

海洋汚染防止のための構造 及び設備規則

規
則

2010 年 第 1 回 一部改正

2010 年 4 月 15 日 規則 第 14 号

2010 年 2 月 5 日 技術委員会 審議

2010 年 2 月 23 日 理事会 承認

2010 年 4 月 5 日 国土交通大臣 認可

2010 年 4 月 15 日 規則第 14 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

1 章 通則

1.1 一般

1.1.4 検査の延期，繰り上げ等

-4.を次のように改める。

-4. 定期的検査の項目，範囲及び程度の変更

定期的検査では，船舶~~或~~あるいは機関の大きさ，用途，構造，船齢，経歴，前回の検査の成績及び現状に応じて本会が適当と認める場合は，検査の項目，範囲及び程度を適当に変更することがある。

附 則（改正その 1）

1. この規則は，2010 年 4 月 15 日（以下，「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に申込みのあった検査については，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。

1 編 総則

2 章 用語及び略号

2.1 一般

2.1.1 を次のように改める。

2.1.1 用語（附属書Ⅰ第1規則及び附属書Ⅱ第1規則）

この規則で使用する用語は、各編で特に定める場合を除き、次に掲げるところによる。

（(1)から(25)は省略）

- (26) 「油性残留物（スラッジ）」とは、主機及び補機に使用される燃料油及び潤滑油の清浄により生じる油性物、油フィルタリング装置によって水と分離された油性物、油受け皿に溜まった漏油、その他機関室から生じる漏油のことをいう。
- (27) 「油性残留物（スラッジ）タンク」とは、受け入れた油性残留物(スラッジ)を、標準排出連結具又は他の承認された手段によって直接排出又は処理をすることのできるタンクをいう。
- (28) 「油性ビルジ」とは、機関室において漏洩や整備作業により生じる油を含む油性混合物をいい、ビルジだめ、ビルジ配管、タンクトップ、及びビルジ貯蔵タンクを含むビルジ系統に入るいかなる液体も含む。
- (29) 「油性ビルジ貯蔵タンク」とは、油性ビルジを排出、移送処理をする前に貯蔵するタンクをいう。

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

1.2 一般

1.2.2 油記録簿（附属書 I 第 17 規則及び第 36 規則関連）

(1)を次のように改める。

- (1) 機関区域内の作業について
 - (a) 燃料油タンクへのバラストの漲水又は燃料油タンクの洗浄
 - (b) 燃料油タンクからの汚染されたバラスト水又は洗浄水の排出
 - (c) 油性残留物（スラッジ）の処分
 - (d) 機関区域の油性ビルジの排出又は他の方法による処分
 - (e) 燃料油又は潤滑油（ばら積みする場合に限る。）の積み込み

2 章 機関区域からの油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）

2.2.1 を次のように改める。

2.2.1 油性残留物（スラッジ）タンクの容量

-1. 総トン数 400 トン以上のすべての船舶は、燃料油及び潤滑油の清浄並びに機関区域での漏油等により生じる油性残留物（スラッジ）を受け入れるタンクを設けなければならない。このタンクの総容量は、次の(1)及び又は(2)に規定されるそれぞれのタンクの最小容量 V_1 、又は V_2 の和以上でなければならない。ただし、建造契約日が 2010 年 7 月 1 日より前の船舶にあっては別に定めるところによる。

(1) ~~燃料油及び潤滑油の清浄により生じる油性残留物を受け入れるタンクの最小容量は次の(a)から(c)に規定する V_1 、又は V_2 とする。~~

(a) ~~燃料油タンクにバラスト水を積載しない船舶で 1990 年 12 月 30 日までに建造開始段階にある船舶におけるタンクの最小容量 V_1 :~~

$$V_1 = K_1 CD$$

~~$K_1 = 0.01$: 重質燃料油で主機に使用する前に清浄するもの~~

~~$K_1 = 0.005$: ディーゼル油又は清浄の不必要な重質油を使用するもの~~

~~C : 燃料油消費量 (トン/日)~~

~~D : スラッジを陸上に排出し得る港間の最大航海日数~~

~~(詳細なデータがない場合、30 日以上としなければならない。)~~

~~ただし、乳化器、スラッジ焼却装置、その他本会が適当と認めるスラッジ対策設備が設けられている場合には以下に示す値として差支えない。~~

~~$V = 1(m^3)$: 総トン数 400 トン以上 4,000 トン未満の船舶~~

~~$2(m^3)$: 総トン数 4,000 トン以上の船舶~~

(b) ~~燃料油タンクにバラスト水を積載しない船舶で、1990 年 12 月 31 日以後、建造開始段階にある船舶におけるタンクの最小容量 V_1 :~~

$$V_1 = K_1 CD (m^3)$$

~~$K_1 = 0.015$: 重質燃料油で主機に使用する前に清浄するもの~~

~~$K_1 = 0.005$: ディーゼル油又は清浄の不必要な重質油を使用するもの~~

~~C : 燃料油消費量 (m^3 /日)~~

~~D : スラッジを陸上に排出し得る港間の最大航海日数~~

~~(詳細なデータがない場合、30 日以上としなければならない。)~~

~~ただし、乳化器、スラッジ焼却装置、その他本会が適当と認めるスラッジ対策設備が設けられている場合には以下の値として差支えない。~~

$$V_1 = 0.5 \times K_1 CD (m^3)$$

~~あるいは、~~

~~$1(m^3)$: 総トン数 400 トン以上 4,000 トン未満の船舶~~

~~$2(m^3)$: 総トン数 4,000 トン以上の船舶~~

~~の大きな値とする。~~

(c) ~~燃料油タンクにバラスト水を積載する船舶におけるタンクの最小容量 V_2 :~~

$$V_2 = V_1 + K_2 B (m^3)$$

~~V_1 : 前(a)又は(b)によるタンクの容量~~

~~$K_2=0.01$: 重質油タンクにバラスト水を積載する場合~~

~~$K_2=0.005$: ディーゼル油タンクにバラスト水を積載する場合~~

~~B : バラスト管系に接続される燃料油タンクの容量 (トン)~~

(1) 燃料油タンクにバラスト水を積載しない船舶におけるタンクの最小容量 V_1 :

~~$V_1=K_1CD \text{ (m}^3\text{)}$~~

~~$K_1=0.015$: 重質燃料油で主機に使用する前に清浄するもの~~

~~$K_1=0.005$: ディーゼル油又は清浄の不必要な重質油を使用するもの~~

~~C : 燃料油消費量 (m³/日)~~

~~D : スラッジを陸上に排出し得る港間の最大航海日数~~

~~(詳細なデータがない場合, 30 日以上としなければならない。)~~

(2) ~~機関区域での漏油等により生じる油性残留物を受け入れるタンクの最小容量は以下に規定する V_2 とする。ただし, 1991 年 12 月 31 日までに建造開始段階にある船舶にあつてはこの限りでない。~~

~~$V_3=V_E+V_L$~~

~~V_E : 廃油に対するタンク容量 (m³)~~

~~V_L : 漏油に対するタンク容量 (m³)~~

~~V_E, V_L については以下により算出する。~~

~~(a) $V_E=1.5n_1 \text{ (m}^3\text{)}$~~

~~n_1 : 次による値~~

~~主機及び補助機関の連続最大出力の総合計が 1,000kW まで $n_1=1$~~

~~主機及び補助機関の連続最大出力の総合計が 1,000kW を超える場合は, 1,000kW 又は端数ごとに 1 を加算した値とする。ただし, 潤滑油の清浄設備を有し, 航海中に潤滑油の取り替えを必要としない場合は $V_E=0$ として差し支えない。~~

~~(b) $P \leq 10,000\text{kW}$ のとき:~~

~~$V_L=D \times 20 \times P / 10^6 \text{ (m}^3\text{)}$~~

~~$P > 10,000 \text{ kW}$ のとき:~~

~~$V_L=D \times (0.2 + 7 \times (P - 10,000) / 10^6) \text{ (m}^3\text{)}$~~

~~P : 主機の連続最大出力 (kW)~~

~~D : スラッジを陸上に排出し得る港間の最大航海日数~~

~~(詳細なデータがない場合, 30 日以上としなければならない。)~~

(2) 燃料油タンクにバラスト水を積載する船舶におけるタンクの最小容量 V_2 :

~~$V_2=V_1+K_2B \text{ (m}^3\text{)}$~~

~~V_1 : 前(1)によるタンクの容量~~

~~$K_2=0.01$: 重質油タンクにバラスト水を積載する場合~~

~~$K_2=0.005$: ディーゼル油タンクにバラスト水を積載する場合~~

~~B : バラスト管系に接続される燃料油タンクの容量 (m³)~~

-2. 前-1.の規定にかかわらず, 次に掲げる船舶であつて, 専らすべての油性ビルジ水を受入施設へ廃棄する船舶にあつては, スラッジタンクは, 油性ビルジ貯蔵装置とすることができる。

(1) 専ら, 特別海域を航行する船舶

(2) 専ら, いずれの 1 の国の領海基線から 12 海里以内の海域を航行する船舶

- (3) 推進機関を有しない船舶で本会が適当と認めたもの

2.2.2 油性残留物（スラッジ）タンクの構造及び配管

-2.(2)を次のように改める。

- (2) タンクの内容物を排出するためのポンプとして次を満足するポンプを備えること。

- (a) 油性ビルジ用ポンプと兼用しないこと。
(b) スラッジの陸揚げに適当な型式のポンプであること。

~~(c) 全水頭が 40m 以上であること。~~

- ~~(d) 吐出力は次に示す Q_1 又は Q_2 のいずれか大きい値 Q 以上であること。ただし、1991 年 12 月 31 日までに建造開始段階にある船舶にあってはこの限りでない。~~
建造契約日が 2010 年 7 月 1 日より前の船舶にあっては別に定めるところによる。又、国際航海に従事しない船舶にあっては、この規定にかかわらず、吐出力量を 0.5 (m³/h) として差支えない。

$$Q_1 = \frac{V}{t} \quad (\text{m}^3/\text{h})$$

~~V: 規則 3 編 2.2.1-1(1)に規定される V_1 、あるいは V_2~~

~~t: 48 時間~~

$$Q_2 = 2.0 \quad (\text{m}^3/\text{h})$$

- ~~(e) ポンプの据付け位置はポンプの吸込揚程が次に示す値以下となる位置とする~~
~~こと。~~

~~$P \leq 15,000\text{kW}$ のとき: 3.0m~~

~~$P > 15,000\text{kW}$: 3.5m~~

~~P : 主機の連続最大出力 (kW)~~

2.3 の表題を次のように改める。

2.3 油水分離装置，油フィルタリング装置，油性ビルジ用油排出監視制御装置及び油性ビルジ貯蔵装置（附属書 I 第 14 規則関連）

2.3.3 の表題を次のように改める。

2.3.3 油性ビルジ用油排出監視制御装置

2.3.4 を次のように改める。

2.3.4 油性ビルジ貯蔵装置

2.2.1-2 又は 2.4.2-2 の適用を受ける船舶に設置される油性ビルジ貯蔵装置は，次の要件を満足しなければならない。

- (1) 油性ビルジ貯蔵タンクの容量（ C （ m^3 ））は次の算式により得られる値以上でなければならない。ただし，~~1991 年 12 月 31 日までに建造開始段階にある建造契約日~~が 2010 年 7 月 1 日より前の船舶，総トン数 400 トン未満の油タンカー以外の船舶，総トン数 150 トン未満の油タンカーにあっては，~~この限りでない~~別に定めるところによる。また，ビルジ処理に対して特別な配慮をした設備を有する船舶にあっては，容量を軽減することができる。

- ~~(a) 主機関の出力が 1,000kW 未満の船舶~~

$$\underline{C=1.5(m^3)}$$

- ~~(b) 主機関の出力が 1,000kW 以上 20,000kW 未満の船舶~~

$$\underline{C=1.5+(P-1,000)/1,500(m^3)}$$

$$\underline{P: 主機関の出力(kW)}$$

- ~~(c) 主機関の出力が 20,000kW 以上の船舶~~

$$\underline{C=14.2+0.2(P-20,000)/1,500(m^3)}$$

$$\underline{P: 主機関の出力(kW)}$$

- (a) 主機関の出力が 1,000kW 未満の船舶

$$\underline{C=4.0(m^3)}$$

- (b) 主機関の出力が 1,000kW 以上 20,000kW 未満の船舶

$$\underline{C=P/250(m^3)}$$

$$\underline{P: 主機関の出力(kW)}$$

- (c) 主機関の出力が 20,000kW 以上の船舶

$$\underline{C=40+P/250(m^3)}$$

$$\underline{P: 主機関の出力(kW)}$$

- (2) 油性ビルジ貯蔵タンクには，油性ビルジの量を測定できる装置が設けられたものであること。
- (3) 船舶が縦に 10 度，横に 22.5 度傾斜しても油性ビルジが漏洩しないものであること。
- (4) 油性ビルジを油性ビルジ貯蔵タンクに送り込み，かつ，陸上に移送することができるものであること。この場合において，2.2.3 の表 3-3 に示す標準排出連結具が備えられたものであること。

2.4 設置要件（附属書 I 第 14 規則関連）

2.4.1 を次のように改める。

2.4.1 一般

- 1. すべての油タンカー及び総トン数 100 トン以上の油タンカー以外の船舶には、~~機関室油性~~ビルジその他の油の排出に対して、表 3-4 に従ってそれぞれ油フィルタリング装置を備え付けなければならない。
- 2. 油タンカー以外の船舶であって総トン数 100 トン未満のものであっても、海中に油性ビルジを排出しようとするものにあつては、2.3.2-1.(1)に定める油フィルタリング装置を備え付けなければならない。

2.4.2 特別措置

-2.を次のように改める。

- 2. 2.4.1 の規定にかかわらず、次に掲げる船舶であつて、専らすべての~~機関室油性~~ビルジその他の油を受入施設へ廃棄する計画を有する船舶にあつては、油フィルタリング装置は、油性ビルジ貯蔵装置とすることができる。
 - (1) 専ら、特別海域を航行する船舶
 - (2) 総トン数 400 トン未満の船舶であつて、専らいずれか 1 の国の領海の基線から 12 海里以内の海域を航行する船舶
 - (3) 高速船規則の適用を受ける船舶であつて、旅客又は貨物を積載しない航行を含む 1 ラウンドの運航時間が 24 時間以内の定期航路に従事するもの
 - (4) ホテル船、貯蔵船等の船舶であつて、貨物を積載しない状態での移動時を除き定置されるもの
 - (5) 推進機関を有しない船舶で本会が適当と認めたもの

附 則（改正その 2）

- 1. この規則は、2010 年 7 月 1 日から施行する。

2 編 検 査

1 章 通 則

1.3 証書等の確認検査

1.3.2 前 1.3.1 以外の証明書及びその他の書類

(1)(a)を次のように改める。

- (a) 油水分離装置, 油フィルタリング装置, 処理装置, 油分濃度計, 油水境界面検出器, 油排出監視制御装置, 船舶発生油等焼却設備, 原油洗浄装置に使用するフレキシブルホース及び原油洗浄機等の本会が適当と認めた証明書

2 章 登録検査

2.1 製造中登録検査

2.1.3 構造及び設備の検査

-6.として次の1項を加える。

-6. 前-1.及び-2.に掲げる試験の実施にあたり、検査申込者は、試験方案を作成し、事前に本会の確認を受けなければならない。また、必要に応じて試験成績書又は計測記録を提出しなければならない。

2.1.5 を次のように改める。

2.1.5 船上に保持すべき手引書等

製造中登録検査完了に際しては、前~~2.1.4~~に規定する油濁防止緊急措置手引書及び有害液体汚染防止緊急措置手引書に加え、~~1.3.2~~に掲げる手引書等のうち次に掲げる手引書等について、該当するものが船舶に備えられていることを確認する。

(1) 1.3.2 に規定する証明書及び書類等

(2) 2.1.4 に規定する油濁防止緊急措置手引書及び有害液体汚染防止緊急措置手引書

附 則（改正その3）

1. この規則は、2010年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約*が行われた船舶にあっては、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。
* 建造契約とは、最新の IACS Procedural Requirement (PR) No.29 に定義されたものをいう。

IACS PR No.29 (Rev.0, July 2009)

英文（正）

1. The date of “contract for construction” of a vessel is the date on which the contract to build the vessel is signed between the prospective owner and the shipbuilder. This date and the construction numbers (i.e. hull numbers) of all the vessels included in the contract are to be declared to the classification society by the party applying for the assignment of class to a newbuilding.
2. The date of “contract for construction” of a series of vessels, including specified optional vessels for which the option is ultimately exercised, is the date on which the contract to build the series is signed between the prospective owner and the shipbuilder. For the purpose of this Procedural Requirement, vessels built under a single contract for construction are considered a “series of vessels” if they are built to the same approved plans for classification purposes. However, vessels within a series may have design alterations from the original design provided:
 - (1) such alterations do not affect matters related to classification, or
 - (2) If the alterations are subject to classification requirements, these alterations are to comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are contracted between the prospective owner and the shipbuilder or, in the absence of the alteration contract, comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are submitted to the Society for approval.The optional vessels will be considered part of the same series of vessels if the option is exercised not later than 1 year after the contract to build the series was signed.
3. If a contract for construction is later amended to include additional vessels or additional options, the date of “contract for construction” for such vessels is the date on which the amendment to the contract, is signed between the prospective owner and the shipbuilder. The amendment to the contract is to be considered as a “new contract” to which 1. and 2. above apply.
4. If a contract for construction is amended to change the ship type, the date of “contract for construction” of this modified vessel, or vessels, is the date on which revised contract or new contract is signed between the Owner, or Owners, and the shipbuilder.

Note:

This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.

仮訳

1. 船舶の「建造契約日」とは、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。なお、この契約日及び契約を交わす全ての船舶の建造番号（船番等）は、新造船に対し船級登録を申込む者によって、船級協会に申告されなければならない。
2. オプションの行使権が契約書に明示されている場合、オプション行使によるシリーズ船の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。本 Procedural Requirement の適用において、1つの建造契約書に基づく船舶が同一の承認図面によって建造される場合は、シリーズ船と見なす。しかしながら、以下の条件を満たす設計変更にあっては、シリーズ船は原設計から設計変更を行うことができる。
 - (1) 設計変更が船級要件に影響を及ぼさない、又は、
 - (2) 設計変更が船級規則の対象となる場合、当該変更が予定所有者と造船所との間で契約された日に有効な船級規則に適合している、又は設計変更の契約が無い場合は承認のために図面が船級協会に提出された日に有効な船級規則に適合している。オプションによる建造予定船は、シリーズ船の建造契約が結ばれてから1年以内にオプションが行使される場合、シリーズ船として扱われる。
3. 建造契約の後に追加の建造船又は追加のオプションを含める契約の変更がなされた場合、建造契約日は予定所有者と造船所との間で契約変更がなされた日をいう。この契約変更は前 1. 及び 2. に対して、「新しい契約」として扱わなければならない。
4. 船舶の種類の変更による建造契約の変更があった場合、改造された船舶の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で契約変更又は新規契約のサインが交わされた日をいう。

備考：

1. 本 PR は、2009年7月1日から適用する。

3 編 油による海洋汚染防止のための構造及び設備

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

3.2.2 区画及び復原性（附属書 I 第 27 規則及び第 28 規則関連）

-6.を次のように改める。

-6. 載荷重量 5,000 トン以上の油タンカーにあっては、液体移送操作中の復原性が最悪と想定される積載状態においても、次に掲げる非損傷時復原性要件を満たさなければならない。なお、液体移送操作とは、貨物油の荷役、瀬取り、バラストの注排水・交換及びタンクの洗浄等、本船に積載された液体の移送操作をいう。ただし、片舷のタンク全てを満載状態又は半載状態かつ、もう片舷のタンク全てを空倉状態とするような極端な液体移送操作を行うことは前提としない。

- (1) 港湾外では、鋼船規則 U 編 2.2.1-1.(4)の要件を満足すること。
- (2) 港湾内では、初期メタセンタ高さ G_0M は、0.15m 以上であること。

附 則（改正その 4）

1. この規則は、2010 年 7 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行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。

海洋汚染防止のための構造及び設備 規則検査要領

要
領

2010 年 第 1 回 一部改正

2010 年 4 月 15 日 達 第 31 号

2010 年 2 月 5 日 技術委員会 審議

2010 年 4 月 15 日 達 第 31 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。

改正その 1

2 編 検査

1 章 通則

1.1 一般

1.1.4 検査の延期，繰り上げ等

-3.として，次の 1 項を加える。

-3. 規則 2 編 1.1.4-4.でいう「本会が適当と認める場合」とは，本会が特に承認した方法により検査を行う場合をいう。ただし，国際条約に規定される事項又は管轄官庁より指示がある場合については，この限りではない。

附 則（改正その 1）

1. この達は，2010 年 4 月 15 日（以下，「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に申込みのあった検査については，この達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。

2 編 検査

2 章 登録検査

2.1 製造中登録検査

2.1.5 として次の1条を加える。

2.1.5 船上に保持すべき手引書等

規則 2 編 2.1.5(1)に規定する証明書については、個々の機器・装置等に対して発行された証明書又は登録検査時に有効な型式証明書等とすること。なお、就航後に本船上の機器・装置等が更新されない限り、これらの証明書を更新することを要しない。

附 則（改正その2）

1. この達は、2010年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約*が行われた船舶にあっては、この達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。
* 建造契約とは、最新の IACS Procedural Requirement (PR) No.29 に定義されたものをいう。

IACS PR No.29 (Rev.0, July 2009)

英文（正）

1. The date of “contract for construction” of a vessel is the date on which the contract to build the vessel is signed between the prospective owner and the shipbuilder. This date and the construction numbers (i.e. hull numbers) of all the vessels included in the contract are to be declared to the classification society by the party applying for the assignment of class to a newbuilding.
2. The date of “contract for construction” of a series of vessels, including specified optional vessels for which the option is ultimately exercised, is the date on which the contract to build the series is signed between the prospective owner and the shipbuilder. For the purpose of this Procedural Requirement, vessels built under a single contract for construction are considered a “series of vessels” if they are built to the same approved plans for classification purposes. However, vessels within a series may have design alterations from the original design provided:
 - (1) such alterations do not affect matters related to classification, or
 - (2) If the alterations are subject to classification requirements, these alterations are to comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are contracted between the prospective owner and the shipbuilder or, in the absence of the alteration contract, comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are submitted to the Society for approval.The optional vessels will be considered part of the same series of vessels if the option is exercised not later than 1 year after the contract to build the series was signed.
3. If a contract for construction is later amended to include additional vessels or additional options, the date of “contract for construction” for such vessels is the date on which the amendment to the contract, is signed between the prospective owner and the shipbuilder. The amendment to the contract is to be considered as a “new contract” to which 1. and 2. above apply.
4. If a contract for construction is amended to change the ship type, the date of “contract for construction” of this modified vessel, or vessels, is the date on which revised contract or new contract is signed between the Owner, or Owners, and the shipbuilder.

Note:

This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.

仮訳

1. 船舶の「建造契約日」とは、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。なお、この契約日及び契約を交わす全ての船舶の建造番号（船番等）は、新造船に対し船級登録を申込む者によって、船級協会に申告されなければならない。
2. オプションの行使権が契約書に明示されている場合、オプション行使によるシリーズ船の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。本 Procedural Requirement の適用において、1つの建造契約書に基づく船舶が同一の承認図面によって建造される場合は、シリーズ船と見なす。しかしながら、以下の条件を満たす設計変更にあっては、シリーズ船は原設計から設計変更を行うことができる。
 - (1) 設計変更が船級要件に影響を及ぼさない、又は、
 - (2) 設計変更が船級規則の対象となる場合、当該変更が予定所有者と造船所との間で契約された日に有効な船級規則に適合している、又は設計変更の契約が無い場合は承認のために図面が船級協会に提出された日に有効な船級規則に適合している。オプションによる建造予定船は、シリーズ船の建造契約が結ばれてから1年以内にオプションが行使される場合、シリーズ船として扱われる。
3. 建造契約の後に追加の建造船又は追加のオプションを含める契約の変更がなされた場合、建造契約日は予定所有者と造船所との間で契約変更がなされた日をいう。この契約変更は前 1. 及び 2. に対して、「新しい契約」として扱わなければならない。
4. 船舶の種類の変更による建造契約の変更があった場合、改造された船舶の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で契約変更又は新規契約のサインが交わされた日をいう。

備考：

1. 本 PR は、2009年7月1日から適用する。

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

-3.(3)を次のように改める。

- (3) すべての非自航の油タンカー及び総トン数 100 トン以上の油タンカー以外の非自航船（専ら特別海域のみを航行する船舶を除く。）における規則 3 編 2.4 の規定に関連して備え付けなければならない設備は、規則 3 編 2.3.2(1)の油フィルタリング装置とする。ただし、構造上油性ビルジ等を発生することのない非自航船には、規則 3 編 2.3 及び 2.4 の規定は適用しない。

2 章 機関区域からの油による海洋汚染防止のための設備

2.2 の表題を次のように改める。

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）

2.2.1 油性残留物（スラッジ）タンクの容量

-2.を次のように改める。

~~2. 規則 3 編 2.2.1-1(2)にいう「1991 年 12 月 31 日までに建造開始段階にある船舶」におけるタンクの容量 V_2 は、次の取扱いとしてもよい。~~

~~(1) 1990 年 12 月 30 日までに建造開始段階にある船舶においては、~~

$$V_2 = 0 \text{ (m}^3\text{)}$$

~~としてよい。~~

~~(2) 1990 年 12 月 31 日以後、1991 年 12 月 31 日までに建造開始段階にある船舶については、前式 $V_3 = V_E + V_L$ において、 V_L を次の値として差し支えない。~~

$$V_L = \ell \times D \text{ (m}^3\text{)}$$

$$\ell = 0.02n_2 \div P \leq 10,000 \text{ kW}$$

$$\ell = 0.01(n_2 - 10) + 0.2 \div P > 10,000 \text{ kW}$$

~~P : 主機の連続最大出力 (kW)~~

~~n_2 : 次の値~~

~~P が 1,000kW まで $n_2 = 1$~~

~~P が 1,000kW を超える場合は 1,000kW または端数ごとに 1 を加算した値とする。~~

~~D : スラッジを陸上に排出し得る港間の最大航海日数~~

~~(詳細なデータがない場合、30 日以上としなければならない。)~~

-2. 規則 3 編 2.2.1-1 にいう「建造契約日が 2010 年 7 月 1 日より前の船舶」におけるタンクの容量は、次の取扱いとすることができる。この場合、タンクの総容量は、次の(1)及び(2)に規定されるそれぞれのタンクの最小容量の和以上でなければならない。

(1) 燃料油及び潤滑油の清浄により生じる油性残留物を受入れるタンクの最小容量は次の(a)から(c)に規定する V_1 、又は V_2 とする。

(a) 燃料油タンクにバラスト水を積載しない船舶で 1990 年 12 月 30 日までに建造開始段階にある船舶におけるタンクの最小容量 V_1 :

$$V_1 = K_1 CD \text{ (m}^3\text{)}$$

$K_1 = 0.01$: 重質燃料油で主機に使用する前に清浄するもの

$K_1 = 0.005$: ディーゼル油又は清浄の不必要な重質油を使用するもの

C : 燃料油消費量 (m³/日)

D : スラッジを陸上に排出し得る港間の最大航海日数

(詳細なデータがない場合、30 日以上としなければならない。)

ただし、乳化器、スラッジ焼却装置、その他本会が適当と認めるスラッジ対策設備が設けられている場合には以下に示す値として差支えない。

$V_1 = 1 \text{ (m}^3\text{)} : \text{総トン数 400 トン以上 4,000 トン未満の船舶}$

2 (m³) : 総トン数 4,000 トン以上の船舶

- (b) 燃料油タンクにバラスト水を積載しない船舶で、1990 年 12 月 31 日以後、建造開始段階にある船舶におけるタンクの最小容量 V₁ :

$V_1 = K_1 CD \text{ (m}^3\text{)}$

K₁=0.015 : 重質燃料油で主機に使用する前に清浄するもの

K₁=0.005 : ディーゼル油又は清浄の不必要な重質油を使用するもの

C : 燃料油消費量 (m³/日)

D : スラッジを陸上に排出し得る港間の最大航海日数

(詳細なデータがない場合、30 日以上としなければならない。)

ただし、乳化器、スラッジ焼却装置、その他本会が適当と認めるスラッジ対策設備が設けられている場合には以下の値として差支えない。

$V_1 : 0.5 \times K_1 CD \text{ (m}^3\text{)}$

あるいは、

1 (m³) : 総トン数 400 トン以上 4,000 トン未満の船舶

2 (m³) : 総トン数 4,000 トン以上の船舶

のいずれか大なる値とする。

- (c) 燃料油タンクにバラスト水を積載する船舶におけるタンクの最小容量 V₂ :

$V_2 = V_1 + K_2 B \text{ (m}^3\text{)}$

V₁ : 前(a)又は(b)によるタンクの容量

K₂=0.01 : 重質油タンクにバラスト水を積載する場合

K₂=0.005 : ディーゼル油タンクにバラスト水を積載する場合

B : バラスト管系に接続される燃料油タンクの容量 (m³)

- (2) 機関区域での漏油等により生じる油性残留物を受け入れるタンクの最小容量は以下に規定する V₃とする。

$V_3 = V_E + V_L$

V_E : 廃油に対するタンク容量 (m³)

V_L : 漏油に対するタンク容量 (m³)

V_E, V_Lについては以下により算出する。

- (a) $V_E = 1.5n_1 \text{ (m}^3\text{)}$

n₁ : 次による値

主機及び補助機関の連続最大出力の総合計が 1,000kW まで n₁=1

主機及び補助機関の連続最大出力の総合計が 1,000kW を超える場合は、1,000kW

又は端数ごとに 1 を加算した値とする。ただし、潤滑油の清浄設備を有し、航

海中に潤滑油の取り替えを必要としない場合は V_E=0 として差し支えない。

- (b) P ≤ 10,000kW のとき :

$V_L = D \times 20 \times P / 10^6 \text{ (m}^3\text{)}$

P > 10,000kW のとき :

$V_L = D \times (0.2 + 7 \times (P - 10,000) / 10^6) \text{ (m}^3\text{)}$

P : 主機の連続最大出力 (kW)

D : スラッジを陸上に排出し得る港間の最大航海日数

(詳細なデータがない場合、30 日以上としなければならない。)

- (c) 1990 年 12 月 30 日までに建造開始段階にある船舶においては、

$V_3 = 0 \text{ (m}^3\text{)}$

としてよい。

- (d) 1990 年 12 月 31 日以後、1991 年 12 月 31 日までに建造開始段階にある船舶については、前式 $V_3 = V_E + V_L$ において、 V_L を次の値として差し支えない。

$$V_L = \ell \times D \quad (m^3)$$

$$\ell = 0.02n_2 : P \leq 10,000kW$$

$$\ell = 0.01(n_2 - 10) + 0.2 : P > 10,000kW$$

P : 主機の連続最大出力 (kW)

n_2 : 次による値

P が 1,000kW まで $n_2=1$

P が 1,000kW を超える場合は 1,000kW または端数ごとに 1 を加算した値とする。

D : スラッジを陸上に排出し得る港間の最大航海日数

(詳細なデータがない場合、30 日以上としなければならない。)

2.2.2 を次のように改める。

2.2.2 油性残留物(スラッジ)タンクの構造及び配管

~~規則 3 編 2.2.2-2.(2)(d)にいう、「1991 年 12 月 31 日までに建造開始段階にある船舶」におけるポンプの吐出量は、算式中の t 及び Q に次の値を代入して算出してもよい。~~

~~t : 6 時間~~

~~$Q_2=5.0 (m^3/h)$ 総トン数 1,000 トンを超える船舶~~

~~$Q_2=2.5 (m^3/h)$ 総トン数 1,000 トン以下の船舶~~

規則 3 編 2.2.2-2.(2)(c)にいう、「建造契約日が 2010 年 7 月 1 日より前の船舶」におけるポンプの吐出量は、次の取扱いとすること。

- (1) 1991 年 12 月 31 日までに建造開始段階にある船舶におけるポンプの吐出量は、次に示す Q_1 又は Q_2 のいずれか大きい値以上とすること。

$$Q_1 = \frac{V}{t} \quad (m^3/h)$$

V : 2.2.1-2(1)に規定される V_1 , あるいは V_2

t : 6 時間

$Q_2=5.0 (m^3/h)$ 総トン数 1,000 トンを超える船舶

$Q_2=2.5 (m^3/h)$ 総トン数 1,000 トン以下の船舶

- (2) 1991 年 12 月 31 日以後、建造開始段階にある船舶におけるポンプの吐出量は、次に示す Q_1 又は Q_2 のいずれか大きい値以上とすること。

$$Q_1 = \frac{V}{t} \quad (m^3/h)$$

V : 2.2.1-2(1)に規定される V_1 , あるいは V_2

t : 4 時間

$Q_2=2.0 (m^3/h)$

2.3 の表題を次のように改める。

2.3 油水分離装置，油フィルタリング装置，油性ビルジ用油排出監視制御装置及び油性ビルジ貯蔵装置（附属書 I 第 14 規則関連）

2.3.1 油水分離装置

-1.(2)を次のように改める。

- (2) 油性ビルジに混入する油の量が最小となるような措置の講じられている船舶に設置される旧海防法規則第 5 条第 2 項の基準に適合する油水分離器（局長通達船工 96 号に基づき承認されたものに限る。）であって滞留時間が 20 分以上であるもの。

2.3.2 油フィルタリング装置

-3.(4)を次のように改める。

- (4) 油性ビルジポンプの供給能力は油フィルタリング装置の能力の 110%以下であること。

-3.(7)を次のように改める。

- (7) 規則 3 編 2.3.2-1.(3)に定める排出停止装置は，流液出口側の配管に設けられた弁装置により，自動的に排水を油性ビルジ貯蔵タンク等へ戻すことができるものであること。

2.3.3 の表題を次のように改める。

2.3.3 油性ビルジ用油排出監視制御装置

2.3.4 を次のように改める。

2.3.4 油性ビルジ貯蔵装置

規則 3 編 2.3.4(1)にいう「~~1991 年 12 月 31 日までにキールが据付けられ，又はこれと同程度の建造段階にある建造契約日が 2010 年 7 月 1 日より前の船舶，総トン数 400 トン未満の船舶及び総トン数 150 トン未満の油タンカー~~」における油性ビルジ貯蔵タンクの容量（ C （ m^3 ））は次の算式により得られる値以上としてもよい。~~この場合において，算式中の LAV は最大値を 16 としして差し支えない。ただし，最小値は 4.8 とすること。~~

- (1) 1991 年 12 月 31 日までに建造開始段階にある船舶，総トン数 400 トン未満の船舶

及び総トン数 150 トン未満の油タンカー

$$C = (L/V) \cdot Q$$

C : 油性ビルジ貯蔵タンクの容量 (m^3)

L : 当該船舶が就航している最長部分を往復する距離 (海里)

V : 当該船舶の試運転時における最大速力 ($knot$)

Q : 当該船舶の大きさに応じ、表 3.2.3-2. に示す値

L/V は最大値を 16 とし差し支えない、ただし、最小値は 4.8 とすること。

表 3.2.3-2. Q の値の表

船舶の総トン数 (トン)	Q (m^3/h)
1,000 未満	$0.00022 \times \text{総トン数}$
1,000 以上 40,000 未満	$0.2 + 0.00002 \times \text{総トン数}$
40,000 以上	1

(2) 1991 年 12 月 31 日以後、建造開始段階にある船舶

(a) 主機関の出力が 1,000kW 未満の船舶

$$C = 1.5 \text{ (} m^3 \text{)}$$

(b) 主機関の出力が 1,000kW 以上 20,000kW 未満の船舶

$$C = 1.5 + (P - 1,000) / 1,500 \text{ (} m^3 \text{)}$$

P : 主機関の出力 (kW)

(c) 主機関の出力が 20,000kW 以上の船舶

$$C = 14.2 + 0.2(P - 20,000) / 1,500 \text{ (} m^3 \text{)}$$

P : 主機関の出力 (kW)

2.4 設置要件

2.4.2 を次のように改める。

2.4.2 特別措置

規則 3 編 2.4.1 の規定にかかわらず、次に掲げる船舶にあつては当該規定を適用しなくて差し支えない。

- (1) 総トン数 300 トン未満のタンカー以外の船舶であつて、1983 年 10 月 1 日において油性ビルジ排出防止措置 (油水分離装置) の設置が免除されている船舶
- (2) 総トン数 100 トン以上 200 トン未満のタンカー以外の船舶であつて、1980 年 8 月 6 日前に建造開始段階にあつた船舶

附 則 (改正その 3)

1. この達は、2010 年 7 月 1 日から施行する。