

標題

(株)信貴造船所製救命艇に装備される SRS-37 型離脱装置について

# ClassNK

## テクニカル インフォメーション

No. TEC-0694  
発行日 2007年4月13日

各位

2006年5月22日、カナダ国の Sept Iles 湾で停泊中のばら積み貨物船にて救命艇訓練が実施され、救命艇の揚収の際に、救命艇が落下する事故が発生しました。現在、カナダ運輸安全委員会 (TSB)が事故調査を行っていますが、同委員会は、(株)信貴造船所製 SRS-37 離脱装置に対し注意喚起の速報を発行しています。更に、製造者の(株)信貴造船所より、本離脱装置に係わる安全操作の指針が添付の通り発行されています。

(株)信貴造船所製救命艇で対象となる型式は以下の通りです。なお、2000年から2004年まで製造の以下の救命艇の一部に SRS-37 型離脱装置が装備されています。

型式: SZ-49BR, SZ-53BR, SZ-53TR, SZ-65BRS, SZ-65TRS, SZ-73TRS, SZ-80TRS

上記救命艇を搭載する船舶の関係者につきましては、添付指針を参考とし、救命艇の操練や保守点検を実施し願います。なお、同指針の主な注意点は以下の通りです。

1. リリースケブルの座屈及びリリースケブルの固定金具に損傷が無いことを確認
2. リリースバンドルに過度な力は加えず、正しい手順でフックを復旧
3. フック本体に示されるインジケータ(グリーンマーク)が一致することを確認

現在、(株)信貴造船所製以外の日本製救命艇の一部にも同形状のフックが採用されています。しかし、リリースケブルの取り付け方法及び操作方法の違いにより、それらの救命艇では添付資料と同様な損傷報告はありません。

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

財団法人 日本海事協会 (ClassNK)  
本部 管理センター 材料艀装部  
住所: 東京都千代田区紀尾井町 4-7(郵便番号 102-8567)  
Tel.: 03-5226-2020  
Fax: 03-5226-2057  
E-mail: eqd@classnk.or.jp

添付:「弊社 SRS-37 型離脱装置を搭載した救命艇の落下事故防止について」

#### NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ(URL: [www.classnk.or.jp](http://www.classnk.or.jp))においてご覧いただけます。



2007年3月7日

関係各位

株式会社信貴造船所

弊社 SRS-37 型離脱装置を搭載した  
救命艇の落下事故防止について

弊社では、2000年から2004年頃まで救命艇用フック「SRS-37型」を採用しておりました。同フックはセット時に、リリースハンドルに過剰な力を加える事による損傷報告があり、救命艇の落下事故の一因となっています。本離脱装置を搭載した救命艇をご使用の関係各位につきましては、安全にご使用頂く為に下記事項についてご注意頂きますよう、宜しくお願い申し上げます。

**重要**

**リリースハンドルをセット操作する際は、取扱説明書に従った操作にて容易な力でリリースハンドルをセットすることが可能です。  
無理なセットは落下事故の一因となりますので絶対に行わないで下さい。**

詳細につきましては添付「資料-1 SRS-37型離脱装置の操作要点について」をお読み下さい。十分ご注意頂き、今一度点検の上、救命艇落下事故防止に努めて頂きますよう、宜しくお願い申し上げます。

なお、本離脱装置を装備した救命艇が、2006年5月22日カナダにて訓練中に落下するという事故が起き、現在、カナダ運輸安全委員会(TSB)により、調査中です。弊社にて調査した結果を「資料-2 SRS-37型離脱装置を搭載した救命艇の落下事故調査について」に記載しますので、ご参考に添付致します。

なお、本件に係わるご質問、機器の修理等につきましては、弊社までお問合せ下さい。

株式会社 信貴造船所

住所 :大阪府堺市西区石津西町2-1

TEL :+81-(0)72-241-2033

FAX :+81-(0)72-244-1728

E-mail :[info@shigi-sb.co.jp](mailto:info@shigi-sb.co.jp)



## SRS-37 型離脱装置の操作要点について

現在、SRS-37 型をお使い頂いているお客様は、必ずお読み頂きますようお願い申し上げます。

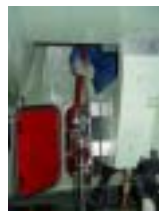
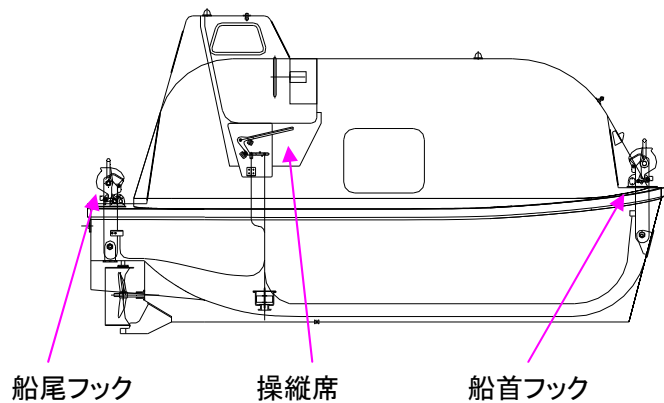
SRS-37 型をご使用になる際は、下記操作要点 1～4について特にご注意頂き、安全な操作に努めて頂きますようお願い申し上げます。

なお、基本操作については SRS-37 型取扱説明書に記載しております。再度ご確認とご実行のほど宜しくお願い申し上げます。詳しくは SRS-37 型取扱説明書をお読み下さい。

### 操作要点 1

フックセットは、必ず乗組員 3 名で行って下さい。

- 操縦席 : 一人
- 船首フック : 一人
- 船尾フック : 一人

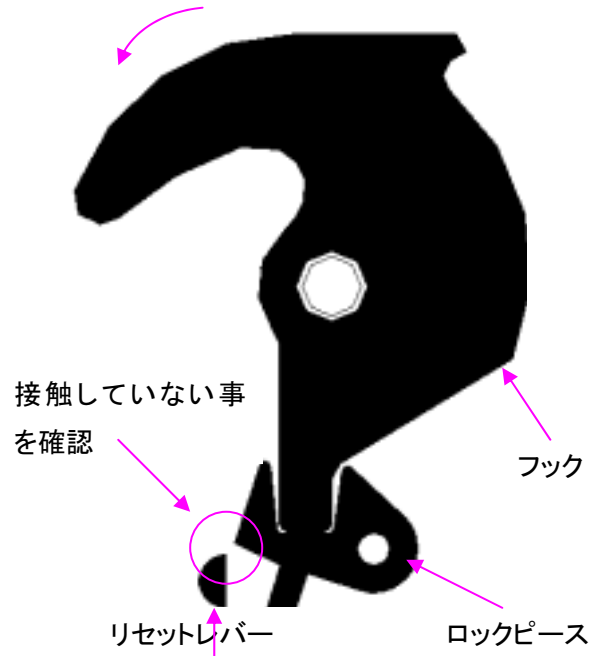


**操作要点 2**

船首・船尾フック操作の乗組員は、フックが動かなくなるまで、両手で手前に引寄せてしっかり保持し、ロックピースとリセットレバーが接触していないことを確認して下さい。

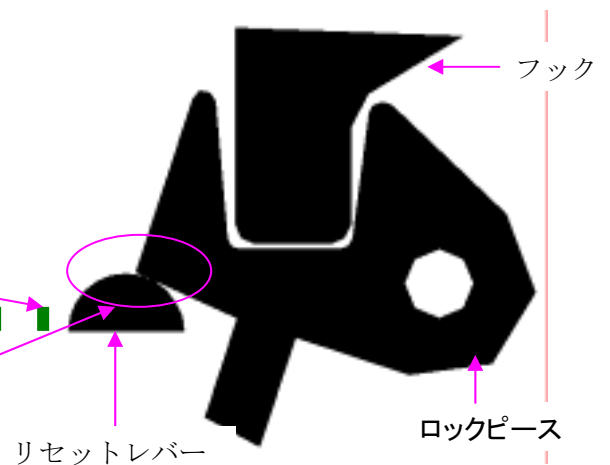
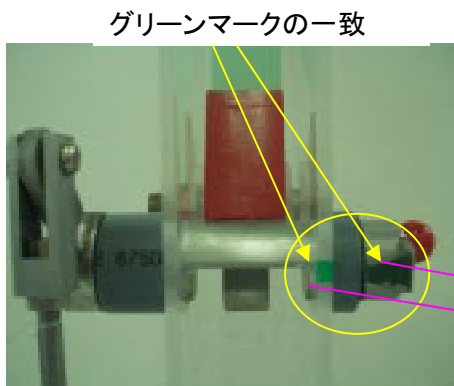
操縦席の乗組員は、この状態でリリースハンドルをセットすると、無理なくリリースハンドルのセット(注1)が出来ます。

(注1) 正常時は 5kg 程度の力で操作できます。



**操作要点 3**

リリースハンドルのセット完了後、必ず、船首・船尾フックのグリーンマークが一致していることを確認して下さい。





#### 操作要点 4

安全ピンを挿入し、リリースハンドルのセット完了後、船首・船尾フックのグリーンマークが一致しない場合は、離脱装置になんらかの不具合が発生しております。

#### 危険

この状態で救命艇を吊り上げ、下げを行いますと不意な救命艇への荷重により、フックが開放し落下致しますので絶対におやめ下さい。

船首・船尾フックのグリーンマークが一致しない場合、リリースケーブル及びその固定アングルの損傷、またはリリースケーブルの調整が必要と考えられます。至急、下記弊社までお問合せ頂きますよう宜しくお願い申し上げます。

株式会社 信貴造船所

住所 :大阪府堺市西区石津西町2-1

TEL :+81-(0)72-241-2033

FAX :+81-(0)72-244-1728

E-mail :[info@shigi-sb.co.jp](mailto:info@shigi-sb.co.jp)

## SRS-37 型離脱装置を搭載した救命艇の落下事故調査について

SRS-37 型離脱装置を搭載した救命艇の落下事故につきまして、当社にて調査した結果、次の過程にて落下事故に至ることが判明致しました。弊社 SRS-37 型離脱装置を搭載した救命艇をご使用の関係各位につきましては、本件をご理解頂き、取扱説明書に従い安全な操作に努めて頂きますようお願い申し上げます。

### 1. SRS-37 型離脱装置の構造及び名称

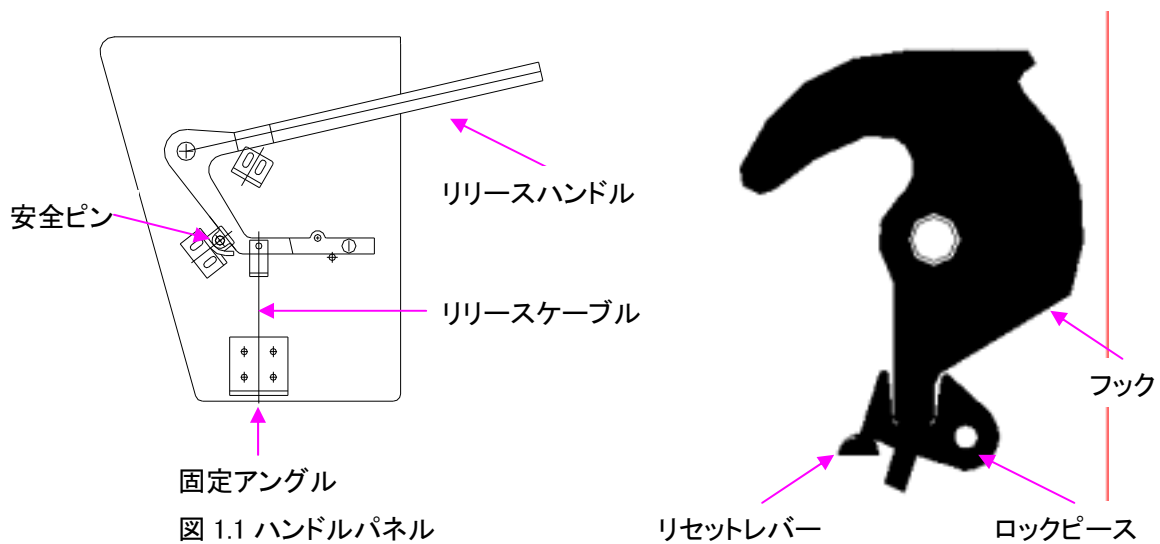


図 1.1 ハンドルパネル

図 1.2 フック

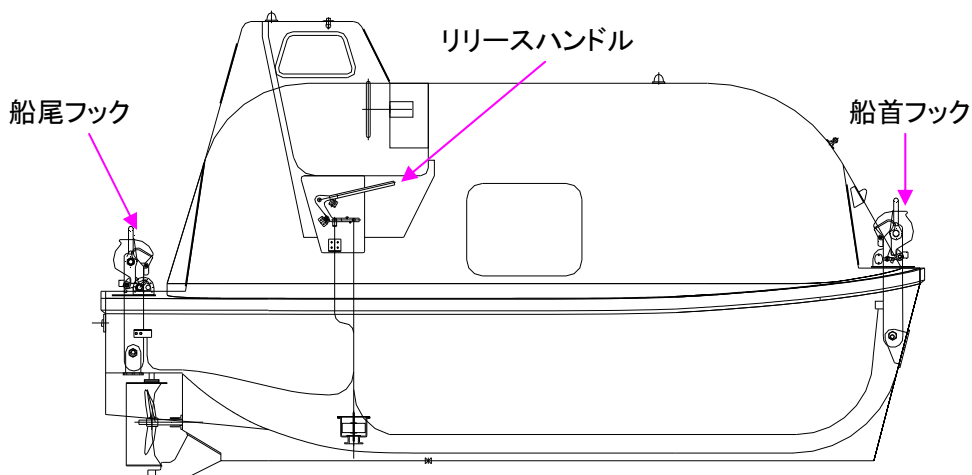


図 1.3 救命艇

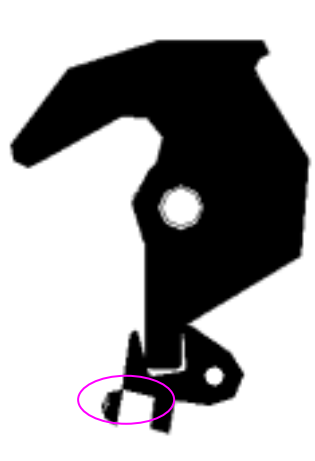
2. 落下事故に至る過程は、次の通りです。

1. 離脱後フックセット時において乗組員によるフックの引寄せが不十分な場合、ロックピースの持ち上げが不完全となります。(図 2.1 及び 2.2)この状態で、リリースハンドルのセットを行うと、ロックピースとリセットレバーが干渉し、リリースハンドルが正しくリセットできません。



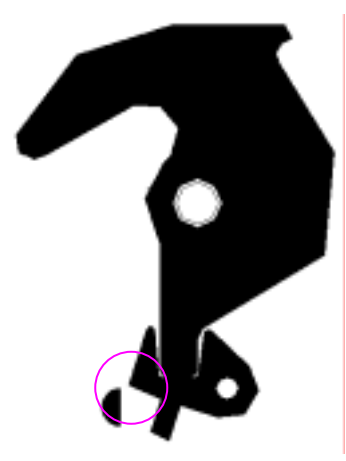
不完全な保持

図 2.1



不完全な保持

図 2.2



正しい保持

図 2.3

2. 乗組員が図 2.1 又は 2.2 の状態で、リリースハンドルに過剰な力を加えセットを試みると、リセットレバーが回転せず、リリースケーブルに圧縮力が生じ、リリースケーブルの挫屈及び固定アングルの変形に至ります。(図3)

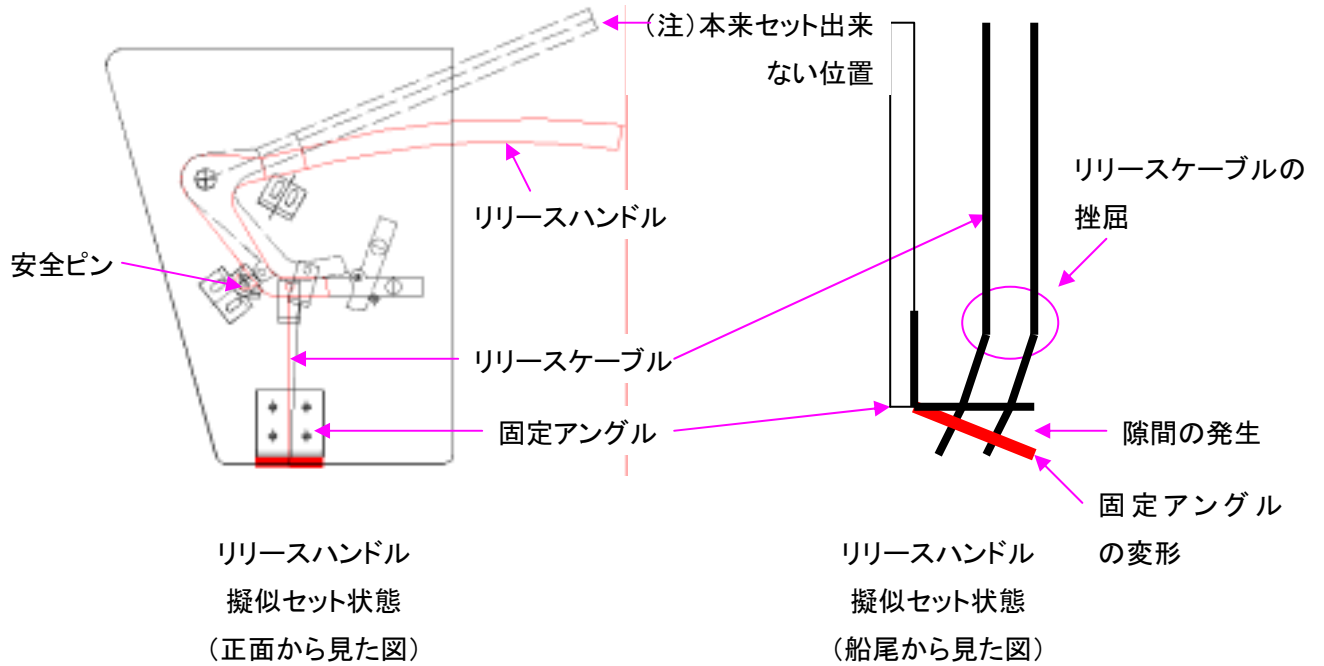
(参考)リリースハンドルのセット時の力は正常時で約 5kg です。各部に損傷に至る場合には 160kg 以上の力が必要です。(リリースケーブルの挫屈強度は 2 本で 160kg。)



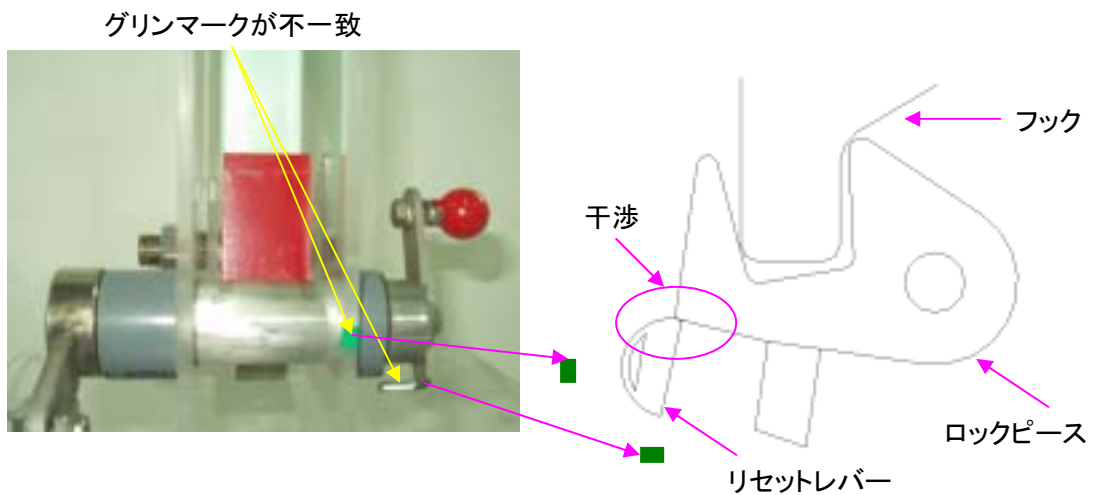
図 3

固定アングルの変形

3. リリースケーブルの挫屈及び固定アングルの変形が起こると、リリースケーブルに余分な隙間が生まれ、本来セット出来ないリリースハンドル(注)がその隙間の発生により、擬似セットが可能となり、正しくセットしたかのように誤認される。



4. 不完全なセット状態は、フック本体にある指示マーク(グリーンマーク)の不一致により、判別することが可能です。



5. 4 の状態でフックがセットされると、救命艇を吊り上げ・下げを行った際に、ロックピースがリセットレバーより外れフックが開放し、落下事故に至ります。

以上