

2010 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	
A1	2.1.3 固定式火災探知警報装置の電力供給源	
A1-1	充放電盤から火災探知警報装置への直接の給電は認められますか？	今回の改正は、従来から認めていたご指摘のような給電を禁止するものではありません。
A2	2.1.4 荷役集中監視制御設備規則及び同検査要領の制定	
A2-1	油タンカー及びケミカルタンカーにおいて FPT の液面警報は必要か？	FPT の液面警報は、効率的・安全荷役作業に必要と考え、要求致します。
A2-2	モニター等単独機器の CCM 承認はされますか？	CCM は、船舶の荷役システム全体の承認であり、機器単独の承認ではありません。なお、個々の機器に必要な機能要件は、提出頂く図面等で確認させていただきます。
A3	2.1.5 今後の規則改正予定(電気設備関連)	
	船橋航海当直警報装置(BNWS)の要件	
A3-1	船長室又は居室が寝室と執務室に分かれている場合、要求される遠隔警報装置の設置場所は、どこになりますか？	就寝中並びに執務中に可聴できるアレンジであれば、寝室に 1 箇所設置する配置が良いと考えます。具体的な配置に関しては、本会材料艙装部にて判断致しますので、詳細等ご不明な点は、お問合せ下さい。
A3-2	第 2 次遠隔可聴警報が要求される Duty Officer の定義は？	第 2 次遠隔可聴警報は、待機の Duty Officer 居室に要求されます。
A3-3	第 2 次遠隔可聴警報は Duty Officer 居室のみに要求されておりますが、船長室も第 2 次遠隔可聴警報に含めても問題無いでしょうか？ MSC.128(75) 4.1.2.4 では、第 2 次遠隔可聴警報として”back-up officer’s and/or Master’s location”と記載されております。	船長室を第 2 次遠隔可聴警報の発報場所に含めても差し支えありません。
A3-4	第 2 次・第 3 次遠隔可聴警報の設置要件のサロンと娯楽室において、サロンと娯楽室を共用し 1 部屋になっている船舶があった場合、可聴警報装置は共用された 1 部屋に 1 個設置すれば宜しいでしょうか？また、サロンと娯楽室が独立した居室である場合は、ご要求のとおり各居室にそれぞれ可聴警報装置を 1 個設置する必要があるとの理解で宜しいでしょうか？	そのようなご理解で差し支えありません。

2010 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
A3-5	可視表示, 第 1 次可聴警報, リセット装置及び第 2 次・第 3 次遠隔可聴警報の設置要件として「一般的」と設置場所が記載されておりますが, 具体的にどのような場合において記載されている場所以外への設置が要求されるのでしょうか?	当該装置を設置する場所として一般的に考えられる場所として紹介しております。これ以外の場所への設置は不要と考えております。
A3-6	操舵室内に可視表示, 第 1 次可聴警報及びリセット装置を 1 個設置することが要求されておりますが, BNWAS の表示装置に可視表示, 第 1 次可聴警報及びリセット機能が備えられておれば, 操舵室内には表示装置のみを 1 個設置すれば要件は満たされるのでしょうか? それとも, 表示装置とは別途, 可視表示, 第 1 次可聴警報及びリセット機能が備えられている装置が 1 個必要なのでしょうか?	BNWAS の表示装置(主制御盤)に可視表示, 第 1 次可聴警報及びリセット機能が含まれている場合, 当該表示装置が操舵室内にあって, コーニングポジションから表示等が確認できる場所へ設置されていれば規則を満足することとなります。
A3-7	各舷ウイングに可視表示, 第 1 次可聴警報及びリセット装置を 1 個設置することが要求されておりますが, ウイングが室内型である場合も, 操舵室内に 1 個と各舷に 1 個の上記機能を備えた装置が必要になるのでしょうか?	全閉型ブリッジの場合は, ウイングに該当する場所を暴露型の場合と同様の取り扱いとなります。
A3-8	新造船のみに VDR への出力接続が要求されておりますが, 既存船では VDR との接続は不要との理解で宜しいでしょうか? また, BNWAS のデータを VDR へ出力と記載ありますが, IEC62616 6.2 に記載があります”\$BNALR”を VDR へ出力するとの認識で宜しいでしょうか?	そのようなご理解で差し支えありません。
A3-9	VDR への入力 は 接点信号 で よいか?	VDR への入力は IEC61162-1 の ALR センテンスに従った信号を入力する必要があります。
A3-10	BNWAS の必要設置数は幾つですか? また, モーションセンサー及びレーダー等との接続は強制要件ですか?	BNWAS の必要設置数は, 操舵室及び両ウイングに 1 個ずつ, 最低でも 3 個必要となります。なお, その個数としては同区画の大きさ・アレンジ等に応じ, 増減するものとご理解下さい。モーションセンサー及びレーダー等との接続は強制要件ではありません。機器装置の使い勝手を考慮して, それぞれ設置・接続されるものと考えます。

2010 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
A3-11	BNWAS は PSC において検査対象となり、PSC 時に BNWAS の動作に問題があれば出航停止になることがあるのでしょうか？(SOLAS V/19.2.2.3にて、BNWAS は大洋航行中に常時動作していることが要求されていることから)また、PSC 時に検査対象となる場合、いつ頃から適用となるのでしょうか？	PSC の検査時に BNWAS の動作に問題がある場合、SOLAS 条約の要件を満足していないこととなりますので、出航停止になる場合もあると考えます。また、BNWAS に関する SOLAS 条約の適用日が 2011 年 7 月 1 日であることから、同日以降 PSC での検査対象になるものと考えます。
A3-12	現存船の適用日で、設置が間に合わない場合に延期の取扱いがありますか？	延期の規定はありませんので、前広に準備願います。なお、特段の理由があれば、船籍国政府の承認を受け、個々には延期されるケースもあるかと考えます。
A3-13	国土交通省殿から現存船に対する見解が出てきていますが、他の主管庁の見解はどのようになっていますか？	ギリシャ政府より、国土交通省殿の現存船に対する見解(IMO 決議 MSC.128(75) BNWAS 機能要件の一部の機能を満足する BNWAS を要求)に類似した見解での意見照会を受けております。
A3-14	日本籍内航船の免除規定等取扱いを教えてください。	詳細規定等は国土交通省殿の判断になります。取扱いが明確になり次第テクニカルインフォメーション等でお知らせします。
A3-15	機関室にも BNWAS 導入の動きはありますか？	現在、IMO 等公式な場での同議論はないと理解しています。
A3-16	BNWAS の関連規則の改定はいつ頃になりますか？また、関連規則とは安全設備規則と船橋設備規則ですか？	改正規則は安全設備規則(BNWAS 関連)及び鋼船規則 H 編(電源関連)となります。正式に関連規則改正をご案内できる時期としては、2011 年 4 月末頃を予定しております。
A4	2.1.6 今後の規則制定予定(海事労働条約関連)	
A4-1	現存船への適用は？	MLC2006 に規定されている居住衛生設備関連の要件は、新造船のみの適用です。
A5	2.2.1 通風筒の閉鎖装置	
A5-1	日本籍内航船(非条約適用船)への適用は？	内航船につきましても遡及して適用されることになっております。
A6	2.2.5 個人用救命設備の要件	
A6-1	大柄者向け救命胴衣の要件について、搭載数、場所等明確にされるべきでは？	ご指摘の通り、搭載数等について船級要件として明示すべきとのご意見も頂いております。一方で、搭載数等について船社殿の評価により決定されるべきであり、船級協会が介入することに反対する旨のご意見も頂いております。これらを鑑み、本会の取扱いとしましては、船社殿又は管理会社殿が必要と認める数を搭載していただくこととしております。なお、旗国政府の特別要件がある場合には、本会テクニカルインフォメーション等によりお知らせ致します。
A7	2.2.8 今後の規則改正予定(艙装及び材料関連)	
	非常用消火ポンプの吸込揚程	
A7-1	現存船に対してもこの規則が適用となるのか？	2012 年 1 月 1 日以降に建造される船舶が適用対象であり、現存船は対象外です。

2010 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	2.3.3 船底検査	
A8-1	定期検査時の船底検査を水中検査で代替する場合、チェーンケーブルの計測はどうするのか？	チェーンケーブルの計測は基本的に整列を前提としているため、外観検査の結果、整列が行われない場合には要求されません。次回入渠／上架時に整列を行う場合に併せて計測を行う必要があります。
A9	2.3.4 IMO 塗装性能基準の保守及び補修	
A9-1	塗装テクニカルファイルは NK による承認が必要か？	必要です。本会検査技術部が審査し、承認致します。
A9-2	PSPC 非適用船もマニュアルを持つ必要があるのか？	PSPC 非適用船には適用されません。
A9-3	保守及び補修並びにその記録は資格者が行う必要があるのか？	通常の保守・補修では必ずしも資格者が行う必要はありません。乗組員が行っても差し支えありません。ただし、下地処理からやり直すような大規模な補修については、同ガイドラインが非強制ガイドラインであるものの資格者が行うのが望ましいと考えます。
A10	2.3.5 損傷時復原性要件の代替措置	
A10-1	内航 LNG 船にも適用できるか？	LNG 船には適用できません。LNG 船は鋼船規則 N 編(=IGC コード)に規定する損傷時復原性要件を満足する必要があります。
A10-2	損傷時復原性の代替措置として設備されるレベルゲージは NK 承認品が要求されるのか？	ばら積貨物船の貨物倉に対して要求される浸水警報装置の要件が適用されますので本会承認品とする必要があります。
A11	2.3.6 波形隔壁の溶接等	
A11-1	今回、設計に関する改正が行われているが、検査に関する要件、例えば非破壊試験は要求されるのか？	今回、検査に関する改正は行っておりません。現実的には現場検査の際に必要な応じて非破壊検査(PT)が行われておりますが、非破壊試験を強制化することについては今後検討していきたいと考えております。
A11-2	完全溶け込み溶接が要求されるが、開先検査や裏掘り検査は行われるのか？	波形隔壁と二重底内底板の取り合いは非常に重要であるため、現場では、取り付け、開先、裏掘り後の検査は適宜実施しております。
A11-3	波型隔壁を支持する防撓材の深さが $d_0/4 \sim d_0$ なのにどうしてグラフの線は $d/d_0=2$ のところまで繋がっているのか？	防撓材の深さを d_0 とした場合の値と桁深さとした場合の値を直線で繋げています。その間の中間の値に対する計算は行っていませんが計算値が大きくなるはずはないと考えます。
A11-4	長さ 150m 未満の油タンカーは CSR-T 編を適用しなくてよいか？	CSR-T 編を適用する必要はありません。

2010 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
A11-5	就航船でクラックが発生した場合、この改正規則に従い修理しなければならないか？また、クラックが見つかった場合、溶接線全線にわたって修理しなければならないか？	損傷の状況に応じて判断します。限定的な溶接不良による場合には当該箇所に対する現状復旧で差し支えないと考えますが、当該クラックが溶接強度の不足や隔壁の支持構造強度の不足によるものと判断される場合には、再発を防止するため今回の改正規則に準じた修理を行うことが望ましいと考えます。また修理の範囲につきましては、当該クラックの発生状況・原因を考慮し適宜拡大されることになります。
A12	2.3.8 今後の規則改正予定(船体関連)	
	ブルワークステイ基部の構造	
A12-1	ブラケットタイプだと横強度が弱く、全部倒れたことがある。ガセットタイプの場合の取り扱いはどのようになっているのか？造船所に選択肢があったほうがいい。	ブラケットタイプを推奨するものであり、ガセットタイプを排除するものではありません。
	2009 MODU コード	
A12-2	ヘリコプタ設備を設ける場合、設計荷重等は MODU コードに規定されているのか？またマーキングは？	設計荷重等は規定されておりません。引き続き、鋼船規則 P 編に規定されている設計荷重・条件に従い設計願います。またマーキングにつきましては、MODUコードの第13章に規定されております。
	ハッチコーナー部における付属品の固着方法	
A12-3	現存船に対して規則案を先取り適用し、改造してよいか？	差し支えありません。ただし、改造図面を本会に提出の上、承認を得て下さい。
A13	2.4 IACS Hull/Machinery/Survey/Statutory Panel の動向	
	Hull Panel: GBS	
A13-1	シップコンストラクションファイルには本当にライン図等も含めなければならないのか？	含める必要がございます。しかしながら、今後 IMO において、当図の知的財産性を考慮に入れ、含めなくても良い免除規定や代替処置等が議論される可能性があると考えられます。
	Machinery Panel: ワイヤレス通信システムの要件策定	
A13-2	ワイヤレス通信要件の規則化の予定を教えてください。	2011 年秋頃の規則化を予定しています。

2010 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	
	バラスト水管理条約	
B-1	1) バラスト水管理条約の実施上の問題点(ドックの空きがない等)についてIMOはどのように対応するのか? 2) 旗国は、コスト上の問題を考慮して検討しているのか?	1) 次回 MEPC62 において、実施上の問題点を審議するための WG が設立されるため、何らかの方策が検討される見込みです。 2) 情報を把握しておりませんが、コスト面の問題は検討していないものと思われます。
B-2	ある旗国が承認した処理装置を他の旗国の船舶に搭載できるか?	船籍国政府の判断によります。
B-3	処理装置が壊れた際の処置はどうするのか?	G8 には、故障時の対応をマニュアルに記載する旨の規定があるので、原則これに従う必要があります。また、規則 A-3.2 に損傷時の偶発的なバラスト水排出に関する適用除外があるので、これを適用できるか主管庁に判断を求める必要があります。
B-4	バラスト水管理条約において既に処理装置の搭載が必要となっている船舶には、条約が発効した場合、いつ搭載が必要となるか?	発効日時点で搭載が必要となります。
	低硫黄燃料油規制	
B-6	規制対応済であることを示す NK の鑑定書は必ず必要なものなのか?	必須ではありませんが、規制への適合を証明出来るため、Port や PSC 等の指摘があった場合に対処し易い等の利点があります。

2010 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
	固定式炭化水素ガス検知装置	
B-7	MSC87 で採択された固定式炭化水素ガス検知装置の要件は、ガス船(LNG, LPG)及びタンカーのポンプルーム用の固定式ガス検知装置にも適用される予定ですか？	<p>MSC87 で採択された固定式炭化水素ガス検知装置関連の規定は以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・SOLAS Reg.II-2/4.5.7.3(新規追加)・・・2012年1月1日以降に起工の20,000DWT以上の油タンカーの貨物油タンクに隣接するバラスタタンク及び貨物油タンクに隣接する二重船殻ボイド区画に固定式炭化水素ガス検知装置を設置することを規定。 ・FSS コード 16 章(新規追加)・・・固定式炭化水素ガス検知装置の詳細を規定。 ・MSC.1/Circ.1370・・・固定式炭化水素ガス検知装置の設計、構造及び試験に関する指針 <p>固定式炭化水素ガス検知装置の性能要件である、FSS コード 16 章及び MSC.1/Circ.1370 につきましては、SOLAS Reg.II-2/4.5.7.3 で要求されるバラスタタンク・二重船殻ボイド区画の固定式炭化水素ガス検知装置用に作成されたものであり、ガス船や油タンカーのカーゴポンプルームに要求される固定式炭化水素ガス検知装置には適用する必要はございません。ただし、バラスタタンク・二重船殻ボイド区画用とカーゴポンプルーム用の固定式炭化水素ガス検知装置を統合したシステムにすることは可能となっており、その場合は、バラスタタンク・二重船殻ボイド区画用及びカーゴポンプルーム用のそれぞれに対する要件を満足した装置とする必要があります。</p>
	SOx 規制	
B-8	地中海、オーストラリア、香港及び日本海域での地域規制の動向を知りたい	<ul style="list-style-type: none"> ・地中海: 本会テクニカルインフォメーション TEC-0723 で紹介している EU の規制があります。 ・オーストラリア: 地域規制についての情報は特にありません。 ・香港: 定期船の団体である”Hong Kong Liner Shipping Association”は、船舶が香港港内に停泊中、硫黄分0.5%以下の燃料油に切り替えることを約束する charter を作成し、メンバー会社がこれに賛同し自発的に実行することを促しております。Evergreen と Alianca(独 Hamburg Sud 社の子会社)がこの自主規制を受け入れ、また同団体は香港政府等に、2012年12月末までに低硫黄油規制を導入するよう求めております。 ・日本海域: 日本沿岸を放出規制海域(ECA)として指定することを検討する ECA 技術委員会が 2010年2月に立ち上げられました。同委員会は国土交通省海事局安全基準課殿を事務局として、日本船舶技術研究協会殿における影響評価結果を基に検討が進められています。本検討においては、2015年から ECA 海域において始まる硫黄分0.1%規制(MARPOL Annex VI Reg.14.4.3)を視野に入れて検討を行っております。

2010 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	シップリサイクル条約に対する NK の取組み ～新造船インベントリ作成ソフトウェアの紹介～	
C-1	現存船のインベントリ作成は、全て専門家が行うのでしょうか？	条約上、現存船のインベントリ作成義務は船主にあり、船主の依頼を受けた専門家の支援を受けて作成してよいことになっています。NK では「専門家認定のためのガイドライン」を策定中であり、船主、船舶管理会社における内部専門家の整備に協力させていただき所存です。
C-2	PrimeShip-INVENTORY ソフトは他船級でも採用されるのでしょうか？また、IACS で共通ソフト又はフォーマットを採用する動きはありませんか？	インベントリを始めとして PrimeShip-INVENTORY の出力様式は条約に準拠しており、紙ベースでの提出により他船級においても審査対象となると認識しております。また、実際に他船級における審査実績がございます。ただし、IMO の過去の非強制ガイドラインに基づくグリーンパスポートの作成には本ソフトは対応しておりません。グリーンパスポートではシップリサイクル条約に決められた有害物質一覧表(インベントリ)の要件を十分に満足しないケースが想定され、旗国や締約国との調整が後日発生する可能性がありますこと、ご注意ください。 また、ドイツ船級協会(GL)等、本会と同様のソフトウェアを提供している船級が一部あります。これらの船級とは電子データの互換性の確保などを進めております。具体的な事例がありましたらお問い合わせ下さい。アジア各国の造船工業会が参加しているアジア造船専門家会合(ASEF)では、PrimeShip-INVENTORY ソフトをたたき台にして、電子データの共通化を図る旨を合意しております。
C-3	発効要件に解体国条項があるが、中国とインドの解体ヤードは船舶リサイクル施設の要件を満足するのか？また、船舶リサイクル施設の認定を受けた解体ヤードは何社あるのか？	現在、リサイクル施設の要件についてはIMO で議論がなされており、2011 年にはその要件が最終化される予定です。一方、リサイクル施設に関する国際標準 ISO が決められており、これを取得した解体ヤードはインドにも中国にも存在しています。いずれにしろ、インド、中国の両国とも作成されたガイドラインに適合すべくガイドラインの審議への参加、国内での施設対応の準備を進めていると聞いております。
C-4	インベントリ作成では Web を利用し電子化されましたが、他の業務(図面承認や機器の証書発行)について電子化の予定はありますか？	図面承認については既に、電子図面承認 NK-PASS のサービスを開始しておりますので、本会ウェブサイトをご覧ください。担当部門にお問い合わせください。証書の発行については紙ベースで行っております。

2010 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	地球温暖化ガス排出削減に対する NK の取組み ～エネルギー効率運航指標 EEOI 鑑定サービスの紹介～	
D-1	EEOI において主機馬力の算出が必要になりますが、弊社では shop test を基準に Rack 値から行っております。計測も人為的に行うもので計測タイミング等により算出馬力バラツキがあると思われませんが主機馬力算出に対して制約等を設けるのでしょうか？	<p>EEOI の計算中の主機馬力 PME (75%MCR) につきましては、エンジンの登録馬力(銘板に記載された MCR) を用いますが、速力 Vref を決定する際に、海上公試においてご指摘のような馬力計測が必要となります。現在 IMO において作成中の「EEOI に関する検査と証書のガイドライン」におきましては、この馬力計測について、以下のように規定されています。</p> <p>“The main engine output should be measured by shaft power meter or a method which the engine manufacturer recommends and the verifier approves. Other methods may be acceptable upon agreement of the shipowner and shipbuilder and with approval of the verifier.”</p> <p>従いまして、原則的にはエンジンメーカーが推奨する方法を用いて馬力計測を行うことが要求される見込みです(ただし、エンジンのマニュアル等には一般にラック推定法が含まれていると思われまますので、基本的に問題ないものと考えます)。なお、計測時には原則として検査員の立会いが必要になると考えています。</p>
D-2	バラスト航海では EEOI が無限大になってしまうので、EEOI を計算する場合には積荷航海のみを選択して計算すれば良いのか？	IMO のガイドライン (MEPC.1/Circ.684) では、基本的にバラスト航海についても含めて評価すべきとされています。その場合、バラスト航海単独では EEOI が無限大になってしまうため、積荷航海と組み合わせて EEOI を計算する必要があります。ただし、現時点で EEOI の利用はボランティアであるため、積荷航海のみ抽出して EEOI 計算を行うことで、エネルギー効率改善を評価できると判断される場合には、それでも問題ありません。
D-3	PrimeShip-GREEN/EEOI を使用しなくても、自社のシステムを用いて実施した EEOI 計算結果について鑑定は可能か？	多数のデータの計算結果を確認するため、全データを蓄積する PrimeShip-GREEN/EEOI を利用いただくのが望ましいと思われまますが、必要なデータについてご提出いただければ、自社システムによる計算結果の鑑定も基本的には可能と思われまます。ただし、計算システム自体の鑑定につきましては、システムが変更される可能性についての判断等が難しいと予想されまます。
D-4	将来もし EEOI が経済的手法の指標として利用されるようなことがあれば、EEOI を良くする為に過度な減速運転等をして、エンジンに負荷がかかり頻繁に故障が発生するようなことも想定されるが、そのようなことを防ぐための議論はなされているのか？	現時点では EEOI の利用はボランティアであり、また経済的手法の指標として利用されるか否かは未知数であることもあり、そのような議論はなされていません。

2010 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	PrimeShip-GREEN/EEOIは、NK 船級でない船舶においても利用可能か？	登録していただければ利用可能です。
D-6	EEOI は貨物量等、様々な要因で大きく変動するため、本当にエネルギー効率改善の指標として利用できるのか？ EEOI 算定式が今後見直される可能性はあるのか？	ご指摘の通り、貨物量等の影響で EEOI は大きく変動しますので、運航形態によっては EEOI でエネルギー効率改善を評価するのが難しいケースもあると思われます。 EEOI については、今後多くの船舶においてボランティアベースで利用されることにより、色々なデータが蓄積されてくると思いますので、そうした利用実績を見た上で修正が加えられる可能性はあると思われます。
D-7	1) EEDI 認証作業に着手したものはあるか？ 2) EEDI 計算ガイドラインは入手可能か？ 3) 新造船では海上公試結果も評価対象となるか？ 4) 新造船の就航後は SEEMP の適用により EEDI を定期的に評価し直すのか？	1) 昨年秋に EEDI 認証トライアルを 2 隻の新造船に対して実施し、国土交通省殿を通じて結果を IMO に報告しています。要望があれば今後は EEDI 鑑定業務も行っていく予定としています。 2) ガイドラインは IMO のホームページでダウンロード可能です。 3) 海上公試時に EEDI のパラメータの一つである船速の確認を行います。 4) 船舶に改造を加えない限り、EEDI は新造時の値が一生ラベリングされますので、定期的な見直しは必要ありません。
D-8	EEDI の認証はどのような手順で行われるのか？ また、EEDI を決定するための船速計測の際、ISO15016 に従って補正が認められている外乱影響は何か？	EEDI 認証は IMO のガイドライン(MEPC.1/Circ.682 をもとに現在 IMO で検査と証書のガイドラインを作成中)に従って実施します。特にパラメータの一つである船速の検証については、設計段階と海上公試において、各造船所の船速推定・決定方法に関する計算内容の詳細なレビュー等を通じて行うこととなります。ISO15016 には、船速に影響を及ぼす各種試験条件(風、潮流、波浪、浅水、塩分濃度、当舵等)に対する補正方法が規定されていますが、EEDI 認証ガイドラインでは、これらのうち風、潮流、波浪、浅水の影響についての補正を認めています。
D-9	GHG 関係で近く強制化される可能性があるのはどんなことか？	400GT 以上の新造船に対しては EEDI の計算が求められ、かつ船種毎に定められる一定サイズ以上の新造船については計算された EEDI が IMO の定める基準値を満足することが要求される見込みです。また、400GT 以上の全ての船舶に対して SEEMP の作成、所持が要求される見込みとなっています。

2010 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
E	その他	
E-1	NK ルールをホームページ上でフリーダウンロード出来るようにしてほしい。	<p>本会のすべての技術規則は、ホームページより無料でダウンロードできます。下記のページよりご登録の上、ご利用ください。</p> <p>http://www.classnk.or.jp/hp/Rules_Guidance/index_j.html</p>
E-2	規則が制定、改正された背景をホームページ上にアップロードしてほしい。	<p>鋼船規則等の一部改正につきましては、本会ホームページ上に掲載しており、改正の背景を「一部改正の概要」として掲載しております。下記のページよりご参照下さい。</p> <p>http://www.classnk.or.jp/hp/Rules_Guidance/index_j.html</p>