

ばら積貨物船用共通構造規則

KCID No.	関連規則	種別	項目	完了日	質問	回答	添付有無
194	2/1.1.1.2 Table 2.1.1	Question	非損傷時復原性	2006/10/2	船舶の長さが169.5mで、船尾隔壁及び船尾側機関室隔壁が同一であるばら積貨物船の現状の設計において、隔壁の数は、合計7個である。しかし、CSRは区画に関する要件に適合することが要求されない船舶に対して8個の隔壁を要求している。この要件について、損傷時復原性の要件に適合している場合、このような船舶は認められるのか？	認められます。区画に関する要件に適合している船舶は、表1に示す水密隔壁の数の要件には従う必要はありません。	
195 attc	2/1.3.1.1	Question	船尾隔壁	2006/10/31	下記に明記された例(添付参照)は、要件「船尾隔壁については、区画に関して船舶の安全が損なわれない場合、隔壁甲板より下方までとして差し支えない。」に適合しているか？	防火戸が区画の目的上安全であると看做される場合、適合しています。	有
314	2/ 1.2.1.2	Question	SOLAS II-1	2006/12/22	2章1節2.1.2は、意味するところを明確とするために、SOLAS条約II-1章B部11規則に従い、主文の末尾に『次の点のうち船首垂線からの距離が最小となる点から測る』(原文: whichever gives the smallest measurement)を追記すべきである。	拝承。SOLAS条約II-1章B部11規則に従い、主文の末尾に『次の点のうち船首垂線からの距離が最小となる点から測る』(原文: whichever gives the smallest measurement)を追記します。	

KCID No.	関連規則	種別	項目	完了日	質問	回答	添付有無
351	Ch 2/Sec 3	Question	PMA	2007/2/22	<p>PMAは原則としてSOLASの内容である。本件に関して、以下の理由により議論が起こりうると思われる。:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 安全なアクセス設備の必要性はCSRの1章3節2.5.1に説明されている。しかしながら、この規定がSOLASのPMAに相当するかどうか明確ではない。この点において、CSR-DHOTの5節5.1では、PMAの適用性が明確に規定されている。 2. SOLASの一部であるPMAが、総トン数20,000ton以上の船舶に要求されているのに対し、CSRは、船の長さが90m以上の船舶に要求されている。 3. 船の長さが90mと総トン数が20,000tonの間に該当する船舶が多くあり、それらの船に対し、Safety Construction上の解釈は不明確なままにされている。 4. この機会に、SOLASを参照して、船級の問題としてではなく、CSR-BCとCSR-DHOTとの間を一致させることを考慮する価値がある。国際条約の規定がCSR-BCに記されている。それは、ユーザーフレンドリーであると同時に一方では不必要な誤解を引き起こすかもしれない。CSR-DHOTはこの内容に関して簡潔で明白に規定している。 <p>(次頁へ続く)</p>	<p>ご指摘のとおり、PMAの配置と船舶構造アクセスマニュアルに関する規定は、SOLAS II-1/3-6に従わなければなりません。それは、総トン数20,000以下のバルクキャリアーに適用する必要はありません。2章3節1と3節2に関して、すべての項目はIACS UI SC191に関連する決議MSC.158(78)に対応する内容を引用しています。イタリック体の規定はSOLAS規定を意味しています。そのため、1章3節2.5.1の2番目と3番目の文章を修正する必要があります。また、明確な適用規定を2章3節に加える必要があります。</p>	

KCID No.	関連規則	種別	項目	完了日	質問	回答	添付有無
351	Ch 2/Sec 3	Question	PMA	2007/2/22	<p>(前頁の続き)</p> <p>5. すべてのPMAの内容が船級規定ではなく、厳密にSOLASの項目であるのかどうか確認して下さい。アクセス設備の規定は1章3節2.5及び2章3節で記されている。しかしながら、PMAが船級規定であると明解に規定していない。イタリック体の規定は船級規定ではなく、SOLASあるいは、ほかの国際規定ということなのか？ CSRでは、船の長さが90m以上の船舶に対してPMAを要求しているのに対して、SOLAS Reg.II-1/3-6では総トン数が20,000ton以上の船舶に対してPMAを要求している。このような状況から、次の疑問がSafety Constructionの解釈上、生じるかもしれない。それは、きっと議論を引き起こすだろう。</p> <p>1: 90m以上で、20,000GT未満のバルクキャリア--> 船級事項 2: 90m以上で、20,000GT以上のバルクキャリア --> 船級事項及びSafety Construction事項</p>	(前頁参照)	
439	2/1.1.1.2	Question	追加の隔壁	2007/6/20	<p>2章1節1.1.2の中の「追加の隔壁」について、「区画に関する要件に従うことが要求されない船舶における横置隔壁については、適切な間隔に配置し、かつ、表1に示す数以上としなければならない。」とあります。「区画に関する要件」を説明してください。</p>	<p>「区画要件」とはSOLAS第XI-1章B-1部及び第XII章第4規則によって要求される損傷時復原性です。CSR符号を備えた全てのばら積貨物船はこの規定に適合していることが要求されます。従って、この表1はCSR適用のばら積貨物船に対して強制されません。</p>	

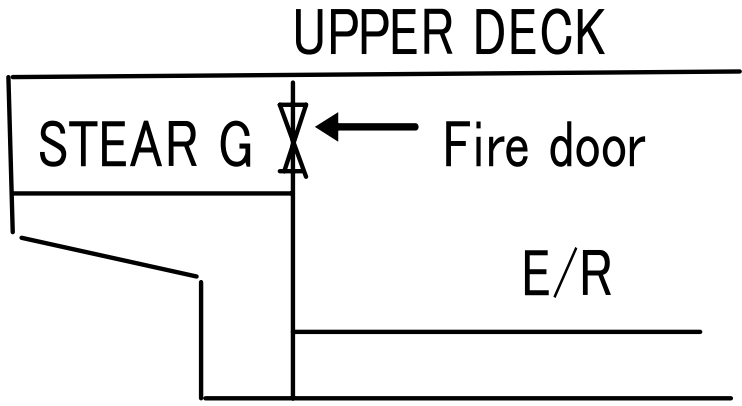
KCID No.	関連規則	種別	項目	完了日	質問	回答	添付有無
517	2/1.1.1.2	CI	水密隔壁の数	2007/8/20	水密隔壁の数 隔壁の最小数は、2章1節表1に示されています。衝突隔壁、船尾隔壁及び機関室隔壁のような1.1.1で要求される隔壁は、表に示される数に含まれますか。	表1に掲げる隔壁数は、[1.1.1]で要求される隔壁を含みます。	
793	2/2.2.1.3	Question	防火	2009/1/29	SOLAS II-I/Reg.10.6.3で、ペイントロッカーは可燃性液体を含む区画とされている。もしこのことがCSR BC規則でも同様であるのであれば、甲板室内のペイントロッカーはコフダムを設けることが要求され、そしてその要求は、SOLAS要求を越えており、また現状の設計を変更することを要求することになると思われる。加えて、過去の経緯を考慮すると、現在のSOLAS要件を満足することで十分であると考え。従って、『可燃性液体を積載する区画』の定義及び例を示されたい。もし定義がSOLASと同様であるならば、SOLAS規定に沿うよう要件を変更されたい。	まず、本要件はSOLASの要件ではありません。次に、防火に関する現在のSOLAS要件は、ご指摘のように十分であると考えられます。従って、改正提案の際に、2章2節2.1.3の要件を削除する予定です。	
798	2/1.3.1.1	Question	隔壁	2009/3/3	SOLAS II-1章, B部, 第11規則, 第8項で、『船尾隔壁及び貨物区域の前後において機関区域を分ける隔壁は、乾舷甲板まで水密としなければならない。』とある。LR規則では、船尾垂線における喫水線上方の最初の水密甲板まで達する船尾隔壁を許容しており、船尾隔壁が、船尾の機関区域又は旅客区域とを分ける必要がないと認識している。しかし、CSR-BC規則、2章1節3.1.1はSOLAS II-1章, B部, 第11規則, 第8項を参照しているが、船尾隔壁は乾舷甲板まで水密にするよう規定している。SOLASやLR規則で要求されるものより厳しい基準をしている理由を明確にされたい。誤りであれば、誤記修正を発行して頂きたい。 なお、CSR-OT規則はSOLAS及びLR規則に合致している。	本規定を、SOLASの規定に適合するよう修正致します。字句修正を発行致します。	

KCID No.	関連規則	種別	項目	完了日	質問	回答	添付有無
853	2/3.1.1.1	Question	交通設備	2009/1/24	<p>決議151(78)によると、SOLASReg.II-1/3.6は"油タンカー及びばら積貨物船の貨物エリア内の区域への及び貨物エリア内の区域における通行並びに前方への通行"に適用される。CSR-BC2章3節1.1は、決議151(78)を参照しているが、その表題は『貨物区域及び他区域への交通設備』となっており、これは必ずしもSOLASReg.II-1/3.6と全く同じ適用範囲になっていない。CSR-BCにおいて意図的にこのようにしているのか、あるいはSOLASと全く同じと考えられる適用範囲なのか？</p>	<p>適用範囲は、SOLAS Reg.II-1/3.6と全く同じものと考慮願います。即ち、"油タンカー及びばら積貨物船の貨物エリア内の区域への及び貨物エリア内の区域における通行並びに前方への通行"です。CSR-BCは規則改正提案により、改正される予定です。</p>	
903	Text 2/1.2.1.1	Question	船首隔壁	2009/6/26	<p>2章1節2.1.1、船首隔壁の配置についての要件はSOLAS Ch. II-1, Part B, Reg. 11に基いており、『船舶には、乾舷甲板まで水密である船首隔壁を設けなければならない。船首隔壁は、船首垂線FPLL からの距離が船舶の長さLLL の5%又は10 m のいずれか短い方の距離以上、かつ、船舶の長さLLL の8%に相当する距離以下の位置に配置しなければならない。』としている。しかしながら、この要件は2009年1月1日より施行されたMSC 216(82)、Annex 2にて修正されている。そして、SOLAS Ch. II-1, Part B-2, Reg 12.1に『船舶には、隔壁甲板まで水密である船首隔壁を設けることとする。船首隔壁はFPからの距離が0.05Lまたは10mのいずれか短い方の距離以上で、管理者から認められた場合を除き、0.08Lまたは0.05L+3mのいずれか長いほうの距離以下とする。』と記載されている。ばら積貨物船CSRの文章もあわせて変更される必要がある。端的に言えば、SOLASが基になっているばら積貨物船CSRの要件は、SOLAS修正にともないMSC 216(82)に従って更新されるべきである。</p>	<p>貴意見に同意します。規則改正を検討します。</p>	

KCID No.	関連規則	種別	項目	完了日	質問	回答	添付有無
1007	2/3.1.2.1	Interpretation	貨物倉への安全な交通	2010/2/1	<p>2章3節1.2.1の要件に、『貨物区域内の貨物倉、コファダム、パラスタック及び他の区画への安全な交通は、開放甲板から直接行うものとし、...』とある。加えて1.2.3の要件は『各貨物倉には、少なくとも2組以上の交通設備を、できる限り遠く離して備えなければならない。一般的に、これらの交通設備は対角に配置されることが...』とある。</p> <p>船首にある貨物倉の船首側にある隔壁の後方まで延びている船首楼を有するばら積貨物船の場合、船首への交通設備が、主甲板から交通できるように設けられるが、船首楼内にあり、それは、『開放甲板』とは考えられない。このような船首への交通は、船首楼区域に、油あるいは危険貨物がなく安全である場合許可されると解釈している。</p>	船首部貨物倉への交通設備は、船首楼区域が、油や危険貨物を積載しない、安全な区画の場合、船首楼の内部の主甲板を通るよう設備することができると考えます。	
1009	2/3.2	CI	単船側及び二重船側ばら積貨物船の定義	2010/1/18	<p>2章3節2において、幾つかの要件(2.9及び2.11に見られる)は具体的に単船側ばら積貨物船に適用され、その他の要件(2.8及び2.10に見られる)は二重船側ばら積貨物船に適用される。</p> <p>ばら積貨物船CSRは、どのような船が単船側であり、またどのような船が二重船側であるのか、定義していない。これらは本来IMOによる交通設備の要件であるので、単船側及び二重船側ばら積貨物船はSOLAS Ch.XII/1に基づいて定義されていると思われる。この解釈を確認されたい。</p> <p>この解釈が正しい場合は、ばら積貨物船CSRに同様の定義を加えると判りやすいと思われる。</p>	提案された解釈は正しいです。単船側及び二重船側ばら積貨物船の定義を、SOLAS Ch.XII/1に基づきばら積み貨物船CSRに追加する予定です。	

KCID No.	関連規則	種別	項目	完了日	質問	回答	添付有無
1082 attc	2/2.5.1.1	RCP	Reg.39(1)に基づいたばら積貨物船CSR 2章2節5.1.1による"T1"の定義	2010/11/15	<p>ばら積貨物船CSRの規則改正を下記の通り早急を実施する必要があると考える。</p> <p>ILLC Reg.39(1)に基づくばら積貨物船CSR 2章2節5.1.1の"T1"の定義はRes.MSC.223(82)(添付参照)に従って修正される必要がある。</p> <p>さらに、国際条約を参照するその他の要件についても適宜修正が必要となる可能性がある。</p> <p>検討されたい。</p>	<p>規則本文はご指摘の通り修正される予定です。</p> <p>その他の国際条約の要件についてもばら積貨物船CSRには盛り込まれていることから、全体を再度確認し、その結果を今後の規則改正に反映します。</p>	有
1091	2/2.5.1.1	RCP	Table 3/1.4-3 3/6.7.3.6 11/1.1.1. (英文版におけるスペル修正)	2011/6/6	<p>以下の項目について、'shear strake' は'sheer strake'のスペルミスであるので、修正されたい。</p> <ol style="list-style-type: none"> 3章1節表4-3 3章6節7.3.6 11章1節1.1.1 	<p>ご指摘拝領致しました。次回語句修正時に対応予定です。</p>	

KC#195



KC#1082

ANNEX 9

RESOLUTION MSC.223(82)

(adopted on 8 December 2006)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VI of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as the "1988 Load Lines Protocol") concerning amendment procedures,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-second session, amendments to the 1988 Load Lines Protocol proposed and circulated in accordance with paragraph 2(a) of article VI thereof,

1. ADOPTS, in accordance with paragraph 2(d) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, amendments to the 1988 Load Lines Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with paragraph 2(f)(ii)(bb) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2008, unless, prior to that date, more than one third of the Parties to the 1988 Load Lines Protocol or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES the Parties concerned to note that, in accordance with paragraph 2(g)(ii) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, the amendments shall enter into force on 1 July 2008 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2(e) of article VI of the 1988 Load Lines Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Parties to the 1988 Load Lines Protocol;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the 1988 Load Lines Protocol.

ANNEX

**AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED**

**ANNEX B
ANNEXES TO THE CONVENTION AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988
RELATING THERETO**

**ANNEX I
REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES**

**CHAPTER II
CONDITIONS OF ASSIGNMENT OF FREEBOARD**

Regulation 22 – Scuppers, inlets and discharges

- 1 In paragraph (4) of the regulation, the reference to “(2)” is replaced by reference to “(1)”.

**CHAPTER III
FREEBOARDS**

Regulation 39 – Minimum bow height and reserve buoyancy

- 2 In paragraph (1) of the regulation, the words “ d_1 is the draught at 85% of the depth D , in metres;” are replaced by the words “ d_1 is the draught at 85% of the least moulded depth, in metres;”.
