

○海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等、大気汚染防止検査対象設備及び揮発性物質放出防止措置手引書検査心得

I 海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等、大気汚染防止検査対象設備及び揮発性物質放出防止措置手引書に関する技術上の基準等に関する省令

(傍線の部分は改正部分)

改正案	現行	備考
<p>1.1 (a) 「スラッジ」とは、通常の船舶の通航において生じる船内で処理できない油性残留廃棄物であり、例えば、主機関又は補機の燃料油及び潤滑油の浄化により生じた油性残留廃棄物、油水分離装置により分離された廃油、滴受けトレイに集められる廃油、油圧機器作動油及び潤滑油の廃油が含まれる。</p> <p>(削除)</p>	<p>1.1 (a) 「スラッジ」とは、MEPC/Circ.235 において、油性スラッジとして次のように分類されている。</p> <p>(1) 分離スラッジ 燃料油及び潤滑油の清浄から生じたスラッジ(油清浄機により分離された油性残留物をいう。)をいう。 なお、15ppm 油水分離装置によってビルジ等から回収された油は、分離スラッジに含まれる。</p> <p>(2) ドレン及び漏油 機関区域におけるドレン及び漏洩から発生した油をいう。</p> <p>(3) 廃油 廃棄される潤滑油、炭水化した油、その他の炭化水素の液体をいい、低質化及び油濁のため機器の使用に適さないものである。 なお、法第3条第13号に規定する「廃油」は、スラッジ以外の不要な油をも含む広義の廃油である。</p> <p>(新設)</p>	<p>旧：MEPC/Circ.235 5.2 新：附属書 I 第1規則31</p> <p>スラッジを分類して、それぞれタンク容量を要求しないこととなったため。</p> <p>(同上)</p> <p>(同上)</p> <p>業界 (全国内航タンカー海運組合) 調整済み</p>
<p>1.4 (a) 第4号に規定する「タール」には、有害液体物質であるタールは含まない。</p>		
<p>1.6 (a) (略)</p>	<p>1.6 (a) (略)</p>	
<p>(b) (略)</p>	<p>(b) (略)</p>	
<p>(c) (略)</p>	<p>(c) (略)</p>	
<p>(d) 「ビルジ」とは、船底にたまった油性混合物である。タンク</p>	<p>(新設)</p>	<p>附属書 I 第1規則33</p>

<p>トップ、ビルジウェル、ビルジ貯蔵装置等により構成されるビルジシステムに入った液体はビルジとみなす。</p>	<p>(d) 「ビルジ等」とは、ビルジ(船底にたまった油性混合物)その他の油をいう。 具体的には、貨物油を含まない油性混合物であり、機関室ビルジ、燃料油タンクの洗浄水、燃料油タンクの水バラスト等をいう。</p>	<p>(形式改正)</p>
<p>(e) (略)</p>	<p>(略)</p>	
<p>(f) (略)</p> <p>(g) 「船舶間貨物油積替え」とは、他のタンカーとの間におけるばら積みの貨物油の積替えをいう。(法第8条の2第1項参照) なお、複数の補給船により同時に補油作業をする場合、当該作業の一環として行なわれる補給船間の油の積替えは、船舶間貨物油積替えには該当しない。</p>	<p>(e) (略)</p> <p>(第設)</p>	
<p>(h) (略)</p> <p>(スラッジ貯蔵装置)</p> <p>(削除)</p>	<p>(f) (略)</p> <p>(スラッジ貯蔵装置)</p>	
<p>6.1 (a)</p>	<p>「スラッジタンク」とは、MEPC/Circ.235において、次のように規定されており、船舶の機関の型式及び航海の期間を考慮して、それぞれ機関区域内に容量の基準を満足する1個又は複数個のタンクを設置しなければならない。</p>	<p>分離スラッジタンク、ドレン及び漏油タンク、廃油タンクを分離して設置することを要しないこととしたため。現存船にあっても、必要なタンク容量を確保すれば、各タンクを分離しない構造に変更しても良い。</p> <p>(同上)</p>
<p>(削除)</p>	<p>(1) 分離スラッジタンク 条約附属書I第12規則及び統一解釈(第27回MEPCにおいて採択された第17規則の統一解釈をいう。以下同じ。)により、総トン数400トン以上の船舶に必ず設置しなければ</p>	

	<p>ならないタンクであって、分離スラッジを加熱して(燃料油が A 重油又は清浄を必要としない重油、軽油若しくは灯油の場合を除く。)貯蔵するタンクをいう。</p> <p>具体的には、<u>燃料油分離スラッジタンク(F.O. Separated Sludge Tank)</u>、<u>潤滑油分離スラッジタンク(L.O. Separated Sludge Tank)</u>、<u>ビルジ分離スラッジタンク(Bilge Separated Sludge Tank)</u>等が該当する。</p> <p>なお、当該タンクには、ドレン・漏油又は廃油を貯蔵することができる。この場合において、当該分離スラッジタンクの容量の基準値は、6.2(e)に規定するドレン・漏油タンク又は廃油タンクの容量の基準値を合算した値とする。</p> <p>ただし、分離スラッジタンクの容量にあっては、必ず基準値以上でなければならないが、ドレン・漏油タンク又は廃油タンクの容量にあっては、必ずしもそれぞれの基準値を満足しなくとも、実際に設置しているタンク全体の容量の合計値が基準値の合計値以上であれば、ドレン・漏油タンク又は廃油タンクの容量は、基準値を満足しているものとして差し支えない。</p>	
(削除)	<p>(2) <u>ドレン・漏油タンク</u></p> <p>条約附属書 I 第 12 規則及び統一解釈により、総トン数 400 トン以上の船舶に、機関区域の設備の配置状況に応じて分離スラッジタンクのほかに付加的に設置する任意のタンクをいう。</p>	(同上)
(削除)	<p>(3) <u>廃油タンク</u></p> <p>条約附属書 I 第 12 規則及び統一解釈により、分離スラッジタンクのほかに付加的に設置する任意のタンクであって、航海中における潤滑油の交換により廃棄される潤滑油等の廃油を貯蔵するタンクをいう。</p>	(同上)

<p>6.2 (a) スラッジタンクの最小容量は、次の船舶の区分に応じ、それぞれに掲げる値とする。(条約附属書I第12規則の統一解釈による。)</p>	<p>6.2 (a) 燃料油タンクに水バラストを積載するための配管を有しない船舶の区分スラッジタンクの最小容量(V₁)は、次の船舶の区分に応じ、それぞれに掲げる値とする。(条約附属書I第12規則の統一解釈による。)</p> <p>ただし、国際航海に従事しない船舶に昭和58年10月2日前に設置されていた分離スラッジタンクの最小容量(V₁)は、(1)の値に0.9を乗じた値として差し支えない。</p> <p>(1) 平成2年12月31日前に建造され、又は建造に着手された船舶</p> <p>$V_1 = K_1 CD (m^3)$</p> <p>$K_1:$</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0.015 …… 主機関用重油(A重油又は清浄を必要としない重油を除く。)であって主機に使用する前に燃料油清浄機で清浄する船舶の場合 - 0.005 …… その他の船舶の場合 <p>C: 機関の燃料消費量 (m³/日)</p> <p>(イ) 機関とは、主機及びすべての補助機関(非常用としてのみ使用するもの及び4.0(a)後段の措置を行った補助機関を除く。)をいう。</p> <p>(ロ) 単位時間当たりの燃料消費量としては、主機については連続最大出力時の消費量、補機については連続最大出力時の消費量の1/2の消費量とする。</p> <p>(ハ) 運転時間は、次のとおりとする。</p> <p>国際航海に従事する船舶: 24h/日</p> <p>国際航海に従事しない船舶(平水): 8h/日</p> <p>〃(沿海): 16h/日</p> <p>〃(近海): 24h/日</p> <p>D: スラッジを陸上排出できる港間の最大航海日数(いかなる</p>	<p>以下を附則で規定: 現存船舶の取り扱いは、従前の例によるが、現行の規定によることとして差し支えない。</p> <p>(同上)</p>
<p>6.2 (a) スラッジタンクの最小容量は、次の船舶の区分に応じ、それぞれに掲げる値とする。(条約附属書I第12規則の統一解釈による。)</p>	<p>6.2 (a) 燃料油タンクに水バラストを積載するための配管を有しない船舶の区分スラッジタンクの最小容量(V₁)は、次の船舶の区分に応じ、それぞれに掲げる値とする。(条約附属書I第12規則の統一解釈による。)</p> <p>ただし、国際航海に従事しない船舶に昭和58年10月2日前に設置されていた分離スラッジタンクの最小容量(V₁)は、(1)の値に0.9を乗じた値として差し支えない。</p> <p>(1) 平成2年12月31日前に建造され、又は建造に着手された船舶</p> <p>$V_1 = K_1 CD (m^3)$</p> <p>$K_1:$</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0.01 …… 主機関用重油(A重油又は清浄を必要としない重油を除く。)であって主機に使用する前に燃料油清浄機で清浄する船舶の場合 - 0.005 …… その他の船舶の場合 <p>C: 機関の燃料消費量 (トン/日)</p> <p>(イ) 機関とは、主機及びすべての補助機関(非常用としてのみ使用するもの及び4.0(a)後段の措置を行った補助機関を除く。)をいう。</p> <p>(ロ) 単位時間当たりの燃料消費量としては、主機については連続最大出力時の消費量、補機については連続最大出力時の消費量の1/2の消費量とする。</p> <p>(ハ) 運転時間は、次のとおりとする。</p> <p>国際航海に従事する船舶: 24h/日</p> <p>国際航海に従事しない船舶(平水): 8h/日</p> <p>〃(沿海): 16h/日</p> <p>〃(近海): 24h/日</p> <p>D: スラッジを陸上排出できる港間の最大航海日数(いかなる</p>	<p>以下を附則で規定: 現存船舶の取り扱いは、従前の例によるが、現行の規定によることとして差し支えない。</p> <p>(同上)</p>

<p>場合も6日以上とする。)又は30日のうちいずれか小さい日数</p> <p>ただし、国際航海に従事しない船舶(漁船(船舶安全法施行規則第1条第2項の漁船をいう。以下同じ。))及び漁船については、次のとおり取り扱って差し支えない。</p> <p>国際航海に従事しない船舶(平水):2日 " (沿海):4日 " (近海):6日</p> <p>漁船:「漁船船員の労働環境改善措置要綱(昭和57年11月1日船査698号)の別表に示す航海日数又は30日のうちいずれか小さい日数。</p>	<p>場合も6日以上とする。)又は30日のうちいずれか小さい日数</p> <p>ただし、国際航海に従事しない船舶(漁船(船舶安全法施行規則第1条第2項の漁船をいう。以下同じ。))を除く。)及び漁船については、次のとおり取り扱って差し支えない。</p> <p>国際航海に従事しない船舶(平水):2日 " (沿海):4日 " (近海):6日</p> <p>漁船:「漁船船員の労働環境改善措置要綱(昭和57年11月1日船査698号)の別表に示す航海日数又は30日のうちいずれか小さい日数。</p>
<p>(2) 燃料油タンクに水バラストを積載するための配管を有する船舶</p> <p>(イ) 当該水バラストを油水分離装置を経由して海洋へ排出するもの</p> $V_1 = V_1 + K_2 B \text{ (m}^3\text{)}$ V_2 : スラッジタンク容量 V_1 : (1)に規定する式により算出される V_1 <p>K_2: - 0.01.....主機関用重油(A重油又は清浄を必要としない重油を除く。)であって主機に使用する前に燃料油清浄機で清浄する船舶の場合 - 0.005.....その他の船舶の場合</p> <p>B: 水バラストの積載のためにも使用される燃料油タンクの容量(m³)</p> <p>(ロ) 当該水バラストを海洋へ排出しないもの</p> $V_1 \text{ (m}^3\text{)}$ V_1 : (1)に規定する式により算出される V_1 <p>(b) (a)の規定にかかわらず、燃料油タンクに水バラストを積載す</p>	<p>(2) 平成2年12月31日以後に建造され、又は建造に着手された船舶</p> $V_1 = K_1 C D \text{ (m}^3\text{)}$ <p>K_1: - 0.015.....主機関用重油(A重油又は清浄を必要としない重油を除く。)であって主機に使用する前に燃料油清浄機で清浄する船舶の場合 - 0.005.....その他の船舶の場合</p> <p>C及びD:(1)に規定するC及びDに準じたものとする。この場合において、Cの燃料消費量は、$[(\text{m}^3/\text{日})]$ とすること。</p> <p>(b) (a)の規定にかかわらず、燃料油タンクに水バラストを積載す</p> <p>(同上)</p>

るための配管を有しない船舶（平成22年7月1日までに建造契約が結ばれたもの（建造契約がないものにあつては同日までに建造され、又は建造に着手されたもの）に限る。）であつて、乳化装置、スラッジ焼却装置等のスラッジを船内において処理するための装置を設置しているもの、スラッジタンクの最小容量（ V_1 ）は、次に掲げる値として差し支えない。

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

又は

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

$$2 \text{ (m}^3\text{)} \cdots \text{総トン数 4,000 トン以上の船舶}$$

のうちいずれか大きい方の値

この場合において

(イ) 「乳化装置(homogenizer)」とは、次に掲げる装置をいう。

- 1) 超音波等により燃料油を乳化することにより、燃料油清浄機で抽出されるスラッジの量を最小限度にするための装置
- 2) 燃料油清浄機で抽出されるスラッジのうち、燃焼可能なスラッジを再度燃料油と乳化混合するための装置

なお、当該乳化装置にあつては、スラッジと燃料油を混合させるタンクが必要となる。

(ロ) 「スラッジ焼却装置」とは、焼却可能なスラッジを船内において焼却する装置をいい、スラッジ専用の焼却装置のほかはスラッジの焼却に適する補助ボイラー等がある。

るための配管を有しない船舶であつて、乳化装置、スラッジ焼却装置等のスラッジを船内において処理するための装置を設置しているもの、分離スラッジタンクの最小容量（ V_1 ）は、次の船舶の区分に応じ、それぞれに掲げる値として差し支えない。

この場合において

(イ) 「乳化装置(homogenizer)」とは、次に掲げる装置をいう。

- 1) 超音波等により燃料油を乳化することにより、燃料油清浄機で抽出される分離スラッジの量を最小限度にするための装置
- 2) 燃料油清浄機で抽出される分離スラッジのうち、燃焼可能な分離スラッジを再度燃料油と乳化混合するための装置

なお、当該乳化装置にあつては、分離スラッジと燃料油を混合させるタンクが必要となる。

(ロ) 「スラッジ焼却装置」とは、分離スラッジ、ドレン・漏油又は廃油のうち、焼却可能なものを船内において焼却する装置をいい、スラッジ専用の焼却装置のほかはスラッジの焼却に適する補助ボイラー等がある。

(削除)	<p>(1) 平成2年12月31日前に建造され、又は建造に着手された船舶</p> $V_1 = 1(\text{m}^3) \cdots \text{総トン数 } 400 \text{ トン以上 } 4,000 \text{ トン未満の船舶}$ $2(\text{m}^3) \cdots \text{総トン数 } 4,000 \text{ トン以上の船舶}$	(同上)
(削除)	<p>(2) 平成2年12月31日以後に建造され、又は建造に着手された船舶であって、平成22年7月1日までに建造契約が結ばれたもの(建造契約がないものにあつては同日までに建造され、又は建造に着手されたもの)</p> $V_1 = 0.5 \times K_1 CD(\text{m}^3)$ <p>又は</p> $V_1 = 1(\text{m}^3) \cdots \text{総トン数 } 400 \text{ トン以上 } 4,000 \text{ トン未満の船舶}$ $2(\text{m}^3) \cdots \text{総トン数 } 4,000 \text{ トン以上の船舶}$ <p>のうちいずれか大きい方の値</p>	(同上)
(削除)	<p>(c) 燃料油タンクに水バラストを積載するための配管を有する船舶であつて当該水バラストを油水分離で処理して海洋へ排水するものの分離スラッジタンクの最小容量(V_2)は、次の値とする。</p> $V_2 = V_1 + K_2 B(\text{m}^3)$ <p>V_1(a)又は(b)に規定する分離スラッジタンクの最小容量(m^3)</p> <p>K_2: $\begin{cases} 0.01 \cdots \cdots \text{主機関用重油(A重油又は清浄を必要としない重油を除く。)} \text{であつて主機関に使用する前に燃料油清浄機で清浄する船舶の場合} \\ 0.005 \cdots \cdots \text{その他の船舶の場合} \end{cases}$</p> <p>B: 水バラストの積載のためにも使用される燃料油タンクの容量(m^3)</p>	(同上)
(削除)	<p>(d) (c)の規定にかかわらず、燃料油タンクに水バラストを積載するための配管を有する船舶であつて、燃料油タンクから水バラストを油水分離装置を経由して海洋へ排出するための管装置</p>	(同上)

	<p>を設置しないものの分離スラッジタンクの最小容量(V_2)は、(c)の値に代えて、V_1として差し支えない。</p>	<p>(同上)</p>
(削除)	<p>(e) 平成2年12月31日以後に建造され、又は建造に着手された船舶が、ドレン・漏油タンク又は廃油タンクを付加的に設置する場合の当該タンクの最小容量は、次の船舶の区分に応じ、それぞれに掲げる値とする。</p> <p>ただし、(1)に規定する船舶は、(2)に規定する船舶の要件によっても差し支えない。</p>	<p>(同上)</p>
(削除)	<p>(イ) ドレン・漏油タンク</p> <p>1) 主機関の連続最大出力が10,000kw以下の船舶</p> <p>$V_2=0.02 \times D \times n_1$ (m³)</p> <p>2) 主機関の連続最大出力が10,000kwを超える船舶</p> <p>$V_2=D \times [0.01(n_1-10)+0.2]$ (m³)</p> <p>V_3: ドレン・漏油タンクの容量(m³)</p> <p>D: 6.2(a)(1)に規定するDに準じた日数</p> <p>n_1: 主機関の連続最大出力(kw)が1,000kw以下の場合は、$n_1=1$</p> <p>主機関の連続最大出力(kw)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</p> <p>(ロ) 廃油タンク</p> <p>潤滑油清浄機を有する船舶であるため、航海中に潤滑油の交換を必要としない場合は、$V_4=0$として差し支えない。</p> <p>$V_4=1.5 \times n_2$ (m³)</p> <p>V_4: 廃油タンクの容量(m³)</p> <p>n_2: 機関の連続最大出力の総計(kw)が1,000kw以下の</p>	<p>(同上)</p>

<p>(削除)</p> <p>(c) スラッジタンクには、ビルジ貯蔵装置又は油水分離装置にスラッジ (静置した際に得られる水を含む。) が移送されるような配管 (タンクトップ等への配管等、間接的に移送されるものを含む。) を設置してはならない。ただし、スラッジを静置した際に得られる水をビルジタンク又はビルジウェルへ移送する配管であって、自動閉鎖バルブ (開く場合は手動式、閉鎖する場合は自動式のバルブをいう。) 及び目視監視手段を設けている又はこれらと同等の手段を講じている場合は、この限りでない。</p> <p>(d) 平成2年12月31日以後、平成23年1月1日前に建造され、又は建造に着手された船舶のスラッジタンクには、スラッジを静置した際に得られる水を船内の他のタンク等に移送する配管であって、自動閉鎖バルブ又はこれと同等の装置を設けたものを設置することができる。</p>	<p>場合は、0.1 機関の連続最大出力の総合計(kw)が1,000kwを超える場合は、1,000kw又は端数毎に1を加算した値</p> <p>(2) 平成4年1月1日以後に建造され、又は建造に着手された船舶(MEPC/Circ.235 参照)</p> <p>(イ) ドレン・漏油タンク</p> <p>1) 主機関の連続最大出力が10,000kw以下の船舶 $V_3=20 \times D \times P / 10^6 (m^3)$</p> <p>2) 主機関の連続最大出力が10,000kwを超える船舶 $V_3=D \times [0.2 + (1 \times (P - 10,000) / 10^6)] (m^3)$</p> <p>$V_3$: ドレン・漏油タンクの容量($m^3$) D: 6.2(a)(1)に規定するDに準じた日数 P: 主機関の連続最大出力(kw)</p> <p>(ロ) 廃油タンク 上記(イ)(ロ)と同じ。</p> <p>(新設)</p>
<p>(新設)</p>	<p>附属書I第12規則2.2</p> <p>6.3(d)から移動し、内容を明確化</p>

<p>(c) 本項第2号の「スラッジの取出し及びタンク内での清掃が容易にできる構造のものであること」とは、次に掲げられていることをいう。</p>	<p>平成2年12月31日以後に建造され、又は建造に着手された船舶については、本項第2号の「スラッジの取出し及びタンク内の清掃が容易にできる構造のものであること」とは、次に掲げる要件に適合していることをいう。</p>	<p>以下を附則で規定：現存船舶の取り扱いは、従前の例による。</p>
<p>(1) (略)</p>	<p>(1) (略)</p>	
<p>(2) (略)</p>	<p>(2) (略)</p>	
<p>(削除)</p>	<p>(g) スラッジタンクに関する詳細な基準は、附属書6によること。</p>	
<p>(削除)</p>	<p>6.3 (d) 平成2年12月31日以後に建造され、又は建造に着手された船舶については、スラッジタンクから静置した水を船内のほかのタンク等に排出する場合には、自動閉鎖バルブ(開く場合は手動式、閉鎖する場合は、自動式)のバルブをいう。又はこれと同等の装置を設けることができる。</p>	<p>6.2(d)に移動</p>
<p>(d) 本項第1号の「移送することができる」とは、移送用の配管及びポンプを有していることをいう。この場合において、平成2年12月31日以後に建造され、又は建造に着手された船舶にあっては、移送用のポンプは、ビルジポンプと兼用されたものでないこと。</p>	<p>(e) 本項第1号の「移送することができる」とは、移送用の配管及びポンプを有していることをいう。この場合において、平成2年12月31日以後に建造され、又は建造に着手された船舶にあっては、移送用のポンプは、ビルジポンプと兼用されたものでないこと。ただし、平成2年12月31日前に建造され、又は建造に着手された船舶にあっては、この限りでない。</p>	<p>形式改正 (冗長部分の削除)</p>
<p>(e) (略)</p>	<p>(f) (略)</p>	
<p>(f) (略)</p>	<p>(g) (略)</p>	
<p>第8章 海洋汚染防止緊急措置手引書等</p>	<p>第8章 海洋汚染防止緊急措置手引書等</p>	
<p>(油濁防止緊急措置手引書又は有害液体汚染防止緊急措置手引書を作成すべき船舶)</p>	<p>34.1 (a) 本項は、油濁防止緊急措置手引書(以下本章において「手引書」という。)を作成し、船舶内に備え置き、又は掲示すべき船舶(以下「備置き対象船舶」という。)の範囲を規定したものであること。</p>	<p>規定の明確化のため。</p>

<p>及び総トン数400トン以上のノンタンカーについて、いずれも内航非自航船又は係船中の船舶は対象から除かれる。</p>	<p>であり、総トン数150トン以上のタンカー及びノンタンカーであって総トン数400トン以上のものについて、いずれも内航非自航船又は係船中の船舶は対象から除かれる。</p>
<p>(b) 海上自衛隊防衛大学校を含む。)の使用する船舶を除き、油濁防止緊急措置手引書の備置き対象船舶と検査対象船舶とは、同一である。</p>	<p>(b) 海上自衛隊防衛大学校を含む。)の使用する船舶を除き、手引書の備置き対象船舶と検査対象船舶とは、同一である。</p>
<p>(c) 有害液体物質ばら積船(タンカー兼有害液体物質ばら積船を除く。)は、油の排出規制上ノンタンカーとして取り扱われるので、総トン数400トン以上の当該船舶は、油濁防止緊急措置手引書の備置き義務がある。</p>	<p>(c) 有害液体物質ばら積船(タンカー兼有害液体物質ばら積船を除く。)は、油の排出規制上ノンタンカーとして取り扱われるので、総トン数400トン以上の当該船舶は、手引書の備置き義務がある。</p>
<p>(d) タンカー兼有害液体物質ばら積船は、タンカー及び有害液体物質ばら積船の両方の取扱いを受けることとされているので、総トン数150トン以上の当該船舶は、油濁防止緊急措置手引書の備置き義務がある。 なお、タンカー兼油類似有害液体物質ばら積船は、有害液体物質ばら積船としても取り扱われるので、総トン数150トン以上の当該船舶は、有害液体汚染防止緊急措置手引書の備置き義務もある。</p>	<p>(d) タンカー兼有害液体物質ばら積船は、タンカー及び有害液体物質ばら積船の両方の取扱いを受けることとされているが、手引書に関しては、タンカーとして取り扱うこととし、総トン数150トン以上の当該船舶は、手引書の備置き義務がある。 なお、タンカー兼油類似有害液体物質ばら積船は、タンカーとして取り扱われるので、総トン数150トン以上の当該船舶は、手引書の備置き義務がある。</p>
<p>35.1 (a) 第1号は、船舶職員(船舶職員法(昭和26年法律第149号)第2条第2項の船舶職員をいう。以下同じ。)が使用する言語により油濁防止緊急措置手引書、有害液体汚染防止緊急措置手引書又は海洋汚染防止緊急措置手引書が作成されるべきであることを規定したものである。</p> <p>(b) (略)</p> <p>(c) (略)</p> <p>(d) (略)</p> <p>(e) 国際航海に従事する非自航船は、そもそも非自航船が船舶職員</p>	<p>(海洋汚染防止緊急措置手引書等)</p> <p>35.1 (a) 第1号は、船舶職員(船舶職員法(昭和26年法律第149号)第2条第2項の船舶職員をいう。以下同じ。)が使用する言語により手引書が作成されるべきであることを規定したものである。</p> <p>(b) (略)</p> <p>(c) (略)</p> <p>(d) (略)</p> <p>(e) 国際航海に従事する非自航船は、そもそも非自航船が船舶職員</p>

<p>員法の対象外であることから、船長が乗船しておらず(通常、数名の作業員又は保安要員が乗船している。)、当該非自航船の油汚染事故の通報義務は、当該非自航船の管理責任を有する者たる曳航している船舶の船長にある。</p> <p>ただし、非自航船に係る油濁防止緊急措置手引書、有害液体汚染防止緊急措置手引書又は海洋汚染防止緊急措置手引書は、当該非自航船に備え置かなければならない。</p>	<p>員法の対象外であることから、船長が乗船しておらず(通常、数名の作業員又は保安要員が乗船している。)、当該非自航船の油汚染事故の通報義務は、当該非自航船の管理責任を有する者たる曳航している船舶の船長にある。</p> <p>ただし、非自航船に係る油濁防止緊急措置手引書、有害液体汚染防止緊急措置手引書又は海洋汚染防止緊急措置手引書は、当該非自航船に備え置かなければならない。</p>
<p>(f) 第2号ロの「関係者」とは、船舶所有者、運航者、荷送人、海上災害防止センター、船主責任相互保険組合(P&Iクラブ)及び現地連絡員、用船者、保険会社、船級協会、代理店、サルベージ会社、清掃会社、油防除処理会社等をいい、そのリスト及びその連絡先は、具体的には手引書の付録に添付されている。</p>	<p>(f) 第2号ロの「関係者」とは、船舶所有者、運航者、荷送人、海上災害防止センター、船主責任相互保険組合(P&Iクラブ)及び現地連絡員、用船者、保険会社、船級協会、代理店、サルベージ会社、清掃会社、油防除処理会社等をいい、そのリスト及びその連絡先は、具体的には手引書の付録に添付されている。</p>
<p>(g) (略)</p>	<p>(g) (略)</p>
<p>(h) (略)</p>	<p>(h) (略)</p>
<p>(i) 第2号ニの「調整」とは、排出油の防除のための措置について本船と海上保安機関との役割分担をいう。</p> <p>なお、第2号ニの「海上保安機関」とは、条約附属書第26規則においては、国及び地方当局と規定されており、手引書に国(海上保安機関をいう。)及び地方当局(沿岸国の場合に限るとともに、その港湾当局を含む。)と記載されても差し支えない。</p>	<p>(i) 第2号ニの「調整」とは、排出油の防除のための措置について本船と海上保安機関との役割分担をいう。</p> <p>なお、第2号ニの「海上保安機関」とは、条約附属書第26規則においては、国及び地方当局と規定されており、手引書に国(海上保安機関をいう。)及び地方当局(沿岸国の場合に限るとともに、その港湾当局を含む。)と記載されても差し支えない。</p>
<p>(j) (略)</p>	<p>(j) (略)</p>
<p>(k) 油濁防止緊急措置手引書の様式については、附属書 [13] によること。</p>	<p>(k) 手引書の様式については、附属書 [13] によること。</p>
<p>(l) 有害液体汚染防止緊急措置手引書の様式については、附属書</p>	<p>(新設)</p>

	[16] によること。		
35.2 (a)	本項第1号は、当該油タンカーの船舶職員が使用する言語により船舶間貨物油積替作業手引書が作成されるべきであることを規定したものである。	(新設)	46.1(b)と同様に規定
(b)	30.0(b)の規定は、本項について準用する。	(新設)	46.1(c)と同様に規定
(c)	本項第2号イの「船舶間貨物油積替えに関する作業を行う者」とは、当該油タンカーの乗組員及び乗組員以外の者であって、船舶内で当該作業を行う者をいう。	(新設)	46.1(d)と同様に規定
(d)	<p>本項第2号イの「油の排出を防止するために遵守すべき事項」とは、次のことをいう。</p> <p>(1) 船舶間貨物油積替えに係る段階を追った作業手順。当該手順には、少なくとも、次の内容を含めなければならない。</p> <p>(イ) 船舶を相手側船舶に繋ぎ止める手順及びそれを解放する手順並びにそれらに必要なアレンジメント</p> <p>(ロ) 船舶間貨物油積替えに関する作業中に船舶の繋ぎ止めを調整する手順</p> <p>(ハ) 船舶間貨物油積替えに必要な貨物油とバラスト水の移動に関する手順(作業実施場所まで航行する際及び錨泊した後における当該手順並びにバラスト調整に必要なタンク配置等の情報も含む。)</p> <p>(ニ) 貨物ホースとマニホールドに接続されたホースの結合手順とその結合の強固さを試験する手順</p> <p>(ホ) 船舶間貨物油積替作業終了時の貨物タンクに関する手順とホースを取り外す手順</p> <p>(ヘ) 船舶間の漏油受けの設置と漏油処理の手順</p> <p>(2) 船舶間貨物油積替えに関する作業を行う者の役割及び配置場所並びにそれぞれの者が果たすべき役割</p> <p>(3) 想定される全ての非常事態に対応した緊急時対応計画。当</p>	(新設)	

<p>該計画には、少なくとも、次の内容を含めなければならない。</p> <p>(イ) 緊急時における船舶間貨物油積替えに関する作業の中止手順（船舶間の連絡、早急なホースの取り外し、船舶の繋ぎ止めの解放に関する手順を含む。）を含む。</p> <p>(ロ) 油が海に漏れた際の報告に関する手順</p> <p>(e) 船舶間貨物油積替え作業手引書の様式については、附属書 [17] によること。</p>	
	(新設)
<p>35.3 (a) 油漏防止緊急措置手引書、有害液体汚染防止緊急措置手引書、海洋汚染防止緊急措置手引書又は船舶間貨物油積替え作業手引書は、定期検査に合格したものを、船舶内にある者が必要に応じて直ちに参照できる場所(例えば、船舶職員、部員等が見やすい船橋等の場所)に備え置き、又は掲示して置くこと。</p> <p>心得附則 (平成 22 年 12 月 28 日)</p> <p>(適用期日)</p> <p>この改正は、平成 23 年 1 月 1 日より適用する。</p> <p>(経過措置)</p> <p>施行日前に建造され、又は建造に着手された船舶のスラッジ貯蔵装置については、改正後の 6.1 から 6.3 までの規定に関わらず、なお従前の例によることができる。</p>	<p>35.2 (a) 手引書は、定期検査に合格したものを、船舶内にある者が油汚染事故発生時において直ちに参照できる場所(例えば、船舶職員、部員等が見やすい船橋等の場所)に備え置き、又は掲示しておくこと。</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p> <p>(新設)</p>
	<p>附属書 [6] MEPC/Circ.235</p> <p>船舶の機関区域における油性廃棄物の処理システムに関する指針の MEPC 回章</p> <p>1990 年 12 月 13 日採択</p>
	<p>1 1978 年の議定書により改正された 1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約(MARPOL 条約)附属書 I は、油性残留物及び機関室の油性ビルジ水の貯蔵、処理及び排出用の装置に関する規則及び統一解釈により構成されている。</p>
	<p>2 船舶の機関区域における油性廃棄物の処理のシステムに関</p>

	<p>する主管庁の作業を容易にするため、海洋環境保護委員会 (MEPC) は、条約上の要件を覆行するための適切な技術の見直しを継続的に行ってきた。</p>
(削除)	<p>3 本回章の付録の指針は、1992年1月1日に起工する船舶及び実行可能な場合における既存の航行船舶に関する油性ピルジ水及び油性残留物の効果的かつ有用な処理システムの実施に当たって、主管庁、船舶所有者及び造船事業者が考慮するたための指針である。</p>
(削除)	<p>船舶の機関室区域における油性廃棄物の処理システムに関する指針</p>
(削除)	<p>1 MARPOL 73/78 条約附属書 I は、油性残留物及び機関室の油性ピルジ水の貯蔵、処理及び排出用の装置に関する規則及び統一解釈により構成されている。</p>
(削除)	<p>2 MEPC による条約上の要件の適正な技術及び実施に関する継続的な見直しにおいては、有効な情報を取りまとめられている。この情報は、油性ピルジ水及び油性残留物の処理システムのための機関室内の設備の設計、承認及び検査について有効なものとしてされている。しかしながら、これは、条約規則又は統一解釈についての一部をなすものではない。</p>
(削除)	<p>3 MEPC は、この情報が主管庁、船舶所有者及び造船事業者にとって有意義なものであるとし、情報の周知は、MEPC 回章の形式によることを決定した。</p>
(削除)	<p>4 本指針に盛り込まれている情報は、新たに建造される船舶及び適用可能なかつ合理的な事情にある航行中の船舶のための油性ピルジ水及び油性残留物の適切かつ有効な処理システムの実施についての指針に関するものとされている。</p> <p>情報は、特定の船舶に関し、その特別の条件及び環境、船舶所有者及び造船事業者の事業、船級協会規則、主管庁の要求等</p>

	に関連して考察されている。
(削除)	5 指針における定義
(削除)	5.1 油性廃棄物は、油性スラッジ及び油性ビルジ水をいう。
(削除)	5.2 油性スラッジは、次のことをいう。 1 分離スラッジは、燃料油及び潤滑油の清浄から生じたスラッジのことをいう。 2 ドレン及び漏油は、機関区域におけるドレン及び漏洩から発生した油をいう。 3 廃油は、廃棄される潤滑油及び炭水化した油その他の炭化水素の液体をいい、当該油は、低質化及び油濁のため機器の使用に適しないものをいう。
(削除)	5.3 スラッジタンクは、次のことをいう。 1 分離スラッジタンク 2 ドレン・漏油タンク 3 廃油タンク
(削除)	5.4 ビルジ貯蔵タンクは、油性ビルジタンクのことをいう。
(削除)	5.5 これらの指針において用いている規則は、MARPOL73/78 条約附属書Iに含まれている。
(削除)	5.6 指針で定義されている油性スラッジ焼却炉は、航海中の船舶で発生する油性スラッジの焼却作業に用いられる装置であること。 スラッジ焼却炉は、次の設備を備えていること。 - 適切な油性スラッジ処理装置を備えた主及び補助蒸気ボイラー - スラッジ焼却のための適切な油性スラッジ移動装置を備えた焼却炉 - スラッジ焼却のための専用に設置された適切な油性スラ

	ツジ処理装置を備えた焼却炉	
(削除)	- 適切な油性スラッジ処理装置を備えた不活性ガス装置	
(削除)	油性廃棄物の集積及び貯蔵	
(削除)	6.1 分離スラッジタンク及びドレン・漏油タンクは、第17規則に基づいて義務付けられている。	
(削除)	6.2 <u>ベルジ貯蔵タンクは、船内の15ppm又は100ppmの油水分離器によって排出される前に、日常発生するベルジを受け入れるために設置されていなければならない。ベルジ貯蔵タンクは、強制されているものではないが、停泊中、特別航海域及び沿岸海域の航行中及び15ppm又は100ppmの油水分離器の操作の期間中に船舶において確実に使用されることとされている。</u>	
(削除)	6.3 <u>ベルジ貯蔵タンクは、清浄のために急速分離洗剤が用いられている場合においては、油性ベルジ水の浄化に対する付加的な保護装置としても使用することができる。</u>	
(削除)	7 油性廃棄物タンクの設置	
(削除)	7.1 <u>上記に述べられたタンクは、予定された船内作業に適合するように設置しなければならない。</u>	
(削除)	7.2 <u>スラッジタンクは、分離かつ独立させてよいが、船舶の大きさ及び船内作業に応じて、適切に結合させることができる。</u>	
(削除)	7.3 <u>分離スラッジ集積用の独立したタンクを設置することの利便は、より小型のタンクが、清浄機及び加熱装置を設置する必要がある、かつ、小型タンクの上部に当該装置を設置しなければならないということから、スペースの縮小を生じるということを考慮したためである。</u>	
(削除)	7.4 <u>ベルジ貯蔵タンクが設置される場合には、ほかのスラッジ集積用のタンクとは、分離され、かつ、独立されていること。</u>	
(削除)		
(削除)	8 油性廃棄物タンクの大きさ	

(削除)	<p>8.1 機関室の種々の装置からの油性廃棄物の集積用タンクは、予定された船内作業の態様を考慮した十分な容量を有していること。下記の情報は、次のような観点からの指針を定めているものである。船舶の航行の態様の特殊性及び停泊時における特殊性に応じ、追加的に適用されるよう考慮されている。</p>
(削除)	<p>8.2 勧告されているスラッジタンクの容量は、第17規則の統一解釈に規定されている。</p>
(削除)	<p>8.3 第17規則において追加的に要求されている廃油タンクを設置する場合には、機関室設備において、低質化したこと、汚染したこと又はメンテナンスにより廃棄されたこととなった潤滑油その他の油及び炭水化した液体を受け入れるために、十分な容量でなければならぬ。15ppm 又は 100ppm の油水分離器から排出される油もこのタンクに排出することができる。主機関及び補助機関の潤滑油を海上において完全に交換する必要がある場合には、タンクの容量は機関の出力1,000kw 毎に1.5m³として決定されること。</p>
(削除)	<p>8.4 第17規則に追加的に要求されているドレン・漏油タンクを設置する場合には、機関室内の数が所に設置することができる。15ppm 又は 100ppm の油水分離器から排出される油もこのタンクに排出することができる。</p> <p>勧告されている容量は、次のとおりである。</p> <p>主機関の出力(kw) 容量(m³)</p> <p>10,000 以下のもの $20 \times D \times P / 106$</p> <p>10,000 を超えるもの $D \times [0.2 + (7 \times (P - 10,000) / 106)]$</p> <p>D=日;第17規則の統一解釈において用いられている航海日数に同じ。</p> <p>P=主機関の出力(kw)</p>
(削除)	<p>8.5 船外へビルレジを排出することなくビルド貯蔵タンクを設置</p>

	<p>する場合には、沿岸及び特別海域における船舶の航行の様態に応じた容量を有していること。15ppm 又は 100ppm の油水分離器を操作しないことの利便も考慮すること。容量は、次のとおりである。</p> <p>主機関の出力(kw) 容量(m³)</p> <p>1,000 未満 1.5</p> <p>1,000 以上 20,000 未満 $1.5+(P-1,000)/1,500$</p> <p>20,000 以上 $14.2+0.2(P-2,000)/1,500$</p> <p>P=主機関の出力(kw)</p>
(削除)	<p>2 機関室区域のポンプ、配管及び排出設備</p>
(削除)	<p>9.1 下記の指針は、重質燃料油によって運転される船舶の航行中における油性ビルジ、分離スラッジ、ドレン及び漏油並びに廃油の処理及び貯蔵のためのシステムを構成する配管設備について規定している。</p>
(削除)	<p>9.2 15ppm 又は 100ppm の油水分離器からの流出は、ビルジ貯蔵タンクへの再循環が可能なものであること。</p>
(削除)	<p>9.3 専用ポンプを設置している場合は、排出は 15ppm 又は 100ppm の油水分離器を通さなくてはならない。</p>
(削除)	<p>9.4 15ppm 又は 100ppm の油水分離器の排出管設備は、パラ 9.2 に規定する再循環配管を除いて、ビルジポンプ及び水バラスト等排出管装置から完全に分離されていること。</p>
(削除)	<p>9.5 標準排出連結具への油性廃棄物に対する船舶の排出配管は、燃料油受入装置から分離されていること。</p>
(削除)	<p>9.6 燃料油清浄機から分離した汚水、排水制御水は、分離スラッジタンクへの流入を最小にするために特定のタンクに排出するものとする。この特定のタンクは、ドレンポンプを使用しない場合におけるドレンの流出を容易にするため、二重底の上面に設置するものとする。燃料油清浄機からの汚水及び排出制御</p>

	<p>水を特定のタンクに排出しない場合には、このタンクの代わりに分離スラッジタンクに排出することができる。当該タンクは、上記のドレンの流出を容易にするため、二重底の上に設置するものとする。</p> <p>9.7 <u>スラッジタンクへの注入又は排出のための配管は、第19規則で規定されている標準排出連結具を除き、直接船外へ配管していないものとする。</u></p> <p>※ パラ9.7は、MARPOL73/78 条約の附属書Iの第17規則の第3項が発効した場合に義務付けられる。船外排出口に通じる配管を備えている既存船であって当該配管に蓋板を設けているものは、この要件に適合しているものとする。</p>
(削除)	10
(削除)	10.1
(削除)	10.1.1
(削除)	10.1.2
(削除)	10.1.3

	<p>ことができるように設計されているものとする。 <u>スラッジタンクからポンプへの吸入管には、加熱装置が設置されているものとする。</u></p>
(削除)	<p><u>10.1.4 重燃料油清浄機からタンクへの配管</u> 可能な限り、スラッジタンクは、重燃料油清浄器の下に設置されているものとする。可能な場合には、重燃料油清浄器からスラッジタンクへの排出管を最大勾配の状態で備え付けることにより、当該タンクを当該清浄器の近くに設置するものとする。配管は、できる限り直線的に又は最大曲度の肘型で設置されているものとする。</p>
(削除)	<p><u>10.1.5 水中ポンプ又は開放吸入管は、吸入口への油性スラッジの通路ができるだけ短くなるように設置されているものとする。</u>また、スラッジタンクは、油性スラッジが吸入口の方へ移動できるように勾配をつけて設計されているものとする。吸入口は、油性スラッジが吸入管へ移動する通路のタンク底の上のフレームに、できる限り広くなるように設置されているものとする。</p>
(削除)	<p><u>10.1.6 ポンプ及び圧力管</u> ポンプは、乾燥移動の予防に関して、適切な方法をもって高粘度の油性スラッジの使用に適するポンプ(例えば「移動排水ポンプ」)であること。少なくとも、4バターの全揚程を有し、かつ、排出量が次の算式によって決定されているものであること。 $Q = V/t \text{ (m}^3/\text{h)}$ この場合において、Vとは、第17規則の解釈で決定されたスラッジタンクの容量である。4時間を時間tに代入する。ただし、ポンプの容量は、2m³/h以上であること。 ポンプ吸入揚程の位置は、主機関の出力15,000kw以下の船</p>

	<p>船にあっては、3.0mを超えないこと。15,000kwを超えるもの にあっては、3.5mを超えないこと。 <u>ポンプを設置する場合には、当該ポンプの圧力弁は、甲板上 の移動管、スラッジタンク及び焼却装置にのみ連結して設置す るものとする。</u></p>
(削除)	<p>10.1.7 <u>清浄を容易にするようなスラッジタンク的设计 アクセホールは、タンクの全域が清浄できるように設置さ れているものとすること。</u> <u>アクセホールは、携帯用ポンプの使用を容易にするため、 タンクの上部に設置するものとすること。</u></p>
(削除)	<p>10.1.8 <u>蒸気排出管 スラッジタンクの上には、清浄のための蒸気排出管を設置 するものとする。</u></p>
(削除)	<p>10.2 <u>スラッジタンクへの注入又は排出のための配管 スラッジタンクへの注入又は排出のための配管は、第19規 則で規定されている標準排出連結具を除き、直接船外へ配管し ていないものとすること。</u></p>
(削除)	<p>11 <u>スラッジ焼却のための船内装置の例</u></p>
(削除)	<p>11.1 一般</p>
(削除)	<p>11.1.1 <u>スラッジタンクの設置に加えて、油性残留物(スラッ ジ)の処理に関するもう1つの方法は、油性スラッジ焼却炉で ある。</u></p>
(削除)	<p>11.2 <u>油性スラッジ焼却炉</u></p>
(削除)	<p>11.2.1 <u>油性スラッジ焼却炉は、下記のもので構成される。</u></p>
(削除)	<ul style="list-style-type: none"> - <u>蒸気ボイラー、熱移動加熱装置又は焼却炉</u> - <u>オイルバーナー</u> - <u>油性スラッジ処理装置</u> - <u>分離スラッジタンク</u>

	(新設)	
1	(新設)	<p>船舶間貨物油積替作業手引書(以下「手引書」という。)の作成に当たっては、MARPOL73/78 条約附属書 I 第 41 規則 1 に従い、国際海事機関(IMO)の指定する船舶間貨物油積替作業の優良事例ガイドライン(改正された IMO の「油汚染マニユアル」第 1 節予防、ICS 及び OCIMF の「船舶間貨物油積替えガイド(第 4 版)」石油に含まれる情報が記載されていないなければならない。</p> <p>手引書の様式は、次に掲げる船舶の区分に従い、該当する様式を標準とする。</p>
2	(新設)	(1) 国際航海に従事しない船舶間貨物油積替えを行うタンカ
	(新設)	—……………第 1 号様式
	(新設)	(2) 国際航海に従事する船舶間貨物油積替えを行うタンカ
	(新設)	—……………第 2 号様式
	(新設)	第 1 号様式 (別紙)
	(新設)	第 2 号様式 (別紙)
3	(新設)	<p>新造船又は新たに検査対象に船舶(以下「新造船等」という。)が第 1 回定期検査において予備試験として行なうオーナーポートライアルのために臨時航行検査を受ける場合には、手引書の作成を要さない。</p>

II 海洋汚染防止設備等、海洋汚染防止緊急措置手引書等、大気汚染防止検査対象設備及び揮発性物質放出防止措置手引書の検査等に関する規則

(傍線の部分は改正部分)

改正案	現行	備考
(用語)	(用語)	
<p>1.0 (a) 「海洋汚染防止設備等」とは、次の設備等をいう。</p> <p>(2) 油の排出防止に関する設備等(第18条第1号参照) 法第5条第1項から第3項までに規定する設備(ビルジ等排出防止設備、水バラスト等排出防止設備、分離バラストタンク及び貨物艙原油洗浄設備)タンカーにあつては、その貨物艙を含む)及び油濁防止緊急措置手引書(海洋汚染防止緊急措置手引書(法第7条の2第1項に規定する事項に係る部分に限る。)を含む。) <u>なお、第18条第1号においては、船舶間貨物油積替え作業手引書を「油の排出防止に関する設備等」に含まれるとしているが、本心得においては、明記されていない限り、同手引書を「油の排出防止に関する設備等」に含まない。</u></p>	<p>1.0 (a) 「海洋汚染防止設備等」とは、次の設備等をいう。</p> <p>(2) 油の排出防止に関する設備等(第18条第1号参照) 法第5条第1項から第3項までに規定する設備(ビルジ等排出防止設備、水バラスト等排出防止設備、分離バラストタンク及び貨物艙原油洗浄設備)タンカーにあつては、その貨物艙を含む)及び油濁防止緊急措置手引書(海洋汚染防止緊急措置手引書(法第7条の2第1項に規定する事項に係る部分に限る。)を含む。)</p>	<p>船舶間貨物油積替え作業手引書については、 ○法19条の36においては、「海洋汚染防止緊急措置手引書等」に含まれるよう規定されている一方で、 ○法19条の37においては「油の排出防止に関する設備等」に含まれるよう規定されており、本心得では、混乱を生じさせないため、当該手引書は「海洋汚染防止緊急措置手引書等」にのみ含まれることとし、「油の排出防止に関する設備等」には含まれないこととする。</p>
(2) (略)	(2) (略)	
(3) (略)	(3) (略)	
(b) (略)	(b) (略)	
<p>2.4 (a) 本項は、海洋汚染防止緊急措置手引書等を備え置き、又は揭示すべき船舶(検査対象船舶)のうち、第2条第6項第2号の規定と同様に海上自衛隊(防衛大学校を含む。)の使用する船舶に</p>	<p>2.4 (a) 本項は、海洋汚染防止緊急措置手引書等を備え置き、又は揭示すべき船舶(検査対象船舶)のうち、第2条第7項第2号の規定と同様に海上自衛隊(防衛大学校を含む。)の使用する船舶に</p>	

<p>ついては、検査対象船舶から除外するものである。</p> <p>2.6 (a) 本項第3号の規定は、推進機関を有しない船舶以下「非自航船」という。)であって、次に掲げる船舶以外のものは、本条第1項から第3項まで及び第5項の検査対象船舶に含まれないとするものである。</p> <p>(1) 非自航船であって国際航海に従事するもの</p> <p>(2) 非自航船であって有害液体物質ばら積船</p> <p>この場合において、第1項の規定の適用にあつては、有害液体物質ばら積船(検査心得 I21.1(a)に規定するタンカー兼有害液体物質ばら積船を除く。)は、ノンタンカーとして取り扱われることから、外航非自航船である総トン数400トン以上の有害液体物質ばら積船は、第1項の油の排出防止に関する設備等に係る検査対象船舶である。</p> <p>したがって、第6項第3号かつこの書の「有害液体物質ばら積船を除く。」は、第2項の検査対象船舶に限定した規定と解されることから、非自航船である有害液体物質ばら積船は、第2項において検査対象船舶である。</p> <p>(b) 建造中の船舶であつて自航できないものを他の船舶で曳航する場合は、「推進機関を有しない船舶」として取り扱って差し支えない。</p> <p>(c) (略)</p> <p>(臨時航行検査)</p> <p>16.0 (a) (略)</p> <p>(b) (略)</p> <p>(c) (略)</p>	<p>ついては、検査対象船舶から除外するものである。</p> <p>なお、海洋汚染防止緊急措置手引書を備え置き、又は揭示すべき船舶は、技術基準省令第34条に規定されている。</p> <p>2.6 (a) 本項第3号の規定は、推進機関を有しない船舶以下「非自航船」という。)であって、次に掲げる船舶以外のものは、本条第1項から第4項まで及び第6項の検査対象船舶に含まれないとするものである。</p> <p>(1) 非自航船であつて国際航海に従事するもの(以下「外航非自航船」という。)</p> <p>(2) 非自航船であつて有害液体物質ばら積船</p> <p>この場合において、第1項の規定の適用にあつては、有害液体物質ばら積船(検査心得 I21.1(b)に規定するタンカー兼有害液体物質ばら積船を除く。)は、ノンタンカーとして取り扱われることから、外航非自航船である総トン数400トン以上の有害液体物質ばら積船は、第1項の油の排出防止に関する設備等に係る検査対象船舶である。</p> <p>したがって、第4項第3号かつこの書の「有害液体物質ばら積船を除く。」は、第3項の検査対象船舶に限定した規定と解されることから、非自航船である有害液体物質ばら積船は、第3項において検査対象船舶である。</p> <p>(新設)</p> <p>(b) (略)</p> <p>(臨時航行検査)</p> <p>16.0 (a) (略)</p> <p>(b) (略)</p> <p>(c) (略)</p>
<p>(b) 建造中の船舶であつて自航できないものを他の船舶で曳航する場合は、「推進機関を有しない船舶」として取り扱って差し支えない。</p> <p>(c) (略)</p> <p>(臨時航行検査)</p> <p>16.0 (a) (略)</p> <p>(b) (略)</p> <p>(c) (略)</p>	<p>過去の改正漏れへの対応</p> <p>海事QMS対応</p>

(d) (略)	(d) (略)	海事QMS対応
(e) 建造中の船舶であって自航できないものを他の船舶で曳航して回航する場合には、2.6(b)のとおり、検査対象船舶として取り扱わないので、臨時航行検査を受検することを要しない。 (海洋汚染防止証書)	(第設)	
18.2 (a) 海洋汚染等防止証書の交付については、第18条に規定する区分に従い、それぞれの区分に対応した海洋汚染等防止証書を交付すること。ただし、油の排出防止に関する設備等（この場合において、「油の排出防止に関する設備等」には船舶間貨物油積管作業手引書を含む。）及び油濁防止緊急措置手引書、有害液体物質の排出防止に関する設備等及び有害液体物質の排出防止に関する設備及び有害液体汚染防止緊急措置手引書、ふん尿等の排出防止に関する設備及び大気汚染防止検査対象設備に係る各々の定期検査を同時に受検し、それぞれの設備等に対応して交付することとなる海洋汚染等防止証書の有効期間が同一となる場合には、複数の区分に対する1枚の海洋汚染等防止証書を交付すること。	18.2 (a) 海洋汚染等防止証書の交付については、第18条に規定する区分に従い、それぞれの区分に対応した海洋汚染等防止証書を交付すること。ただし、油の排出防止に関する設備等及び油濁防止緊急措置手引書、有害液体物質の排出防止に関する設備等及び有害液体汚染防止緊急措置手引書、ふん尿等の排出防止に関する設備及び大気汚染防止検査対象設備に係る各々の定期検査を同時に受検し、それぞれの設備等に対応して交付することとなる海洋汚染等防止証書の有効期間が同一となる場合には、複数の区分に対する1枚の海洋汚染等防止証書を交付すること。	
(海洋汚染等防止証書の交付申請)	(海洋汚染等防止証書の交付申請)	
19.1 (a) (略) (b) 海洋汚染等防止証書交付申請書の記載については、次のとおり取り扱うこと。 (1) 5.1(a)に準じて記載させること。 (2) 備考欄には、交付を受けようとする海洋汚染等防止証書の区分(第18条に規定する区分をいう。以下同じ。)に従い、次のように記載させること。 なお、複数の区分を同時に受検し証書の交付を受けようとする場合には、(イ)から(ニ)のうち該当する区分を併記させること。 (イ) 油の排出防止に関する設備等（この場合において、「油の	19.1 (a) (略) (b) 海洋汚染等防止証書交付申請書の記載については、次のとおり取り扱うこと。 (1) 5.1(a)に準じて記載させること。 (2) 備考欄には、交付を受けようとする海洋汚染等防止証書の区分(第18条に規定する区分をいう。以下同じ。)に従い、次のように記載させること。 なお、複数の区分を同時に受検し証書の交付を受けようとする場合には、(イ)から(ニ)のうち該当する区分を併記させること。 (イ) 油の排出防止に関する設備等及び油濁防止緊急措置手引	

<p>排出防止に関する設備等」には船舶間貨物油積替作業手引書 を(含む。)及び油濁防止緊急措置手引書に係る海洋汚染防止 証書</p> <p>(ロ) 有害液体物質の排出防止に関する設備等及び有害液体汚 染防止緊急措置手引書に係る海洋汚染防止証書</p> <p>(ハ) ふん尿等の排出防止に関する設備に係る海洋汚染等防止 証書</p> <p>(ニ) 大気汚染防止検査対象設備に係る海洋汚染等防止証書</p>	<p>書に係る海洋汚染防止証書</p> <p>(ロ) 有害液体物質の排出防止に関する設備等及び有害液体汚 染防止緊急措置手引書に係る海洋汚染防止証書</p> <p>(ハ) ふん尿等の排出防止に関する設備に係る海洋汚染等防止 証書</p> <p>(ニ) 大気汚染防止検査対象設備に係る海洋汚染等防止証書</p>
<p>心得附則(平成22年12月28日)</p>	<p>(新設)</p>
<p>(適用期日)</p>	<p>(新設)</p>
<p>この改正は、平成23年1月1日より適用する。</p>	<p>(新設)</p>