

HSC コードに関する統一解釈に関する事項

改正要領

高速船規則検査要領
(日本籍船舶用及び外国籍船舶用)

改正理由

IACS では、高速船の安全に関する国際規則 (HSC コード) に対する幾つかの IACS 統一解釈を採択しており、本会はこれらを高速船規則検査要領に取入れている。

IACS はこれらの統一解釈について、現行の条約及びコードとの整合性の担保を主な目的として統一解釈の見直しを行い、既に HSC コードに取入れ済みであった IACS 統一解釈 HSC 2, HSC 3 及び HSC 4 をそれぞれ削除した。

今般、IACS 統一解釈 HSC 2, HSC 3 及び HSC 4 の削除に伴い、関連規定を改める。

改正内容

HSC コードの適用に関する以下の規定を削る。

- (1) 火災の危険性に関する階段室の分類 (HSC 2)
- (2) 2層の甲板にわたる公室に関する区画の取扱い (HSC 3)
- (3) 公衆トイレの入り口に設けられる通風口 (HSC 4)

「高速船規則検査要領」の一部を次のように改正する。

14 編 国際航海に従事する船舶に対する特別要件

1 章 通則

1.1 一般

1.1.1 を次のように改める。（日本籍船舶用）

1.1.1 適用

~~1. HSC コード 7.3.1.3 の規定に関し、階段室は、低火災危険場所と分類して差し支えない。~~

~~2. HSC コード 7.4.1.3 の規定に関し、次の(1)から(3)によること。~~

(1)から(3)は省略

~~3. HSC コード 7.4.2.3 の規定に関し、次の(1)から(4)によること。~~

(1)から(4)は省略

~~4. HSC コード 7.4.4.1 の規定に関し、2層の甲板にわたる公室は、次による場合、1つの区画として考えて差し支えない。~~

~~(1) 甲板の開口部の平均長さ及び幅が、公室空間全体の上部における平均長さ及び幅が25%以上、あるいはこれに相当する面積となる場合~~

~~(2) 両方の甲板から、隣接する安全区域に直接通じる十分な脱出手段が備えられる場合~~

~~(3) 単一の弁により起動するスプリンクラー装置により、空間全体が保護されている場合~~

~~5. HSC コード 9.1.5 の規定に関し、デッドクラフト状態及び当該状態からの復帰に関しては、次の(1)から(3)によること。~~

(1) デッドクラフト状態とは、動力を含むすべての機関が停止し、かつ、それらを復旧するための動力源（圧縮空気、始動用蓄電池など）が喪失している状態をいう。ただし、HSC コード 12.7.2 の規定に従って配置された1の主発電機及び非常発電機の始動動力源（始動エネルギー源）は確保されているものとみなしてよい。

(2) 非常電源装置がHSC コード 12.4 の規定を満たす非常発電機である場合又はHSC コード 12.7.2 を満たす1の主発電機である場合、当該発電機の始動動力源は確保されているものとみなしてよい。機関の始動に必要な給電に対して、当該発電機の始動装置と同様な保護がされている場合、当該発電機を主推進装置及び補機の復帰に使用することができる。

(3) 非常発電機が設備されていない場合又は非常発電機がHSC コード 12.4 を満足していない場合、主機関及び補機の作動装置は、始動空気又は初期電力及び機関始動のための給電が船外から援助を受けることなく船内で確保できるものであること。非常用空気圧縮機又は発電機を使用する場合、手動から始まる手段で始動させること。主機関及び補機の作動装置は、30分以内にデッドクラフト状態から復帰できる機関の始動に必要な始動動力源（始動エネルギー源）及び電力を有すること。

1.1.1 を次のように改める。(外国籍船舶用)

1.1.1 適用

~~1. HSC コード 7.3.1.3 の規定に関し、階段室は、低火災危険場所と分類して差し支えない。~~

~~2. HSC コード 7.4.1.3 の規定に関し、次の(1)から(3)によること。~~

~~((1)から(3)は省略)~~

~~3. HSC コード 7.4.2.3 の規定に関し、次の(1)から(4)によること。~~

~~((1)から(4)は省略)~~

~~4. HSC コード 7.4.4.1 の規定に関し、2層の甲板にわたる公室は、次による場合、1つの区画として考えて差し支えない。~~

~~(1) 甲板の開口部の平均長さ及び幅が、公室空間全体の上部における平均長さ及び幅が25%以上、あるいはこれに相当する面積となる場合~~

~~(2) 両方の甲板から、隣接する安全区域に直接通じる十分な脱出手段が備えられる場合~~

~~(3) 単一の弁により起動するスプリンクラー装置により、空間全体が保護されている場合~~

~~5. HSC コード 表 7.4.1 の規定に関し、公室側から操作することのでき、不燃性または難燃性の材料が用いられた開閉可能なグリルが取り付けられている場合に、通風口は公衆トイレの出入り口の扉下部に設けてもよい。~~

~~6. HSC コード 9.1.5 の規定に関し、デッドクラフト状態及び当該状態からの復帰に関しては、次の(1)から(3)によること。~~

~~(1) デッドクラフト状態とは、動力を含むすべての機関が停止し、かつ、それらを復旧するための動力源(圧縮空気、始動用蓄電池など)が喪失している状態をいう。ただし、HSC コード 12.7.2 の規定に従って配置された1の主発電機及び非常発電機の始動動力源(始動エネルギー源)は確保されているものとみなしてよい。~~

~~(2) 非常電源装置が HSC コード 12.4 の規定を満たす非常発電機である場合又は HSC コード 12.7.2 を満たす1の主発電機である場合、当該発電機の始動動力源は確保されているものとみなしてよい。機関の始動に必要な給電に対して、当該発電機の始動装置と同様な保護がされている場合、当該発電機を主推進装置及び補機の復帰に使用することができる。~~

~~(3) 非常発電機が設備されていない場合又は非常発電機が HSC コード 12.4 を満足していない場合、主機関及び補機の作動装置は、始動空気又は初期電力及び機関始動のための給電が船外から援助を受けることなく船内で確保できるものであること。非常用空気圧縮機又は発電機を使用する場合、手動から始まる手段で始動させること。主機関及び補機の作動装置は、30分以内にデッドクラフト状態から復帰できる機関の始動に必要な始動動力源(始動エネルギー源)及び電力を有すること。~~

~~7. HSC コード 9.8 の規定の適用にあつては、次によること。~~

~~(1) 単胴船であつて、かつ、前方の機関室に設置される少なくとも1の主機のプロペラ軸及び軸受が後方の機関室を通過する場合、次の(a)又は(b)を満足すること。~~

~~((a)及び(b)は省略)~~