1B 軸の潤滑油の消費量と軸受部の温度計測はどれくらいの間隔で実施すればよいのか。	船舶毎に計画された適切な間隔で実施していただくこととしています。
A1-5	PSCMについて、保守管理を行えば軸抜きは異常があった際のみ行えばいいのか？	PSCMを採用しているプロペラ軸にあっては、適切な保守管理をすることを条件に軸抜きは異常があった場合のみとすることで差支えありません。
A1-6	1B 軸において、8年目に軸抜きをすることを計画している場合においても保守管理は必要なのか？	当該事例の場合はこれまで通りの取扱いとなりますので、保守管理は不要となります。
A1-7	プロペラは外さなくてもいいのか？また、2重反転プロペラでフランジ付プロペラの開放検査はどう対応すればよいのか？	本件はプロペラ軸の開放検査の時期の延長に関する規則改正となっており、プロペラの開放検査は必要となります。また、2重反転プロペラでフランジ付プロペラは原則開放が必要となりますが、部分検査につきましては検査員の判断により状態が良ければ省略が可能となっております。
A2	2.1.2 ディーゼル機関交換時のNOx放出規制適用	
A2-1	同一の定義について、交換する機関の定格出力は同じでなければならないのか、それとも定格出力の10%未満まで認められるのか？	同一機関とみなされるディーゼル機関の定格出力は、換装するディーゼル機関の定格出力が同じでなければなりません。

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
A2-2	日本籍内航船では、型式が異なっても1シリンダ当たりの排気量の増減が15%以内であれば、同一機関とみなされ、交換前のエンジンと同じ規制値が適用されるとの理解でよいか？	1次規制適用前の未規制機関を交換する場合であれば、ご理解の通りです。なお、型式に関わらず、メーカー等が異なっても1シリンダ当たりの排気量の増減が15%以内であれば、同一機関とみなされ、交換前のエンジンと同じ規制値が適用されます。
A3	2.1.3 タンカーの貨物ポンプ室における通風装置	
A3-1	タンカーの貨物ポンプ室の通風装置の換気回数及び配置は、今後どのようなになるのか？	タンカーの貨物ポンプ室の換気回数は20回となり、ファン用電動機の配置については内装型が認められることとなります。なお、電動機は防爆型とする必要があります。グレードはIIAT3以上となっています。
A4	2.1.4 タンカーにおける貨物油管装置の接地	
A4-1	ウェハー形弁においてセッティング部(スタッド部)があればボルトで電氣的連続性が確保できるが問題ないか？	ボルトにより電氣的連続性を維持することでも差し支えありませんが、ウェハー形弁の場合、ボルト部が電氣的連続性を維持していてもボディ部が船体から浮く状態、即ち、船体に接地されない状態となる場合がありますので、このような場合には、ボルトとは別にボディ部をボンディングストラップによって接地する必要があります。
A5	2.1.5 耐火ケーブルの適用範囲	
A5-1	耐火ケーブルの適用区画である発電機室とはどのような区画か？	発電機用エンジンを除いた、発電機のみを設置する区画となります。(一般的にはそのような区画はないものと理解しています。)
A5-2	機関室の主機に使用されているケーブルも耐火ケーブルとする必要があるのか？	従前の取扱い通り、主機関に使用されるケーブルに耐火ケーブルを使用する必要はありません。
A5-3	エレベータトランク内に配線するケーブルは耐火ケーブルとする必要がありますか？	エレベータトランクは機関区域となりませんので、エレベーター内の機器類に至る電路については、今回の改正による影響はなく従来通りのケーブルで差支えありません。
A6	2.1.6 全周灯の遮光角	
A6-1	全周灯とはどのような灯火になるのか。	一般的な船舶では紅灯、停泊灯等が対象となります。
	2.1.7 今後の規則改正予定(機関及び電気設備関連)	
A7	船側距離計の配置	
A7-1	船速距離計について、規則改正後は対水、対地の分離が必要となるが、船底のセンサーも2つ設ける必要があるのか？	例として、現状のドップラー式のを2つ備える場合には、船底に2つのセンサーを設ける必要があります。
A7-2	船速距離計の船底の配置要件はありますか？	配置要件につきましては明確な規定はございません。装置間で干渉を起こすような場合は適切な距離をもって設置していただくようお願いします。

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
A7-3	船速距離計の分離に関する要件が規定されるに あたり何か事故等があったのでしょうか？	本件に関する特段の事故については報告されておりませんが、共通の船速距離計 の場合1つのセンサーの故障によって対水、対地の両方の機能が喪失してしまう ことを未然に防ぐため、このような性能要件の見直しが行われております。
A8	航海情報記録装置の性能基準	
A8-1	VDR の新性能基準としてどのような機能が追 加されることとなるのか？	大きな改正点としては、記録媒体（自己浮揚型記録媒体、長期記録媒体）の追加 並びに記録時間の延長、及び記録項目（ECDIS、AIS 等）の追加となっています。
A8-2	記録媒体は増加することとなるのか？	従来の固定式記録媒体に加えまして、自己浮揚型記録媒体、長期記録媒体の計3 つの記録媒体が必要となります。
A8-3	VDR の記録時間が長くなった根拠は何でし ょうか？	これまでの記録情報では詳細な解析ができなかったこと、並びに技術の進歩によ り記録装置の性能が向上したためと聞いております。
A8-4	VDR の自己浮揚型の設置場所に関して、推奨は ございますか？（FPIRB と同じ位置で考えてい ます。）	VDR の自己浮揚型記録媒体の設置場所に関する具体的な規定はございませんが、 沈没後に自己浮揚するため、周囲に浮揚を妨げる障害物がない場所に設置する等 の考慮をしていただく必要があると考えます。 従いまして、上記の考えの下、設置されている EPIRB と同様の位置に設置する ことで問題ありません。
A8-5	VDR の適用における搭載とは？	本件については、IACS 統一解釈 SC261 を策定しております。内容としては、2014 年7月1日以降建造契約のある船舶に搭載すること等を解釈としております。し かしながら、2013年9月に開かれた IMO NAV59 にて本件が承認されなかった ことから、NK よりご要望に応じて旗国に当該解釈の取扱いで良いか確認して おりますので、お問い合わせください。

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
	2.2 艀装関連	
A9	2.2.1 船内騒音コード	
A9-1	港湾における状態において作動させなくても良い「機関」とは、主機関でよいか？	港湾における状態とは推進に供する機器を停止した状態のことを言うため、対象は主機関となります。
A9-2	騒音計測は常用速力において計測するとあるが、シャフト回転数と理解すべきでは。	同様の理解ではありますが、騒音コードに常用速力と書かれていることから、IACS から IMO にシャフト回転数との理解で明確化を図る予定です。
A9-3	気象海象の制限（風力階級4、波高1m）は必ず守る必要があるか？	出来る限り守っていただく必要があります。
A9-4	スラスタ、ステアリングルーム、機関室内のワークショップはどの基準値が適用になるか？	機関区域の基準値である110dBが適用となります。
A9-5	電気推進船の機関室は、機関区域の110dBの基準を適用するという理解でよいか？	その理解で差し支えありません。
A9-6	計測器の校正は、計測者が行うことでよいか？	計測者が校正を行っても差し支えありません。
A9-7	計測器の校正は、各区画の計測ごとに実施する必要があるか？	各区画で校正を行う必要はなく、その日の計測開始前と終了後に実施することで差し支えありません。
A9-8	計測器の校正を検査員の立会いのもと行う必要があるか？	検査員の立会いのもとでの校正の実施をお願いします。
A9-9	メインエンジンのショップテスト時において、エンジン単体の騒音計測が要求されるか？	騒音計測は、海上試運転時において実施するものであり、ショップでのエンジンの計測は要求されておられません。
A9-10	空気音遮音特性を有する認定されたパネルやドアはあるか？	現在のところ認定された遮音材はありませんが、認定に向け準備を進めているメーカーはいくつかあると聞いております。
A9-11	扉の遮音特性試験は、サイズごとに実施する必要があるか？	現時点での取り扱いとしては、サイズが大きければ遮音特性が高いという傾向がつかめていないこと、サイズの違いによりどの程度遮音性が異なるかデータがないことから、サイズが異なれば試験をして遮音特性を確認する必要があります。
A9-12	空気音遮断性能の試験において、ドアのルーバーは「開」とする必要があるか？	通常の使用状態が「開」であることから、試験時においても「開」の状態に計測する必要があると認識しております。本件につきましては、騒音コードでは明確に規定されていないことから、IACS から IMO に明確化を求める予定です。今後IMOでの結論に基づき対応したいと考えております。
A9-13	鋼板とパネルの組み合わせは、計算式で遮音性能が評価できるか？	評価するための算式はないため、ISO規格に則り試験を実施した上で評価する必要があります。

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
A9-14	内航船への適用は国土交通省も同じ対応をとるか？	国土交通省の方針に基づき、NK 規則も定めております。
A10	2.2.2 ロールオン・ロールオフ区域及び車両積載区域の保全防熱性	
A10-1	RORO 区域間隔壁の A-30 火災試験において、炎を曝す方向は防熱側と鋼板側のどちらか？	RORO 区域間の隔壁は、防熱側と鋼側のどちら側からも炎に曝される可能性があることから、原則として、両面から別々に試験を行う必要があります。ただし、ある面から試験した場合の性能がもう片面から試験した性能を下回ることが推定される場合は、この限りではありません。
A10-2	開放甲板に A-0 級が要求されることになるが、電線ケーブルの貫通部は A-0 級に加え水密性も必要になると理解するがそれでよいか？	その理解で差し支えありません。
A11	2.2.3 消防員装具用呼吸具の警報装置	
A11-1	警報装置は、可聴と可視の両方必要か？	FSS コードでは、警報装置について可聴に加え可視又はその他の手段とすることが要求されているため、両方の手段の警報が必要となります。
A12	2.2.4 消防員用呼吸具の再充填装置及び予備シリンダ	
A12-1	予備のシリンダは、各呼吸具に必要か？	訓練用の呼吸具が 4 つあれば、それぞれに少なくとも 1 本の予備シリンダ（合計 4 本）が必要となります。
A12-2	適切な数の予備シリンダの具体的な数はどのように決定すればよいか？	訓練の頻度や一回の訓練で使用されるシリンダの数は船によって異なることから、本船での運用を考慮の上決定していただくことになると考えます。
A13	2.2.5 消防員の通信手段	
A13-1	通常船員が使用しているトランシーバーを兼用しても良いか？	要件を満足するものであれば兼用して差し支えありません。考え方としては、SOLAS II-2 章で要求される通信装置を日常使用することを制限するものでないご理解願います。
A13-2	SOLAS III 章で要求されている VHF トランシーバーを兼用してよいか？	SOLAS III 章の VHF トランシーバーは使用目的が異なるため兼用は認められません。これは IACS 内でも共通の見解となっております。

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
	2.3 船体及び材料関連	
A14	2.3.1 2011 ESP コード	
A14-1	今回の改正により、精密検査の対象とならない部材については、板厚計測の対象にもならないのか？	ご理解の通りです。ただし、状態に応じて検査員が別途指示した場合はその限りではないことにご留意下さい。
A15	2.3.2 GBS 対応船体コンストラクションファイル	
A15-1	定期的検査にて SCF の確認をする場合、アーカイブに保管された図面の取り扱い及び検査結果の検査レポートへの記載等はどのようになるのか？	具体的な取扱いについてはまだ決まっておらず、現在作成中の「業界標準」の取り扱いも参考として今後決められます。また、検査レポートへの記載方法についても今後決められます。
A16	2.3.3 鉱石運搬船規則の全面見直し	
A16-1	縦通防撓材の疲労損傷について、WBT 内での発生が多いとのことであるが、腐食による影響と関連するのか？	良好な状態に維持された WBT 内であっても疲労損傷が発生する場合もあり、疲労と腐食については必ずしも 1 対 1 の関係ではありません。
A17	2.3.4 独立形方形タンクの支持構造	
A17-1	今回の規定では、評価結果次第では支持構造を追加するような推奨が NK から出される場合もありうるのか？	今回の新規定は、支持構造が十分な強度を有するかどうかを評価するものであり、評価結果次第では、板厚等の寸法の変更を推奨する場合は考えられますが、支持構造の数自体の変更を推奨することは基本的に考えておりません。
	2.3.7 今後の規則改正予定(船体及び材料関連)	
A18	ばら積貨物船及び油タンカーのための共通構造規則	
A18-1	BC-M の付記符号を持つ船舶への調和 CSR 適用の動向について教えてほしい。	最新の規則案では BC-M (ボックスシェイプ) は対象となっておりません。なお、今後状況が変わった際には、随時情報提供いたします。

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
	2.4 IACS Machinery/Statutory/Survey/Hull Panel の動向	
A19	Statutory Panel	
A19-1	日本籍船舶（就航船）における BNWAS の Auto mode の取扱いについて、Auto pilot との接続は必要か？	日本籍船舶（就航船）においては、Auto mode として Auto pilot 等との接続が必要となります。
A20	Hull Panel	
A20-1	UR S21A の見直しの対象には、風雨密確認検査（ホーステスト及び超音波）の要件も含まれているのか？	今回の見直しは構造要件の整合が主目的であるため、すでに整合されている検査の要件については見直しの対象とはなっておりません。
A20-2	UR S21A の改正は掘削船に影響があるか？ また改正により適用が変わることがあるか？	掘削船に UR S21A が適用となるハッチカバーがある場合は、UR 改正による影響がありますが、適用対象を改正するような方針はありません。

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
B	国際条約等の動向	
B1	シップリサイクル条約	
B1-1	EU のリサイクル規制におけるインベントリ記載対象物質を全て知りたい	アスベスト、オゾン層破壊物質、PCBs、防汚化合物と防汚システム(TBT)、PFOS、カドミウム、鉛、六価クロム、水銀、PBB、PBDE、ポリ塩化ナフタレン、放射性物質、一部の短鎖型塩化パラフィン、HBCDD (計 15 物質)
B1-2	EU のリサイクル規制は、EU 籍船以外にも適用されるか？	EU 籍船以外であっても、EU へ寄港する場合はインベントリの所持が要求される規制案となっております。
B1-3	閾値はどこまで正確にしたらよいか？統一されていないフォーマットでのデータ提供を要求されたらどうしたらよいか？	閾値の正確さを定めた規定はなく、また、有害物質の申告が「概算量」であることから、閾値の判断に必ずしも計測が要求されるわけではありません。NK は、IMO ガイドラインに掲載されている材料宣誓書のフォーマットをインベントリ作成・管理システム(PrimeShip-GREEN/SRM)で使用しており、アジア地区を中心に普及に努めています。異なるフォーマットでデータ提供を要求された場合は個別にご相談願います。
B1-4	リサイクルの EU 規制の開始時期及び適用は？	EU 規制は 2013 年 12 月 10 日に公示され、その 20 日後の 2013 年 12 月 30 日に発効しました。 規制の適用日は、「2015 年 12 月 31 日以降であって、『EU リスト』(European List)に登録されたリサイクル施設の解撤能力が 250 万 LDT を超えた日から 6 か月後、もしくは、2018 年 12 月 31 日のいずれか早い日」であり、まず EU 籍新造船から適用が開始されます。 欧州に寄港する非 EU 籍船への規制(インベントリ所持要件)については、上記適用日にかかわらず、2020 年 12 月 31 から適用されます。
B1-5	MEPC64 において、電子機器に含まれる鉛(はんだ等)のインベントリ申告をどうするか議論があったが、その結果は？	現時点で結論は出ておりません。次回 MEPC66 にて審議される見込みです。
B2	温室効果ガス(GHG)関連	
B2-1	EEDI は今後段階的に削減されるが、SEEMP もそれに倣う必要があるのか？	条約上規定はありません。現時点では、SEEMP の内容は船主殿の設定目標によります。
B3	海上安全関連(SOLAS 条約)	
B3-1	海上漂流者回収手順書は Class 承認が必要？	改正された SOLAS 条約第三章第 17-1 規則においては、海上漂流者回収の計画及び手順書の政府や RO による承認については、特段規定されておりません。従いまして、当該計画及び手順書の弊会における承認は不要となります。

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
B3-2	コンテナ火災に関する消火設備要件の見直しに関して、既存船への適用につながる議論はあるか？	現時点で新造船のみですが、今後既存船にも適用との議論が始まる可能性も考えられます。
B3-3	機関制御室及び主作業場所からの脱出に関する「連続シェルタ」は、A60 が要求されるか、風雨密レベルでいいのか？	詳細は規定されておきませんので、2014 年の MSC93 で審議されるか、またはその後 IACS として明確化作業が実施される可能性があります。
B4	その他	
B4-1	条約批准国の商船船腹量において計算される船腹量は批准（締結）時の船腹量となるのでしょうか？	IMO は条約毎に、批准国の商船船腹量が占める割合を website 上にて公表しております（下記 URL をご参照下さい）。 http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx 現行の商船船腹量 (World Tonnage) は、IHS-Fairplay - World Fleet Statistics 2012 に基づいていることが示されていますので、IHS-Fairplay - World Fleet Statistics の更新に伴い、批准国の商船船腹量は毎年更新されるものと理解しております。

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
C	船舶の排ガス規制について ～NOx 及び SOx に関する条約の最新動向並びに対応技術の紹介～	
C-1	不透明な状況とはいうものの、三次規制の開始は2016年、2021年どちらになりそうか？アメリカは独自規制を2016年から開始することになるのか？	三次規制の開始時期については、全く不透明となっております。日本、アメリカ等は、2016年から開始すべく他国へのロビー活動を行っているようですが、状況はよくわかっておりません。アメリカが独自規制を実施するかどうかは不明ですが、その可能性はあります。
C-2	ECAは今後増える可能性はあるのか？	ECAは今後増える可能性はあるが、今のところECA指定のためIMOに提案されている海域はありません。EUの国々で検討を行っているようではありますが、まだIMOへの提案に至っておりません。
C-3	日本はECA指定を行わないのか。	国土交通省が、2010～2012年にかけてECA委員会を開催し検討した結果、現時点でECA指定の必要は無いとの結論に至り、当面の間、日本ではECA指定は行わないこととなっております。
C-4	トルコはSOx、PMのECAとして指定されていないのか。	トルコの海域はECAとして指定されておりましたが、EUの地域規制（停泊中の燃料油の硫黄分濃度0.1%規制）を実施しております。
C-5	三次規制開始以降に新たにECA-NOxの指定が行われた場合、二次規制適用でよかった就航船が新たに三次規制対応が必要となるのか？	2016年（又は2021年）以降に起工の船舶で、新たに指定されたECAを航行する場合は、三次規制への対応が必要となります。
C-6	NOx常時監視について「現時点では」とあったが今後、定期的な再審議するのでしょうか？	NOx常時監視は不要であるとする国が多数を占める現時点においては強制化すべきでない結論付けられたものです。再審議を行う時期についての合意はありません。
C-7	エンジンとSCRを別体で試験するスキームBを採用した場合、船上で組み合わせた後にNOx計測が必要となるが、スキームAの場合にも船上NOx計測は要求されるのか？	スキームAを採用した場合、スキームBで要求される船上NOx計測は要求されません。基本的には、これまでどおりパラメータチェックが行われると考えられる。

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
C-8	<p>1. 発電機機関でのスクラバの開発状況は？</p> <p>2. 複数のエンジンの排ガスをまとめて SCR や SOx スクラバで処理することは認められるか？</p>	<p>1. 発電機用機関で、排ガスを再循環するような EGR の開発は行われていないと認識しております。ただし、吸気行程で排気バルブを開いておくことで排ガスを取り入れる EGR の検討は行われていますが、脱硝率は低く 3 次規制対応としては考えられておりません。</p> <p>2. 船級規則上、非稼働中の機関に排ガスが行かないようにするため、排ガスラインにバルブを設ける等の必要な対策を行えば、排ガスを集合させることは認められます。ただし、現状の NOx テクニカルコードでは、SCR をエンジンの一部として取り扱うこととしており、複数機関の排ガスを 1 つの SCR で処理することは想定されておりません。</p> <p>SOx スクラバの使用については、そもそもが燃料油による対応の同等措置として主管庁が認めるものであるため、主管庁が認めれば複数機関の排ガスを単独の SOx スクラバで処理することは認められます。</p>
C-9	<p>1. 2014 年開始の CARB の 0.1%規制に関して、燃料油の供給状況に問題はないか。</p> <p>2. 低硫黄燃料油対策として、船内のタンク・配管の改造が必要となるが、NK としてはどのようなサポートがしてもらえるか。</p>	<p>1. 燃料油の供給が問題になっているとの話は聞いておりません。IMO の調査では、留出油の 90%程度が硫黄分 0.1%以下の燃料油であるため、基本的に留出油を使えば対応可能です。</p> <p>2. 現状、船主自身で対応を行っているものと考えますが、ClassNK コンサルティングサービスが幅広い技術サポートができる体制を構築しておりますので、要望ありましたらご相談願います。</p>
C-10	<p>1. 低硫黄燃料油の規制が進むとガスオイル等が使用されるとはどのような意味か。</p> <p>2. 石油業界は脱硫設備のコストをかけたくないため、0.5%燃料油を供給するつもりはないとの話もあるがどうなのか？供給されないのであれば、SOx スクラバ使用の可能性が高まるのか。</p> <p>3. SOx スクラバは SCR の手前又は後のどちらに装備されることになるか。</p>	<p>1. 低硫黄燃料となると、これまであまり使用されてきていなかった DMX グレード等のより粘度が低い燃料油が使用されるという意図です。</p> <p>2. 石油業界が 0.5%燃料油の供給に積極的でないという話は聞いたことがあります。石油業界が対応しないのであれば、船上で脱硫を行う SOx スクラバの使用も考えられます。この点については 2018 年までに実施される燃料油供給の市場動向レビューで検討されるものと考えます。</p> <p>3. SOx スクラバの後流は排ガス温度が大きく下がるため、SCR は SOx スクラバの前の設置となると考えます。</p>

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
D	バラスト水管理条約について ～条約の最新動向及び就航船へのバラスト水処理装置搭載例の紹介～	
D-1	バラスト水処理装置搭載期限を延長する目的で、IOPP 更新を3ヶ月以上前倒しすることは可能か？	現在のところ、条約上、禁止する条項はありません。
D-2	処理装置の搭載の修正スケジュールの採択は最短でいつになるか。	2013/11/25-12/4 に開催された IMO 総会において、秋季技術セミナーでご紹介した案どおりの修正スケジュールが採択されました。 詳しくは弊社発行の審議速報（弊会のホームページよりダウンロード可能です）を御確認下さい。 (http://www.classnk.or.jp/hp/ja/info_service/imo_and_iacs/topics_imo.html)
D-3	バラスト条約が発効したら即、バラスト処理装置をつけなくてはならないのか？	そうではありません。批准国の合計商船船腹量が35%に達して12ヶ月後に条約発効となり、各船に適用される搭載要求日からD2規則適用、つまりバラスト水処理装置搭載が要求されます。
D-4	バラスト処理装置搭載の修正スケジュールについて、起工日2008年バラスト容量が6000m ³ の船舶の同装置の搭載要求日は、2016年1月1日以降のどのタイミングのIOPP 証書の更新日でもよいのか？	2016年1月1日以降の『最初』のIOPP 証書の更新検査日迄の搭載が要求されます。
D-5	条約発行前のバラスト水処理装置を搭載した船舶の年次検査はどうなるか？	鑑定書のみ発行しているものは特に年次検査で要求はありませんが、Notation が付記されているものは年次検査として現状検査及び書類確認が要求されております。なお、中間検査や定期検査ではそれらに加えて制御装置、モニター及び警報装置の良好な作動確認も要求されております。
D-6	日本-韓国間の決まったルートを航行する船舶にも同条約は適用されるのか？	適用されます。
D-7	特大クレーン設置船舶にも同条約は適用されるのか。	本件はMEPC65において議論され、適用されることとなりました。
D-8	バラスト処理水の分析施設としてのISO17025の取得はNKで行っているか？もし行っていれば手続きを教えてください。	現在のところ、行っておりません

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
D-9	日本籍船用の型式承認処理装置について、NKの型式承認をもって日本政府の型式承認と認められるか。	日本籍船に搭載される処理装置は、日本政府の型式承認品以外認められておりません。
D-10	外籍船に搭載する処理装置は主管庁の型式承認が必要であることはわかっているが、そのprocedureを教えてください。	型式承認の流れについては、弊社発行のバラストガイドラインの第4章に記載しております。弊会のホームページよりダウンロード可能ですので、よろしければ御確認下さい。 なお、型式承認のための手続きについては、各主管庁によって異なる可能性がありますので、型式承認をご希望されるそれぞれの主管庁へご確認願います。
D-11	バラスト処理装置搭載に関する、提出図面と検査項目を教えてください。	弊社発行のバラストガイドラインの第7章に詳しく記載されております。弊会のホームページよりダウンロード可能ですので、よろしければ御確認下さい。
D-12	薬剤式のバラスト水処理装置について、残留薬剤がバラストタンク内の塗装に与える影響について何か要求はあるか？	現在要求事項はありません。バラスト水管理条約はタンク内の塗装については特に言及しておりません。
D-13	バラスト処理装置搭載時のバラストポンプの圧力損失計算を行っているが、建造造船所から同計算書の入手ができない。NKから同計算書の提供を受けたい。	弊社鋼船規則等ではバラストポンプ等の圧力損失計算書の提出は要求されておられませんので、弊社には同計算書はありません。また、あった場合も、図面は造船所殿の知的財産物であるために弊社からの提供はできません。
D-14	バラスト水処理装置をE/R上方のUpper Deckに設置することは認められるか。当該場所に区画を設けて処理装置を搭載する計画もある。	認められますが、搭載場所により追加要求等があることがあります(例:当該場所が危険区域ならば防爆性が要求されます)。
D-15	USCGによるバラスト処理装置搭載の延期の申請フォームはあるか？	弊社では用意しておりませんが、INTERTANKOでは参考例を公表しているようです。
D-16	USCGによるバラスト処理装置の搭載期日について、起工日2000年バラスト容量6000m ³ の船舶は2016年1月1日以降の定期検査(SS)でよいのか？	搭載要求日がSSとは限りません。2016年1月1日以降の最初のDrydocking Survey時に要求されます。
D-17	USCGによるバラスト処理装置の搭載延長の措置について聞きたい。	弊社発行のテクニカルインフォメーションTEC-0971をご参照下さい。搭載延長のUSCGへの申請方法を記載しております。なお、延長が必ず認められるわけではなく、認められたとしても最長5年であり、これらはUSCGが決定するようです。

2013 ClassNK 秋季技術セミナーにおける質疑応答(会場及びアンケート)

	ご質問	回答
D-18	2013VGP でバラスト水のモニタリングとあるが、これについて何か情報は？	2013VGP 2.2.3.5.1.1にはバラスト処理装置が『独立した第三者機関である研究所、試験施設、試験機関でモニタリングテストを行わなくてはならない』とありますので、船上でのモニタリングは認められないようです。
D-19	2013VGPに移行後にも Dry Docking Report は発行されるのか？	2013VGP の 4.1.4 には『prepared by the class society』とありますので弊会の担当検査員により発行されます。
D-20	2013VGP でバラストモニタリング結果の船上保管期間は？また、メーカーに EAL のストックがない場合、メーカー発行の statement だけで問題ないか？	2013VGP 2.2.3.5.1.1.4にあるとおり3年です。なお、2013VGP 2.2.9によると、statement だけで問題ないように読めますが、要求されるかどうかは最終的には EPA が判断します。また 2013VGP 4.2 にて要求される Recordkeeping と Annual inspection (Owner による)は必要です。
D-21	エアシール装置には 2013VGP2.2.9 の EAL (環境対応型潤滑油) の使用が要求されるか？	EPA の見解によると同装置への EAL の使用は要求されませんが、もし非 EAL の leakage があつた際には 2013VGP 違反となります。EPA は当該機器への EAL の使用は『必須(must)ではないが、強く推奨する(strongly encourage)立場』をとっております。
D-22	2013VGP の Dry Docking Report には『EAL が使用されていること』について一筆書かれるのか？	2013VGP4.1.4には同要求はありませんので記載はしません。しかし、もし船主殿が強く望まれるなら、現場にて EAL の使用を確認の上、EAL の使用に関する statement を発行します。なお、EAL 使用に関する statement は Dry docking report とは別個に発行する予定である。担当検査員に申請をお願いします。
D-23	就航船へのバラスト処理装置の搭載に関して、訪船調査のアドバイスをどのような会社に頼めばよいか、何かアドバイスをお願いします。	新たに設置する機器やパイプ等の干渉の防止、十分なメンテナンススペースの確保、搬入経路の確実な確保のためにもやはり、精度の高い計測ができるコンサル業者がいいかと思われます。NKCS は 3D スキャナーを使用した訪船調査を行っておりますので、お気軽にご連絡いただければ幸いです。
D-24	NKCS ではバラスト処理装置の初期選定や図面作成は行っているか？	NKCS ではバラスト処理装置の初期選定は行っております。図面作成につきましては、処理装置の配置位置の検討や新設パイプの概略検討、つまり承認図面は作成可能です。
D-25	海外でのコンサル業務は可能か？	可能ではありますが、前広に相談下さい。なお、旅費日当等も加算されます。