

2012 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 機関計画検査における機関等の開放検査	
A1-1	機関計画検査の機関長による自主開放検査を認める改正はどのようなもので、適用日はいつからですか？	従来、NK検査員立会いの下開放検査が要求されていたクランク軸、主軸受、中間軸、空気槽等の機関計画検査のアイテムを潤滑油フィルター等の確認を条件に機関長の自主開放点検報告書を認める旨改めております。適用日はクランク軸、主軸受関連は、2012年6月15日以降申し込みのあった機関計画検査より適用し、中間軸、空気槽関連は2012年11月15日以降申し込みのあった機関計画検査に適用致します。
A1-2	燃料油冷却器が CMS 対象となりますが、どのような検査・取扱いになりますか？	水冷却器のような熱交換器と同様の取扱いとなります。今後、当該装置を搭載される場合には、機関計画検査の対象として取り扱っていただくこととなります。なお、燃料油冷却装置の搭載を義務化するものではありません。
A1-3	燃料油冷却器の性能要件はありますか？なければ今後新たに規定される予定はありますか？	当該機器は海水冷却器等の熱交換器と同様のものとして取り扱っております。また、構造的にも冷却器と同様のものとなっておりますので、新たに機能要件を制定する予定はございません。
A2	2.1.2 海上試運転における操舵試験	
A2-1	満載喫水状態においても十分な操舵能力があると判定する詳細な計算式はありますか？	ご質問の計算式は現在、IACSにおいて計算式策定作業を進めております。詳細が決まり次第規則改正並びに技術セミナー等でご案内させていただきます。
A2-2	海上試運転時の操舵試験の検査の際、トルクの計算に関し、その都度操舵機メーカーに確認する必要がありますか？	操舵機メーカー殿より弊会へ提出される図面により、操舵能力を確認しております。造船所殿より操舵機メーカー殿へ都度確認していただく事項はございません。なお、統一的手法が確立されたのち、その方法によっては何らかの対応をお願いする可能性もございます。
A3	2.1.3 船舶のエネルギー効率等	
A3-1	北海、バルト海の ECA における NOx 規制の状況について。	現在、北海、バルト海 ECA における NOx 規制はございません。
A3-2	日本国内の ECA 設定の状況について。	当面のところ日本国内の ECA 設定は見送るとの情報を得ております。
A4	2.1.4 無線設備規則(日本籍船舶用)制定	
A4-1	SR 証書は内航船に必要か？	SR 証書は国際航海に従事する船舶に対し発給しますので、内航船舶には不要となります。船舶検査手帳を確認させていただくこととなります。
A5	2.1.5 特別な設備を有する船舶に対する Notation	
A5-1	「高圧陸電設備ガイドライン」の規定内容は強制となるのか？	強制ではありません。ただし、高圧陸電設備に関する Notation の付与を受けるためには、当該ガイドラインの要件を満足する必要があります。

2012 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
	2.1.6 今後の規則改正予定(機関及び電気設備関連)	
A6	排出規制海域(ECA)での航行における燃料油ポンプ設備	
A6-1	当該規則適用にあたり、低硫黄燃料油の定義はありますか？	規則上、低硫黄燃料油とは硫黄濃度 0.1%以下、粘度が 2cSt 以上の燃料油を目安とする旨規定しています。なお、規則に示す定義は、あくまでも標準的なものであり、各船毎、使用計画のある低硫黄燃焼油の仕様に応じ、十分な能力のあるポンプの配置をお願い致します。
A6-2	各種(L.S.F.O, H.F.O.)燃料油ポンプの能力はどう判断すればよいのか？	ポンプメーカーのスペックにて確認して頂きたいとよろしくお願い致します。
A6-3	3 台の燃料油供給ポンプの組み合わせの場合、追加のポンプの供給能力は 100%を要求されるのか？	セミナーテキストでは、一例として紹介させていただいておりますが、必ずしも追加のポンプの供給能力は 100%である必要ございません。ポンプ 1 台が故障した場合に残りの 2 台で 100%の供給が可能となるよう追加のポンプの供給能力を設定していただくことで問題ございません。
A6-4	詳細なポンプ能力の仕様についてご教示願いたい。	通常航海に対する明確な主機、補機出力の規定はないことから、船主殿と合意された出力におけるポンプ能力を満足するポンプの配置をお願い致します。
A6-5	低硫黄燃料油仕様のポンプと燃料油冷却器の両方を使用する必要があるのか？	両方の装置を使用する必要はございません。また、燃料油冷却器の設置は強制ではございません。いずれかの方法で通常の航行が可能となるよう設計していただければと考えます。
A6-6	低硫黄燃料使用時におけるポンプ台数は供給ポンプ+1 台という認識でよいのか？	燃料油ポンプの能力として、通常航海のため重油及び低硫黄燃料油のいずれの燃料油でも 1 台で 100%の供給能力を有するポンプを使用する場合にあっては、2 台のポンプを配置することで問題ございません。
	2.2 艀装及び材料関連	
A7	2.2.2 救命艇の離脱装置	
A7-1	落下防止装置(FPD)は NK 承認品が要求されるのか？また、造船所での何らかの試験は必要か？	落下防止装置(FPD)の設置を強制している旗国の船には、MSC.1/Circ.1327 に基づき承認された FPD が必要となります。MSC.1/Circ.1327 に適合した旨の証書(NK 又は他船級発行)と現物が本船上に搭載されていることを確認させていただきますが、造船所殿での試験は特に必要ございません。
A7-2	現在搭載している離脱装置が試験に適合しているか否かを知りたい。	本船に搭載されている救命艇のメーカーと型式を調べて頂いた上で、メーカー殿にお問い合わせ頂きますようお願い致します。国内メーカーであれば国土交通省殿のホームページに情報が公開されておりますが、外国メーカーについては直接メーカーにお問い合わせ頂きますようお願い致します。

2012 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
A8	2.2.4 液化ガスばら積船の緊急遮断弁及びガス採取管	
A8-1	ガス採取管の2重弁の規定は、ガスベントのドレン抜き配管にも適用されるか？	サンプリングの配管に対する規定であるため、ガスベントのドレン抜き配管には適用されません。
A8-2	本改正はLNG船にも適用されるのか？	LNG船、LPG船とも適用対象となります。
A8-3	緊急遮断弁の開放検査の詳細について。	点検窓のあるバルブについては、内部の状態が視認できるのであれば、必ずしも開放を要求するものではありません。
A9	2.2.6 貨物油タンクの防食措置(塗装システム及び耐食鋼材)	
A9-1	耐食鋼材の試験において、甲板裏と内底板の両方の試験に合格する必要があるか？	それぞれの使用箇所に応じた試験に合格することで差し支えありません。なお、甲板裏と内底板両方を兼用する場合には、両方の試験に合格する必要があります。
A9-2	バラスタック用の塗装テクニカルファイル作成支援ツールと同様、COT用の塗装テクニカルファイル作成支援ツールはあるのか？	現在提供しておりますバラスタック用の支援ツールにCOT用の機能を追加したものを2013年3月に公表する予定としております。
	2.2.8 今後の規則改正予定(艙装及び材料関連)	
A10	火災安全設備の保守、試験及び点検	
A10-1	MSC.1/Circ.1432の適用対象は？	SOLAS条約第II-2章においてMSC.1/Circ.1432を参考に保守、試験及び点検を実施するよう規定されていることから、SOLAS条約第II-2章が適用となる国際航海に従事する船舶が対象となります。 また、旗国政府から当該サーキュラーとは別の特別な指示がある場合には、その旗国の指示に従い実施することになりますが、特別な指示がない限りは本サーキュラーを参考に実施する必要があります。
A10-2	CO ₂ ボトルの水圧試験、高膨張泡消火装置の配管のフラッシングは、いつから実施する必要があるか？	ドックでの作業を要するため、基本的には施行日以降の最初のドックで実施する必要がありますが、主管庁の指示に基づくこととなります。
A10-3	日本籍船にCO ₂ ボトルの10年毎の水圧試験は適用されるか？	日本籍船については現行のMSC/Circ.850の実施が要求されていないことから、改正指針MSC.1/Circ.1432のとおり要求されるか否かは今後の国土交通省殿の方針次第となります。
A10-4	高膨張泡消火装置の配管のフラッシングとはどのようなものか？	清水で配管内を洗浄し、洗浄後エアブローするものです。
A11	バラスト水管理条約に関するNK規則の整備	
A11-1	オゾンを発生する装置に対し、NKは安全性に対するどのように取り組んでいるか？	図面承認の段階で、通風、検知、警報といった手段を要求しております。今後、これらのNKの取り扱いやIACSの検討結果を踏まえて規則化を予定しております。

2012 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
A11-2	NK が現在作成しているバラスト水管理条約関連の規則における NK 独自の要件については、遡及適用予定なのか？	NK 独自要件については、遡及適用は要求しない方針としております。
A11-3	バラスト水処理装置の設置における安全要件において、「水素やオゾン等の安全要件」が書いてある。水素やオゾンの漏えい検知器の要求規格がありましたら、ご教示願いたい。	特段検知器に関する国際規格の要件は定めておりません。処理装置システムに付随する検知器で認めております。
	2.3 船体関連	
A12	2.3.1 一般乾貨物船の定義	
A12-1	二重船側のばら積貨物船も対象となるのか？	ばら積貨物船は一般乾貨物船に含まれないため、本改正の対象とはなりません。
A13	2.3.2 船体検査	
A13-1	チップ船にも適用となるのか？	本改正は、横式構造の船舶については、その船種に関係なく適用となります。従って、チップ船であっても、該当する構造がある場合には適用となります。
A14	2.3.3 ESP 船の船級維持検査	
A14-1	貨物積載区域内に位置する燃料油タンク(例えばばら積貨物船の No.9CH のトップサイドタンクが燃料油タンクの場合)も今回の改正の対象となるのか？	貨物積載区域内に位置する燃料油タンクについては従来より規定されております。今回の改正により取扱いが明確化されますが、運用上の変更はございません。今回の改正は、特に潤滑油タンク及び清水タンクの取り扱いを明確にするものとなっております。
A15	2.3.4 肥大船における船首部の構造強度	
A15-1	新たに規定した算式について、CSR-T 編の規定に準じた理由は？	CSR-B 編及び CSR-T 編における同規定では、それぞれほぼ同等の要求値となることを確認しておりますが、CSR-T 編の要件の方がより簡便に要求値を算出できるため、今回は CSR-T 編に準じることとしております。
A15-2	ばら積貨物船において、造船所より、CSR-B 編の規定に加えて C 編の規定も考慮して寸法を決定するよう言われている。両方適用する必要があるのか？	CSR-B 編の適用船であれば、CSR-B 編の規定により決定される寸法で問題ございません。もちろん、両方の規則を適用すること自体は全く問題ありませんが、船級として要求することはございません。
A15-3	試算結果について、損傷船と非損傷船での要求値のレベルが大きく違うが、何か理由があるのか？	防撓材の心距やスパン、桁部材の配置等の違いがあるため、要求値にも差が出ております。

2012 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
A16	2.3.7 洋上風力発電船	
A16-1	船用のゴムホースについて特別な規定があるか？	船舶安全法が適用となる浮体(船体)については、船用品として承認されたゴムホースを備える必要があります。電気事業法が適用となる風車については、陸上用のもので差し支えないと考えられます。ただし、ゴムホースの不具合が船体に悪影響を及ぼすものである場合には、船舶安全法に適合したものが必要となる可能性もありますが、現在その取り扱い等については定めていない状況です。
A16-2	すでに船舶用として承認されている品については、洋上風力発電でも使用できるのか？	船舶として検査対象となる下部構造に使用される場合には原則使用可能と考えますが、上部構造に使用する場合や、下部構造においても使用状況等により追加の検討が必要となる場合も考えられるため、具体的な案件が出てきた場合には事前に相談して頂きますようお願い致します。
A16-3	係留ラインの引張試験の実施時期について、スケジュール等を考慮して、事前に実施することは可能か？	ガイドラインに記載の通り、係留設備の設置工事中の検査における係留ラインの引張試験は、係留設備を設置海域で展開した後に実施することが要求されます。
A16-4	なぜ、洋上発電装置に人も乗らないのに、検査が必要なのでしょうか。デッキバージに風力発電機を取り付けても検査対象となるのですか。	<p>浮体式の洋上風力発電設備は、洋上風車サイトに恒久的、又は長期に渡り係留されますことから、風力発電設備を有する“海洋構造物”として取り扱う必要があると考えております。</p> <p>このことから、セミナー中にもご説明させて頂きました通り、国内法では洋上風力発電設備の浮体構造を船舶として取り扱うこととし、船舶安全法の適用対象となりました。弊会が作成した「浮体式洋上風力発電設備に関するガイドライン」では、上記を鑑みて、設計寿命の間十分な船体強度及び復原性を有する構造となるよう要求するとともに、船舶同様、構造の健全性を確認するための定期的な検査についても規定しております。</p> <p>デッキバージに風力発電機を取り付けた場合ですが、当該構造は上記ガイドラインで規定する浮体施設に該当するため、検査の対象となります。</p> <p>なお、現行ガイドラインは、基本的に従来船舶(海洋構造物)に対する検査要件に準じて要件を定めておりますが、ご存知のとおり浮体式洋上風力発電設備につきましては、今正に実証プロジェクトが開始されたばかりの新たな分野の船舶であります。従いまして、今後各プロジェクトで得られる知見を基に、より合理的な規則となるよう、国土交通省殿及び関連業界殿とも協力して要件を見直していく予定でございます。</p>

2012 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 Hull/Machinery/Survey/Statutory Panel の動向	
A17	Machinery Panel	
A17-1	既存ディーゼル機関の規制適合手法の対応整理ではどのような審議が行われていますか？	規制適合手法を統一的に対象機関に適応させるための検査・確認方法等の作成の審議を行っています。

2012 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	騒音コード	
B1-1	モーターの騒音値を銘板にて表示する必要があるか？	騒音コードは、区画における騒音を抑えるものであって、機器に対して規制をかけているものではありません。
B1-2	騒音値測定とは、毎船実施となるのか？	個船毎に計測の実施、記録簿の作成・保管が要求されることとなります。
B1-3	対策の施しようがない場合も想定されるので、その場合に免除可能となるような規定があればありがたい。	1.3.6に主管庁による免除が認められる旨記載がありますので、免除の可否は主管庁毎の判断となります。
B1-4	居住区のドアの防音特性値について、ドアのルーバを開いた状態で試験するのか、閉じた状態で試験してよいのか？	コード上、解釈が明確でないことから、IACSに問題提起する方針としております。
B2	MARPOL Annex V	
B2-1	ニッケルは、廃棄が規制されるのか？また、個々の貨物の有害性判定は、Shipperが行うものと聞いているが本当か？	個々の固体貨物に対する評価結果をまとめたリストはありません。条約上は、Shipper(荷主)が、GHSに基づく有害性の評価を行う義務があるとされています。
B2-2	貨物残渣を含む洗浄水について、処置装置で処理した場合(有害物質を排除した場合)には、その洗浄水の海洋への廃棄は認められるのか？	処理装置等によって、洗浄水から有害物質を取り除くことは、条約上、想定されておりません。なお、そのような処理装置が実在する場合であっても、当該装置の型式承認や性能基準等の規定も必要になるものと思われませんが、改正条約及びその履行のためのガイドライン中に規定はございません。
B2-3	洗浄剤に関する規定について教えて欲しい。	洗浄剤につきましては、“2012 GUIDELINES FOR THE IMPLEMENTATION OF MARPOL ANNEX V”の1.7.4により、海洋環境へ有害でない場合に限り廃棄が許容されます。また、1.7.5により、以下が有害な物質とされています。 <ul style="list-style-type: none"> - MARPOL Annex IIIによる有害物質に該当するもの - 長期健康有害性のある物質を含むもの

2012 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	シップリサイクル条約	
B3-1	シップリサイクル条約の発効の見込みは？	<p>シップリサイクル条約につきましては、批准の意志を示す条約への署名を5か国(フランス・イタリア・オランダ・トルコ・セントキッツネービス)が行っておりますが、現時点においても批准国は0のままとなっており、発効の目途は立っていない状況です。</p> <p>しかしながら、2012年10月に開催された第64回IMO海洋環境保護委員会(MEPC64)におきまして、シップリサイクル条約に付随する6つのガイドラインのうち、未採択であった「検査と証書に関するガイドライン」及び「PSCに関するガイドライン」の2つのガイドライン案が採択され、シップリサイクル条約の枠組みが整備されました。</p> <p>また、2012年3月に、欧州委員会(EC)から、シップリサイクルに関する欧州規則案及びEU加盟国にシップリサイクル条約の批准を義務付ける決議案が欧州議会及び理事会に提出され、EU内での審議が進められています。</p> <p>これらにより、今後、各国において条約批准が促進されるものと予想されます。</p>
B3-2	NK開発のインベントリ作成ソフトについて、NKより内航新造船を建造する造船所に指導頂けると聞いているが、その進捗状況は？またいつからならでできるのか？	<p>造船所殿に対するインベントリ作成のご案内につきましては、NK単体、或いは関係団体各位と共同して、順次実施している段階でございます。内航船建造がメインとなる造船所殿で、担当がお伺いして説明会を実施した造船所殿の数は現在10か所程度でございますが、ご要望をいただきましたら、お伺いしてのご説明を積極的に実施させていただき所存です。</p> <p>現状、3隻について新造内航船へのインベントリ鑑定を実施致しました。また、MD/SDoCを登録するためにPrimeShip-GREEN/SRMに登録いただいている供給者数も1,000組織近くになっておりますので、対応いただける環境は整備されてきていると認識しております。</p>
B3-3	造船所より現場工事を総括する業者にソフトへの登録を指示されたが、業者が登録する必要があるのか？	<p>条約で言う”供給者”は非常に広い概念であり、製品の製造者のみにとどまりません。造船所殿から工事の一括請負をされるような業者であれば、当該業者殿が本船に据え付けるMDを収集し、造船所殿に回答する運用はありえるものと考えます。</p> <p>ご質問頂きましたケースであれば、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 造船所殿が工事委託業者へ調査依頼 ② 工事委託業者が施工する機器の有害物質情報を御社から入手 ③ 工事委託業者が自社名にてMD/SDoCを作成し、造船所殿に提出 <p>といった流れになります。また、状況により御社から直接造船所殿にMD/SDoC回答を頂く運用でも構いません。</p>

2012 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
B4	バラスト水管理条約	
B4-1	処理装置の承認は、NK で実施するのか？	主管庁の代行による装置の承認は現時点では実施しておりませんが、G8 への適合性に関する鑑定業務を開始しております。なお、G9 に関する承認は主管庁より IMO へ申請する手続きとなっております。
B4-2	処理装置の申請から承認までどのくらいかかるのか？	装置承認は、MEPC での基本承認、最終承認(G9 承認)並びに装置の承認(G8 承認)が必要となるため、最短でも2年は必要となります。
B4-3	バラスト水処理装置の搭載はいつまでに実施すればよいのか？	船舶の建造年、バラスト水容量によって、時期が異なります。現時点では、以下の船舶が条約発効と同時に即日適用が要求されることになっておりますので、注意が必要です。これらを踏まえ、搭載を決定頂きますようお願いいたします。 1. 2009 年以降建造船で、バラスト水容量<5,000m ³ 2. 2012 年以降建造船で 5,000 m ³ ≤ バラスト水容量 なお、処理装置搭載期限について、IMO の e-mail ベースの検討会で見直しが行われております。審議結果については今後、適宜お知らせ致します。
B4-4	2009 年より前の建造船で 1,500 m ³ ≤ バラスト水容量 ≤ 5,000 m ³ の場合に該当する船で 2014 年 2 月が SS Due の船は、いつまでに装置搭載する必要があるのか？	2014 年の検査基準日の後、最初の間又は定期検査の早い方までに搭載が必要となります。よって、2014 年 2 月が SS の Due の場合、その日が検査基準日となりますので、その日までに SS を完了すれば、それより後の最初の間検査での搭載が要求されます。ただし、SS を延期した場合には、検査基準日より後の SS 完了となりますので、その時点での搭載が要求されますのでご注意ください。
B4-5	2016 年の検査基準日より後の最初の間又は更新検査の早い方までに処理装置搭載が要求される船舶について、2016 年に中間検査の Due がある場合いつ搭載が要求されるのか？	検査基準日が 2016 年 4 月と仮定した場合、IS の Due は 1 月から 7 月となります。この場合 4 月の検査基準日より後に IS が完了される場合、処理装置の搭載が必要となります。
B4-6	TEC-0903(USCG の地域規制)について、2016 年 1 月 1 日より後の最初の入渠工事日が適用日となっているが、その後の DS を IWS で実施する場合には、搭載が必要なのか？	USCG ホームページに掲載されている FAQ によると、その日以降の first scheduled docking と記載されており、また、docking の定義として入渠して船底回りを確認することと記載されているため、IWS はこれに該当しないと考えられます。

2012 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
B5	タンカーの損傷時復原性計算機	
B5-1	積付計算機とセットで損傷時復原性計算機が搭載されている場合は？	損傷時復原性計算機の搭載は強制ではありませんが、搭載される場合には、IACS UR L5 の規定に従い、確認及び鑑定書の発行をしております。
B5-2	陸上支援では駄目なのか？	現在の改正案では、陸上支援による代替案も記載されております。
B5-3	内航船への適用は？	SOLAS 条約では内航船は適用対象外ですが、その適用については、各国の方針によります。

2012 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	GHG 排出削減に関する MARPOL 条約発効に向けた NK の取組み ～EEDI, SEEMP 関連規定の解説と関連サービスの紹介～	
C-1	EEDI 計算が要求される船舶のサイズは？	指定された船種については、400GT 以上の船舶に EEDI 計算が要求されます(なお、EEDI 規制値への適合については、船種毎に規定されたサイズ以上の船舶にのみ要求されます)。
C-2	EEDI 規制値が要求される下限サイズは？	船種毎に異なり、例えば、ばら積貨物船では、Phase0 においては 20,000DWT 以上の船舶に EEDI 規制値への適合が要求されますが、Phase1 以降においては 10,000DWT 以上の船舶に EEDI 規制値への適合が要求されるようになります。各船種における EEDI 規制値適用下限サイズについては、改正 MARPOL ANNEX VI の 4 章第 21 規則に規定されております(テキスト P.179 の表 2 をご参照下さい)。
C-3	Ro-Ro 船や電気推進船、タービン船は、何故 EEDI 規制値適用対象から除外されているのか？	Ro-Ro 船については積荷種類等の影響により EEDI のばらつきが大きく、リファレンスラインを引くのが困難であったため、現在その引き方について検討が行われております。タービン船や電気推進船については、EEDI 計算方法が固まっていなかったため、現在検討が行われております。
C-4	現存船にも EEDI が適用されるか？	原則として、EEDI は新船にのみ適用され、現存船には適用されません。ただし、現存船に対し、新造船の建造と同等と判断されるような大きな改造が施された場合には、主管庁の判断により EEDI が適用となる可能性があります。
C-5	EEDI 計算時の補機燃費(SFCAE)は何%MCR 時の値を用いるのか？	補機燃費については、50%MCR 時の値を用いて下さい。
C-6	ペイントの効果は EEDI にどのように反映されるのか？	海上速力試験の際に計測される船速に反映され、その結果として EEDI に反映されません。
C-7	EEDI 計算における炭素係数 CF の具体的な数値は？	IMO EEDI 計算ガイドライン(Res.MEPC.212(63))に、燃料油種類毎に具体的な数値が与えられております。EIAPP 証書発行のための親エンジンにおける NOx 計測時に使用した燃料油に対する炭素係数 CF を用いて下さい。
C-8	推進馬力の計測には軸馬力計の使用が必須か？	軸馬力計の使用は必須ではなく、エンジンメーカー殿が推奨する方法や船主殿・造船所殿が合意したその他の方法であっても、弊会が認める場合には使用することができます。
C-9	軸発(Shaft Gen.)搭載時の EEDI 計算方法は？	軸発の駆動に必要な出力を主機出力から控除できるようになっております(詳細は、IMO EEDI 計算ガイドライン(Res.MEPC.212(63))の 2.5 をご参照ください)。

2012 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-10	プロペラ性能曲線は水槽試験に基づいて作成しなければならぬのか？(計算に基づいて作成することは認められるのか？)	プロペラ性能曲線については、水槽試験の実施に代えて数値計算により作成することも認められております。
C-11	EEDI に対する省エネ機器の効果の評価方法は？	現在 IMO において、EEDI 計算における省エネ機器効果の評価方法及び認証方法に関するガイダンスについて審議が行われております。
C-12	水槽試験に回流水槽の使用は認められるか？	水槽試験は曳航水槽で実施することが要求されているため、回流水槽による水槽試験は原則として認められません。
C-13	全ての水槽試験に立会するのか？	必ずしも全ての試験に立会する必要はなく、事前に申込者と認証団体の間で立会項目を決定することが、インダストリーガイドラインに規定されております。
C-14	IMO における「最低推進出力ガイドライン」に関する審議の進捗は？	MEPC64 における審議結果に基づき、2012 年 11 月末に開催の MSC91 において暫定ガイドラインが作成されました(対象をばら積貨物船、タンカー、兼用船に絞り、現存船の約 95% がクリアできるレベルの数値となっています。詳細は、MSC-MEPC.2/Circ.11 をご参照ください)。また、これと並行して更に検討を続け、2013 年 5 月の MEPC65 以降、必要に応じて同暫定ガイドラインの内容を見直す予定となっております。
C-15	EEDI にエコシップがどの程度有効なのかを知りたいです。	2013 年 1 月 1 日に EEDI 関連条約が発効いたしますので、エコシップにつきましても EEDI の認証は 2013 年以降順次実施されることとなります。IMO において EEDI 規制値を審議した際には、今後適用されるであろう省エネ機器の効果を見込んで Phase 0(平均値からの削減率 0%)から Phase 3(削減率-30%)までの段階的規制強化レベルが決定されていますが、現時点で EEDI にエコシップが実際にどの程度有効なのかは必ずしも明確ではありません。今後 EEDI 認証が進むにつれ、その有効性が明らかになっていくものと思われまます。
C-16	PrimeShip-GREEN/EEOI の申し込み方法は？	弊会 Web Site から申込書のダウンロードが可能です。 (http://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/portal/primeship-ge_app_j.pdf) 必要事項を記入の上、EEDI 室に送付して頂きますようお願い致します。
C-17	日本籍 SEEMP の承認手続きは？	関連の ClassNK Technical Information (TEC-0930)を発行しておりますのでご参照下さい。
C-18	SEEMP の作成方法についての指針はあるか？	IMO から関連のガイドライン(Res.MEPC.213(63))が発行されております。(参考までに、弊社子会社の(株)ClassNK コンサルティングサービスにおいて SEEMP 作成サポートサービスを提供しております。)

2012 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-19	SEEMP を作成する際の言語は英語が必須か？	SEEMP は乗組員が理解できる言語で作成されていればよく、必ずしも英語表記は必要ではありません。
C-20	SEEMP はいつまでに船上に所持しなければならないか？	SEEMP は IEE 証書発行のための初回検査の時期までに船上に所持することが要求されます。よって、新船については完工時までに、現存船については 2013 年 1 月 1 日以降最初の IAPP 証書に関する中間検査または更新検査のうち早い方の時期までに、SEEMP を船上所持する必要があります。ただし、日本籍船舶の場合、2013 年 1 月 1 日以降に完工する現存船については、完工時に初回検査を実施するため、完工時までに所持する必要があります。
C-21	SEEMP 運用時のモニタリング指標に EEOI ではなく燃料消費量を用いても良いか？	特定のモニタリング指標が規定されている訳ではないため、燃料消費量をモニタリング指標として用いても問題ありません(EEOI の使用は必須ではありません)。

2012 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	調和 CSR 開発における NK の取組み ～調和 CSR 開発の最新の動向及び関連ソフトウェアの紹介～	
D-1	GBS Tier II に要求される 15 の機能要件の内、調和 CSR に含まれない項目については事前に業界へ協議すべきと考える。GBS Tier III 適合性検証は各国関連法規も対象となりますか？	調和 CSR に含まれない項目については、例えば、IACS の統一規則 UR や統一解釈 UI の改正等に対応するため、NK においては通常の UR、UI 改正に対応した規則改正と同一の手続きを取り、その手続きの中で業界のご意見を反映させていただきます。また、各国関連法規は、GBS 対応規則として IMO に提出された場合には、GBS の対象に成り得ると考えますが、私どもの知る限りでは、今のところ IACS 以外で GBS への対応を行う動きはございません。
D-2	調和 CSR と現行 CSR の腐食予備厚の差	板厚計測データを増加させて腐食量推定の再解析を実施した結果、現行 CSR から腐食予備厚を変更する必要がないとの結論を得ております。
D-3	影響評価資料の公表時期は？	影響評価作業が完了したところから順次公表を行なっております。現在は、非中央部の強度評価や疲労強度評価に関する影響評価を実施しているところで、完成次第公表することになっております。
D-4	GBS の CSR 以外の対応について	Human element, 設計の透明性, 検査, リサイクル等に関する機能要件については、IACS 統一規則及び解釈の改正や、関連する条約, コードの取り入れを実施して対応していく計画となっております。