

安全設備規則

規則

2023 年 第 2 回 一部改正

2023 年 12 月 22 日 規則 第 60 号

2023 年 7 月 27 日 技術委員会 審議

2023 年 12 月 11 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。

2023 年 12 月 22 日 規則 第 60 号
安全設備規則の一部を改正する規則

「安全設備規則」の一部を次のように改正する。

改正その 1

附属書 4-2.3 水先人用移乗設備

1.1 水先人用はしご

1.1.1 一般

-1.を次のように改める。

-1. 水先人用はしごは、**4 編 2.3** 及び本附属書に規定される要件、*ISO 799:2004*「水先人用はしご」、*ISO 799-1:2019*「水先人用はしご」又は本会が適当と認める基準若しくは規格に適合していることを製造業者により証明されること。

附 則（改正その 1）

1. この規則は、2023 年 12 月 22 日から施行する。

2 編 検 査

1 章 通 則

1.4 安全設備の保守点検

1.4.2 機器等の整備等*

次に掲げる機器等については、本会の整備基準に従って、本会の検査員の立会のもとで整備を行わなければならない。ただし、本会が適当と認める整備事業者により整備を行う場合にあっては、このかぎりではない。

(11)及び(12)を次のように改める。

- (1) 膨脹式救命いかだ、救命浮器（膨脹式）及び水圧式離脱装置
- (2) 海上脱出装置
- (3) 膨脹式救命胴衣
- (4) 膨脹式の救命いかだ支援艇
- (5) ナブテックス受信機
- (6) 高機能グループ呼出受信機
- (7) VHF デジタル選択呼出装置
- (8) VHF デジタル選択呼出聴守装置
- (9) デジタル選択呼出装置
- (10) デジタル選択呼出聴守装置
- (11) 浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置及び非浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置
- (12) レーダー・~~トランスポンダー~~ SART 及び AIS-SART
- (13) 持運び式双方向無線電話装置及び固定式双方向無線電話装置
- (14) 航海用レーダー
- (15) 自動衝突予防援助装置
- (16) 電子プロットティング装置
- (17) 自動物標追跡装置
- (18) 船舶自動識別装置
- (19) 航海情報記録装置（簡易型航海情報記録装置を含む。）
- (20) その他本会が必要と認める安全設備

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.(8)を次のように改める。

-1. 製造中登録検査を受けようとする船舶については、工事の着手に先立ち次に掲げる図面その他の書類を提出して、本会の承認を得なければならない。設備登録申込者は、本会が別に定めるところにより登録検査申込みを行う前に図面及び書類の審査を受けることができる。

- (1) 救命艇、救命いかだ及び救助艇並びにそれらの艀装品、進水装置及び乗込装置の図面及び配置図
- (2) 照明配置図（招集場所、乗艇場所、それらの通路、階段及び出口並びに非常電源装置からの電路）
- (3) 航海灯、形象物及び音響信号の配置図及び要目
- (4) 救命設備図（落下傘付信号、火せん及び救命索発射器の数量、要目及び格納場所を示したもの）
- (5) 救命設備図（救命浮環（自己点灯灯、自己発煙信号、浮揚性の救命索が取り付けられているものを含む）、救命胴衣、イマーション・スーツ及び耐暴露服の数量、要目及び格納場所を示したもの）
- (6) 航海設備図（磁気コンパス（羅盆を含む）、ジャイロコンパス、航海用レーダー、電子プロットング装置、自動物標追跡装置、自動衝突予防援助装置、音響測深機、船速距離計、舵角指示器、プロペラ回転数表示器、プロペラ回転方向（可変ピッチプロペラの場合にはピッチ角）表示器、推力計（ある場合に限る）、回頭角速度計、衛星航法装置、レーダー反射器、音響受信装置、船首方位伝達装置、船舶自動識別装置、航海情報記録装置、船首方位制御方式自動操舵装置（又は航跡制御方式自動操舵装置）、船橋航海当直警報装置、電子海図情報表示装置、昼間信号灯の数量及び要目を示したもの）
- (7) 水先人用移乗設備図（水先人用移乗設備の数量、要目及び配置）
- (8) GMDSS 設備図（ナブテックス受信機、高機能グループ呼出受信機、VHF デジタル選択呼出装置、VHF デジタル選択呼出聴守装置、デジタル選択呼出装置、デジタル選択呼出聴守装置、浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置、レーダー・トランスポンダー=SART、AIS-SART、持運び式双方向無線電話装置、固定式双方向無線電話装置及び補助電源の数量、要目及び配置を示したもの）

3 編 救命設備

2 章 救命設備

2.10 救命艇及び救命いかだの乗込装置及び進水装置 (SOLAS Chapter III Reg.16, Reg.33)

2.10.1 一般 (SOLAS Chapter III Reg.16, Reg.33)*

-10.を次のように改める。

-10. 総トン数 2 万トン以上の船舶においては、ダビット進水式救命艇は、必要に応じてもやい綱を用い、船舶が静穏な水面を 5 ノットまで前方への行き足がついている場合に進水することができるものでなければならない。

2.16 の表題を次のように改める。

2.16 通信 (SOLAS Chapter ~~III~~Reg.6IV Reg.7)

2.16.1 GMDSS 救命設備*

-2.から-4.を次のように改める。

-1. 双方向無線電話装置

船舶には、**3.31.1** に規定する持運び式双方向無線電話装置又は **3.31.2** に規定する固定式双方向無線電話装置を少なくとも 3 台備えなければならない。

-2. レーダー・~~トランスポンダ~~SART 及び AIS-SART

- (1) 船舶には、**3.30.1** に規定するレーダー・~~トランスポンダ~~SART 又は **3.32** に規定する AIS-SART を各舷に少なくとも 1 台備えなければならない。
- (2) レーダー・~~トランスポンダ~~SART 又は AIS-SART を、**2.15.1-4.**に規定する救命いかだを除き、いかなる救命艇及び救命いかだにも迅速に積付けることができる場所に積付けるか、又は、1 台のレーダー・~~トランスポンダ~~SART 又は AIS-SART を救命艇及び救命いかだに積付けなければならない。
- (3) 自由降下進水式救命艇を備える船舶の場合には、1 台のレーダー・~~トランスポンダ~~SART 又は AIS-SART を自由降下進水式救命艇に備え、その他のレーダー・~~トランスポンダ~~SART 又は AIS-SART は船内での使用及びその他の救命艇及び救命いかだのいずれへの移設が行えるよう、船橋に極めて近い場所に保管しなければならない。

-3. 浮揚型~~極軌道衛星利用~~衛星系非常用位置指示無線標識装置

- (1) 船舶には、**3.29.1** に規定する浮揚型~~極軌道衛星利用~~衛星系非常用位置指示無線標識装置を少なくとも 1 台備えなければならない。
- (2) 当該装置は、非常の際に救命艇又は救命いかだに運ぶことができ、かつ、船舶の沈没の際自動的に浮揚して船舶から離脱するように積付けなければならない。ただし、

本会が船舶の大きさ等を考慮し、その積付けが困難と認める場合には、非常の際に救命艇又は救命いかだのいずれか1隻に運ぶことができるように、船橋その他の適当な場所に積付けることができる。

-4. 船舶には、**3.29.2** に規定する非浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置を少なくとも1台備えなければならない。ただし、浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置を船橋その他適当な場所に積付け、又は当該場所から遠隔操作することができるもの及び本会が設備等を考慮して差し支えないと認める船舶については、この限りでない。

2.17 再帰反射材

2.17.1 を次のように改める。

2.17.1 一般

船舶に備え付ける救命艇、救命いかだ、救命浮器、救助艇、救命浮環、救命胴衣、イマーシオン・スーツ、耐暴露服、救命いかだ支援艇及び浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置には、本会が適当と認める方法により再帰反射材を取り付けなければならない。

2.19 試験

2.19.1 製造所等における試験*

(7)を次のように改める。

次に掲げるものについては、本会が適当と認める機関により本編 **3 章**及び **4 章**の規定する基準又はそれと同等以上と本会が認める基準への適合が、船舶への搭載前に確認されたものでなければならない。

- (1) 救命艇、救命いかだ、救命浮器及び救助艇
- (2) 救命浮環
- (3) 救命胴衣、イマーシオン・スーツ、耐暴露服、保温具及び作業用救命衣
- (4) 救命索発射装置
- (5) 救命いかだ支援艇
- (6) 自己点火灯、自己発煙信号、救命胴衣灯、落下傘付信号、火せん、信号紅炎、発煙浮信号、水密電気灯、日光信号鏡、探照灯、再帰反射材
- (7) 浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置、非浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置、レーダー・トランスポンダー=SART、AIS-SART、持運び式双方向無線電話装置及び固定式双方向無線電話装置
- (8) 進水装置及び乗込装置

3 章 救命設備の要件

3.13 救命艇の一般要件 (LSA コード 4.4)

3.13.1 救命艇の構造

-3.(2)を次のように改める。

-3. 救命艇は、次の規定を満たす十分な強さのものでなければならない。

- (1) 定員及び艀装品を満載したまま安全に進水することができること。
- (2) 船舶が静穏な水面を 5 ノットの前方へ行き足がついている場合に進水し、かつ、引かれることができること。(自由降下進水式救命艇は除く。)

3.13.8 救命艇の艀装品*

(1)を次のように改める。

本規定及び **3.13** に規定する救命艇の艀装品のすべての項目は、固縛、箱若しくは区画室内の収納、ブラケット若しくは類似の取付け装置による収納又は他の適切な手段により救命艇内に厳重に保管しなければならない。艀装品は、船体放棄の手順を妨げることがないような方法で保管しなければならない。救命艇の艀装品はできる限り小型の、かつ、質量の小さいものでなければならず、かさばらない適当な形にまとめなければならない。別段の規定がある場合を除き、救命艇の標準艀装品は、次に掲げるものとする。

- (1) 2 の独立した推進装置 (2 の別個の機関、軸系、燃料タンク、管装置及びその他の関連する付属品から構成されるもの)を備える救命艇及び自由降下進水式救命艇を除き、静穏な水面で前進するために十分な浮き得るオール。トール・ピン、クラッチ又はこれらと同等の装置を各オールのために備えなければならない。トール・ピン又はクラッチは、索又は鎖によって救命艇に取り付けなければならない。

((2)から(33)は省略)

3.29 の表題を次のように改める。

3.29 浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置

3.29.1 を次のように改める。

3.29.1 浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置の一般要件*

2.16.1-3.に規定する浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。また、浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置は、全球測位衛星システム (GNSS) による位置情報を含む遭難警報を、406 MHz の遭難救助プロセッサあるいは遭難救助レピータを搭載する衛星に送信できなければならない。

- (1) 非常の際に極軌道衛星及び付近の航空機に対し必要な信号を有効確実に、かつ、自動的に発信できるものであること。

- (2) 水密であり、水上に浮くことができ、かつ、20 m の高さから水上に投下した場合に損傷しないものであること。
- (3) 信号を発信していることを表示できるものであること。
- (4) 手動により作動の開始及び停止ができるものであること。
- (5) 夜間において、自動的に 0.75 カンデラ以上の光を周期的に発するものであること。
- (6) 浮揚性の索が取り付けられたものであること。
- (7) 誤作動を防止するための措置が講じられているものであること。
- (8) 48 時間以上連続して使用することができるものであること。
- (9) 適正に作動することが極軌道衛星を利用することなく確認できるものであること。
- (10) 操作方法が装置本体に簡潔に表示されていること。
- (11) 外部は、非常に見やすい色であること。
- (12) 測位のための GNSS 受信機及び GNSS 信号が受信可能な状態かどうかを表示する機能を備えていること。
- (13) 勧告 ITU-R M.1371 (Technical Characteristics for an Automatic Identification System using Time Division Multiple Access in VHF Maritime Mobile Frequency Band) に準拠した AIS の位置表示信号を備えていること。
- (14) 浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置が作動した時、GNSS による測位は、5 分以下の間隔で更新されること。
- (15) 浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置が作動し、更新された位置情報が初めて AIS メッセージにより送信された時、漂流による移動速度を 3 knot と仮定して、送信された位置と実際の位置の間の誤差が 30 m を超えないこと。

3.29.2 を次のように改める。

3.29.2 非浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置の一般要件*

非浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

- (1) 非常の際に極軌道衛星に対し必要な信号を有効かつ確実に発信できるものであること。
- (2) 信号を発信していることを表示できるものであること。
- (3) 手動により作動の開始及び停止ができるものであること。
- (4) 誤作動を防止するための措置が講じられているものであること。
- (5) 48 時間以上連続して使用することができるものであること。
- (6) 適正に作動することが極軌道衛星を利用することなく確認できるものであること。
- (7) 操作方法が装置本体に簡潔に表示されていること。

3.30 の表題を次のように改める。

3.30 レーダー・トランスポンダー SART

3.30.1 を次のように改める。

3.30.1 レーダー・トランスポンダー SART の一般要件

2.16.1-2.に規定するレーダー・トランスポンダー SART は、次に掲げる要件に適合するも

のでなければならない。

- (1) 非常の際に付近の他の船舶又は航空機のレーダーに対し有効かつ確実に応答することができるものであること。
- (2) 非常の際に未熟練者でも使用することができること。
- (3) レーダーに応答したことを可視又は可聴の手段により示すことができるものであること。
- (4) 待機状態であることが表示できるものであること。
- (5) 水密であり、かつ、20 m の高さから水上に投下した場合に損傷しないものであること。
- (6) 水上に浮くことができ、かつ、浮揚性の索が取り付けられたものであること（救命艇等と一体となって備え付けられている場合を除く）。
- (7) 96 時間の待機状態を続けた後、8 時間以上連続して応答することができるものであること。
- (8) 外部は、非常に見やすい色であること。
- (9) 手動により作動の開始及び停止ができるものであること。
- (10) 誤作動を防止するための措置が講じられているものであること。
- (11) 操作方法が装置本体に簡潔に表示されていること。
- (12) 12 個の等間隔の輝点によってレーダー上に遭難信号の位置を表示できるようにすること。

3.31 双方向無線電話装置

3.31.1 持運び式双方向無線電話装置の一般要件*

2.16.1-1.に規定する持運び式双方向無線電話装置は、次に掲げる要件に適合するものでなければならない。

(15)として次の1号を加える。

- (1) 非常の際に救命艇相互間、船舶と救助艇との間等で有効かつ確実に通信を行うことができるものであること。
- (2) 容易に持ち運ぶことができること。
- (3) 周波数の選択が容易であり、かつ、選択した周波数を明確に識別することができるものであること。
- (4) 無線電話遭難周波数を含む 2ch 以上の周波数において通信を行うことができるものであること。
- (5) 周波数の選択のための操作以外は、片手で行うことができるものであること。
- (6) スイッチが入っていることを表示できるものであり、かつ、スイッチを入れてから 5 秒以内に作動するものであること。
- (7) 水密であり、かつ、1m の高さから木板上に投下した場合にその機能を害しないものであること。
- (8) 空中線回路が断線又は短絡した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。
- (9) 小型軽量であり、かつ、使用者の衣服に容易に取り付けることができるような措置

が講じられているものであること。また、手首又は首から吊り下げのためのストラップであってウィークリンクを有するものを備えるものであること。

- (10) 手袋を着用している場合においても容易に操作できるものであること。
- (11) 電源は、装置と一体となった電池により得られるものであること。
- (12) 送信時間と受信時間の比が1対9である場合において8時間以上連続して使用することができるものであること。
- (13) 操作方法が装置本体に簡潔に表示されていること。
- (14) 非常の際に未熟練者でも使用することができること。
- (15) 相手先ブランド名製造者（OEM）が明記されていること。

4 章 航路を制限される船舶及び小型の船舶に施設される救命設備の特例

4.3 その他の特例

4.3.5 を次のように改める。

4.3.5 ~~レーダー・トランスポンダー~~SART 及び AIS-SART

-1. **2.16.1-2.**にかかわらず、国際航海に従事する総トン数 500 トン以上の船舶以外の船舶のうち、次のいずれかに該当する船舶に備える~~レーダー・トランスポンダー~~SART 又は AIS-SART を 1 個として差し支えない。

- (1) 総トン数 500 トン未満の船舶。
- (2) 船級符号に *Restricted Greater Coasting Service* 又はこれらに相当する付記を有する船舶。
- (3) 船級符号に *Coasting Service* 又はこれらに相当する付記を有する船舶。

-2. **2.16.1-2.**にかかわらず、国際航海に従事する総トン数 500 トン以上の船舶以外の船舶のうち、次のいずれかに該当する船舶には~~レーダー・トランスポンダー~~SART 及び AIS-SART を備えなくて差し支えない。

- (1) 船級符号に *Smooth Water Service* 又はこれに相当する付記を有する船舶。
- (2) 瀬戸内を航行する船舶。
- (3) 区域を限定して航行する船舶。

4.3.6 の表題を次のように改める。

4.3.6 浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置

2.16.1-3.及び **2.16.1-4.**にかかわらず、国際航海に従事する総トン数 500 トン以上の船舶以外の船舶のうち、次に掲げる船舶については **2.16.1-3.**及び **2.16.1-4.**の規定を適用しない。

- (1) 船級符号に *Smooth Water Service* 又はこれに相当する付記を有する船舶。
- (2) 瀬戸内を航行する船舶。
- (3) 区域を限定して航行する船舶。

4 編 航海設備

2 章 航海設備

2.1 航海設備

2.1.19 ナブテックス受信機*

-1.を次のように改める。

-1. ナブテックス受信機により海上安全情報及び搜索救助関連情報を受信することができる定められた水域又は加盟国政府が定める水域（ナブテックス水域）を航行する船舶には、ナブテックス受信機を船橋その他本会が適当と認める場所に備えなければならない。ただし、本会が航海の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶については、この限りでない。

-2. ナブテックス受信機は**附属書 4-2.1.19**に定める性能基準に適合したものでなければならない。

2.1.23 デジタル選択呼出装置*

-2.を次のように改める。

-1. 総トン数 100 トン以上の船舶には、MF デジタル選択呼出装置（MF で運用するデジタル選択呼出装置をいう。）を船橋その他の本会が適当と認める場所に備えなければならない。ただし、A1 水域のみを航行する船舶及び本会が航海の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶は、この限りでない。

-2. A4 水域又は ~~A3 水域~~ を航行する船舶には、HF デジタル選択呼出装置（HF で運用するデジタル選択呼出装置をいう。）を船橋その他の本会が適当と認める場所に備えなければならない。ただし、~~インマルサット直接印刷電信若しくはインマルサット無線電話又は本会が適当と認める移動衛星業務による直接印刷電信若しくは本会が適当と認める移動衛星業務による無線電話を備える船舶及び本会が航海の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶にあっては当該装置の備え付けを要しないこの限りではない。~~

-3. デジタル選択呼出装置は常用電源のほか予備の独立の電源からも給電できなければならない。

-4. デジタル選択呼出装置は**附属書 4-2.1.23**に定める性能基準に適合したものでなければならない。

2.1.24 デジタル選択呼出聴守装置*

-2.を次のように改める。

-1. 総トン数 100 トン以上の船舶には、MF デジタル選択呼出聴守装置（MF で運用するデジタル選択呼出聴守装置をいう。）を船橋その他の本会が適当と認める場所に備えなければならない。ただし、A1 水域のみを航行する船舶及び本会が航海の態様等を考慮して

差し支えないと認める船舶は、この限りでない。

-2. A4 水域又はA3 水域を航行する船舶には、HF デジタル選択呼出聴守装置（HF で運用するデジタル選択呼出聴守装置をいう。）を船橋その他の本会が適当と認める場所に備えなければならない。ただし、~~インマルサット直接印刷電信若しくはインマルサット無線電話又は本会が適当と認める移動衛星業務による直接印刷電信若しくは本会が適当と認める移動衛星業務による無線電話を備える船舶及び本会が航海の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶にあつては当該装置の備え付けを要しないこの限りではない。~~

-3. デジタル選択呼出聴守装置は、常用電源のほか予備の独立の電源からも給電できなければならない。

-4. デジタル選択呼出聴守装置は**附属書4-2.1.24**に定める性能基準に適合したものでなければならない。

2.1.30 補助電源*

-1. 船舶には、常に必要な電力が充電されている蓄電池により構成される独立の補助電源を備えなければならない。

-2. 前-1.の規定により備える補助電源は、航行水域に応じて**表 2.1**に掲げる設備に対し、給電することができるものであり、かつ、当該設備のうち本会が必要と認めるものを同時に作動させるために十分な容量を有するものでなければならない。

-3. 前-1.により備える補助電源は、**表 2.1**に規定する設備に対し、**鋼船規則 H 編 3.3**に規定する非常電気設備の要件を満たす船舶にあつては1 時間、それ以外の船舶にあつては6 時間以上給電することができるものでなければならない。ただし、本会が当該船舶の航海の態様等を考慮して差し支えないと認める場合は、本会が適当と認める時間によることができる。

表 2.1 を次のように改める。

表 2.1 補助電源からの給電が要求される設備

補助電源からの給電が要求される設備	航行水域			
	A1	A2	A3	A4
(a) VHF デジタル選択呼出装置及び VHF 無線電話設備	○	○	○	○
(b) MF デジタル選択呼出装置、MF 直接印刷電信及び MF 無線電話設備		○	○	○
(c) インマルサット直接印刷電信及びインマルサット無線電話設備又は本会が適当と認める移動衛星業務による直接印刷電信及び本会が適当と認める移動衛星業務による無線電話設備			○	⊖
(d) HF デジタル選択呼出装置、HF 直接印刷電信及び HF 無線電話設備			⊖	○
(e) 国内法による予備の(a)から(d)の設備	○	○	○	○
(f) その他本会が必要と認める設備	*	*	*	*

(備考)

○：補助電源からの給電を必要とする。

*：本会の定めるところによる。

1.1 一般

1.1.1 一般

(1), (3)及び(4)を次のように改める。

ナブテックス受信機は、次に掲げる要件に適合するものであること。

(1) 海上安全情報及び搜索救助関連情報を有効に受信し、表示又は印刷することができるものであること。ここでいう「有効に受信し、表示又は印刷することができるもの」とは、次のものをいう。

(a) 国際ナブテックス受信機にあつては、次に掲げる要件に適合するもの。

- i) 国際電気通信連合無線通信規則で規定された周波数 (518 kHz) で機能する第 1 受信部と、第 1 受信部と同時にナブテックス用の他の 2 つ以上の周波数 (490 kHz 及び 4209.5 kHz) で機能する第 2 受信部の、2 つの受信部を備えていること。受信情報の表示又は印刷については、第 1 受信部によって受信されたものが優先されること。
- ii) それぞれの受信部は、一方の受信部による受信情報の表示又は印刷がもう一方の受信部の受信を妨げないものであって、それぞれの受信部の受信する文字の誤差率が 4% 以下のものであること。
- iii) 表示装置又は印刷装置は、1 行に少なくとも 32 文字表示又は印刷することができるものであること。
- iv) 表示装置は、少なくとも 16 行表示できるものであって、通常想定される全ての使用条件において容易に視認できる設計・大きさであること。
- v) 表示装置は、海上安全情報及び搜索救助関連情報を表示した後、自動的に改行又は表示完了の標示をするものであること。印刷装置は、受信した海上安全情報及び搜索救助関連情報を印字完了後、自動的に改行するものであること。
- vi) 自動的に改行されたことにより単語が分断された場合には、分断されたことが分かるように表示又は印刷することができるものであること。
- vii) 受信した海上安全情報及び搜索救助関連情報の文字に誤りが検出された場合には、当該文字の代わりに「*」を表示又は印刷することができるものであること。
- viii) 表示装置が専用のものである場合は、次の要件に適合すること。
 - 1) 非圧縮の海上安全情報及び搜索救助関連情報を受信したときは、受信通知が直ちに表示され、確認時又は 24 時間後まで表示され続けること。
 - 2) 非圧縮の海上安全情報及び搜索救助関連情報自体も表示されること。
- ix) 印刷装置が専用のものでない場合は、次のいずれかを選択して印刷することができるものであること。
 - 1) 受信した全ての海上安全情報及び搜索救助関連情報
 - 2) 記憶装置内の全ての海上安全情報及び搜索救助関連情報
 - 3) 受信周波数、位置、海上安全情報及び搜索救助関連情報の指定等の全

ての海上安全情報及び搜索救助関連情報

- 4) 表示されている全ての海上安全情報及び搜索救助関連情報
- 5) 表示されている中から選んだ任意の海上安全情報及び搜索救助関連情報
- x) 他の航法装置又は通信装置へのデータ転送のために 1 以上の適切なインターフェースが備え付けられていること。
- xi) 専用の印刷装置がない場合には、印刷装置と接続する標準的なインターフェースが備え付けられていること。
- xii) 他の航法装置又は通信装置との全てのインターフェースは、IEC 規格 61162 に適合するものであること。
- xiii) 決議 MSC.302(87)に適合する警戒通報管理のインターフェースが備え付けられていること。
- (b) 日本語ナブテックス受信機にあっては、次に掲げる要件に適合するもの。
 - i) 表示装置又は印刷装置は、1 行あたり 16 文字以上で 10 行以上又は 1 行当たり 10 文字以上で 16 行以上の表示又は印刷することができるものであること。
 - ii) 表示装置は、通常想定される全ての使用条件において容易に視認できる設計・大きさであること。
 - iii) 前(1)(a)v), vii), viii), ix) (3)を除く) 及び xii)の要件に適合しているものであること。
- (2) 搜索又は救助の情報を受けた場合には、警報を発するものであること。この警報は、船橋において聞き取ることができること。また、警報の停止は手動でのみ行えること。
- (3) 海上安全情報（航行警報、気象警報並びに搜索及び救助の情報を除く。）の選択受信が可能であり、かつ、その選択受信状態を表示すること（少なくとも 6 時間の電源の停止があっても消去されないこと。）ができるものであること。また、選択表示が可能なものについては、表示されていない海上安全情報及び搜索救助関連情報を直ちに表示できるものであること。
- (4) 受信した海上安全情報及び搜索救助関連情報を有効に蓄積することができるものであること。ここでいう「有効に蓄積することができるもの」とは、次に掲げる要件に適合するものをいう。
 - (a) 各受信装置の内部に国際ナブテックスにあっては平均 500 文字の海上安全情報及び搜索救助関連情報を 200 件以上、日本語ナブテックスにあっては平均 250 文字の海上安全情報及び搜索救助関連情報を 190 件以上蓄積できること。
 - (b) 蓄積された海上安全情報及び搜索救助関連情報が利用者によって消されることがないこと。
 - (c) 蓄積した海上安全情報及び搜索救助関連情報には、新しい海上安全情報及び搜索救助関連情報によって上書きされないように保存符号を付けることができること。ただし、保存符号のついた海上安全情報及び搜索救助関連情報を蓄積できるのは、容量全体の 25 %までとすること。保存符号が必要でなくなったときは、任意に解除できること。
 - (d) 蓄積容量を超える海上安全情報及び搜索救助関連情報を受信した場合には、保存符号が付いていない海上安全情報及び搜索救助関連情報であって最も古いものが消去されること。

- (e) 海上安全情報及び搜索救助関連情報を誤差率 4 %以下で受信することができた場合のみ、当該情報の ID が蓄積されること。
- (f) 国際ナブテックスにあってはそれぞれの受信機ごとに少なくとも 200 以上、日本語ナブテックスにあっては 190 以上の海上安全情報及び搜索救助関連情報の ID が蓄積できること。
- (5) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- (6) 無線受信装置, 印刷装置又は表示装置及び情報蓄積装置が適正に作動することを確認するための措置が講じられたものであること。
- (7) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (8) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与えることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (9) 機械的雑音は, 船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (10) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (11) 過電流, 過電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (12) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (13) 2 以上の電源から給電されるものにあつては, 電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

1.1 一般

1.1.1 を次のように改める。

1.1.1 一般

VHF デジタル選択呼出装置は、次に掲げる要件に適合するものであること。

- (1) 2 以上の制御装置を備える場合にあっては、船橋に設置したものの使用を優先し、かつ、各制御装置において他の装置が使用中であることを表示することができるものであること。
- (2) 遭難周波数（チャンネル 70）において付近の他の船舶及びその他の施設と次を示す呼出しの送信及び受信ができるものであること。
 - (a) 作成した呼出しを送信前に確認するための手段が講じられていること。
 - (b) 受信した呼出しに含まれる情報を文字で表示できるものであること。
 - (c) 受信機入力起電力が1マイクロボルトの信号を受信したとき、文字誤り率が1%以下であること。
- (3) 船橋において呼出しの送信及び受信ができるものであること。
- (4) 常時遭難呼出しの送信の開始と中断ができ、かつ、誤操作による遭難呼出しの送信の開始を防止するための措置が講じられているものであること。この場合、誤操作による遭難呼出しの送信を防止するための措置については次によること。
 - (a) 遭難呼出しの送信を開始する専用のボタン（以降、遭難呼出しボタンとも呼称）を有し、かつ、当該ボタンは次に掲げる要件に適合すること。
 - i) ITU-T デジタル入力パネル又は ISO キーボードのキーでないこと。く、通常の操作で使用するボタンやキーとは物理的に別なボタンとすること。
 - ii) 明確に識別できるものであること。赤色で「DISTRESS」とマークされたものであること。透明でない保護蓋やカバーを取り付ける場合、その蓋やカバーにも「DISTRESS」のマークをつけること。
 - iii) 不用意な操作から保護されたものであること。遭難呼出しボタンは、例えばヒンジにより恒久的に取り付けられるスプリングの蓋またはカバーがついていること。使用者がボタンを作動するために、追加で付けたシールをはがしたり、蓋やカバーを壊したりする必要がないようにすること。
 - iv) 遭難呼出しボタンの作動時に、可視可聴で知らされるようにすること。遭難呼出しボタンは3秒以上押し続けたときに遭難警報が開始されるようにすること。点滅光と断続的な音響信号はすぐに始まるようにすること。ボタンを押してから3秒後、遭難警報の送信が開始され、可視表示は静定して、音響信号は止まること。遭難警報が発信される前に遭難呼出しボタンを離した場合、可視表示は消えて、音響信号も止まること。
 - (b) 遭難呼出しの送信開始には、独立した2以上の操作を要すること。1つ目の操作として、保護蓋やカバーを開け、2つ目の操作として遭難呼出しボタンを押すこととしてみなしてよい。
- (5) 遭難呼出しの送信の開始が、他のいかなる操作よりも優先されるものであること。
- (6) 自己識別符号を記憶でき、かつ、容易に変更できないものであること。

- (7) 自船の位置及び当該位置に係る時刻に関する情報を手動及び自動操作により入力できるものであること。また、これらの情報が定期的に更新されない場合には、警報を発するものであること。
- (8) 呼出しを受信した場合には、可視可聴の警報（遭難呼出し及びその他の重要な呼出し（緊急呼出し及び遭難に関する呼出し）を受信した場合には、特別な可視可聴の警報）を発するものであること。
- (9) 受信された遭難情報を読み出されるまで記憶しているもの（受信された遭難呼出しが直ちに印刷されない場合には、20 件以上の遭難呼出しを記憶できるもの）であること。
- (10) 適正に作動することが信号を発信することなく確認できるものであること。
- (11) スイッチが入っていることを表示できるものであり、かつ、スイッチを入れてから ~~1分~~5 秒以内に作動するものであること。
- (12) 電波を発信していることを表示できるもの（遭難呼出しの送信状態を通常を送信状態と明確に区別できるもの）であること。
- (13) 空中線回路が断線又は短絡した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。
- (14) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- (15) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (16) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与えることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (17) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (18) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (19) 過電流、過電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (20) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (21) 2 以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。
- (22) 定在波（SWR）比が高くなりすぎた場合、送信機を止めることなく自動で送信機の出力を下げることができ、適切な警報を発令すること。
- (23) 国際電気通信連合無線通信規則の附属書 18 に従って遭難周波数を 4 桁のチャンネル番号で表示できるようにすること。可能であれば、チャンネル 16 とともにチャンネル 70 をわかりやすくするようにする。
- (24) INS（IMO 決議 MSC.252(83)に記載されるような統合システム）のように離れたコントローラーからもチャンネルの選択や MMSI の設定ができるようになっていること。
- (25) ICS（IMO 決議 MSC.517(105)に記載されるような統合システム）や INS や IBS（MSC/Circ.1061 に記載されるような統合システム）の一部とする場合または航海システムに接続する場合、それらのシステムが GMDSS に影響を与えないこと。
- (26) 目標の情報を可能な限り利用できるようにするため、受け取った遭難警報、海上安全情報及び捜索救助関連情報から船の識別情報や位置情報を航海装置のディスプレイに通知できるようにすること。

(27) 警報は *IMO* 決議 *MSC.302(87)* の関連箇所に従い, 可視表示方法やシステムの文字や画像の表現方法は *IMO* 決議 *MSC.191(79)* の関連箇所に従ってヒューマンマシンインターフェースを備えること。

1.1 一般

1.1.1 を次のように改める。

1.1.1 一般

VHF デジタル選択呼出聴守装置は、次に掲げる要件に適合するものであること。

- (1) 船橋において遭難周波数（チャンネル 70）で連続的に聴守でき、かつ、次に示す受信が行えるものであること。
 - (a) 受信した呼出しに含まれる情報を文字で表示できるものであること。
 - (b) 受信機入力起電力が1マイクロボルトの信号を受信したとき、文字誤り率が1%以下であること。
- (2) 適正に作動することが確認できるものであること。
- (3) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- (4) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (5) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与えることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (6) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (7) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (8) 過電流、過電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (9) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (10) 2以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。
- (11) 自己識別符号を記憶でき、かつ、容易に変更できないものであること。
- (12) 呼出しを受信した場合には、可視可聴の警報（遭難呼出しその他重要な呼出しを受信した場合には、特別な可視可聴の警報）を発するものであること。
- (13) 受信された遭難情報を読み出されるまで記憶しているもの（受信された遭難呼出しが直ちに印刷されない場合には、20件以上の遭難呼出しを記憶できること。）であること。受信してから48時間経過後削除されること。
- (14) スイッチが入っていることを表示できるものであり、かつ、スイッチを入れてから~~1分5秒~~5秒以内に作動するものであること。
- (15) 空中線回路が断線又は短絡した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。
- (16) 国際電気通信連合無線通信規則の附属書18に従って遭難周波数を4桁のチャンネル番号で表示できるようにすること。可能であれば、チャンネル16とともにチャンネル70をわかりやすくするようにする。
- (17) 受信機の周波数偏差は1,000,000分の10であること。
- (18) INS（IMO決議MSC.252(83)に記載されるような統合システム）のように離れたコ

ントローラーからもチャンネルの選択や *MMSI* の設定ができるようになっていること。

- (19) *ICS* (*IMO* 決議 *MSC.517(105)*に記載されるような統合システム) や *INS* に記載されるような統合システム) や *IBS* (*MSC/Circ.1061* に記載されるような統合システム)の一部とする場合または航海システムに接続する場合, それらのシステムが *GMDSS* に影響を与えないこと。
- (20) 目標の情報を可能な限り利用できるようにするため, 受け取った遭難警報, 海上安全情報及び搜索救助関連情報から船の識別情報や位置情報を航海装置のディスプレイに通知できるようにすること。
- (21) 警報は決議 *MSC.302(87)*の関連箇所に従い, 可視表示方法やシステムの文字や画像の表現方法は決議 *MSC.191(79)*の関連箇所に従ってヒューマンマシンインターフェースを備えること。

1.1 一般

1.1.1 を次のように改める。

1.1.1 一般

~~1.~~ デジタル選択呼出（以下、DSC という）装置は、次に掲げる要件に適合するものであること。

- (1) 遭難周波数（MF で運用するものは 2,187.5kHz, HF で運用するものは 4,207.5kHz, 6,312kHz, 8,414.5kHz, 12,577kHz 及び 16,804.5kHz）において他の船舶その他の施設と次に示す呼出しの送信及び受信ができるものであること。
 - (a) 作成した「呼出し」を送信前に確認するための手段が講じられていること。
 - (b) 受信した呼出しに含まれる情報を文字で表示できるものであること。
 - (c) 受信機入力起電力が 1 マイクロボルトの信号を受信したとき、文字誤り率が 1% 以下であること。
 - (d) チャンネルの切替えは、~~155~~ 秒以内に行えること。
 - ~~(e) 走査受信を行う場合は、選択したすべてのチャンネルを 2 秒以内に走査できること。~~
- (2) 選択した周波数又は選択された周波数を制御盤上に表示することができるものであること（MF のみで運用するものを除く。）。
- (3) 2 以上の制御装置を備える場合にあっては、船橋に設置したものの使用を優先し、かつ、各制御装置において他の装置が使用中であることを表示することができるものであること。
- (4) 船橋において呼出しの送信及び受信ができるものであること。
- (5) 常時遭難呼出しの送信の開始と中断ができ、かつ、誤操作による遭難呼出しの送信の開始を防止するための措置が講じられているものであること。この場合、誤操作による遭難呼出しの送信を防止するための措置については次によること。
 - (a) 遭難呼出しの送信を開始する専用のボタンを有し、かつ、当該ボタンは次に掲げる要件に適合すること。
 - i) ITU-T デジタル入力パネル又は ISO キーボードのキーでないこと。く、通常の操作で使用するボタンやキーとは物理的に別なボタンとすること。
 - ii) 明確に識別できるものであること。赤色で「DISTRESS」とマークされたものであること。透明でない保護蓋やカバーを取り付ける場合、その蓋やカバーにも「DISTRESS」のマークをつけること。
 - iii) 不用意な操作から保護されたものであること。遭難呼出しボタンは、例えばヒンジにより恒久的に取り付けられるスプリングの蓋またはカバーがついていること。使用者がボタンを作動するために、追加で付けたシールをはがしたり、蓋やカバーを壊したりする必要がないようにすること。
 - iv) 遭難呼出しボタンの作動時に、可視可聴で通常操船する場所に知らされるようにすること。遭難呼出しボタンは 3 秒以上押し続けたときに遭難警報が開始されるようにすること。点滅光と断続的な音響信号はすぐに始まるようにすること。ボタンを押してから 3 秒後、遭難警報の送信が開始され、

可視表示は静定して、音響信号は止まること。遭難警報が発信される前に遭難呼出しボタンを離した場合、可視表示は消えて、音響信号も止まること。

- (b) 遭難呼出しの送信開始には、独立した 2 以上の操作を要すること。1 つ目の操作として、保護蓋やカバーを開け、2 つ目の操作として遭難呼出しボタンを押すこととしてみなしてよい。
- (6) 遭難呼出しの送信の開始が、他のいかなる操作よりも優先されるものであること。
- (7) 自己識別符号を記憶でき、かつ、容易に変更できないものであること。
- (8) 自船の位置及び当該位置に係る時刻に関する情報を手動及び自動操作により入力できるものであること。は適切な電氣的に位置情報を取得する装置から自動で更新できるようにすること。この位置や時刻を取得する装置が統合されない場合は、IEC 規格 61162 に従った適切なインターフェースを含めること。手動でもこれらの情報を入力できるようにすること。また、これらの情報がそれぞれ次の定期的に更新されない場合には、警報を発するものであること。
- (a) 電氣的に位置情報を取得する装置から位置データを受信できないとき
- (b) 手動入力を続けている場合、4 時間前の情報のままであるとき
- 23.5 時間を超えて更新されていないいかなる位置情報も削除されること。
- (9) 呼出しを受信した場合には、可視可聴の警報（遭難呼出し及びその他の重要な呼出し（緊急呼出し及び遭難に関する呼出し）を受信した場合には、特別な可視可聴の警報）を通常操船する場所に発するものであること。
- (10) 受信された遭難情報を読み出されるまで記憶しているもの（受信された遭難呼出しが直ちに印刷されない場合には、20 件以上の遭難呼出しを記憶できるもの）であること。
- (11) 適正に作動することが信号を発信することなく確認できるものであること。
- (12) スイッチが入っていることを表示できるものであり、かつ、スイッチを入れてから 1 分以内に作動するものであること。
- (13) 電波を発信していることを表示できるもの（遭難呼出しの送信状態を通常を送信状態と明確に区別できるもの）であること。
- (14) 空中線回路が断線又は短絡した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。
- (15) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- (16) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (17) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与えることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (18) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (19) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (20) 過電流、過電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (21) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (22) 2 以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。

- (23) 内部または外部いずれかからの GNSS の適切な位置や時間データが常に利用できること。もし当該情報が喪失した場合、可視可聴警報を発すること。
- (24) DSC の自動回線接続システム (ITU-R M.493 参照) による簡単な方法で海上の移動体の他の通信設備と接続を確立できる機能を持つこと。
- (25) 送信が達成できたことを可視表示すること。継続送信時間を最大 5 分間に制限するためにパワーアンプに当該機能を統合させること。
- (26) 定在波 (SWR) 比が高くなりすぎた場合、送信機を止めることなく自動で送信機の出力を下げることができ、適切な警報を発令すること。
- (27) INS (IMO 決議 MSC.252(83)に記載されるような統合システム) のように離れたコントローラーからもチャンネルの選択や MMSI の設定ができるようになっていること。
- (28) ICS (IMO 決議 MSC.517(105)に記載されるような統合システム) や INS や IBS (MSC/Circ.1061 に記載されるような統合システム) といった統合システムの一部とする場合または航海システムに接続する場合、それらのシステムが GMDSS に影響を与えないこと。
- (29) 目標の情報を可能な限り利用できるようにするため、受け取った遭難警報、海上安全情報及び搜索救助関連情報から船の識別情報や位置情報を航海装置のディスプレイに通知できるようにすること。
- (30) 警報は決議 MSC.302(87)の関連箇所に従い、可視表示方法やシステムの文字や画像の表現方法は決議 MSC.191(79)の関連箇所に従ってヒューマンマシンインターフェースを備えること。
- 2. DSC の自動回線接続システムは次によること。
- (1) 自動回線接続システムの機能は、MF/HF 無線設備と一体としても別個のものとしてもよい。
- (2) 自動回線接続システムは、使用者又は予め定義された自動アルゴリズムのいずれかによって、全帯域又は選択される DSC の定型の周波数 (国際電気通信連合無線通信規則参照) で Recommendation ITU-R M.493 に従って DSC を送信できること。送信された呼出しは、国際電気通信連合無線通信規則で規定される周波数であること。

1.1 一般

1.1.1 を次のように改める。

1.1.1 一般

1. デジタル選択呼出（以下、DSC という）聴守装置は、次に掲げる要件に適合するものであること。

- (1) 選択された周波数を制御盤上に表示できるものであること（MF のみで運用するものを除く。）。
- (2) 取扱い及び保守に関する説明書を備え付けたものであること。
- (3) 磁気コンパスに対する最小安全距離を表示したものであること。
- (4) 電磁的干渉により他の設備の機能に障害を与えることを防止するための措置が講じられているものであること。
- (5) 機械的雑音は、船舶の安全性に係る可聴音の聴取を妨げない程度に小さいものであること。
- (6) 通常予想される電源の電圧又は周波数の変動によりその機能に障害を生じないものであること。
- (7) 過電流、過電圧及び電源極性の逆転から装置を保護するための措置が講じられているものであること。
- (8) 船舶の航行中における振動又は湿度若しくは温度の変化によりその性能に支障を生じないものであること。
- (9) 2 以上の電源から給電されるものにあつては、電源の切替えを速やかに行うための措置が講じられているものであること。
- (10) 自己識別符号を記憶でき、かつ、容易に変更できないものであること。
- (11) 呼出しを受信した場合には、可視可聴の警報（遭難呼出しその他重要な呼出しを受信した場合には、特別な可視可聴の警報）を通常操船する場所に発するものであること。
- (12) 受信された遭難情報を読み出されるまで記憶しているもの（受信された遭難呼出しが直ちに印刷されない場合には、20 件以上の遭難呼出しを記憶できること。）であること。
- (13) スイッチが入っていることを表示できるものであり、かつ、スイッチを入れてから一分以内に作動するものであること。
- (14) 空中線回路が断線又は短絡した場合においても損傷を受けないような措置が講じられているものであること。
- (15) 船橋において遭難周波数（MF で運用するものは 2,187.5kHz、HF で運用するものは 4,207.5kHz、6,312kHz、8,414.5kHz、12,577kHz 及び 16,804.5kHz）で連続的に聴守でき、かつ、次に示す受信ができるものであること。
 - (a) 受信した呼出しに含まれる情報を文字で表示できるものであること。
 - (b) 受信機入力起電力が 1 マイクロボルトの信号を受信したとき、文字誤り率が 1% 以下であること。
 - ~~(c) 走査受信を行う場合には、選択したすべてのチャンネルを 2 秒以内に走査でき~~

ること。

- (16) 適正に作動することが確認できるものであること。
- (17) DSC の自動回線接続システム (ITU-R M.493 参照) による簡単な方法で海上の移動体の他の通信設備と接続を確立できる機能を持つこと
- (18) INS (IMO 決議 MSC.252(83)に記載されるような統合システム) のように離れたコントロールからもチャンネルの選択や MMSI の設定ができるようになっていること。
- (19) ICS (IMO 決議 MSC.517(105)に記載されるような統合システム) や INS や IBS (MSC/Circ.1061 に記載されるような統合システム) の一部とする場合または航海システムに接続する場合、それらのシステムが GMDSS に影響を与えないこと。
- (20) 目標の情報を可能な限り利用できるようにするため、受け取った遭難警報、海上安全情報及び搜索救助関連情報から船の識別情報や位置情報を航海装置のディスプレイに通知できるようにすること。
- (21) 警報は決議 MSC.302(87)の関連箇所に従い、可視表示方法やシステムの文字や画像の表現方法は決議 MSC.191(79)の関連箇所に従ってヒューマンマシンインターフェースを備えること。

-2. DSC の自動回線接続システムは次によること。

- (1) 自動回線接続システムの機能は、MF/HF 無線設備と一体としても別個のものとしてもよい。
- (2) DSC の遭難周波数を監視し続ける DSC 聴守装置と同じ受信機として使う専用の受信機または追加の受信機が DSC の規定の周波数を走査できること。
- (3) 走査受信機が一つを超える DSC チャンネルを聴守しようとしているときだけ走査が止まること。このとき、全ての選択されたチャンネルが 2 秒以内に走査され、それぞれのチャンネルでのドウェルタイムはそれぞれの DSC 呼出しに先行するドットパターン (波形) の検索ができるように適切な時間とすること。走査は、100 ボーのドットパターン (波形) を検出したときに止まること。
- (4) 当該システムは、接続要求している DSC 呼出しを受信しているとき、提示された周波数 (チャンネル) が利用できるかを確認することができること。提示された周波数が利用できない場合またはノイズのレベルが一定程度を超えている場合、当該システムは DSC 呼出しを利用することで、最小のノイズの帯域での**安全設備規則 附属書 4-2.1.2-2., 1.1.1-2.(2)**の中の適切な周波数を提案すること。
- (5) リクエストされた周波数が確認されたとき、当該システムは自動で確認されたその周波数に自動で切り替えること。

附 則 (改正その 2)

1. この規則は、2024 年 1 月 1 日から施行する。

3 編 救命設備

3 章 救命設備の要件

3.20 進水装置及び乗込装置（LSA コード 6.1）

3.20.1 一般要件*

-3.を次のように改める。

-3. 進水装置は、定員及び艀装品を満載した状態若しくは軽荷状態の救命艇、救命いかだ又は救助艇を当該装置によって進水させるために、重力又は船舶の動力源と独立した蓄えられた機械力以外の手段に依存するものであってはならない。ただし、貨物船に搭載される救助艇であって、生存艇として兼用しないもので、かつ、乗組員が乗艇していない、機関及び全ての艀装品を搭載した状態での質量が 700 kg を超えないものについては、次の(1)から(3)の規定を満足する場合、当該救助艇の進水装置は蓄えられた機械力に依存するものとする必要はない。

- (1) 手動により 1 人で積付け位置から持ち上げ、かつ、乗艇場所へ振り出すことができること。
- (2) 最大クランク半径 350 mm において、クランクハンドルにかかる力が 160 N を超えないこと。
- (3) 救助艇を船側に引き寄せ、かつ、人が安全に乗り込むことができるように救助艇を船側に保持するための、引き寄せ索のような十分な強度を有する手段を備えること。

附 則（改正その3）

1. この規則は、2024 年 1 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に搭載される救助艇にあっては、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例による。

安全設備規則検査要領

要
領

2023 年 第 2 回 一部改正

2023 年 12 月 22 日 達 第 57 号

2023 年 7 月 27 日 技術委員会 審議

2023 年 12 月 22 日 達 第 57 号
安全設備規則検査要領の一部を改正する達

「安全設備規則検査要領」の一部を次のように改正する。

3 編 救命設備

2 章 救命設備

2.16 の表題を次のように改める。

2.16 通信 (SOLAS Chapter ~~III~~ Reg.6 IV Reg.7)

2.16.1 GMDSS 救命設備

-1.から-3.を次のように改める。

- 1. 規則 3 編 2.16.1-3.(2)に規定するただし書きについては、次の船舶に適用する。
 - (1) 小型の船舶で浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置を積付ける場所がない又は自動離脱するときに上部の構造物に引っかかるおそれのある船舶
 - (2) 浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置の積付けにより漁労作業等に著しい支障をきたす船舶
 - (3) 氷結により浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置の自動浮揚装置の作動が妨げられるおそれのある海域を航行する船舶
- 2. 規則 3 編 2.16.1-3.(2)に規定するただし書きを前-1.に従って適用した船舶の浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置の積付け方法は次によらなければならない。
 - (1) 非常の際に迅速かつ容易に持ち出せるように積付けられていること。
 - (2) 積付け位置が明示されていること。
- 3. 規則 3 編 2.16.1-4.に規定する「本会が設備等を考慮して差し支えないと認める船舶」とは、本会に必要な資料を提出し、次に掲げるいずれかの設備をもって非浮揚型極軌道衛星利用衛星系非常用位置指示無線標識装置に代えた船舶をいう。
 - (1) HF デジタル選択呼出装置 (規則 4 編 2.1.15-2.により備えたものを除く。)
 - (2) ~~インマルサット直接印刷電信若しくはインマルサット無線電話又は管海官庁が差し支えないと認める移動衛星業務による直接印刷電信若しくは管海官庁が差し支えないと認める移動衛星業務による無線電話無線設備 (無線設備規則 4 章において要求されるものを除く。)~~

3 章 救命設備の要件

3.1 救命設備の一般要件 (LSA コード 1.2)

3.1.1 一般

-2.を次のように改める。

-2. 規則 3 編 3.1.1-1.(8)に規定する再帰反射材の取付けについては、IMO 総会決議 ~~A.658(16)~~ MSC.481(102)を参照すること。

3.13 救命艇の一般要件 (LSA コード 4.4)

3.13.8 救命艇の艤装品

-1.を削り、-2.及び-3.を-1.及び-2.に改める。

~~1. 2 の独立した推進装置 (2 の別個の機関、軸系、燃料タンク、管装置及びその他の関連する付属品から構成されるもの) を備える救命艇については、規則 3 編 3.13.8(1)の規定を適用しなくても差し支えない。これ以外の事項について、救命艇は規則 3 編 3.13.8 に適合するものであること。~~

~~21.~~ 規則 3 編 3.13.8(16)に規定する「1 個の水密電気灯」に関し、光源にフィラメント電球または単一の LED 電球を使用する水密電気灯には、1 個の予備電球を備えなければならない。また、光源に複数の LED を使用する水密電気灯には、1 つの LED の故障が他の LED の機能を妨げなければ、予備の LED 電球は必要のないものとする。

~~22.~~ 規則 3 編 3.13.8(16)に規定する「水密容器に収納した 1 組の予備電池及び 1 個の予備電球」の代わりに、すぐに使用することができる 2 個目のモールス符号の発信に適した水密電気灯を備えることで差し支えない。

3.31 双方向無線電話装置

3.31.1 持運び式双方向無線電話装置の一般要件

-4.として次の 1 項を加える。

-1. 規則 3 編 3.31.1(3)に規定する「選択した周波数を明確に識別することができるもの」に関し、チャンネル 16 は特に外部のいかなる射光条件においても確認できるものとする。

-2. 規則 3 編 3.31.1(10)に規定する「手袋」とは、規則 3 編 3.4.1 に規定するイマーション・スーツの手袋をいう。

-3. 規則 3 編 3.31.1(11)に規定する「電池」は、次に掲げる場合に依じ、それぞれの要件に適合するものとする。

(1) 使用者が電池を交換できる場合。

(a) 非常用電池は、黄色又は橙色で色分け又はマーキングされた一次電池であり、

かつ、未使用を明示するために再貼付できないシールを貼付していること。

(b) 日常用電池は、非常用電池と明確に区別できるように色分け又はマーキングされていること。

(2) 使用者が電池を交換できない場合には、装置全体に未使用であることを明示するために再貼付できないシールを貼付していること。

-4. 前-3.に加え、一次電池の有効期限は、電池のセルの製造日を開始日として、次の通り計算すること。

有効期限日=製造日+保存寿命

ここで、保存寿命は未使用の電池が装着でき使用可能寿命と一致可能な期間である。

使用可能寿命とは、電池が無線の電源をオンにして使用開始後作動した期間である。この期間は、IEC 規格 60945 で定義される周囲環境条件で保存の間生じる劣化を考慮して、製造者によって決定される。

また、相手先ブランド名製造者（OEM）は、最初に消えない字で明確に製造日と有効期限日を機器の外側表面に見えるように表示すること。印字された内容は、IEC 規格 60945 「Table 3. Durability and resistance to environmental conditions for portable equipment」の関連する環境条件に合致したものとする。

さらに、電池には、再貼付できないシールを削り取ったり等した場合には、表示された有効期限は無効になる旨を警告する表示もすること。

4 編 航海設備

2 章 航海設備

2.1 航海設備

2.1.19 ナブテックス受信

-2.及び-4.を次のように改める。

-1. 規則 4 編 2.1.19-1.に規定する「加盟国政府」とは、国土交通省 船舶安全法施行規則 第 1 条第 10 項の加盟国政府をいう。

-2. 国際航海に従事する船舶以外の船舶にあつては、日本語ナブテックス受信機をナブテックス受信機と同等の設備として差し支えない。この場合において当該船舶における「ナブテックス水域」は、「日本語ナブテックス水域（船舶設備規程第 146 条の 10 の 23 の水域を定める告示（平成 4 年運輸省告示第 51 号））」とする。

-3. 規則 4 編 2.1.19-1.に規定する「本会が適当と認める場所」とは、航海船橋上の操舵室及び当該室と隔壁（明らかに部屋を構成するように設けられた壁を含む。）で区切られていない海図室等の区域をいう。ただし、当該区域において遠隔制御装置により連続受信し、印刷又は表示できる場合には、この限りではない。

-4. 規則 4 編 2.1.19-1.にいう「本会が航海の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶」とは、船舶設備規程第 146 条の 10 の 23 の規定によりナブテックス受信機を施設することを要しない船舶をいう

2.1.23 デジタル選択呼出装置

-4.を削る。

-1. 規則 4 編 2.1.23-1.に規定する「本会が航海の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶」については、船舶設備規程第 311 条の 22 により MF 無線電話の施設が義務づけされていない船舶をいう。

-2. 規則 4 編 2.1.23-1.及び-2.に規定する「その他の本会が適当と認める場所」については、2.1.21-2.を準用する。

-3. 規則 4 編 2.1.23-2.に規定する「本会が航海の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶」とは、船舶設備規程第 311 条の 22 により HF 無線電話の施設が義務づけされていない船舶をいう。

~~-4. 規則 4 編 2.1.23-2.にいう「本会が適当と認める移動衛星業務」とは、管海官庁により差し支えないと認められる移動衛星業務をいう。~~

2.1.24 デジタル選択呼出聴守装置

-4.を削る。

-1. 規則 4 編 2.1.24-1.に規定する「本会が航海の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶」については、2.1.23-1.による。

-2. 規則 4 編 2.1.24-1.及び-2.に規定する「本会が適当と認める場所」については、2.1.22-2.による。

-3. 規則 4 編 2.1.24-2.に規定する「本会が航海の態様等を考慮して差し支えないと認める船舶」については、2.1.23-3.による。

~~-4. 規則 4 編 2.1.24-2.にいう「本会が適当と認める移動衛星業務」とは、管海官庁により差し支えないと認められる移動衛星業務をいう。~~

附 則

1. この達は、2024 年 1 月 1 日から施行する。