

海洋汚染防止のための構造 及び設備規則

規
則

2007年 第1回 一部改正

2007年 2月 1日 規則 第4号

2006年 11月 17日 技術委員会 審議

2006年 12月 19日 理事会 承認

2007年 1月 24日 国土交通大臣 認可

2007年2月1日 規則第4号
海洋汚染防止のための構造及び設備規則の一部を改正する規則

「海洋汚染防止のための構造及び設備規則」の一部を次のように改正する。

改正その1

2 編 検査

2 章 登録検査

2.1 製造中登録検査

2.1.2 提出図面及びその他の図書

-2.(5)を削る。

附 則（改正その1）

1. この規則は、2007年2月1日から施行する。
2. 2006年9月1日前にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ、少なくとも50トン又は全建造材料の見積重量の1%*のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶については、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。
* 高速船については、1%を3%に読み替える。

2 編 検査

2 章 登録検査

2.1 製造中登録検査

2.1.2 提出図面及びその他の書類

-1.の(1)から(5)をそれぞれ(2)から(6)と改め、(1)として次の1号を加える。

- (1) **3 編 1.2.3-3.(10)**に定義する燃料油タンクの総容量 C が 600 m^3 以上の船舶については、燃料油タンクの配置に関する図面又は計算書

3 編 油による海洋汚染防止のための構造及び設備

1 章 通則

1.1 適用等

1.1.1 適用

-2.から-5.をそれぞれ-3.から-6.と改め、-2.として次の1項を加える。

-2. **1.2.3**の規定は、次の**(1)**から**(4)**のいずれかに該当する船舶であって、**1.2.3-3.(10)**に定義する燃料油タンクの総容量 C が 600 m^3 以上のものに適用する。

- (1) 2007年8月1日以後に、建造契約が結ばれる船舶
- (2) 建造契約が存在しない場合には、2008年2月1日以後に、建造開始段階にある船舶
- (3) 2010年8月1日以後に、引き渡しが行われる船舶
- (4) 主要な改造が行われた船舶であって、以下のいずれかに該当するもの
 - (a) 2007年8月1日以後に当該改造に係る改造契約が行われるもの
 - (b) 改造契約が存在しない場合には、2008年2月1日以後に、当該改造工事が開始されるもの
 - (c) 2010年8月1日以後に、主要な改造が終了したもの

1.2 一般

1.2.3として次の1条を加える。

1.2.3 燃料油タンクの配置（附属書I第12A規則）

-1. 燃料油タンクの総容量が 600 m^3 以上の船舶において、燃料油タンクの配置は、次の**-4.**から**-10.**に掲げる規定を満足しなければならない。ただし、**-3.(9)**に定義される小型の燃料油タンクについては、これらのタンクの総容量が 600 m^3 を超えない場合、**-4.**から**-10.**に掲げる規定の適用を斟酌して差し支えない。

-2. 燃料油の積載に使用されるタンクの配置に関する本条の適用は、油タンカーに対する**3編3.2.4**の規定に影響を及ぼすものではない。

-3. 本条の適用上、用語の定義は次による。

- (1) 「満載喫水 (d_s)」とは、船の長さの中央における基線から指定された夏季乾舷に相当する水線までの垂直距離 (m) をいう。
- (2) 「軽荷喫水」とは、船の長さの中央における基線から軽荷重量に相当する水線までの垂直距離 (m) をいう。
- (3) 「部分積載喫水 (d_p)」とは、軽荷喫水に軽荷喫水と満載喫水 d_s の差の60%を加えた距離 (m) をいう。

- (4) 「喫水 (d_B)」とは、船の長さの中央における基線から深さ D_S の 30% に相当する喫水線までの垂直距離 (m) をいう。
- (5) 「幅 (B_S)」とは、最も深い喫水 d_S の下方における船舶の最大の型幅 (m) をいう。
- (6) 「幅 (B_B)」とは、喫水 d_B の下方における船舶の最大の型幅 (m) をいう。
- (7) 「深さ (D_S)」とは、長さの中央において測った船側における上甲板までの型深さ (m) をいう。本条の適用上、上甲板とは、船尾隔壁を除く横置水密隔壁が到達する最も高い甲板とする。
- (8) 「燃料油タンク」とは、燃料油を積載するタンクをいう。ただし、オーバーフロータンクのような通常のオペレーションにおいて燃料油を積載しないタンクは除く。
- (9) 「小型の燃料油タンク」とは、最大容量が $30 m^3$ を超えない燃料油タンクをいう。
- (10) 「 C 」とは、小型の燃料油タンクを含む燃料油タンクの総容量 (m^3) で、漲油率 98% における値とする。
- (11) 「燃料油タンクの容量」とは、漲油率 98% における燃料油タンクの容量 (m^3) をいう。

-4. 個々の燃料油タンクの容量は、 $2,500 m^3$ を超えてはならない。

-5. 自己昇降式掘削ユニット以外の船舶にあっては、燃料油タンクは、いかなる場所においても船底外板上面から燃料油タンクまでの距離が以下に規定する距離 h 未満とならないよう配置しなければならない。ビルジ部であってビルジ部の境界が明確でない場所については、燃料油タンクの境界線は、**図 3-1** に示すように、船体中央の平坦な船底外板に対して平行な線より上方としなければならない。

$$h = B/20 \quad (m), \text{ 又は}$$

$$h = 2 \quad (m) \text{ の何れか小さい方の値とすること。}$$

ただし、最小値は $h = 0.76 (m)$ とする。

-6. 燃料油タンクの総容量が $600 m^3$ 以上、かつ、 $5,000 m^3$ 未満の船舶にあっては、燃料油タンクは、いかなる場所においても船側外板内面から燃料油タンクまでの距離が以下に示す距離 w 未満とならないように配置しなければならない。この距離は、**図 3-2** に示すように、いかなる横断面においても船側外板の法線方向に測ること。

$$w = 0.4 + 2.4C/20,000 \quad (m)$$

最小値は $w = 1.0 (m)$ とする。ただし、容量が $500 m^3$ 未満のそれぞれのタンクに対する最小値は $0.76 (m)$ とする。

-7. 燃料油タンクの総容量が $5,000 m^3$ 以上の船舶にあっては、燃料油タンクは、いかなる場所においても船側外板内面から燃料油タンクまでの距離が以下に示す距離 w 未満とならないように配置しなければならない。この距離は、**図 3-2** に示すように、いかなる横断面においても船側外板の法線方向に測ること。

$$w = 0.5 + C/20,000 \quad (m), \text{ 又は}$$

$$w = 2 \quad (m) \text{ の何れか小さい方の値とすること。}$$

最小値は $w = 1.0 (m)$ とする。

-8. 燃料油の管系統であって-5.に規定する船底外板からの距離が h 未満又は-6.若しくは-7.のうち該当するものに規定する船側外板からの距離が w 未満の位置に配置されるものについては、燃料油タンク内又は燃料油タンク直近に、弁又は同様の閉鎖装置を備えなければならない。当該弁は、容易に接近可能な閉鎖された場所であって航海船橋又は推進機器の制御位置から暴露した乾舷甲板及び船楼甲板を経ることなしに交通できる場所か

ら操作可能なものとしなければならない。弁は、遠隔操作装置の機能が喪失した場合に閉鎖するもので、かつ、当該タンクに燃料油が積載されているときは、燃料油移送操作時に開放する場合を除き、海上において閉鎖位置に維持されなければならない。

-9. 燃料油タンク内のサクシオンウェルについては、-5.に規定する距離 h の境界線より下方となる二重底内に突出させることができる。ただし、当該サクシオンウェルはできる限り小さなものとし、かつ、ウェルの底部と船底外板との距離は $0.5h$ 未満としてはならない。

-10. -5.から-7.の規定にかかわらず、燃料油タンクの一部を外板に接して設けることができる。この場合、船舶は以下に規定する事故時の燃料油流出量性能基準に適合するものとしなければならない。

- (1) 衝突又は座礁時の燃料油による汚染に対する防護の程度は、平均油流出量指標 O_M が次に掲げる条件を満足しなければならない。

$$600 \leq C < 5,000 \text{ (m}^3\text{) の場合 : } O_M < 0.0157 - 1.14 \times 10^{-6} \cdot C$$

$$C \geq 5,000 \text{ (m}^3\text{) の場合 : } O_M < 0.010$$

O_M : 平均油流出量指標

C : 燃料油タンクの総容量

- (2) 平均油流出量指数の計算にあたっては、次の一般的な仮定を適用しなければならない。

- (a) 船舶は、トリム及び横傾斜が無い状態で部分積載喫水 d_p まで積み付けられていると仮定すること。
 (b) 全ての燃料油タンクは、それぞれのタンクの容積測定上の容量の98%まで積み付けられていると仮定すること。
 (c) 燃料油の公称密度(ρ_n)は一般に $1,000 \text{ kg/m}^3$ とすること。燃料油の密度を特に低い値に制限する場合にあっては、低い密度を適用して差し支えない。
 (d) この流出量計算の目的上、他の値が証明されない限り、それぞれの燃料油タンクの浸水率は0.99とすること。

- (3) 油流出量指数を算出する際には、次の仮定によらなければならない。

- (a) 平均油流出量は、船側損傷及び船底損傷について独立に計算し、次のとおり、無次元化された油流出量指数 O_M として組み合わせなければならない。

$$O_M = (0.4 \cdot O_{MS} + 0.6 \cdot O_{MB}) / C$$

O_{MS} : 船側損傷時の平均流出量 (m^3)

O_{MB} : 船底損傷時の平均流出量 (m^3)

C : 燃料油タンクの総容量

- (b) 船底損傷については、潮位が 0 m の場合及び 2.5 m の場合について平均流出量の計算を行い、次のとおり組み合わせなければならない。

$$O_{MB} = 0.7 \cdot O_{MB(0)} + 0.3 \cdot O_{MB(2.5)}$$

$O_{MB(0)}$: 潮位が 0 m の場合の船底損傷時の平均流出量 (m^3)

$O_{MB(2.5)}$: 潮位が 2.5 m の場合の船底損傷時の平均流出量 (m^3)

- (4) 船側損傷時の平均流出量 O_{MS} は、次式によらなければならない。

$$O_{MS} = \sum_i^n P_{S(i)} \cdot O_{S(i)} \quad (m^3)$$

- i : 考慮しているそれぞれの燃料油タンクを表す番号
 n : 燃料油タンクの総数
 $P_{S(i)}$: 船側損傷が i 番目の燃料油タンクに到達する確率で、(6)に基づき算出すること。
 $O_{S(i)}$: 船側損傷時の i 番目の燃料油タンクからの流出量 (m^3) で、 i 番目の燃料油タンクの 98% の液位における容量と等しいものとする。
- (5) 船底損傷時の平均流出量は、それぞれの潮位について、次式によらなければならない。

$$(a) \quad O_{MB(0)} = \sum_i^n P_{B(i)} \cdot O_{B(i)} \cdot C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

- i : 考慮しているそれぞれの燃料油タンクを表す番号
 n : 燃料油タンクの総数
 $P_{B(i)}$: 船底損傷が i 番目の燃料油タンクに到達する確率で、(7)に基づき算出すること。
 $O_{B(i)}$: 船底損傷時の i 番目の燃料油タンクからの流出量 (m^3) で、(c)及び(d)に基づき算出すること。
 $C_{DB(i)}$: (e)に規定される油の留保を考慮した係数

$$(b) \quad O_{MB(2.5)} = \sum_i^n P_{B(i)} \cdot O_{B(i)} \cdot C_{DB(i)} \quad (m^3)$$

- i , n , $P_{B(i)}$ 及び $C_{DB(i)}$: 前(a)の規定による
 $O_{B(i)}$: 潮位の変化後の i 番目の燃料油タンクからの流出量 (m^3)

- (c) それぞれの燃料油タンクの油流出量は、圧力均衡の原則により次の仮定に基づき算出しなければならない。

- i) 船舶は、トリム及び横傾斜が無く、かつ、潮位変化の前には部分積載喫水 d_p に等しい喫水で座礁していると仮定すること。

- ii) 損傷後の燃料油液位は次のとおり算出しなければならない。

$$h_F = \{(d_p + t_c - Z_l)(\rho_s)\} / \rho_n$$

h_F : Z_l のレベルから燃料油液面までの高さ (m)

t_c : 潮位の変化 (m) で、潮位の減少を負の数として表す。

Z_l : 燃料油タンクの最も低い点の基線からの高さ (m)

ρ_s : 海水の密度で $1,025 \text{ kg/m}^3$ とする。

ρ_n : (2)(c)に規定する燃料油の公称密度

- (d) 船底外板と接する燃料油タンクの油流出量 $O_{B(i)}$ は、次式による値未満としてはならない。ただし、当該タンクの容量を超える必要はない。

$$O_{B(i)} = H_w \cdot A$$

H_w の値は次によること。

- i) $Y_B = 0$ の場合 : $H_w = 1.0$

- ii) Y_B が $B_B/5$ 又は 11.5 m のいずれか小さい方の値より大きい場合 :
 $H_w = B_B/50$ ただし、 0.4 m を超える必要はない。

Y_B の値が $B_B/5$ 又は $11.5 m$ のいずれか小さい方の値より小さい場合、 H_w は線形補間により求められなければならない。（図 3-3 参照）

iii) H_w は、船体中央の平坦な船底外板から上方に測らなければならない。ビルジ部であってビルジ部の境界が明確でない場所については、図 3-1 に示す h と同様に、船体中央の平坦な船底外板に対して平行な線から測らなければならない

Y_B : 喫水線 d_B における船側外板と喫水線 d_B 上又はそれより下方におけるタンクとの船幅方向の距離で、いずれの場所においても当該燃料油タンクの長さの範囲全体における最小値とする。

A : 燃料油タンクの最大水平投影面積で、燃料油タンクの底部から H_w の範囲を考慮すること。

(e) 船底損傷時の燃料油タンクから流出した燃料油の一部は、油と関係の無い区画に留まるものとして差し支えない。この効果は、それぞれのタンクについて次に示す係数 $C_{DB(i)}$ を適用することにより近似する。

燃料油タンクの下部が油の無い区画に接している場合： $C_{DB(i)} = 0.6$

上記以外の場合： $C_{DB(i)} = 1.0$

(6) 船側損傷が考慮する区画に到達する確率 P_S は、次式によらなければならない。

$$P_S = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$$

$P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa}$: X_a 及び X_f を境界とする船長方向の範囲が損傷する確率

$P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl}$: Z_l 及び Z_u を境界とする垂直方向の範囲が損傷する確率

$P_{ST} = 1 - P_{Sy}$: 船幅方向の損傷が y により定義する境界に到達する確率

P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Sl} 及び P_{Su} : 次に掲げる確率で、表 3-1 による。表 3-1 に掲げる位置の中間に対する値については、線形補間により決定しなければならない。

P_{Sa} : X_a/L_f の位置より後方の場所が損傷する確率

P_{Sf} : X_f/L_f の位置より前方の場所が損傷する確率

P_{Sl} : タンクより下方の位置が損傷する確率

P_{Su} : タンクより上方の位置が損傷する確率

P_{Sy} : タンクより外側の位置のみが損傷する確率で、次のとおりとする。ただし、 P_{Sy} は 1 より大きくしてはならない。

$y/B_s \leq 0.05$ の場合 : $P_{Sy} = (24.96 - 199.6 y/B_s)(y/B_s)$

$0.05 < y/B_s < 0.1$ の場合 : $P_{Sy} = 0.749 + \{5 - 44.4(y/B_s - 0.05)\}(y/B_s - 0.05)$

$y/B_s \geq 0.1$ の場合 : $P_{Sy} = 0.888 + 0.56(y/B_s - 0.1)$

X_a : L_f の後端から考慮する区画の最も後方の点までの船長方向の距離 (m)

X_f : L_f の後端から考慮する区画の最も前方の点までの船長方向の距離 (m)

Z_l : 基線から考慮する区画の最も低い点までの垂直距離 (m)。 Z_l が D_s より大きい場合、 Z_l は D_s としなければならない。

Z_u : 基線から考慮される区画の最も高い点までの垂直距離 (m)。 Z_u が D_s より大きい場合、 Z_u は D_s としなければならない。

y : 考慮する区画と船側外板間の最小水平距離 (m) で、船体中心線に垂直に測ったもの。ビルジ部における y については、基線からの距離が h の位置より下方について考慮する必要は無い。この時、 h は $B/10$, $3m$ 又はタンク頂板までの高さのいずれか低いものとする。

(7) 船底損傷が考慮する区画に到達する確率 P_B は、次式によらなければならない。

$$P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$$

$$P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} \quad : \quad X_a \text{ 及び } X_f \text{ を境界とする船長方向の範囲が損傷する確率}$$

$$P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} \quad : \quad Y_p \text{ 及び } Y_s \text{ を境界とする船幅方向の範囲が損傷する確率}$$

$$P_{BV} = 1 - P_{Bz} \quad : \quad \text{垂直方向の損傷が } z \text{ により規定する境界に到達する確率}$$

P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} 及び P_{Bs} : 次に掲げる確率で、表 3-2 による。表 3-2 に掲げる位置の中間に対する値については、線形補間により決定しなければならない。

P_{Ba} : X_a/L の位置より後方の場所が損傷する確率

P_{Bf} : X_f/L の位置より前方の場所が損傷する確率

P_{Bp} : タンクより左舷側の位置が損傷する確率

P_{Bs} : タンクより右舷側の位置が損傷する確率

P_{Bz} : タンクより下側の位置のみが損傷する確率で、次のとおりとする。ただし、 P_{Bz} は 1 より大きくしてはならない。

$$z/D_s \leq 0.1 \text{ の場合} : P_{Bz} = (14.5 - 67z/D_s)(z/D_s)$$

$$z/D_s > 0.1 \text{ の場合} : P_{Bz} = 0.78 + 1.1(z/D_s - 0.1)$$

X_a 及び X_f : (6) の定義による

Y_p : 喫水 d_B 又はそれより下方における区画の最も左舷側の点から船体中心線の右舷側 $B_B/2$ の位置の垂直面までの船幅方向の距離 (m)

Y_s : 喫水 d_B 又はそれより下方における区画の最も右舷側の点から船体中心線の右舷側 $B_B/2$ の位置の垂直面までの船幅方向の距離 (m)

z : 船長方向のいずれの断面においても考慮する区画の長さ方向全体における最小の垂直距離 z (m) とする。ここで垂直距離 z とは、船長方向のある横断面における船底外板の最も低い点から当該横断面における区画の最も低い点までの垂直距離 (m) とする。

(8) 外板に接しない燃料油タンクについては、燃料油タンクを保護する場所の整備及び点検を容易にするために、船底外板から-5.に規定する h の最小値の範囲及び船側外板から-6.又は-7.に規定する w の最小値であっていずれか適用される方の距離の範囲に配置してはならない。

図 3-1 から図 3-3 をそれぞれ図 3-4 から図 3-6 と改め、図 3-1 から図 3-3 として次の 3 図を加える。

図 3-1 燃料油タンクの境界線 (船底部)

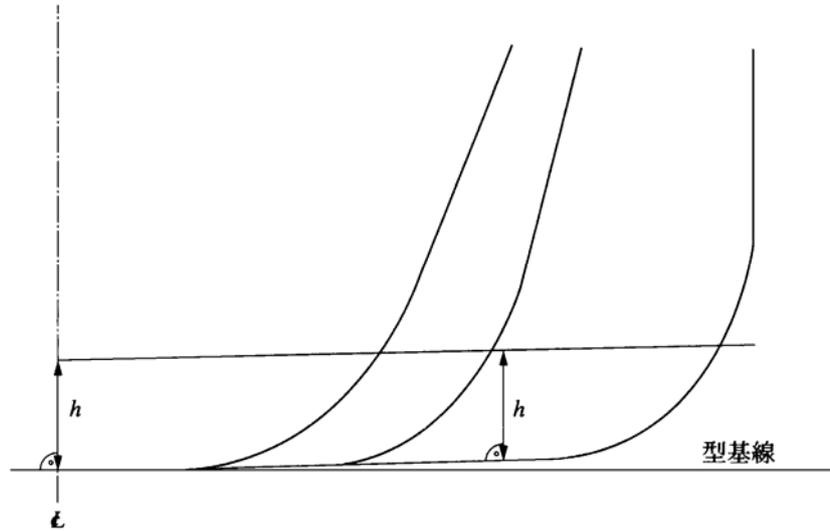


図 3-2 燃料油タンクの境界線 (船底部と船側部の境界)

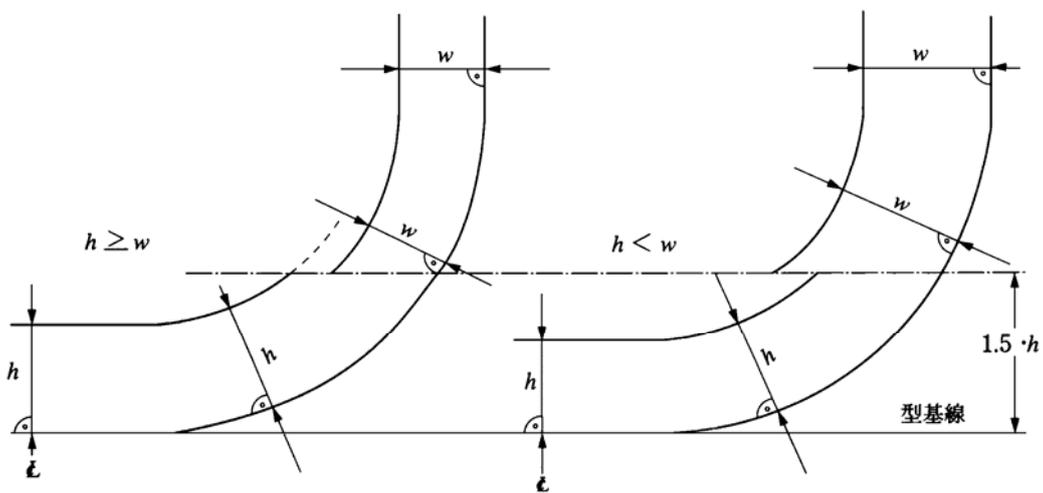


図 3-3 最小流出量計算に関する距離等の測り方

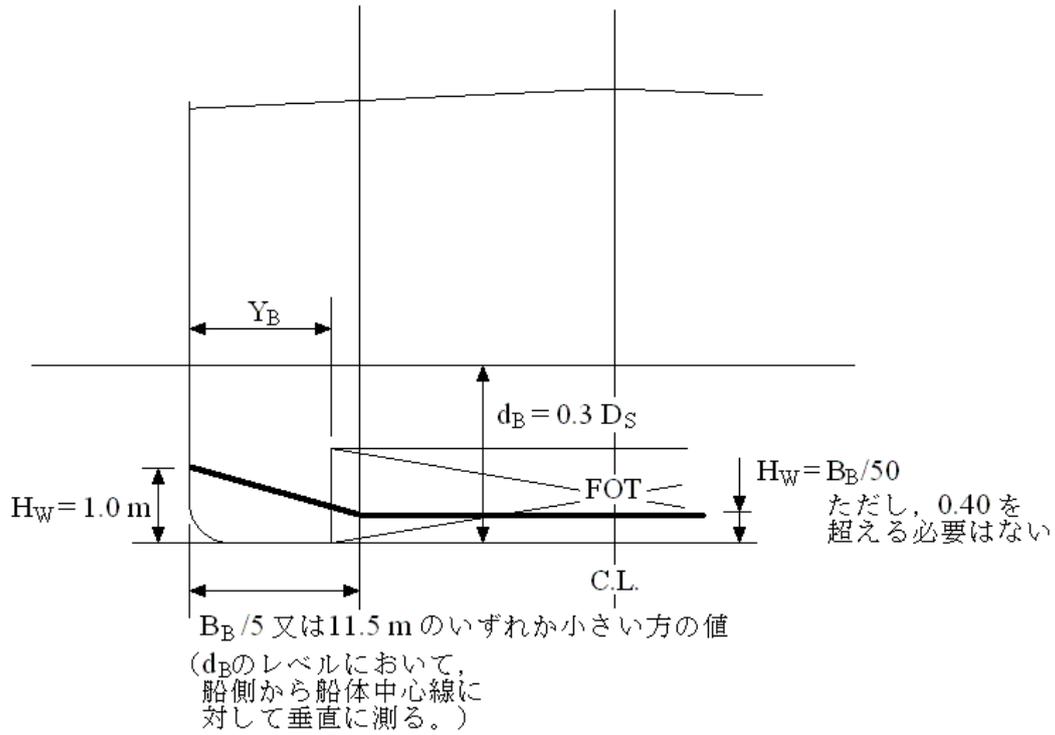


表 3-1 から表 3-12 をそれぞれ表 3-3 から表 3-14 と改め、表 3-1 及び表 3-2 として次の 2 表を加える。

表 3-1 船側損傷に関する確率

X_a/L_f	P_{Sa}	X_f/L_f	P_{Sf}	Z_l/D_S	P_{Sl}	Z_u/D_S	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

表 3-2 船側損傷に関する確率

X_a/L_f	P_{Ba}	X_f/L_f	P_{Bf}	Y_p/B_B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0.00	0.000	0.00	0.969	0.00	0.844	0.00	0.000
0.05	0.002	0.05	0.953	0.05	0.794	0.05	0.009
0.10	0.008	0.10	0.936	0.10	0.744	0.10	0.032
0.15	0.017	0.15	0.916	0.15	0.694	0.15	0.063
0.20	0.029	0.20	0.894	0.20	0.644	0.20	0.097
0.25	0.042	0.25	0.870	0.25	0.594	0.25	0.133
0.30	0.058	0.30	0.842	0.30	0.544	0.30	0.171
0.35	0.076	0.35	0.810	0.35	0.494	0.35	0.211
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253
0.45	0.119	0.45	0.734	0.45	0.394	0.45	0.297
0.50	0.143	0.50	0.687	0.50	0.344	0.50	0.344
0.55	0.171	0.55	0.630	0.55	0.297	0.55	0.394
0.60	0.203	0.60	0.563	0.60	0.253	0.60	0.444
0.65	0.242	0.65	0.489	0.65	0.211	0.65	0.494
0.70	0.289	0.70	0.413	0.70	0.171	0.70	0.544
0.75	0.344	0.75	0.333	0.75	0.133	0.75	0.594
0.80	0.409	0.80	0.252	0.80	0.097	0.80	0.644
0.85	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0.089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

2章 機関区域からの油の排出による海洋汚染防止のための設備

2.2 油性残留物（スラッジ）の収納及び排出（附属書 I 第 12 規則及び第 13 規則関連）

2.2.3 標準排出連結具

主文中、「表 3-1」を「表 3-3」と改める。

2.4 設置要件（附属書 I 第 14 規則関連）

2.4.1 一般

主文中、「表 3-2」を「表 3-4」と改める。

2.4.2 特別措置

-1.中、「表 3-2」を「表 3-4」と改める。

3章 ばら積みの油による海洋汚染防止のための構造及び設備

3.2 船体構造

3.2.1 貨物油を積む場所の隔壁の配置（附属書 I 第 23 規則，第 24 規則，第 25 規則及び第 26 規則関連）

- 1.(8)中，「表 3-3」を「表 3-5」と改める。
- 1.(9)中，「表 3-4」を「表 3-6」と改める。
- 2.(1)中，「表 3-5 及び表 3-6」を「表 3-7 及び表 3-8」と改める。

3.2.2 区画及び復原性（附属書 I 第 27 規則及び第 28 規則）

- 2.(1)中，「表 3-7」を「表 3-9」と改める。
- 2.(2)中，「表 3-8」及び「表 3-9」をそれぞれ「表 3-10」及び「表 3-11」と改める。
- 4.(2)中，「表 3-10」を「表 3-12」と改める。

3.2.4 座礁又は衝突における油流出防止（附属書 I 第 19 規則関連）

- (1)(a)i, ii)及び iii)中，「図 3-1」を「図 3-4」と改める。
- (1)(b)iii)中，「図 3-2」を「図 3-5」と改める。
- (2)(a)中，「図 3-3」を「図 3-6」と改める。

4章 経過措置

4.1 一般

4.1.1 適用

-2.中, 「表 3-11」を「表 3-13」と改める。

4.3 油タンカーのばら積みの油による海洋汚染防止設備

4.3.10 事故の場合における油流出防止（附属書 I 第 20 規則関連）

-2.及び-3.中, 「表 3-12」を「表 3-14」と改める。

附 則（改正その 2）

1. この規則は, 2007 年 8 月 1 日から施行する。

海洋汚染防止のための構造及び設備 規則検査要領

要
領

2007年 第1回 一部改正

2007年2月1日 達 第5号
2006年11月17日 技術委員会 審議

2007年2月1日 達 第5号

海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領の一部を改正する達

「海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領」の一部を次のように改正する。

3 編 油による海洋汚染防止のための構造及び設備

1 章 通則

1.1 適用等

1.1.1 適用

-2.を次のように改める。

-2. 規則 3 編 1.1.1-3.の目的上、海底から汲み上げられた原油等の処理、貯蔵及び積出し等に供される船舶又は海洋構造物に対する規則 3 編の適用については、IMO 決議 MEPC.139(53) “Guidelines for the application of the revised MARPOL ANNEX I requirements to floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) and floating storage units (FSUs)” (その後の改正を含む。)を考慮すること。

1.2 として次の 1 節を加える。

1.2 一般

1.2.3 燃料油タンクの配置

規則 3 編 1.2.3-10.に規定する平均油流出量指数は、区画配置が左右対称であることを前提としており、規則 3 編 1.2.3-10.(6)に規定する y の値は、船舶全体として統一的にいずれかの舷の船側から測る。区画配置が左右非対称である場合については、上記 y の値を右舷船側からの距離とした場合と左舷船側からの距離とした場合についてそれぞれ油流出量指数を計算し、その平均値により評価すること。

3章 ばら積みの油による海洋汚染防止のための構造及び設備

3.2 船体構造

3.2.5 貨物油ポンプ室の保護

-1.を次のように改める。

-1. 規則 3 編 3.2.5 の適用上，貨物油ポンプ室二重底は，空所，バラストタンク等とすること。規則 3 編 1.2.3 の規定を満足する場合，当該二重底を燃料油タンクとして差し支えない。

附 則

1. この達は，2007年8月1日から施行する。