

海洋汚染防止のための構造 及び設備規則

規則

2016 年 第 1 回 一部改正

2016 年 12 月 27 日 規則 第 75 号

2016 年 7 月 27 日 技術委員会 審議

2016 年 9 月 20 日 理事会 承認

2016 年 12 月 16 日 国土交通大臣 認可

規則の節・条タイトルの末尾に付けられた
アスタリスク (*) は, その規則に対応する
要領があることを示しております。

2016 年 12 月 27 日 規則 第 75 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

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）*

-8.及び-10.を次のように改める。

-8. 総トン数 150 トン以上の本編の適用を受ける船舶は、非損傷時復原性要件及び損傷時復原性要件への適合を検証するため、*IMO* が策定した性能基準を参考として本会により承認された復原性計算機を備え付けなければならない。

-10. 前-8.又は-9.の規定により復原性計算機を備える場合には、~~本会~~主管庁により発行された計算機の承認証明書を船上に保持しなければならない。

附 則（改正その 1）

1. この規則は、2016 年 12 月 27 日から施行する。

2 編 検 査

3 章 定期的検査

3.1 年次検査

3.1.2 構造及び設備の検査*

-1. すべての船舶の機関区域からの油による海洋汚染防止のための設備に対して、次に掲げる項目の検査を行う。

- (1) 機関区域からの油性ビルジの排出を制御するための装置（附属書 I 第 14 規則関連）
 - (a) 油水分離装置，油フィルタリング装置，処理装置又は油分濃度計の外観検査
 - (b) 油排出監視制御装置の外観検査
 - (c) 油排出監視制御装置に流液の排出を停止するために設けられた装置の自動及び手動による作動の確認
 - (d) 油排出監視制御装置又は油フィルタリング装置の指示器及び記録装置が十分に作動良好であることの確認並びに記録装置用の消耗品が十分に船上にあることの確認
 - (e) 油フィルタリング装置の警報試験
 - (f) 油フィルタリング装置の自動停止装置の試験

(g)として次の 1 号を加える。

(g) MEPC.107(49)（その後の改正を含む。）が適用される油フィルタリング装置（15ppm 警報を有するものに限る。）の 15ppm 警報の校正記録の確認

3.2 中間検査

3.2.2 構造及び設備の検査*

-1. すべての船舶の機関区域からの油による海洋汚染防止のための設備に対して、**3.1.2-1.**に規定する項目の検査に加えて、次に掲げる項目の検査を行う。

(4)を次のように改める。

- (4) 油分濃度計（15ppm 警報及びビルジ用油排出監視制御装置）の欠陥，劣化又は損傷の有無に関する検査及び並びに油分濃度計の検査員立会による~~補正~~校正の確認又は~~補正~~校正が製造者の操作及び取扱い要領書に従って行われた場合，その~~補正~~校正記録の確認（MEPC.107(49)（その後の改正を含む。）が適用される油フィルタリング装置の 15ppm 警報を除く。）

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

1.1.2 用語（附属書 I 第 1 規則関連）*

本編で使用する用語は、次に掲げるところによる。

(2)を次のように改める。

- (2) 「特別海域」とは、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令（昭和 46 年政令第 201 号）~~第一条の六~~別表第一の四五に掲げる海域をいう。

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）

2.2.2 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*

-1. 2.2.1 で要求されるタンクの構造及び配管は次の(1)から(36)の要件を満足しなければならない。

- (1) タンク内各部の掃除が支障なく行える位置に十分な大きさのマンホールあるいはアクセスホールを設けること。
- (2) 油性残留物（スラッジ）の吸引、排出を容易にする適当な手段を設けること。
- (3) 2.2.3 に規定する標準排出連結具を除き、直接船外への配管が無いこと。
- (4) 配管は、タンクから油性残留物（スラッジ）を、2.2.3 で規定する標準排出連結具を通じて受入施設に排出する又は他の承認された油性残留物（スラッジ）の処理装置（焼却炉、油性残留物（スラッジ）を焼却するための適切な補助ボイラ又は他の適切な装置等）に移送することにより直接処理できるように敷設して差し支えない。
- (5) タンクには、前(4)に規定する手段により油性残留物（スラッジ）を処理するために、当該タンクからの吸引が可能な所定のポンプを設けること。
- (6) タンクには、次の(a)又は(b)に規定する場合を除き、当該タンクからビルジ系統、油性ビルジ貯蔵装置、タンクの頂部又は油水分離装置に排出される配管を設けないこと。ただし、2017 年 1 月 1 日前に建造開始段階にある船舶にあっては、同日以後の最初の定期検査の時期までに、本規定に適合すること。
 - (a) タンクには、油性残留物（スラッジ）を静置した際に得られる水をタンクからビルジタンク又はビルジだめに移送する配管を設けて差し支えない。ただし、当該配管には、手動で操作できる自動閉鎖弁及びその下流に目視監視装置を設ける又はこの代替措置（ビルジ排出管系統に直接連結しないものに限る。）を講じること。
 - (b) タンクからの排出管系及びビルジ水管系は、2.2.3 で規定する標準排出連結具への共通管に連結して差し支えない。ただし、これらの管系と 2.2.3 で規定する標準排出連結具への共通管との連結部は、油性残留物（スラッジ）がビルジ水管系に流入しないものとする。

-2. 1990 年 12 月 31 日以後に、建造開始段階にある船舶にあっては前-1.に加え、以下の要件を満足しなければならない。

- ~~(1) 次に示す場合を除き、タンクからの排出管系とビルジ水管系を相互に連結する配管としないこと。~~
 - ~~(a) 2.2.3 で規定する標準排出連結具への共通管~~
 - ~~(b) タンクから静置した水を排出する配管~~

ただし、手動で作動し、自動的に閉鎖するバルブあるいはそれと同等の装置によって排出する場合に限る。
- ~~(2) タンクの内容物を排出するための前-1.(5)に規定されるポンプは、として次の(1)から(3)を満足するポンプを備えること。~~
 - ~~(a)(1) 油性ビルジ用ポンプと兼用しないこと。~~

~~(4)~~(2)油性残留物（スラッジ）の陸揚げに適当な型式のポンプであること。

~~(4)~~(3)吐出量は次に示す Q 以上であること。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。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、吐出量を $0.5 \text{ (m}^3/\text{h)}$ として差支えない。

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

V : 2.2.1-1.に規定される V_1 あるいは V_2

t : 8 時間

2.4 設置要件（附属書 I 第 14 規則関連）

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って、専らすべての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っては、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、特別海域又は北極海域（鋼船規則 I 編 1.2.1(27)に定義するもの。以下、本編において同じ。）を航行する船舶
- (2) 総トン数 400 トン未満の船舶であって、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って、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って、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

表 3-4 を次のように改める。

表 3-4 油フィルタリング装置の設置要件

航行区域と船舶の種類		総トン数			
		100 未満	100 以上 400 未満	400 以上 10,000 未満	10,000 以上
専ら特別海域又は北極海域のみを航行する船舶	油タンカー				
	油タンカー以外の船舶	—**	(I)*	(II)*	
上記以外の船舶	油タンカー				(II)
	油タンカー以外の船舶	—**	(I)		

（備考）

表中の記号は、それぞれ次の装置を示す。

(I)は、2.3.2-1.(1)に定める油フィルタリング装置

(II)は、2.3.2-1.(3)に定める油フィルタリング装置

*：専ら南極海域又は北極海域を航行する船舶にあっては~~(4)~~油性ビルジ貯蔵装置とすることができる。

**：実行可能な限り、油又は油性混合物を船内に貯留する設備を備えること。

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

3.3 設備，配管等

3.3.1 油の船内貯留設備等（附属書 I 第 29 規則，第 31 規則及び第 32 規則関連）*

-11.を次のように改める。

-11. 専ら，特別海域又は北極海域を航行する船舶又はいずれかの 1 の国の領海基線から 50 海里以内の海域を航行する船舶であって，本会が当該船舶の運行計画等を考慮して差し支えないと認めた船舶にあっては，-6.から-9.の規定を適用しない。

4 章 経過規定

表 3-13 を次のように改める。

表 3-13 4.1.1-1.に規定する船舶に対する 1 章，2 章及び 3 章の規定の適用要否

○；適用，×；適用せず，—；対象外

		油タンカー以外の船舶		油タンカー		
		N 船	E 船	NN 船	EN 船	EE 船
1 章 通則	(省略)	(省略)				
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	2.2.1-1.	○	○	○	○	○
	2.2.2-1.(1)及び(2)	○	×	○	○	×
	2.2.2 (-1.(1)及び(2) を除く。)	○	○	○	○	○
	2.2.3	○	○	○	○	○
	2.3.1	○	○	○	○	○
	2.3.2	○	×	○	○	×
	2.3.3	○	×	○	○	×
	2.4.1	○	○	○	○	○
	2.4.2	○	○	○	○	○
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	(省略)	(省略)				

(注)

(省略)

9 編として次の 1 編を加える。

9 編 極海を航行する船舶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 一般

1.1.1 適用*

-1. 極海を航行する船舶は、本規則の関連規定によるほか、本編の規定にも適合しなければならない。

-2. その構造上、構造及び設備に関する **2.2** の規定を適用することが合理的でなく、又は不可能なすべての水中翼船、エアクッション艇その他の新しい型の船舶（海面付近を航行する船舶、海面下を航行する船舶等）については、その規定の適用を免除することがある。ただし、当該船舶の運航の目的を考慮して、当該船舶の構造及び設備について、海洋汚染防止のため、それと同等の措置がとられていることを条件とする。

1.2 定義

1.2.1 用語

本編における用語の定義は、特に定められるものを除き、鋼船規則 I 編 **1.2.1(1)**から**(11)**及び**(25)**から**(27)**による。

2 章 油による海洋汚染の防止

2.1 油濁防止緊急措置手引書

2.1.1 一般（極海コード II-A 部 1.1.4）

次の(1)から(5)の文書は、極海での航行を考慮したものとしなければならない。

- (1) 3 編 1.2.2 に規定される油記録簿
- (2) 2 編 1.3.2-1.(1)(b)に規定される原油洗浄装置の操作及び設備の手引書
- (3) 3 編 3.3.1-9.に規定される油排出監視制御装置の操作手引書
- (4) 3 編 4.3.4-4.に規定される CBT 操作手引書
- (5) 5 編に規定される油濁防止緊急措置手引書又は 6 編 2.2.3 に規定される海洋汚染防止緊急措置手引書

2.2 構造及び設備

2.2.1 燃料油タンク（極海コード II-A 部 1.2.1）

A 類及び B 類の船舶であって、2017 年 1 月 1 日以後に建造開始段階にある燃料油タンクの総容量が 600 m^3 未満の船舶にあつては、全ての燃料油タンクは、外板から 0.76 m 以上離して配置しなければならない。ただし、各々の最大容量が 30 m^3 を超えない小型の燃料油タンクの場合は、この限りではない。

2.2.2 油を積載する貨物タンク（極海コード II-A 部 1.2.2）

A 類及び B 類の船舶であって、2017 年 1 月 1 日以後に建造開始段階にある船舶（油タンカーを除く）にあつては、貨物油の運送のために建造及び使用される全ての貨物タンクは、外板から 0.76 m 以上離して配置しなければならない。

2.2.3 貨物タンク長さ（極海コード II-A 部 1.2.3）

A 類及び B 類の船舶であって、2017 年 1 月 1 日以後に建造開始段階にある載貨重量 5,000 トン未満の油タンカーにあつては、貨物タンクの全長にわたって次の(1)及び(2)により保護しなければならない。

- (1) 3 編 3.2.4(2)(a)の規定に適合する二重底タンク又は二重底区画
- (2) 3 編 3.2.4(1)(a)i)の規定に適合するウイングタンク又は船側区画。ただし、3 編 3.2.4(1)(a)i)の規定における w の値は、3 編 3.2.4(2)(b)による。

2.2.4 油性残留物（スラッジ）タンク及び油性ビルジ貯蔵タンク（極海コード II-A 部 1.2.4）

A 類及び B 類の船舶であって、2017 年 1 月 1 日以後に建造開始段階にある船舶にあつては、油性残留物（スラッジ）タンク及び油性ビルジ貯蔵タンクは、外板から 0.76 m 以上離して配置しなければならない。ただし、各々の最大容量が 30 m^3 を超えない小型のタンクの場合は、この限りではない。

3 章 ばら積みの有害液体物質による海洋汚染の防止

3.1 有害液体汚染防止緊急措置手引書

3.1.1 一般（極海コード II-A 部 2.1.2）

次の(1)から(3)の文書は、極海での航行を考慮したものとしなければならない。

- (1) 4 編 2.2.1-6.に規定される貨物記録簿
- (2) 4 編 2.2.1-5.に規定される有害液体物質の排出のための方法と設備のマニュアル
- (3) 6 編に規定される有害液体汚染防止緊急措置手引書又は 6 編 2.2.3 に規定される海洋汚染防止緊急措置手引書

3.2 構造及び設備

3.2.1 船舶のタイプ（極海コード II-A 部 2.1.3）*

2017 年 1 月 1 日以後に建造開始段階にある A 類の船舶及び B 類の船舶にあつては、鋼船規則 S 編表 S17.1 の e 欄の船型がタイプ III 船となる貨物及び鋼船規則 S 編表 S18.1 に規定される貨物をタイプ III 船の貨物タンクにより運送する場合、主管庁の承認を得なければならない。

付録Ⅰ 有害液体物質等の排出の指針

1.3 を次のように改める。

1.3 ~~南極海域~~極海における有害液体物質等の排出

~~「南極海域」とは、南緯 60° 以南の海域のことをいい、南極海域~~鋼船規則Ⅰ編 1.2.1(25)
に定義する極海では、有害液体物質又はこれらを含む混合物のいかなる排出も認められ
ない。

附 則（改正その 2）

1. この規則は、2017 年 1 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

2016 年 第 2 回 一部改正

2016 年 12 月 27 日 達 第 77 号

2016 年 7 月 27 日 技術委員会 審議

2016 年 12 月 27 日 達 第 77 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

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.を次のように改める。

-3. 規則 3 編 1.1.1-6.の国際航海に従事しない船舶（以下、「非国際船」という。）の油による海洋汚染防止のための構造及び設備は、次の(1)から~~(7)~~(9)までの取扱いを除き規則 3 編の規定を適用する。

（(1)から(7)は省略）

(8) 非国際船には規則 3 編 3.2.2-10.の規定は適用しない。

(9) 2016 年 1 月 1 日前に建造開始段階にあった非国際船で、規則 B 編 2.3.2 の要件に基づき承認された復原性資料及び規則 3 編 3.2.2-5.(2)の要件に基づき承認された損傷時復原性資料に従い、かつ、損傷時復原性資料に含まれる計算条件として記載されている貨物又は貨物の比重の範囲内で運送する船舶にあっては、規則 3 編 3.2.2-11.にかかわらず、規則 3 編 3.2.2-8.から-10.の要件を免除することができる。

附 則（改正その 1）

1. この達は、2016 年 12 月 27 日から施行する。

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

-1. 規則 1 編 2.1.1(9)にいう「分離バラストシステム」とは、貨物管系及び燃料油管系から完全に分離されていること。ただし、この規定にかかわらず、油タンカーにあっては、持運び可能なスプール装置を通して、貨物油ポンプに連結させることによって分離バラストを非常排出することができる。この場合、油が分離バラストタンクに流入することを防ぐために分離バラスト連結部にねじ締め逆止弁（又はねじ締め以外の逆止弁と止め弁）及び止め弁を設置すること。持運び可能なスプール装置は、ポンプ室の目につきやすい位置に取り付け、その使用を制限する恒久的な注意書が目につくように装置に表示すること（図 1.2.1-1.参照）。

-2. 規則 1 編 2.1.1(15)の適用上、船上に貯蔵される固定式消火装置用の消火剤（清水、炭酸ガス、ドライケミカル粉末及び泡原液等）の重量は、軽荷重量に含まれる。

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 を次のように改める。

3.2.2 区画及び復原性

(-1.から-6.は省略)

-7. 規則 3 編 3.2.2-3.(3)の規定の適用上、「その他風雨密で閉鎖することのできる開口」には、鋼船規則 C 編 23.6.5-2.又は鋼船規則 CS 編 21.6.5-2.に従って風雨密の閉鎖装置を備える通風筒であっても、運航上の理由から、機関室又は非常用発電機室（非常用発電機室は、復原性計算において浮力に算入されている場合又は下方に通じる開口を保護している場合）に給気を行うために開放しておく必要がある通風筒を含めない。

~~-78.~~ (省略)

~~-89.~~ (省略)

~~-910.~~ 前~~-89.~~にかかわらず、次の(1)から(5)より得られる全ての状態において規則 3 編 3.2.2-6.(1)及び(2)に規定する非損傷時復原性要件に適合していることを確認することにより、規則 3 編 3.2.2-6.にいう「復原性が最悪と想定される積載状態」において非損傷時復原性要件を満たしているとみなすことができる。なお、(1)、(3)及び(4)に規定する中間状態については、最悪状態を認識するに十分な数であり、かつ、適切な間隔のものとし、(1)の喫水状態については、少なくとも 20 以上の喫水状態について検討すること。本会が必要と認める場合、基準値に対して余裕のない部分について、さらに細かい間隔の中間状態を検討することを要求することがある。

((1)から(5)は省略)

~~-101.~~ (省略)

~~-112.~~ (省略)

~~-123.~~ (省略)

附 則（改正その2）

1. この達は、2017年1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。
* 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。

2 編 検査

1 章 通則

1.1 一般

1.1.3 検査の実施及び時期

-5.として次の1項を加える。

-5. 油性残留物（スラッジ）タンクの配管

規則 3 編 2.2.2 の適用を受ける船舶であつて、2017 年 1 月 1 日前に建造開始段階にあつたものにあつては、2017 年 1 月 1 日以後の最初の定期検査の時期までに、規則 3 編 2.2.2-1. の該当規定に適合していることを、検査により確認を受ける。

3 章 定期的検査

3.1 年次検査

3.1.2 構造及び設備の検査

-1.を次のように改める。

-1. すべての船舶の機関区域からの油による海洋汚染防止のための設備に対する検査の具体的な実施方法は、次の**(1)**から**(45)**に定めるとおりとする。

- (1) 油排出監視制御装置の自動停止装置は、ダミー信号により作動を確認する。
- (2) 油フィルタリング装置の警報試験は、通電によりブザーの作動を確認する。
- (3) 油フィルタリング装置の自動停止装置は、15ppm のダミー信号により作動を確認する。
- (4) 乳化器又はその他認められたスラッジ制御用の機器の作動試験は、外観検査により確認する。
- (5) 油フィルタリング装置の校正記録の確認は、次の**(a)**から**(c)**による。
 - (a) 校正証明書の有効期限を確認する。
 - (b) 15ppm 警報の確度が、製造者又は製造者により認められた者が実施する当該警報の校正及び試験により検証されていることを確認する。
 - (c) 前(b)の校正及び試験が、前回の校正及び試験の実施日の 5 年後の日又は製造者の手引書において指定される期限のいずれか早い方までに実施されていることを確認する。

3 編 油による海洋汚染防止のための構造及び設備

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）

2.2.2 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

-1. 規則 3 編 2.2.2-1.(6)(b)2.(1)の適用上、~~において、規則 3 編 2.2.3 に規定する標準排出連結具への共通管に接続連結する配管に、スラッジ管系及びビルジ水管系の相互連結管であって、ビルジ水管系への流入を防止するためのねじ締め逆止弁がを設置することとされた場合は、当該配管を規則 3 編 2.2.2-2.(1)(a)にいう「共通管」とみなすことができる。~~

-2. 規則 3 編 2.2.2-2.(2)(e)(3)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

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

$Q_2 = 2.5 \quad (m^3/h)$ 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

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

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）

2.3.2 油フィルタリング装置

-1. 規則 3 編 2.3.2-1.(1)にいう「本会が適当と認めたもの」及び同(2)にいう「可視・可聴警報を発する本会が適当と認めた装置」とは、次の(1)、(2)又は(3)に掲げる基準に適合するものであって、HK の検査に合格したことを示す刻印（又はゴム印）及び国土交通大臣が交付した型式承認書の写しを有するものをいう。

(1)を次のように改める。

- (1) 2005 年 1 月 1 日以降に建造開始段階にある船舶に設置されるもの及びそれ以外の船舶において新替えされるもの：*IMO Res. MEPC.107(49)* (その後の改正を含む。)

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

3.3 設備、配管等

3.3.1 油の船内貯留設備等

-5.を次のように改める。

-5. 規則 3 編 3.3.1-9.に規定する、「油排出監視制御装置の操作手引書」の内容は次の構成とするか、またはこれと同様のものとする。ただし、可能であれば 2 章以降の内容は、1 章を参照することができる。

序文：船の要目、油排出監視制御装置の設置日、目次、*MARPOL73/78* の ~~15(2)(a)~~ ~~と 9(1)~~31 及び 34 の全文

1 章：主要機器の取り扱いの説明（油分濃度計の設置、初期設定、操作、点検の手順を含む）

2 章：操作手引（貨物／バラスト注排システム、採取箇所を含む指定された船外排出、通常操作手順、自動及び手動入力、始動インターロック、排出弁制御、オーバーライドシステム、可視可聴警報、出力記録及び、手動入力及要求される場合の重力排出、強制排出の流量についての記述から成り、機能不全時の油濁水排出の手順も含む。）

3 章：技術資料（点検スケジュール、保守の記録、配線・配管図及び全装置の構成図）

4 章：試験及び確認の手順（設置時の機能試験、検査員による初回／定期的検査の要領を含む）

付録 I：設備詳細（機器の配置と取付状況、安全区域の状態を保つ為の設備、承認された図面で指示された危険区域に設置される電子機器の為の安全要件、サンプリング管のレイアウト、油分濃度計の応答計算、サンプリングプローブの構造と配置、フラッシング設備、ゼロ点調整を含む。）

付録 II：主要機器の型式承認証書及び製造者による証明書の写し

9 編として次の 1 編を加える。

9 編 極海を航行する船舶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 一般

1.1.1 適用（極海コード II-B 部 1 関連）

規則 9 編 2 章の適用上，次の(1)及び(2)による。

- (1) 北極海域を航行する船舶には，規則 3 編 1.2.5 の規定を適用することを推奨する。
- (2) 海水と直接面接触する水線下の船体外部の構成要素のうち，潤滑されるもの（軸封装置及び旋回部材用シール等）については，毒性のない生物分解性の潤滑油又は水系装置の使用を検討すること。

3 章 ばら積みの有害液体物質による海洋汚染の防止

3.2 構造及び設備

3.2.1 船舶のタイプ（極海コード II-B 部 2 関連）

規則 9 編 3.2.1 の適用上、鋼船規則 S 編表 S17.1 の *e* 欄の船型がタイプ III 船となる貨物及び鋼船規則 S 編表 S18.1 に規定される貨物を積載するタンクは、外板から 760 mm 以上離して配置すること。

附 則（改正その 3）

1. この達は、2017 年 1 月 1 日から施行する。