

標 題：

“ 8 1 改 正 ” SOLAS 第 II - 2 章 第 4 5
規 則 “ 脱 出 設 備 ” 第 1 項 対 する
リベリア政府の解釈

NK テクニカル インフォメーション

No. 2 6

4 December, 1984

関係船主，造船所 各位

拝啓，貴社ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

さて，リベリア政府から“ 8 1 改正 ” SOLAS 第 II - 2 章 第 4 5 規則 第 1 項に
対する同政府の解釈が通知されましたので原文及び同仮訳を，ここに同封申し
上げます。

“ 8 1 改正 ” SOLAS に定める“ 新 船 ” の脱出設備は，同改正第 4 5 規則と共
にここに添付したリベリア政府の解釈にも適合する必要がありますので申し添
えます。

敬 具

添付 1 9 8 4 年 1 0 月 2 2 日付リベリア政府レター及び同仮訳



Office of
Deputy Commissioner
of Maritime Affairs

THE REPUBLIC OF LIBERIA

MINISTRY OF FINANCE
BUREAU OF MARITIME AFFAIRS

22 October 1984

548 FIFTH AVENUE
NEW YORK, NY 10036

TELEPHONE
REGISTRATION: (212) 997-0150
OPERATIONS: (703) 620-4880

TELEX
REGISTRATION: 234347 LBMAR UR
OPERATIONS: 248736 LBMAR UR
CABLE: LIBDEPUTY NEWYORK

American Bureau of Shipping
Bureau Veritas
Det norske Veritas
Germanischer Lloyd
Lloyd's Register of Shipping
Nippon Kaiji Kyokai
Liberian Shipowners' Council
Hong Kong Shipowners Association

Gentlemen:

Regulation 45 of SOLAS '74, '81 Amendments Means of Escape

Regulation 45.1 refers to the means of escape from accommodation spaces. In this respect Liberia has adopted the following interpretations:

1. It is necessary to provide an emergency means of escape from a sleeping room where access to such a sleeping room is by way of a dayroom, there being no direct access by means of a door to the sleeping room from a passageway. Ideally, the crew accommodation should be designed so that a sleeping room is so positioned that an emergency escape therefrom is not required. Where there is a need to provide an emergency means of escape from a sleeping room this should be achieved by fitting a clearly marked crash panel to an adjacent room or passageway or where this is not possible by fitting fixed steel rungs on the outside of the structure in the vicinity of a fully opening window or a 400 millimetre diameter opening sidescuttle provided that the window or sidescuttle is not close to the waterline of the ship and that the fixed steel rungs lead to an open deck from which ready access to lifeboats or liferafts is available.
2. In ships in which messrooms, recreation rooms, cinemas, television rooms and other communal spaces are provided to accommodate more than 15 personnel at any one time two doors should be provided to the adjacent passageway.

22 October 1984

Means of Escape

In some ships, by virtue of the layout of the accommodation, it will not be possible to provide two doors to an adjacent passageway. In such cases in addition to the door to a passageway, a door to an open deck, or if this is not possible, an opening type window or a 400 millimetre diameter sidescuttle may be permitted in lieu provided that escape through the window or sidescuttle leads to an open deck. (Ready access to lifeboats or liferafts should be available from the open deck referred to in this sub-paragraph).

3. All doors to crew accommodation should, in general, be of the hinged type. Where from space considerations it is not practicable to provide this type of door, a sliding door may be permitted provided it can readily be removed from the rail from either side of the space or that a crash panel is fitted in the door which can be 'kicked out' with a minimum of effort from either side. Intermediate doors in passageways should not be capable of being locked.
4. Where small hatches are used to provide an alternative means of escape they should be of such dimensions as will allow a person to escape wearing a life-jacket. The hatch should not be capable of being locked and should be operable from below and above. It is preferable that such a hatch be provided with a counter-balance weight for ease of opening. Access to the hatch should be by means of a fixed steel ladder. Hatches are to be so sited that they cannot be over stowed with deck cargo or stores or in the case of crew accommodation sited below vehicle decks in RO/RO ships that vehicles cannot be parked over them. In some cases it will be necessary for hatches to be sited on raised curbs or be protected by tubular stanchions and rails. The painting of white lines is not to be accepted as the only means of protection to escape hatches.
5. Opening type sidescuttles or windows can with advantage be provided in certain instances to effect an alternative means of escape. Sidescuttles provided for escape purposes should not be less than 400 millimetres in diameter and windows should be of the fully opening type

22 October 1984

Means of Escape

of dimensions compatible with use as an escape. Where such a sidescuttle or window is locked by a cone nut to prevent unauthorised opening eg in lieu of mosquito protection on air conditioned ships, a special key should be placed in a glass box adjacent to the sidescuttle or window.

Escape sidescuttles or windows should not be allowed at the ship's side (or in structures in line with the ship's side) in

- (a) positions close to the waterline, or
- (b) positions such that the person escaping will be required to enter the sea. When escape sidescuttles or windows are accepted, fixed steel rungs should be provided which lead to an open deck from which ready access to lifeboats or liferafts is available.

6. Crash panels can also in certain instances be used with advantage to provide an alternative means of escape. Nevertheless, an escape route should not involve more than one such crash panel.

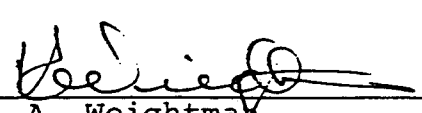
The crash panel should be fitted so that it can be 'kicked out' with a minimum of effort and should be clearly marked to indicate its purpose. Where a crash panel is utilised to provide an escape to another compartment the Surveyor should ensure that the door to that compartment opens on to a passageway and is, under all conditions, capable of being opened from the inside.

These are general interpretations which are probably already being complied with and should be used for new construction work.

Very truly yours,

FOR THE SENIOR DEPUTY COMMISSIONER
OF MARITIME AFFAIRS, R. L.

By: _____


R. A. Weightman
Chief, Technical Division

RAW/km

1. 廊下からスリーピングルームへ戸を通じ直接近づけず、事務室を通過してスリーピングルームへ近づける場合、スリーピングルームからの非常脱出設備を設ける必要がある。

理想的には、居住区域は、スリーピングルームからの非常脱出設備が要求されないようにスリーピングルームが配置されるよう計画されるべきである。

スリーピングルームからの非常脱出設備を設ける必要がある場合、隣接の室あるいは廊下へ通じる明瞭に表示されたクラッシュパネル (crash panel) を取付けるか、あるいは、この方法が可能でない場合には、固定式金属性ステップ (fixed steel rung) を十分に開く窓 (fully opening window) あるいは直径400mm の開く丸窓 (opening sidescuttle) のすぐ近くの構造物の外側に取付ける。

但し、この窓あるいは丸窓は、当該船舶の水線に接近しておらず、固定式金属性ステップが開放された甲板に導かれ、そこから、救命艇あるいは救命いかだへ容易に近づくことができること。

2. 一度に15名以上を収容する食堂、娯楽室、映画テレビルーム及びその他の公共の室が備っている船舶には、隣接の廊下に2つの戸を設ける。

ある船舶では、居住区域のレイアウトにより、隣接の廊下に2つの戸を設けることが可能でない。この様な場合、廊下への戸に加えて、開放した甲板への戸あるいは、もし、これが可能でない場合には、開けることのできる窓 (opening type window) 又は、直径400mm の丸窓が代りに認められる。

但し、この窓あるいは、丸窓を通じての脱出は開放した甲板に通じていること。

(この、サブ・パラグラフで述べられている開放甲板から救命艇、あるいは救命いかだに容易に近づくこと。)

3. 居住区域への全てのドアは、一般に、ヒンジ式 (hinged type) であること。

スペースの点から、ヒンジ式の戸を設けるのが実際的でない場合には、スライディング式の戸 (sliding door) でも良い。但し、スライディング式の戸は、当該区画の両側から容易にレールから取り外すことができること、あるいは、スライディング式の戸に、両側から最小

の努力で蹴り外すことのできるクラッシュパネルが設けられていること。

廊下にある中間の戸は、ロックできないものであること。

4. 代替の脱出設備として、小ハッチが使用されている場合、小ハッチは、人間1人が救命胴衣を着用して脱出できるような寸法であること。

ハッチは、ロックされるものでなく、上下から操作できること。

このようなハッチは、容易に開けることができるよう釣合いおもり (counter balance weight) が備えられていることが望ましい。ハッチへは固定式の金属性梯子により近づきうること。

ハッチは甲板貨物又は舶用備品が上に積込まれないよう配置され、又はRo/Ro船で居住区域が車輛甲板下にあるとき、車輛がハッチの上に置かれぬよう配置されること。

ある場合には、ハッチは隆起した筒 (raised curbs) の上に配置されるか、あるいは、管式のスタンション、又は手すりにより保護される必要がある。

脱出ハッチに対する唯一の保護手段として白い線を塗ることは認められない。

5. 開けることのできる丸窓又は窓は、代替の脱出設備を成しとげるため有効に備えられることができる。

脱出目的のために備えられる丸窓は直径400mm 以上であり、窓は、脱出用として両立できる寸法を有した十分に開く形式のものであること。

このような丸窓又は窓が、例えば空気調和されている船舶で蚊から保護する代りに、勝手に開放されるのを防ぐために、コーン・ナット (cone nut) によりロックされる場合、特別なキーを丸窓又は窓に近接したガラスの箱に入れておくこと。

脱出用丸窓又は窓は、船側の次の位置 (又は、船側に一致した構造上) には認められない。

- (a) 水線に接近した位置又は
- (b) 脱出する人間が、海に入らなければならない位置。

脱出用丸窓又は窓を認める場合、固定式の金属性ステップを開放された甲板に通じるところに備えられ、開放甲板から救命艇あるいは救命いかだに近づきうること。

6. クラッシュ・パネルは、代替の脱出設備を設けるため、ある場合に有利に利用できること。

それでも、脱出路に2つ以上のクラッシュパネルがあってはならない。

クラッシュパネルは、最小の努力で蹴り外すことができるよう取付けられ、その用途が明瞭に表示されていること。

クラッシュパネルが他の区画への脱出手段を供給するために使用される場合、その区画への戸が廊下を開き、かつ、すべての状態の下で、内側から開けることができること。

VOID