

鋼船規則

鋼船規則検査要領

R 編

防火構造, 脱出設備及び
消火設備

鋼船規則 R 編
鋼船規則検査要領 R 編

2018 年 第 1 回 一部改正
2018 年 第 1 回 一部改正

2018 年 6 月 29 日 規則 第 89 号 / 達 第 41 号
2018 年 1 月 31 日 技術委員会 審議
2018 年 6 月 25 日 国土交通大臣 認可

規則の節・条タイトルの末尾に付けられたアスタリスク (*) は、その規則に対応する要領があることを示しております。

鋼船規則

規則

R 編

防火構造, 脱出設備及び消火設備

2018 年 第 1 回 一部改正

2018 年 6 月 29 日 規則 第 89 号

2018 年 1 月 31 日 技術委員会 審議

2018 年 6 月 25 日 国土交通大臣 認可

規則の節・条タイトルの末尾に付けられたアスタリスク (*) は、その規則に対応する要領があることを示しております。

2018年6月29日 規則 第89号
鋼船規則の一部を改正する規則

「鋼船規則」の一部を次のように改正する。

R 編 防火構造, 脱出設備及び消火設備

改正その1

10章 消火

10.5 機関区域の消火設備の配置

10.5.1 油だきボイラ又は燃料油装置を備える機関区域*

-2.(2)を次のように改める。

-2. 追加の消火装置として、次のものを配置しなければならない。

((1)は省略)

(2) ボイラ室のたき火場及び燃料油設備の一部がある場所には、少なくとも2個の持運び式泡消火器又はこれと同等のもの。ボイラ室には、容量135l以上の少なくとも1個の本会の適当と認める泡消火器又はこれと同等のもの。これらの消火器には、ボイラ室のいずれの部分にも達し得るホースをリールに巻いて備えなければならない。また、出力175kW未満の船内生活用ボイラ及び10.5.5に規定する固定式水系局所消火装置により保護されているボイラについては、135lの容積を有する泡消火器を備え付ける必要はない。

((3)は省略)

附 則 (改正その1)

1. この規則は、2018年6月29日から施行する。

17 章 代替設計及び配置

17.1 一般

17.1.3 を次のように改める。

17.1.3 工学的解析

工学的解析は、IMO が策定した指針 “*Guidelines on Alternative Design and Arrangements for Fire Safety (MSC/Circ.1002)(MSC.1/Circ.1552 による改正を含む。)*” (以下、「火災安全代替設計指針」という。) に基づくものとし、少なくとも次に掲げる要素を含まなければならない。

((1)から(6)は省略)

附 則 (改正その2)

1. この規則は、2018年6月29日(以下、「施行日」という。)から施行する。
2. 施行日前にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ、少なくとも50トン又は全建造材料の見積重量の1%のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶については、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例による。

鋼船規則検査要領

R 編

防火構造, 脱出設備及び消火設備

要
領

2018 年 第 1 回 一部改正

2018 年 6 月 29 日 達 第 41 号

2018 年 1 月 31 日 技術委員会 審議

2018年6月29日 達 第41号
鋼船規則検査要領の一部を改正する達

「鋼船規則検査要領」の一部を次のように改正する。

R 編 防火構造, 脱出設備及び消火設備

改正その1

R10 消火

R10.5 機関区域の消火設備の配置

R10.5.1 油だきボイラ又は燃料油装置を備える機関区域

-7.を次のように改める。

-7. 規則 R 編 10.5.1-2.(2)の適用上, 出力 175kW 未満の船内生活用ボイラには, 容量 45l の移動式泡消火器を備えること。ただし, 当該ボイラが規則 R 編 10.5.5 に規定する固定式水系局所消火装置により保護されている場合はこの限りではない。

表 R10.5.1-1.を次のように改める。

表 R10.5.1-1. 機関区域及びボイラ室の消火設備
(省略)

(備考)

(N から(3)は省略)

(4) 貨物船における出力 175kW 未満の船内供給用ボイラ及び規則 R 編 10.5.5 に規定する固定式水系局所消火装置により保護されているボイラについては, 設けなくても差し支えない。

((5)は省略)

附 則 (改正その1)

1. この達は, 2018年6月29日から施行する。

R10 消火

R10.7 貨物区域における消火措置

R10.7.1 一般貨物に対する固定式消火装置

-5.を次のように改める。

-5. 植物油、ラテックス及び糖蜜は、規則 R 編 10.7.1-2.にいう「火災の危険性が低いと認められる貨物」とみなす。その他のばら積み貨物については、“*International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code, appendix 1, entry for coal*”（改正を含む。）及び“*Lists of solid bulk cargoes for which a fixed gas fire-extinguishing system may be exempted or for which a fixed gas fire-extinguishing system is ineffective (MSC.1/Circ.1395/Rev.2MSC.1/Circ.1395/Rev.3)*”を参照すること。

R10.7.2 危険物に対する固定式消火装置

-2.を次のように改める。

-2. 規則 R 編 10.7.2 の適用上、~~MSC.1/Circ.1395/Rev.2~~MSC.1/Circ.1395/Rev.3 の表 2 に示される貨物については、規則 R 編 19.3.1-2.に規定する給水装置を規則 R 編 10.7.2 にいう同等の消火装置と認める。

附 則（改正その2）

1. この達は、2019年1月1日から施行する。

R35 イナートガス装置

R35.2 工学的仕様

R35.2.2 すべての装置に対する要件

-5.から-7.として次の3項を加える。

-5. 規則 R 編 35.2.2-2.(2)にいう「イナートガス装置及び当該装置の構成要素が自動的に遮断されるような措置」とは以下に示すものをいう。

- (1) 次のいずれかの場合に、ファンの遮断及びガス制御弁の閉鎖がなされること。
 - (a) スクラバ装置内の水位が上昇したとき（窒素発生装置を使用する場合は除く）
 - (b) スクラバ装置に供給される水の圧力/流量が低下したとき（窒素発生装置を使用する場合は除く）
 - (c) 供給されるイナートガスが高温になったとき
- (2) 次のいずれかの場合に、ガス制御弁が閉鎖されること。
 - (a) 酸素濃度が体積で5%を超えたとき
 - (b) 送風機/ファン又は窒素発生装置用圧縮機が故障したとき
- (3) 次のいずれかの場合に、ダブルブロックブリード弁が作動すること（水封装置に代わりダブルブロックブリード弁を設置している船舶に限る）。
 - (a) イナートガスの供給が停止したとき
 - (b) 電源が喪失したとき

-6. 規則 R 編 35.2.2-3.(2)(b)にいう止め弁の操作状態の明確な表示とは、止め弁が開/閉/中間位置のいずれにあるかを示すことをいう。当該弁が開放位置又は閉鎖位置にある場合には、リミットスイッチ等を使用して開閉状態を明確に示すこと。当該弁が開放位置又は閉鎖位置のいずれにもない場合には、中間位置状態にあるものとして示すこと。

-7. 規則 R 編 35.2.2-4.(5)(c)にいう「別個の可聴警報装置」とは、圧力低下及び上昇に対する警報装置及び圧力指示器/記録装置から独立した、第二の圧力センサを意味する。ただし、警報装置の制御については、共通のプログラマブルコントローラ（Programmable Logic Controller, 略称 PLC）を用いることが認められる。貨物ポンプの自動停止装置が取り付けられる場合、上記のセンサは要求されない。その場合は、全ての貨物ポンプを自動停止させるシステムとすること。停止する際は、制御場所に警報を発するものとしなければならない。停止はバラストポンプ又は貨物ポンプ室のビルジ排出に使用されるポンプの操作を妨げるものであってはならない。

附 則 (改正その3)

1. この達は、2019年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約*が行われた船舶にあっては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例による。

* 建造契約とは、最新の IACS Procedural Requirement (PR) No.29 に定義されたものをいう。

IACS PR No.29 (Rev.0, July 2009)

英文 (正)

1. The date of “contract for construction” of a vessel is the date on which the contract to build the vessel is signed between the prospective owner and the shipbuilder. This date and the construction numbers (i.e. hull numbers) of all the vessels included in the contract are to be declared to the classification society by the party applying for the assignment of class to a newbuilding.
2. The date of “contract for construction” of a series of vessels, including specified optional vessels for which the option is ultimately exercised, is the date on which the contract to build the series is signed between the prospective owner and the shipbuilder. For the purpose of this Procedural Requirement, vessels built under a single contract for construction are considered a “series of vessels” if they are built to the same approved plans for classification purposes. However, vessels within a series may have design alterations from the original design provided:
 - (1) such alterations do not affect matters related to classification, or
 - (2) If the alterations are subject to classification requirements, these alterations are to comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are contracted between the prospective owner and the shipbuilder or, in the absence of the alteration contract, comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are submitted to the Society for approval.The optional vessels will be considered part of the same series of vessels if the option is exercised not later than 1 year after the contract to build the series was signed.
3. If a contract for construction is later amended to include additional vessels or additional options, the date of “contract for construction” for such vessels is the date on which the amendment to the contract, is signed between the prospective owner and the shipbuilder. The amendment to the contract is to be considered as a “new contract” to which 1. and 2. above apply.
4. If a contract for construction is amended to change the ship type, the date of “contract for construction” of this modified vessel, or vessels, is the date on which revised contract or new contract is signed between the Owner, or Owners, and the shipbuilder.

Note:

This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.

仮訳

1. 船舶の「建造契約日」とは、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。なお、この契約日及び契約を交わす全ての船舶の建造番号（船番等）は、新造船に対し船級登録を申込む者によって、船級協会に申告されなければならない。
2. オプションの行使権が契約書に明示されている場合、オプション行使によるシリーズ船の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。本 Procedural Requirement の適用において、1つの建造契約書に基づく船舶が同一の承認図面によって建造される場合は、シリーズ船と見なす。しかしながら、以下の条件を満たす設計変更があつては、シリーズ船は原設計から設計変更を行うことができる。
 - (1) 設計変更が船級要件に影響を及ぼさない、又は、
 - (2) 設計変更が船級規則の対象となる場合、当該変更が予定所有者と造船所との間で契約された日に有効な船級規則に適合している、又は設計変更の契約が無い場合は承認のために図面が船級協会に提出された日に有効な船級規則に適合している。オプションによる建造予定船は、シリーズ船の建造契約が結ばれてから1年以内にオプションが行使される場合、シリーズ船として扱われる。
3. 建造契約の後に追加の建造船又は追加のオプションを含める契約の変更がなされた場合、建造契約日は予定所有者と造船所との間で契約変更がなされた日をいう。この契約変更は前 1. 及び 2. に対して、「新しい契約」として扱わなければならない。
4. 船舶の種類の変更による建造契約の変更があつた場合、改造された船舶の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で契約変更又は新規契約のサインが交わされた日をいう。

備考:

1. 本 PR は、2009年7月1日から適用する。