

## 2011 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>A</b>	<b>鋼船規則等の改正概要</b>	
	<b>2.1 機関及び電気設備関連</b>	
<b>A1</b>	<b>2.1.1 プロペラ軸の予防保全管理方式による検査関連</b>	
A1-1	PSCM の適用について、油分析の改正規則は 2011 年 11 月 1 日以降の申込みを行う船舶に適用され、既に PSCM を採用している船舶には適用されるとの理解でよいか。	PSCMを既に採用されている船舶であっても、2011年11月1日以降に提出する油分析の項目は、改正規則のものとする事が出来ます。
A1-2	就航船について、軸受け温度計を備え、油の分析記録等も行っている場合には、PSCM の申込みは可能か。	可能と考えます。詳細は弊社検査技術部にお問合せください。
A1-3	PSCM を採用する船舶は、プロペラ軸の開放検査は不要となるのか。	軸受け温度の監視及び定期的な油分析記録について資料をご提出頂き、プロペラ軸の健全性が確認された場合に、開放検査の時期を延長することが可能となります。
A1-4	PSCM を採用するため必要となる設備は。	プロペラ軸を抜くことなく交換できるシール装置と、2個以上の温度センサもしくは船内より交換可能な1個の温度センサが必要となります。
<b>A2</b>	<b>2.1.2 特殊な推進装置に対する SOLAS 条約の適用</b>	
A2-1	推進装置を 2 個備える船舶について、代替動力源は適用されるか。	推進装置を 2 個備える船舶についても、1 機あたりの駆動原動機の出力が 2,500kW を超える場合には、各々代替動力源が必要となります。
<b>A3</b>	<b>2.1.3 クランク軸すみ肉部の応力集中係数</b>	
A3-1	FEM 解析は、クランク軸形状が IACS 統一規則の近似式の条件を超える場合のみ適用するとの理解でよいか。	ご理解の通りです。統一規則 (UR) の近似式が使用できる場合には、そちらで計算願います。
<b>A4</b>	<b>2.1.4 ワイヤレスデータ通信</b>	
A4-1	ワイヤレスデータ通信装置の二重化を設計する場合、ホットスタンバイ状態とする必要があるか。	継続的に制御信号等を送信する場合には必要であると考えます。
A4-2	有線と無線との 2 重化は可能か。	可能です。
A4-3	ワイヤレスデータ通信で使用するデータの分類について、どのような規定があるのか。	鋼船規則 D 編 18 章表 D18.1 における、コンピュータシステムの故障時の影響の度合いに関して分類を規定しております。
A4-4	二重化されるワイヤレスデータ通信装置は同じものを 2 台設ければよいのか。	周波数や通信方式が同一の装置の場合、2 台とも使用できない可能性もありますので、異なる周波数や通信方式を持つ装置の採用をお願いします。

## 2011 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
A5	<b>2.1.5 船橋航海当直警報装置(BNWS)</b>	
A5-1	船橋ウイングの各種装置の軽減の対象となる船舶は。	小型船が対象です。ウイング端から操舵室内のリセットボタンまでの距離が短く、気象条件にかかわらず、ウイング端で操舵室内の警報などが認識できる場合は、省略できます。具体的な配置に関するご質問は、弊社材料艙装部までお問合せください。
A5-2	居室が執務室と寝室に分かれている場合、遠隔警報装置の設置場所はどこになるか。	就寝中及び執務中のいずれの場合にも警報を聞き取ることができるよう、寝室に1個設置することで執務中にも警報を聞き取ることができるのであれば、そのような配置で差し支えありません。具体的な配置に関する質問は、弊社材料艙装部までお問合せください。
A5-3	士官室の部屋数が多い場合には、待機士官の部屋のみでの設置など参酌することは可能か。	全ての当直航海士室に警報装置の設置が必要となります。
A5-4	第三次遠隔可聴警報装置の設置場所としてジムは対象となるか。	ジムには当該警報装置を設けなくて差し支えありません。
A5-5	2011年7月1日前に搭載されたBNWSの性能要件の免除についてご教示願います。	下記のテクニカルインフォメーションをご参照下さい。 (日本籍船舶) <a href="http://www.classnk.or.jp/hp/pdf/tech_info/tech_img/T857j.pdf">http://www.classnk.or.jp/hp/pdf/tech_info/tech_img/T857j.pdf</a> (外国籍船舶) <a href="http://www.classnk.or.jp/hp/pdf/tech_info/tech_img/T838j.pdf">http://www.classnk.or.jp/hp/pdf/tech_info/tech_img/T838j.pdf</a>
A6	<b>2.1.6 ケーブルの直線接続</b>	
A6-1	新造船で直線接続は使用できるか。	新造船の場合であっても、改正された検査要領 H2.9.20-1.に規定する条件に該当する場合は、直線接続の施工が可能となります。
	<b>2.1.7 今後の規則改正予定(電気設備関連)</b>	
A7	<b>電子海図情報表示装置(ECDIS)</b>	
A7-1	タンカー以外の貨物船について、10,000GT未満の現存船はECDIS搭載の対象外との理解でよいか。	ご理解の通りです。
A7-2	VDRの他にレーダーやGPSなどのインタフェースは必要となるのか。	信号を取り込むためのインタフェースとして、ジャイロ、スピードログ、GPSとの接続が要求されます。その他のレーダー、AISなど航海設備からの情報は、航海の安全及び作業軽減のため接続することを推奨いたします。
	<b>2.2 艙装及び材料関連</b>	
A8	<b>2.2.1 非常用消火ポンプの定期的検査</b>	
A-8	整備記録簿はいずれの定期的検査で確認を行うのか。	整備記録簿は、年次、中間、定期検査の全ての検査時において確認させていただきます。

## 2011 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>A9</b>	<b>2.2.2 非常用消火ポンプの吸込揚程</b>	
A9-1	縦揺れ角及び上下動の具体的数値はどのように決定するのか。	縦揺れ角及び上下動による喫水線の降下量は、船の長さをベースに規定しております。
A9-2	考慮すべき4ケースの喫水状態は全て別々に計算する必要があるのか。	ご理解の通りです。
A9-3	設計時の確認方法について、計算書の提出は必要か。	考慮すべき4ケースの喫水状態における有効吸込み揚程が、ポンプの必要吸込み揚程を上回っていることを図面(ポンプの位置等)及び計算書(喫水、配管抵抗等)で確認させていただくこととなりますので、図面承認時に計算書を提出下さるようお願い致します。
A9-4	現場の射水試験を行う際には、縦揺れ等による喫水状態において射水試験を行うことはできないが、参酌規定はあるか。	規則中に規定する喫水状態を再現することは困難であることから、「出来る限り」浅い喫水状態で試験を行っていただくこととなります。
<b>A10</b>	<b>2.2.3 車両積載区域の通風閉鎖装置へのアクセス</b>	
A10-1	通路のクリア幅の測り方は手すりの端部から600mmとの理解でよいか。	ご理解のとおりです。
<b>A11</b>	<b>2.2.4 固定式炭化水素ガス検知装置の設置等</b>	
A11-1	本改正規則はケミカルタンカーに適用されるか。	ケミカルタンカーは適用対象外ですが、油を積載する油兼ケミカルタンカーは適用対象となります。
A11-2	炭化水素ガス検知装置は承認品が要求されるか。	鋼船規則検査要領 R 編 R36.2.1 に基づき承認品が要求されます。
A11-3	ガス採取の上端と下端のラインは、それぞれ独立した配管が要求されるのか、それとも甲板上の三方弁等のバルブで切替えることができるか。	独立の配管とする要件はないため、バルブの切替えによって差し支えありません。
A11-4	50,000DWT 未満では実施上又は操作上の理由から下端のみのガス採取端が認める場合があるが、どのようなケースが想定されるか。	具体的な事例を申し上げることはできませんが、やむを得ない場合には主管庁に了解を得た上で下端のみを認める場合があります。通常は上端及び下端にガス採取端を設けていただく必要があるとご理解下さい。
<b>A12</b>	<b>2.2.5 膨張式及び固型救命いかだにおける搭乗者の平均質量</b>	
A12-1	新造船の適用が明確でないというが、状況をご教示下さい。	国際救命設備コード(LSA Code)の改正の適用について、IMO において起工日ベースとするか設置日ベースとするか議論が行われている最中で結論は出ていません。このため本改正については、主管庁に照会を行っており、既に一部の政府からは起工日ベースで適用とする旨回答を得ております。 なお、現在のところ設置日ベースで適用する旨の指示は受けておりません。

## 2011 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>A13</b>	<b>2.2.6 揚貨設備による人員乗降</b>	
A13-1	クレーンを人員乗降に用いる場合には、今後は全てのクレーンについて改正規則の対象となるか。	改正規則は申込みに基づいて適用致しますので、全てのクレーンに対し強制されるものではありません。
A13-2	動力源喪失時に人員かごを下ろすことができる措置が要求されているが、巻上げやクレーンの旋廻も必要となるか。	人員乗降中にクレーンが故障した際に人員を回収する目的で動力を失っても巻下げができることを規定しています。 そのため巻上げやクレーンの旋廻は要求されません。
A13-3	人員乗降かごは承認対象となるか。	改正規則では、かご自体は承認対象となっております。
	<b>2.2.11 今後の規則改正予定(艦装及び材料関連)</b>	
<b>A14</b>	<b>非常用消火ポンプの機関室内給水管</b>	
A14-1	機関室内に配置される管と同様、非常用消火ポンプも A-60 の防熱で差し支えないか。	非常用消火ポンプを機関室内に設置することは原則として認められません。ただし、1面のみ機関室に接することは A-60 の防熱を施工することを条件に認められます。 機関室に非常用消火ポンプ用の区画を設置する場合には、その他の面はコファダムで仕切る必要があります。
<b>A15</b>	<b>水先人用移乗設備</b>	
A15-1	今後禁止される水先人用昇降機とはどういったものか。	動力により昇降する装置を指し、船側において1人の人間を乗せて昇降する移動パイロットラダー式と1人以上の人間を乗せて昇降するプラットフォーム式があります。
A15-2	補助舷梯の巻上げ用ウインチは、今後使用禁止となる水先人用昇降機に該当するののか。	巻上げ用のウインチは該当しません。
A15-3	水先人移乗設備の適用は設置日ベースとなっているが、設置日の定義をご教示下さい。	設置日とは実際にすべての設備が本船に搭載された日となります。
A15-4	船側はしごが適用日前に搭載、水先人用はしごが適用日後に設置された場合には、両方とも新規規則に適合する必要があるか。	いずれも新規規則に適合する必要があります。
A15-5	水先人移乗設備に関する勧告の改正はいつ採択されるか。その勧告を適用する必要があるか。	2011年11月にIMO総会において決議 A.1045(27)として採択されました。 同勧告は安全上必要なものと考えており、適用する予定としております。
A15-6	勧告の船側はしごの傾斜角45度の規定は、NK規則において強制化するののか。	決議 A.1045(27)に基づき、要求する予定としております。
A15-7	現存船に対する昇降機の使用禁止以外に船側はしごの傾斜角についても現存船に適用されるか。	船側はしごの傾斜角は現存船には適用されません。現存船に対しては昇降機使用禁止のほか、1994年より前に起工された船舶に対して外開きの船側扉が禁止されます。 (1994年以降の船舶については、既に外開きの船側扉は禁止されています。)



## 2011 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	<b>貨物油タンクの防食措置</b>	
A16-1	適用対象船舶は。	2013/1/1 以降の建造契約, 2013/7/1 以降の起工(建造契約なき場合), 2016/1/1 以降の引渡し of theいずれかに該当する場合適用されます。
	<b>2.3 船体関連</b>	
A17	<b>2.3.1 タンカー及び危険化学品ばら積船のバラストタンクの内部検査</b>	
A17-1	塗装状態評価の GOOD/FAIR/POOR について, 具体的な定義はあるのか。	鋼船規則 B 編 1.3.1(8)及び同検査要領 B 編 B4.2.4-2.において判定基準を規定しております。また, 同様の定義が IMO 決議 A.744(18)及び IACS 統一規則 Z10 シリーズにも規定されています。
A17-2	GOOD 未満と判断されたタンクについては, それ以降の毎年の年次検査で内部検査を実施することとなるのか? また, 一度 GOOD 未満と判断されたタンクであっても, その後 GOOD と判断された場合には年次毎の内部検査は省略できるのか?	ご理解の通り, GOOD 未満と判断されたタンクについては, それ以降の毎年の年次検査において内部検査を実施する必要があります。 しかしながら, GOOD 未満と判断されたタンクであっても, 例えば塗装補修が行われ, 補修後の検査により GOOD と判断された場合には, それ以降の年次検査における内部検査は省略することができます。
A18	<b>2.3.2 ロールオン・ロールオフ船及び自動車運搬船のドア及び内扉の検査</b>	
A18-1	年次検査及び中間検査の試験項目は, いずれかの検査で実施すればよいのか。	年次検査及び中間検査の両方の検査で実施する必要があります。
A18-2	射水試験, 板厚計測はどのようなときに必要と判断されるのか。	ドアの現状検査の結果, 特に状態が良好でなく, ドアの健全性に疑義がある場合等に, 検査員の判断により射水試験や板厚計測が要求される場合があります。
A18-3	射水試験の代替として超音波による試験でも可能か。	超音波による試験でも問題ありません。規則上も射水と同等の手法が認められる旨規定しております。
A18-4	ベアリングとは具体的にどこを指すのか。	フラップ式ドアのヒンジ部のベアリングを指します。
A19	<b>2.3.4 ばら積貨物船, 鉱石運搬船及び兼用船以外の船舶の貨物用倉口</b>	
A19-1	コンテナ船等の倉口蓋の改正であり, 寸法が軽減となる場合があるようだが, バルクについても軽減となるのか。	今回の規則改正はばら積貨物船, 鉱石運搬船及び兼用船以外の船舶の倉口蓋に適用となるものです。ばら積貨物船の倉口蓋の寸法につきましては, IACS 統一規則 S21 に基づく要件が鋼船規則 CSR-B 編に規定されておりますが, それらに対しては今回の規則改正による変更はないことから, 寸法への影響もありません。

## 2011 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
A20	<b>2.3.5 コンテナ運搬船規則の見直し</b>	
A20-1	コンテナ船以外についても腐食予備厚係数の変更は検討しているか。	現在、鉱石運搬船に関する規定の全面見直しを行っており、その中で今回のコンテナ運搬船規則の見直しと同様に、板厚計測データに基づいた腐食評価を行い、必要に応じて腐食予備厚及び腐食予備厚係数の見直しを検討する予定としています。 なお、ばら積貨物船及び油タンカーにつきましては、鋼船規則 CSR-B 編及び同 CSR-T 編に、同様の評価手法により既に腐食予備厚を規定しています。
A21	<b>2.3.6 作業船規則制定</b>	
A21-1	鋼船規則 O 編は NK 独自の規定なのか。	条約等に基づく要件も一部含まれますが、基本的に NK 独自の規定です。
	<b>2.4 IACS Hull/Machinery/Survey/Statutory Panel の動向</b>	
A22	<b>Survey Panel: ドライドック期間を 7.5 年とするスキーム</b>	
A22-1	全船で適用することができるのか。	ESP 船及び一般乾貨物船では適用できません。その他の船舶についても、2 回続けて船底検査を水中検査にて実施する場合には事前に主管庁の承認が必要です。

## 2011 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>B</b>	<b>国際条約等の動向</b>	
<b>B1</b>	<b>非常用消火ポンプの吸込揚程</b>	
B1-1	MSC.1/Circ.1388 の適用に関してシンガポール政府、リベリア政府から特別な指示はあるか。	シンガポール政府からは、MSC.1/Circ.1388 のとおり 2012 年 1 月 1 日以降に起工した船舶に適用するが、2010 年 12 月 10 日(当該 Circular の発効日)より前に建造契約が行われた船舶は除く旨指示がありました。 リベリア政府からは、当該 Circular の適用に関して現在までに特別な指示はありません。
<b>B2</b>	<b>救命艇の負荷離脱装置</b>	
B2-1	救命艇の落下防止措置(FPD)の備え付けを指示する旗国はあるか。	マルタ政府から FPD を備え付けるよう指示がありました。(TEC-0862) <a href="http://www.classnk.or.jp/hp/pdf/tech_info/tech_img/T862j.pdf">http://www.classnk.or.jp/hp/pdf/tech_info/tech_img/T862j.pdf</a> またホンコン政府より FPD の備え付けを強く推奨する旨、指示がありました。(TEC-0886) <a href="http://www.classnk.or.jp/hp/pdf/tech_info/tech_img/T886j.pdf">http://www.classnk.or.jp/hp/pdf/tech_info/tech_img/T886j.pdf</a>
B2-2	マルタ政府からの FPD の指示に関して、救助艇に対しても FPD を備え付けるような指示はあるか。	マルタ政府よりそのような指示はなく、救命艇にのみ適用されます。
<b>B3</b>	<b>IMSBC コード</b>	
B3-1	IMSBC コードに追加された木材製品はどのようなものか。	IMSBC コードの木材製品に含まれる Log や Pulp Wood 等は、もともと個別にコードに規定されていました。今回の改正で木材製品として統合して追加されたものであり、要件自体は大きな違いはありません。
B3-2	「水分を含んだフライアッシュ」がグループ A 貨物として新たに追加されるとの事だが、水分の含有の有無を NK が鑑定することは可能か。	弊会は、本貨物を含む全ての貨物に対して特定・鑑定を実施できる機関ではありません。 IMSBC コードの条文上、そのような貨物の特定については船長に提供される貨物情報の記載に委ねられている事から、荷主殿若しくは荷主殿が手配する機関によって特定されるものと考えます。
<b>B4</b>	<b>エネルギー効率設計指標(EEDI)及び船舶エネルギー効率管理計画(SEEMP)</b>	
B4-1	EEDI の適用延期を行う旗国の情報があるか。	現在のところ EEDI の適用延期を行う旗国の情報はありません。
B4-2	SEEMP はどのように作成したらよいのか。	関連する IMO ガイドラインに基づいて作成することとなります。 同ガイドラインは 2012 年 2 月に開催予定の IMO 第 63 回海洋環境保護委員会(MEPC63)において最終化される見込みとなっております。

## 2011 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	<b>シップリサイクル条約</b>	
B5-1	条約発効の見通しは。	現在のところ条約発効の見通しは立っていませんが、条約に関連するガイドラインの整備が進むことで、批准国の増加が予想されます。
B5-2	内航船はインベントリを作成する必要はあるか。	内航船はインベントリを作成する必要はありません。ただし、海外へ売船する際には必要になります。



## 2011 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>C</b>	<b>バラスト水管理条約に対する NK の取組み ～就航船へのバラスト水処理装置の搭載に関する試設計の紹介～</b>	
C-1	条約発効が大幅に遅れた場合には、対象船舶の全船が即日適用となるとの理解でよいか。	2019 年以降に条約が発効した場合には即日適用となります。なお、現在のところこの状況に対して適用延期等の議論は IMO においては行われておりません。
C-2	内航船として国内を航行する場合、バラスト水を処理する必要があるか。	一国の領海及び公海のみを航行する場合にはバラスト水管理条約の適用対象とはなりません。
C-3	船舶に搭載するバラスト水管理システムには NK の型式承認が必要か。	バラスト水処理システムには主管庁の型式承認が必要となります。現在、各国主管庁に対して代行権限の申請を行っております。これが認められた旗国の船舶については、弊会が主管庁に代わって承認したバラスト水管理システムを搭載することができます。
C-4	バラスト水管理計画書は NK が承認できるか。	代行権限を取得した旗国の船舶については、承認することができます。現状でも、G4 ガイドライン等に基づき鑑定書の発行を行っております。詳細は弊会テクニカルサービス部までお問い合わせ下さい。
C-5	バラスト水管理システム用の図面は、鋼船規則で要求される図面に含まれている場合には、提出は不要か。	承認図面として既に提出いただいている場合には、再度ご提出いただく必要はありません。
C-6	バラスト水処理装置を搭載して船体重量が増した場合、傾斜試験を行う必要があるか。	鋼船規則検査要領 B 編 B2.4.2-5.の規定により、重心位置の変化が許容範囲であった場合には、省略することができます。
C-7	本船上ではどのような試験方法が行われるか。	バラスト水処理装置等の設置の確認及び機器の作動試験を行います。装置の性能に関する試験は実施しません。
C-8	処理水のサンプリング試験を行う必要はあるか。	弊会では条約検査として処理水のサンプリング試験を行うことは想定しておりません。一方で、PSC 検査を中心にサンプリング試験の取扱いが IMO において検討されています。新たな情報が得られ次第、テクニカルインフォメーション等でお知らせ致します。
C-9	イナートガスによるバラスト水処理方式は、排水時の毒性の影響を考慮する必要があるか。	活性物質を利用するバラスト水管理システム承認手順(G9)の対象とはなっておらず、毒性の影響を考慮する必要はありません。ただし、バラスト水の酸欠状態を回復させる処置が必要であると考えております。
C-10	型式承認されたバラスト水処理装置については、有毒ガス等に対する安全措置は既に考慮されているとの理解でよいか。	バラスト水処理装置の型式承認は、水生生物の殺滅処理の性能のみ定めており、安全措置等については個船毎の対応となります。

## 2011 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-11	ヒーリングポンプとバラストポンプを搭載する船舶で、ヒーリングポンプをバラストの張排水に使用しない場合には、バラストポンプ容量のみでバラスト水処理装置を選定して差し支えないか。	ご理解の通りです。ただし、バラスト水管理計画書にヒーリングポンプをバラスト水の張排水に使用しない旨記載する必要があると考えます。

## 2011 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>D</b>	<b>ニッケル鉱の安全運送に向けた NK の取組み</b>	<b>～ニッケル鉱(Nickel Ore)運送に関するガイドラインの紹介～</b>
D-1	ニッケル鉱試験体の概観及びローリング試験の映像を確認する限り、運送許容水分値(TML)が 27.6%である一方で、含有水分値(MC)が 33.6%の状態でも液状化と見られる現象は発生せず、十分運送が許容されるべきであると考えがどうか。	ご指摘の通り、“液状化(※1)”と見られる現象は発生していないと見受けられるものの、IMSBC コードの適用上、運送許容水分値を超える水分を含有する貨物を運送する事は専用船以外に認められておりません。 さらに、実用的な手法として荷積港において船長が運送可否を判断するためには、ある程度の安全率を含む本手法によることが適当と考えております。 (※1)“液状化”とは、IMSBC コードの 7.2.1 & 7.2.3 においては、せん断強度の低下に伴う貨物移動(荷崩れ的な挙動)を指し、さらに貨物の表面が乾いているように見えても、貨物移動が生じる「検出されない液状化」が発生する可能性があることを注意すべきと規定されている。
D-2	“適正船舶との差別化に対する業界要望”とは、具体的にはどのような要望か。	重大海難事故の背景には、国際的なニッケル鉱取引の増加に伴うニッケル鉱輸送への新規参入が挙げられます。そうした新規参入後に重大海難事故が多発したことから、適切な対策を講じている船社殿については、ニッケル鉱輸送の妨げとなる事が懸念されておりました。 ガイドライン第一版は、ソフト面として、弊会の推奨する適切なオペレーションを遂行し得る船舶に対して鑑定書を発行する事により、このような懸念を解消しつつ、且つ国際的にもニッケル鉱運送に対する安全水準を高める事を目的としております。
D-3	ガイドライン第二版にて提唱予定の要件をご教示下さい。	復原性要件及び船体構造強度要件並びに液状化した場合を考慮した要件を検討しております。なお、現在も実証試験を継続しておりますので、詳細な要件については今しばらくお待ち下さい。
D-4	ニッケル鉱(Nickel Ore)をニッケル精鉱(Nickel Concentrate)として運送されている実態があるが、これについて対処できないか。 例えば未査定貨物として 3 カ国間協議を介したスキームとすべきではないのか。	弊会は貨物の特定・鑑定を実施できる機関ではないことをご理解下さい。したがって貨物情報の中に「ニッケル精鉱」と記載されている貨物について、貨物名称の是非を問うことは原則できないこととなっております。 一方で、IMO 第 16 回危険物・固体貨物・コンテナ小委員会(DSC 16)等において、“ニッケル鉱”を「Group A」に分類することが提案されており、各国からも基本的な合意が得られております。このことから貨物の本質は抜きとしても、Group A 貨物としての要件に適合することで、安全航海は担保されるものと考えられます。現在、これらの点を踏まえガイドライン第二版発行の作業を進めております。

## 2011 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-5	このような重大事故を引き起こす Group A 貨物は、どの程度存在するのか。	Group A 貨物自体は数十種類存在するが、このように既に Group A 貨物として分類されている貨物の運送については、特に重大海難事故は報告されておりません。 なお、現状、こうした重大海難事故を引き起こしているのは、未査定貨物である「ニッケル鉱(Nickel Ore)」及び「鉄鉱粉(Iron Ore Fines)」の2種類が挙げられ、積地などによって貨物名や貨物申告書の内容に差異があることが原因と考えられております。
D-6	Iron Ore Fines の問題については今後取り組んでいく予定はあるのか。	ニッケル鉱と同様に、昨今 Iron Ore Fines に関する危険性認識が高まっている事は重々承知しております。そのため今後も引き続き動向を注視しつつ、Iron Ore Fines に対するガイドラインの策定も視野に入れて検討しております。 つきましてはニッケル鉱のみならず、今後とも忌憚なきご意見を賜れば幸いです。

## 2011 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>E</b>	<b>その他</b>	
E-1	Finish-Swedish Ice Class の機関要件の概要をご教示下さい。	氷加重による各機器への作用応力を想定し、適当な安全率のもと健全性が保てるよう設計する要件となっています。なお、NK 規則にも Finish-Swedish Ice Class の要件を取り入れています。
E-2	SCR 装置について春の技術セミナー以降の進展をご教示下さい。	弊会から SCR 設置に関するガイドラインを発行しました。同ガイドラインでは SCR 装置と、還元剤タンク、配管等についての要件を定めております。