



(有 添 付 物)
国海査第 362 号の 2
平成 25 年 12 月 20 日

一般社団法人 日本船舶品質管理協会
専務理事 武山 誠一 殿

海事局 検査測度課長



船舶検査の方法の一部改正について（通知）

今般、別紙のとおり船舶検査の方法の一部を改正しましたのでお知らせいたします。



○船舶検査の方法

(新)	(旧)
<p>目次</p> <p><u>附属書 I (削除)</u></p> <p>A 編 総則</p> <p>第 1 章 適用</p>	<p>目次</p> <p><u>附属書 I IMO A.744 による検査強化のプログラム</u></p> <p>A 編 総則</p>
<p>1.4 水中翼船、エアクション艇、海底資源掘削船等、潜水船、長さ <u>24m</u> 未満の帆船、強化プラスチック船及び減圧タンクの検査の特例については、特殊基準又は暫定基準による。</p>	<p>1.4 水中翼船、エアクション艇、海底資源掘削船等、潜水船、長さ <u>24メートル</u> 未満の帆船、強化プラスチック船及び減圧タンクの検査の特例については、特殊基準又は暫定基準による。</p>
<p>第 2 章 予備検査の証印及び成績書</p> <p>2.1.5 印の打刻</p> <p>機関のうち、材料試験及び工事中の検査を行ったもので、平水区域を航行区域とする船舶(小型兼用船であって、漁ろうをしない間の航行区域が平水区域であるものを含む。)(旅客船及び特殊船を除く。)以外の長さ <u>30m</u> 以上の船舶に使用することができるものには、次のように刻印を附すこと。</p>	<p>第 2 章 予備検査の証印及び成績書</p> <p>2.1.5 印の打刻</p> <p>機関のうち、材料試験及び工事中の検査を行ったもので、平水区域を航行区域とする船舶(小型兼用船であって、漁ろうをしない間の航行区域が平水区域であるものを含む。)(旅客船及び特殊船を除く。)以外の長さ <u>30メートル</u> 以上の船舶に使用することができるものには、次のように刻印を附すこと。</p>
<p>第 3 章 委嘱の処理</p> <p>3.2 委嘱を受け、検査を行った物件又は部分品等には照合のため、見やすい場所に略符を打刻し、ペンキ等によりその周囲をかこみ明示すること。なお、当該物件について材料試験等を行い、平水区域を航行区域とする船舶(小型兼用船であって漁ろうをしない間の航行区域が平水区域であるものを含む。)(旅客船及び特殊船を除く。)以外の長さ <u>30m</u> 以上の船舶に使用することができるものには、略符の右上に印を打刻すること。この場合、当該物件が予備検査に係るものであるときは、更に打刻することがあるため、そのさまたげにならないように注意すること。</p>	<p>第 3 章 委嘱の処理</p> <p>3.2 委嘱を受け、検査を行った物件又は部分品等には照合のため、見やすい場所に略符を打刻し、ペンキ等によりその周囲をかこみ明示すること。なお、当該物件について材料試験等を行い、平水区域を航行区域とする船舶(小型兼用船であって漁ろうをしない間の航行区域が平水区域であるものを含む。)(旅客船及び特殊船を除く。)以外の長さ <u>30メートル</u> 以上の船舶に使用することができるものには、略符の右上に印を打刻すること。この場合、当該物件が予備検査に係るものであるときは、更に打刻することがあるため、そのさまたげにならないように注意すること。</p>

B 編 一般の船舶及びこれに備える物件に係る検査 第 1 章 第 1 回定期検査等	B 編 一般の船舶及びこれに備える物件に係る検査 第 1 章 第 1 回定期検査等
<p>1.7.5 航海用具</p> <p>-1～-5 (略)</p> <p>-6. ナブテックス受信機、高機能グループ呼出受信機 次の検査を行う。(設備規程 146-10-3、146-10-4 及び 146-50 参照)</p> <p>-7～-20 (略)</p> <p>-21. 船舶自動識別装置(設備規程 146-29、用具告示 24)</p> <p>(1) 磁気コンパスに対し、当該船舶自動識別装置に示されている安全距離が保たれていることを確かめる。</p>	<p>1.7.5 航海用具</p> <p>-1～-5 (略)</p> <p>-6. ナブテックス受信機、高機能グループ呼出受信機 次の検査を行う。(設備規程 146-10-2、146-10-3 及び 146-49 参照)</p> <p>-7～-20 (略)</p> <p>-21. 船舶自動識別装置(設備規程 146-29、用具告示 24)</p> <p>(1) 磁気コンパスに対し、当該船舶自動識別装置に示されている安全距離が保たれていることを確かめる。</p>
<p>1.8.5 救命艇揚卸装置</p> <p>-1. 降下試験(救命設備規則 44.1.5、44.1.6 及び 44.1.16 参照)</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) ぎ装品及び定員(1 人当り 75kg) 及び最大使用荷重の 10 パセントに相当する質量を積載した救命艇を甲板上で操作し、振り出し及び降下させる。降下速度を測定する。定員に相当する質量は、分散させる。救命艇が最大降下速度に達した時、急激にブレーキをかける。ウインチ・ブレーキが外部に露出しているときは、その表面をぬらし、上記試験をくり返す。</p> <p>(3) (略)</p> <p>-2. 揚収試験 (救命設備規則 44.1.6、44.1.13 及び 44.1.15 参照)</p> <p>(1) ぎ装品及び 2 名(旅客船に搭載するものにあつては 1 人当り 75kg、旅客船以外に搭載するものにあつては 1 人当り 82.5kg) 又はこれに相当する質量を積載した救命艇を格納位置まで動力機械装置で揚収する。巻き上げの途中で、ウインチの動力を停止させ、荷重が移動しないことを確認する。</p>	<p>1.8.5 救命艇揚卸装置</p> <p>-1. 降下試験(救命設備規則 44.1.5、44.1.6 及び 44.1.16 参照)</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) ぎ装品及び定員(1 人当り 75kg) 及び最大使用荷重の 10 パセントに相当する質量を積載した救命艇を甲板上で操作し、振り出し及び降下させる。降下速度を測定する。定員に相当する質量は、分散させる。救命艇が最大降下速度に達した時、急激にブレーキをかける。ウインチ・ブレーキが外部に露出しているときは、その表面をぬらし、上記試験をくり返す。</p> <p>(3) (略)</p> <p>-2. 揚収試験 (救命設備規則 44.1.6、44.1.13 及び 44.1.15 参照)</p> <p>(1) ぎ装品及び 2 名(1 人当り 75kg) 又はこれに相当する質量を積載した救命艇を格納位置まで動力機械装置で揚収する。巻き上げの途中で、ウインチの動力を停止させ、荷重が移動しないことを確認する。</p>

<p>動力を停止させ、荷重が移動しないことを確認する。</p> <p>(2)~(3) (略)</p>	<p>(2)~(3) (略)</p>
<p>1.8.6 救命いかだ進水装置</p> <p>-1. (略)</p> <p>-2. 揚収試験(救命設備規則 45.0.6 参照) ぎ装品及び2名(1人当り 82.5kg) 又はこれに相当する質量を積載した救命いかだを格納位置まで手動装置により揚収する。</p> <p>-3.~5. (略)</p>	<p>1.8.6 救命いかだ進水装置</p> <p>-1. (略)</p> <p>-2. 揚収試験(救命設備規則 45.0.6 参照) ぎ装品及び2名(1人当り 75kg) 又はこれに相当する質量を積載した救命いかだを格納位置まで手動装置により揚収する。</p> <p>-3.~5. (略)</p>
<p>1.8.7 救助艇揚卸装置(重力式のもの)</p> <p>-1. (略)</p> <p>-2. 揚収試験(救命設備規則 46-2.1.6、46-2.1.7 及び 46-2.1.9 参照)</p> <p>(1) ぎ装品及び定員(1人当り 82.5kg) 又はこれに相当する質量を積載した救助艇を格納位置まで動力機械装置で揚収する。揚収速度を測定する。</p> <p>巻き揚げの途中で、ウインチの動力を停止させ、荷重が移動しないことを確認する。</p> <p>(注) 救命艇と救助艇を兼用する場合は、この方法で行う。</p> <p>(2)~(3) (略)</p> <p>-3. (略)</p>	<p>1.8.7 救助艇揚卸装置(重力式のもの)</p> <p>-1. (略)</p> <p>-2. 揚収試験(救命設備規則 46-2.1.6、46-2.1.7 及び 46-2.1.9 参照)</p> <p>(1) ぎ装品及び定員(1人当り 75kg) 又はこれに相当する質量を積載した救助艇を格納位置まで動力機械装置で揚収する。揚収速度を測定する。</p> <p>巻き揚げの途中で、ウインチの動力を停止させ、荷重が移動しないことを確認する。</p> <p>(注) 救命艇と救助艇を兼用する場合は、この方法で行う。</p> <p>(2)~(3) (略)</p> <p>-3. (略)</p>
<p>1.8.8 救命いかだ支援艇進水装置</p> <p>(1) 降下試験</p> <p>ぎ装品及び支援艇とぎ装品の合計荷重の 10% に相当する質量を積載した支援艇を振り出し、それに定員(1人当たり 75kg) 及びその 10% に相当する質量を追加して降下させる。定員に相当する質量は、分散させる。</p> <p>支援艇が最大降下速度に達した時、急速にブレーキをかける。</p>	<p>1.8.8 救命いかだ支援艇進水装置</p> <p>(1) 降下試験</p> <p>ぎ装品及び支援艇とぎ装品の合計荷重の 10パーセント に相当する質量を積載した支援艇を振り出し、それに定員(1人当たり 75kg) 及びその 10パーセント に相当する質量を追加して降下させる。定員に相当する質量は、分散させる。</p> <p>支援艇が最大降下速度に達した時、急速にブレーキをかける。</p>

<p>ウインチ・ブレーキが外部に露出しているときは、その表面をぬらして上記試験を繰り返す。</p> <p>(2) 揚収試験 (略)</p>	<p>ウインチ・ブレーキが外部に露出しているときは、その表面をぬらして上記試験を繰り返す。</p> <p>(2) 揚収試験 (略)</p>
<p>1.18.2 復原性試験</p> <p>*: 傾斜試験を省略する条件</p> <p>完成時に重量検査を行い、同型船から得られる数値が以下の値以下であること。</p> <p>(1) 軽荷時の排水量の偏差</p> <p>① Lf(満喫規則第4条の長さ。以下本項において同じ。)が 160m 以上の船舶 1%</p> <p>② Lf が 50m 以下の船舶 2%</p> <p>③ 上記①又は②以外の船舶 上記数値を比例配分で求めた値</p>	<p>1.18.2 復原性試験</p> <p>*: 傾斜試験を省略する条件</p> <p>完成時に重量検査を行い、同型船から得られる数値が以下の値以下であること。</p> <p>(1) 軽荷時の排水量の偏差</p> <p>① Lf(満喫規則第4条の長さ。以下本項において同じ。)が 160メートル 以上の船舶 1%</p> <p>② Lf が 50メートル 以下の船舶 2%</p> <p>③ 上記①又は②以外の船舶 上記数値を比例配分で求めた値</p>
<p>1.19.8 簡易スバイラル試験(カーフェリー総トン数 1000 トン未満)</p> <p>全力前進中、だ角 0度 から 10度 を取り、1 分間旋回した後、だ角 0度 に対して、数分間航走して、角速度の整定するまでの時間及び回頭角速度を測定する。</p> <p>なお、だ角 0度 で針路が安定しないときは、反対だ角 2度 毎にだ角を取り、反対旋回に入るまで行う。</p>	<p>1.19.8 簡易スバイラル試験(カーフェリー総トン数 1000 トン未満)</p> <p>全力前進中、だ角 0° から 10° を取り、1 分間旋回した後、だ角 0° に対して、数分間航走して、角速度の整定するまでの時間及び回頭角速度を測定する。</p> <p>なお、だ角 0° で針路が安定しないときは、反対だ角 2° 毎にだ角を取り、反対旋回に入るまで行う。</p>
<p>1.19.9 Z 操だ試験(カーフェリーのみ)</p> <p>全力前進中、だ角 0度 から 10度 を取り、船が 10度 の回頭角となると、その反対だ角 10度 を取り、船が 10度 の回頭角のなるままでのかじの転だ時間、船の回頭角及び時間を測定する。</p>	<p>1.19.9 Z 操だ試験(カーフェリーのみ)</p> <p>全力前進中、だ角 0° から 10° を取り、船が 10° の回頭角となると、その反対だ角 10° を取り、船が 10° の回頭角のなるままでのかじの転だ時間、船の回頭角及び時間を測定する。</p>
<p>1.19.16 救命設備</p> <p>-1. 救命艇</p>	<p>1.19.16 救命設備</p> <p>-1. 救命艇</p>

<p>揚卸装置に取り付ける救命艇については、船舶が5ノットで前進中、ぎ装品及び定員(旅客船に搭載するもの)は1人当たり75kg、旅客船以外に搭載するものには1人当たり82.5kg)又はこれに相当する質量を積載した救命艇を降下させ、着水させ、かつ、離脱させる。(総トン数2万トン以上の第3種船に限る。)</p> <p>ただし、当該救命艇及び揚卸装置が同型船等で搭載実績があり、本基準を満足することが確認されている場合には、省略して差し支えない。</p> <p>-2. 救助艇</p> <p>揚卸装置に取り付ける救助艇については、船舶が5ノットで前進中、ぎ装品及び3名(1人当たり82.5kg)又はこれに相当する質量を積載した救助艇を降下させ、着水させ、かつ、離脱させる。(国際航海の船舶及び1点づりの揚卸装置に限る。)</p> <p>ただし、当該救助艇及び揚卸装置が同型船等で搭載実績があり、本基準を満足することが確認されている場合には、省略して差し支えない。</p> <p>-3. (略)</p>	<p>揚卸装置に取り付ける救命艇については、船舶が5ノットで前進中、ぎ装品及び定員(1人当たり75kg)又はこれに相当する質量を積載した救命艇を降下させ、着水させ、かつ、離脱させる。(総トン数2万トン以上の第3種船に限る。)</p> <p>ただし、当該救命艇及び揚卸装置が同型船等で搭載実績があり、本基準を満足することが確認されている場合には、省略して差し支えない。</p> <p>-2. 救助艇</p> <p>揚卸装置に取り付ける救助艇については、船舶が5ノットで前進中、ぎ装品及び3名(1人当たり75kg)又はこれに相当する質量を積載した救助艇を降下させ、着水させ、かつ、離脱させる。(国際航海の船舶及び1点づりの揚卸装置に限る。)</p> <p>ただし、当該救助艇及び揚卸装置が同型船等で搭載実績があり、本基準を満足することが確認されている場合には、省略して差し支えない。</p> <p>-3. (略)</p>
<p>1.19.18 その他、特殊な船舶において行う追加の試験等</p> <p>-1. 水中翼船</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 耐航試験</p> <p>風浪階級3に相当する程度を超えないべく荒海の航行可能な海面において、主な波と船の進行方向との角度を30度、45度、90度、135度、180度に保ち全力航走を行い、速度、横揺角、縦揺角並びに主機関の回転数、排気温度等の主機関運転状況を示す諸元を測定する。なるべく船首、船尾における上下方向及び左右方向の加速度を測定する。</p> <p>また、同じ荒海面において、浮上、着水試験及び最大だ角に</p>	<p>1.19.18 その他、特殊な船舶において行う追加の試験等</p> <p>-1. 水中翼船</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 耐航試験</p> <p>風浪階級3に相当する程度を超えないべく荒海の航行可能な海面において、主な波と船の進行方向との角度を30°、45°、90°、135°、180°に保ち全力航走を行い、速度、横揺角、縦揺角並びに主機関の回転数、排気温度等の主機関運転状況を示す諸元を測定する。なるべく船首、船尾における上下方向及び左右方向の加速度を測定する。</p> <p>また、同じ荒海面において、浮上、着水試験及び最大だ角に</p>

よる旋回試験を行う。	よる旋回試験を行う。
第2章 定期的検査等	第2章 定期的検査等
2.2 船体	2.2 船体
2.2.2 船体内部	2.2.2 船体内部
-1 (略)	-1 (略)
-2. (略)	-2. (略)
(2) (略)	(2) (略)
(d) (略)	(d) (略)
(i) 長さが200mを超える船舶に設けられるもの	(i) 長さが200メートルを超える船舶に設けられるもの
-3~-7 (略)	-3~-7 (略)
-8. 国際航海に従事するバルクキャリア(船舶区画規程第1条の5に定める船舶をいう。)及び油タンカー(2011ESPコード(IMO総会決議A.1049(27)をいう。以下同じ。)適用船に限る。)については、2011ESPコードにより検査を実施すること。	-8. 国際航海に従事するバルクキャリア(船舶区画規程第1条の5に定める船舶をいう。)及び油タンカー(IMO A.744の検査強化船舶に限る。)については、附属書Iにより検査を実施すること。
-9. 上記-8.に追加して、国際航海に従事する長さ150m以上で平成11年7月1日前に建造されている(以下、現存船)貨物密度1,780kg/m3以上の貨物を運送する単船側構造バルクキャリアであって、船舶設備規程等の一部を改正する省令(平成11年運輸省令第32号)附則第3条10項により、船舶区画規程第5編の規定に適合することが構造上困難である船舶の最前端貨物倉は、2011ESPコードにより強化された検査を実施する。この場合、第2B種中間検査であっても、同2011ESPコードで定められている中間強化検査の内容で精密検査等を実施すること。	-9. 上記-8.に追加して、国際航海に従事する長さ150m以上で平成11年7月1日前に建造されている(以下、現存船)貨物密度1,780kg/m3以上の貨物を運送する単船側構造バルクキャリアであって、船舶設備規程等の一部を改正する省令(平成11年運輸省令第32号)附則第3条10項により、船舶区画規程第5編の規定に適合することが構造上困難である船舶の最前端貨物倉は、附属書Iにより強化された検査を実施する。この場合、第2B種中間検査であっても、同附属書Iで定められている中間強化検査の内容で精密検査等を実施すること。
2.2.3 鋼船の板厚計測	2.2.3 鋼船の板厚計測
-1~-6 (略)	-1~-6 (略)
-7. 国際航海に従事するバルクキャリア及び油タンカー(2011ESPコード適用船に限る。)については、2011ESPコードにより検査を実施すること。	-7. 国際航海に従事するバルクキャリア及び油タンカー(IMO A.744の検査強化船舶に限る)については、附属書Iにより検査を実施すること。

<p>・8. 上記-7. に追加して、国際航海に従事する長さ 150m 以上の現存船で貨物密度 1,780kg/m³ 以上の貨物を運送する単船側構造バルクキャリアアであって、船舶設備規程等の一部を改正する省令(平成 11 年運輸省令第 32 号) 附則第 3 条 10 項により、船舶区画規程第 5 編の規定に適合することが構造上困難である船舶の最前端貨物倉は、<u>附属書 I</u> により板厚計測を実施する。この場合、第 2B 種中間検査であっても、同<u>附属書 I</u> で定められている中間強化検査の内容で精密検査等を実施すること。</p>	<p>・8. 上記-7. に追加して、国際航海に従事する長さ 150m 以上の現存船で貨物密度 1,780kg/m³ 以上の貨物を運送する単船側構造バルクキャリアアであって、船舶設備規程等の一部を改正する省令(平成 11 年運輸省令第 32 号) 附則第 3 条 10 項により、船舶区画規程第 5 編の規定に適合することが構造上困難である船舶の最前端貨物倉は、<u>2011ESP コード</u> により板厚計測を実施する。この場合、第 2B 種中間検査であっても、同 <u>2011ESP コード</u> で定められている中間強化検査の内容で精密検査等を実施すること。</p>
<p>2.6 一般設備 2.6.4 航海用具 -1～-14 (略) -15. 衛星航法装置 次の検査を行う。 (1)・(2) (略) (3) <u>自動船舶識別装置</u>に接続されている衛星航法装置にあっては、(1) に掲げる検査の他、衛星の発射する電波を有効に受信し、かつ、自動的に位置を測定できることを確かめる。 -16. 船速距離計 船速距離計にあっては、次の検査を行うこと。なお、検査は、海上試験の際にあわせて行って差し支えない。 (1) 及び(2) の試験は、係留中に行つてよく、(1) についてはモードが表示できることの確認に<u>とどめてよい</u>。</p>	<p>2.6 一般設備 2.6.4 航海用具 -1～-14 (略) -15. 衛星航法装置 次の検査を行う。 (1)・(2) (略) (3) <u>船舶自動識別装置</u>に接続されている衛星航法装置にあっては、(1) に掲げる検査の他、衛星の発射する電波を有効に受信し、かつ、自動的に位置を測定できることを確かめる。 -16. 船速距離計 船速距離計にあっては、次の検査を行うこと。なお、検査は、海上試験の際にあわせて行って差し支えない。 (1) 及び(2) の試験は、係留中に行つてよく、(1) についてはモードが表示できることの確認に<u>とどめてよい</u>。</p>
<p>2.10 自動化設備 2.10.9 <u>遠隔制御係船装置</u>にあっては、係船の設備としての検査を別に定める方法により行うほか、次の試験を行うこととができること並びにこれらの速度制御を行うことができることを確かめる</p>	<p>2.10 自動化設備 2.10.9 <u>遠隔制御係船装置</u>にあっては、係船の設備としての検査を別に定める方法により行うほか、次の試験を行うこととができること並びにこれらの速度制御を行うことができることを確かめる</p>

<p>きること並びにこれらの速度制御を行うことができることを確かめる。</p>	<p>る。</p>
<p>2.17 復原性の検査 2.17.2 軽荷重量検査等 -1. (略) (1) 軽荷状態における排水量は、復原性資料承認時のものと比較し 2%以上の偏差のないこと。 (2) 軽荷状態における縦方向の重心は、復原性資料承認時のものと比較し船の長さの1%以上の偏差のないこと。 軽荷重量検査の結果、上記事項のいずれかに適合しない場合には、復原性試験を行い、復原性資料を変更し、かつ、管海官庁の承認を受け、これを当該船舶の船長に供与しなければならぬ。</p>	<p>2.17 復原性の検査 2.17.2 軽荷重量検査等 -1. (略) (1) 軽荷状態における排水量は、復原性資料承認時のものと比較し 2パーセント以上の偏差のないこと。 (2) 軽荷状態における縦方向の重心は、復原性資料承認時のものと比較し船の長さの1パーセント以上の偏差のないこと。 軽荷重量検査の結果、上記事項のいずれかに適合しない場合には、復原性試験を行い、復原性資料を変更し、かつ、管海官庁の承認を受け、これを当該船舶の船長に供与しなければならぬ。</p>
<p>C 編 小型船舶等及びこれに備える物件の検査 第1章 第1 回定期検査等 1.3 小型船舶及び総トン数5 トン未満の船舶の検査並びに当該船舶に係る物件の予備検査 1.3.1 設計の検査 -1. 設計検査については、B 編 1.2 を準用する。ただし、近海区域以上を航行区域とする船舶(長さ10 m 以上の船舶及び小型兼用船であって、漁ろうをしない間の航行区域が沿海区域又は平水区域ものを除く。)の設計検査にあたっては、資料を添えて検査測定度課長に伺い出ること。</p>	<p>C 編 小型船舶等及びこれに備える物件の検査 第1章 第1 回定期検査等 1.3 小型船舶及び総トン数5 トン未満の船舶の検査並びに当該船舶に係る物件の予備検査 1.3.1 設計の検査 -1. 設計検査については、B 編 1.2 を準用する。ただし、近海区域以上を航行区域とする船舶(長さ10メートル以上の船舶及び小型兼用船であって、漁ろうをしない間の航行区域が沿海区域又は平水区域であるものを除く。)の設計検査にあたっては、資料を添えて検査測定度課長に伺い出ること。</p>
<p>第2章 定期的検査等</p>	<p>第2章 定期的検査等</p>

<p>2.6 設備</p> <p>2.6.2 小安則が適用される船舶</p> <p>-3. デジタル選択呼出装置及びデジタル選択呼出聴守装置 B 編 <u>2.6.4-21</u> に定める検査の方法を準用する。</p>	<p>2.6 設備</p> <p>2.6.2 小安則が適用される船舶</p> <p>-3. <u>ナブテックス受信機、高性能グループ呼出受信機</u>、デジタル選択呼出装置及びデジタル選択呼出聴守装置 B 編 <u>2.6.4-4</u> 及び <u>び10</u> に定める検査の方法を準用する。</p>
<p>C-2 編 快遊艇等及びこれに備える物件の検査 第2章 定期的検査等</p>	<p>C-2 編 快遊艇等及びこれに備える物件の検査 第2章 定期的検査等</p>
<p>2.6 設備</p> <p>-1~2 (略)</p> <p>-3. デジタル選択呼出装置及びデジタル選択呼出聴守装置 B 編 <u>2.6.4-21</u> に定める検査の方法を準用する。</p>	<p>2.6 設備</p> <p>-1~2 (略)</p> <p>-3. <u>ナブテックス受信機、高性能グループ呼出受信機</u>、デジタル選択呼出装置及びデジタル選択呼出聴守装置 B 編 <u>2.6.4-4</u> 及び <u>び10</u> に定める検査の方法を準用する。</p>
<p>6. 機関</p> <p>直径が <u>5,000 mm</u> を超える固定ピッチプロペラにあっては、静的釣合い試験を行う。</p>	<p>F 編 認定物件に係る検査</p> <p>F 編 認定物件に係る検査</p> <p>6. 機関</p> <p>直径が <u>5,000 ミリメートル</u> を超える固定ピッチプロペラにあっては、静的釣合い試験を行う。</p>
<p>S 編 検査の特例 第2章 検査の特例</p>	<p>S 編 検査の特例 第2章 検査の特例</p>
<p>2.15 水中検査</p> <p>2.15.1 非旅客船の水中検査 旅客船を除き、建造後 <u>15</u> 年未満の大型船舶(原則として長さ <u>150 m</u> 以上の船舶)の第1種中間検査又は第3種中間検査については、上架又はドック入れによる検査に代えて水中カメラ等を利用して水中検査を認めて差し支えない。この場合の検査の準備等は次に示さなければならない。</p>	<p>2.15 水中検査</p> <p>2.15.1 非旅客船の水中検査 旅客船を除き、建造後 <u>15</u> 年未満の大型船舶(原則として長さ <u>150 m</u> 以上の船舶)の第1種中間検査又は第3種中間検査については、上架又はドック入れによる検査に代えて水中カメラ等を利用して水中検査を認めて差し支えない。この場合の検査の準備等は次に示さなければならない。</p>

<p>2.16 認定物件に係る検査の特例</p> <p>2.16.11 直径 5,000 <u>mm</u> 以下の固定ピッチプロペラ</p>	<p>2.16 認定物件に係る検査の特例</p> <p>2.16.11 直径 5,000 <u>mm</u> 以下の固定ピッチプロペラ</p>
<p>2.17 認定事業場において修理される認定物件に係る検査の特例</p> <p>2.17.2 直径が 5,000 <u>mm</u> 以下の固定ピッチプロペラ</p>	<p>2.17 認定事業場において修理される認定物件に係る検査の特例</p> <p>2.17.2 直径が 5,000 <u>mm</u> 以下の固定ピッチプロペラ</p>
<p>附属書 B 船体の検査に関する附属書</p> <p>1.1.9 開先形状の区分は表 4 のとおりとし、各開先形状においては、指定開先角度 $\theta \pm 5$ 度、指定肩の高さ $R \pm 1.5\text{mm}$、ルーフト間隔 $\pm 2\text{mm}$ の組合わせを 1 区分とする。</p>	<p>附属書 B 船体の検査に関する附属書</p> <p>1.1.9 開先形状の区分は表 4 のとおりとし、各開先形状においては、指定開先角度 $\theta \pm 5$ 度、指定肩の高さ $R \pm 1.5\text{mm}$、ルーフト間隔 $\pm 2\text{mm}$ の組合わせを 1 区分とする。</p>
<p>附属書 C 機関の検査に関する附属書</p> <p>3.1.5 判定基準</p> <p>-1 (略)</p> <p>-2. 曲げ試験</p> <p>試験片の厚さの 2 倍に等しい曲げ内側半径で 180 度曲げたとき破断しないこと。</p>	<p>附属書 C 機関の検査に関する附属書</p> <p>3.1.5 判定基準</p> <p>-1 (略)</p> <p>-2. 曲げ試験</p> <p>試験片の厚さの 2 倍に等しい曲げ内側半径で 180 度曲げたとき破断しないこと。</p>
<p>附属書 E 設備の検査に関する附属書</p> <p>2. 錨、錨鎖及び索</p> <p>2.2 合成繊維索</p> <p>2.2.2 索</p> <p>-1 (略)</p> <p>-2. プロトタイプ以外のもの</p> <p>(1) 切断試験</p> <p>(a) (略)</p> <p>(b) 試験片の長さは、ロープ径の 30 倍以上とする。ただし、1 <u>m</u> を超える必要はない。</p>	<p>附属書 E 設備の検査に関する附属書</p> <p>2. 錨、錨鎖及び索</p> <p>2.2 合成繊維索</p> <p>2.2.2 索</p> <p>-1 (略)</p> <p>-2. プロトタイプ以外のもの</p> <p>(1) 切断試験</p> <p>(a) (略)</p> <p>(b) 試験片の長さは、ロープ径の 30 倍以上とする。ただし、1 <u>m</u> を超える必要はない。</p>

<p>5. 荷役その他の作業の設備(設備規程第5編第1章参照)</p> <p>5.2 ウィンチ</p> <p>5.2.1 プロトタイプ</p> <p>(1) 負荷試験</p> <p>ドラム荷重で30分以上連続巻上げ及び巻下げをし、有効リフトが10m以上となるまで行う。この場合において、各サイクル間に20秒間の休止をすることができ、歯車切換え式のときは、切換え後5分間、この試験を追加して行う。</p>	<p>5. 荷役その他の作業の設備(設備規程第5編第1章参照)</p> <p>5.2 ウィンチ</p> <p>5.2.1 プロトタイプ</p> <p>(1) 負荷試験</p> <p>ドラム荷重で30分以上連続巻上げ及び巻下げをし、有効リフトが10メートル以上となるまで行う。この場合において、各サイクル間に20秒間の休止をすることができ、歯車切換え式のときは、切換え後5分間、この試験を追加して行う。</p>
<p>7. 救命設備</p> <p>7.2 救命艇揚卸装置(救命設備規則44及び5から7まで参照)</p> <p>7.2.1 プロトタイプ</p> <p>-1. 荷重試験(救命設備規則44.1.2参照)</p> <p>揚卸装置を完全に振り出した状態でウィンチ・ブレーキを除き、最大使用荷重(本型式で取りつけることができる救命艇で、ぎ装品及び定員(旅客船に搭載するものにあつては1人当り75kg、旅客船以外に搭載するものにあつては1人当り82.5kg)を積載したものの重量に相当する荷重のうち最も重い荷重をいう。以下同じ。)の2.2倍の荷重をかける。救命艇の前後方向とつり索で構成される平面内でその平面内の垂直線に各約10度の円弧をえがくように静かに当該荷重を振り動かす。この試験を船舶直立の場合及び右げん各20度に傾斜した場合の3通りについて行う。</p> <p>-2~3(略)</p> <p>-4. ウィンチの作動試験(救命設備規則44.1.6参照)</p> <p>次の試験を順次行う。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) (1)の試験に引き続き、最大使用荷重の1.1倍の荷重を3m以上最大降下速度で降下させ、手動ブレーキで急停止させ、ブレーキをかけた位置から荷重の落下距離が1m以内であることを確認</p>	<p>7. 救命設備</p> <p>7.2 救命艇揚卸装置(救命設備規則44及び5から7まで参照)</p> <p>7.2.1 プロトタイプ</p> <p>-1. 荷重試験(救命設備規則44.1.2参照)</p> <p>揚卸装置を完全に振り出した状態でウィンチ・ブレーキを除き、最大使用荷重(本型式で取りつけることができる救命艇で、ぎ装品及び定員(一人当り75kg)を積載したものの重量に相当する荷重のうち最も重い荷重をいう。以下同じ。)の2.2倍の荷重をかける。救命艇の前後方向とつり索で構成される平面内でその平面内の垂直線に各約10度の円弧をえがくように静かに当該荷重を振り動かす。この試験を船舶直立の場合及び左右げん各20度に傾斜した場合の3通りについて行う。</p> <p>-2~3(略)</p> <p>-4. ウィンチの作動試験(救命設備規則44.1.6参照)</p> <p>次の試験を順次行う。</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) (1)の試験に引き続き、最大使用荷重の1.1倍の荷重を3メートル以上最大降下速度で降下させ、手動ブレーキで急停止させ、ブレーキをかけた位置から荷重の落下距離が1メートル以内で</p>

<p>する。</p> <p>(3) (略)</p> <p>(4) (2) 又は(3) の試験を荷重の降下距離の合計が <u>150 m</u> 以上となるまで適宜くり返す。</p> <p>7.2.2 プロトタイプ以外のもの</p> <p>-1. 荷重試験(救命設備規則 44.1.2 参照)</p> <p>救命艇を完全に振り出した状態で、ウィンチ・ブレーキを除き、最大使用荷重(ぎ装品及び定員(旅客船に搭載するもの) <u>は1人当たり 75kg</u>、<u>旅客船以外に搭載するもの</u> <u>は1人当たり 82.5kg</u>) を積載した救命艇の重量をいう。以下同じ。) の 2.2 倍の荷重をかけて変形又は損傷のないことを確認する。</p> <p>-2.~3. (略)</p> <p>7.5 救命いかだ支援艇進水装置</p> <p>7.5.1 プロトタイプ</p> <p>-1. 荷重試験</p> <p>進水装置を完全に振り出した状態で、ウィンチ・ブレーキを除き、最大使用荷重(本形式で取りつけることのできる支援艇で、ぎ装品及び定員(1 人当り 75kg) を積載したものの重量に相当する荷重のうち最も重い荷重をいう。以下同じ。) の 2.2 倍の荷重をかける。支援艇の前後方向とつり索で構成される平面内でのその平面内の垂直線の前後方向に各約 10 度の円弧をえがくように静かに当該荷重を振り動かす。</p> <p>この試験を船舶直立の場合及び左右げん各 20 度に傾斜した場合の 3 通りについて行う。</p> <p>-2 (略)</p> <p>-3. ウィンチの作動試験</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) (1) の試験に引き続き、最大使用荷重の 1.1 倍の荷重をかけた状態とし <u>3 m</u> 以上最大降下速度で降下させ、ブレーキで急止さ</p>	<p>あることを確認する。</p> <p>(3) (略)</p> <p>(4) (2) 又は(3) の試験を荷重の降下距離の合計が <u>150メートル</u> 以上となるまで適宜くり返す。</p> <p>7.2.2 プロトタイプ以外のもの</p> <p>-1. 荷重試験(救命設備規則 44.1.2 参照)</p> <p>救命艇を完全に振り出した状態で、ウィンチ・ブレーキを除き、最大使用荷重(ぎ装品及び定員(1 人当り 75kg) を積載した救命艇の重量をいう。以下同じ。) の 2.2 倍の荷重をかけて変形又は損傷のないことを確認する。</p> <p>-2.~3. (略)</p> <p>7.5 救命いかだ支援艇進水装置</p> <p>7.5.1 プロトタイプ</p> <p>-1. 荷重試験</p> <p>進水装置を完全に振り出した状態で、ウィンチ・ブレーキを除き、最大使用荷重(本形式で取りつけることのできる支援艇で、ぎ装品及び定員(1 人当り 75kg) を積載したものの重量に相当する荷重のうち最も重い荷重をいう。以下同じ。) の 2.2 倍の荷重をかける。支援艇の前後方向とつり索で構成される平面内でのその平面内の垂直線の前後方向に各約 10 度の円弧をえがくように静かに当該荷重を振り動かす。</p> <p>この試験を船舶直立の場合及び左右げん各 20 度に傾斜した場合の 3 通りについて行う。</p> <p>-2 (略)</p> <p>-3. ウィンチの作動試験</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) (1) の試験に引き続き、最大使用荷重の 1.1 倍の荷重をかけた状態とし <u>3メートル</u> 以上最大降下速度で降下させ、ブレーキで</p>		
--	---	--	--

せ、ブレーキをかけた位置から荷重の落下距離が **1 m** 以内であることを確認する。

(3) (略)

(4) (2) 又は(3) の試験を荷重の落下距離の合計が **50 m** 以上となるまで適宜繰り返し返す。

(5)~(6) (略)

-4. (略)

7.5.2 プロトタイプ以外のもの

-1. 荷重試験

支援艇を完全に振りだした状態と同一の状態、ウィンチ・ブレーキを除き、最大使用荷重(ぎ装品及び定員(1人当り 75kg) を積載した支援艇の重量をいう。以下同じ。)の 2.2 倍の荷重をかけて、変形又は損傷のないことを確認する。

-2.~3. (略)

急止させ、ブレーキをかけた位置から荷重の落下距離が **1メートル**以内であることを確認する。

(3) (略)

(4) (2) 又は(3) の試験を荷重の落下距離の合計が **50メートル**以上となるまで適宜繰り返し返す。

(5)~(6) (略)

-4. (略)

7.5.2 プロトタイプ以外のもの

-1. 荷重試験

支援艇を完全に振りだした状態と同一の状態、ウィンチ・ブレーキを除き、最大使用荷重(ぎ装品及び定員(1人当り 75kg) を積載した支援艇の重量をいう。以下同じ。)の 2.2 倍の荷重をかけて、変形又は損傷のないことを確認する。

-2.~3. (略)

<p>10. 高速排気装置、フレーム・アレススタ及び自動呼吸弁</p> <p>10.2 高速排気装置</p> <p>10.2.1 プロトタイプ</p> <p>-1~2 (略)</p> <p>-3. 第1種高速排気管頭</p> <p>(1)~(3) (略)</p> <p>(4) フラッシュバック試験</p> <p>(a) 試験装置は、爆発性混合気製造器、送風機、ダイヤフラム付タンク及び連続的に燃焼するパイロットフレーム又は着火器により構成する。(図2 参照)</p> <p>高速排気管頭を直立状態及び鉛直方向から10度傾斜した状態において試験装置に取り付け、試験を行うこと。この場合において、当該高速排気管頭の構造上最も危険性の高い方向が明らかかな場合においては、傾斜の方向は1の状態としてよい。</p> <p>次の手順で試験を行う。</p>	<p>10. 高速排気装置、フレーム・アレススタ及び自動呼吸弁</p> <p>10.2 高速排気装置</p> <p>10.2.1 プロトタイプ</p> <p>-1~2 (略)</p> <p>-3. 第1種高速排気管頭</p> <p>(1)~(3) (略)</p> <p>(4) フラッシュバック試験</p> <p>(a) 試験装置は、爆発性混合気製造器、送風機、ダイヤフラム付タンク及び連続的に燃焼するパイロットフレーム又は着火器により構成する。(図2 参照)</p> <p>高速排気管頭を直立状態及び鉛直方向から10度傾斜した状態において試験装置に取り付け、試験を行うこと。この場合において、当該高速排気管頭の構造上最も危険性の高い方向が明らかかな場合においては、傾斜の方向は1の状態としてよい。</p> <p>次の手順で試験を行う。</p>
<p>附属書 F 整備基準等</p> <p>1. 膨脹式救命いかだ及び膨脹式救命浮器整備基準</p> <p>1.2 点検、整備の方法</p> <p>1.2.4 荷重試験(製造後10年以上を経過したものに限る。)</p> <p>-1. 進水装置用いかだ以外の荷重試験</p> <p>(1) 水槽で実施する場合</p> <p>主気室内圧を使用圧力及び床気室内圧をそのいかだにおける床気室の設定圧力の1/3の圧力に調整した後、いかだを適当な水槽等に浮かべ、床気室上部にいかだの定員(1人当たり75kgとす</p> <p>る。)及び艀装品(ガスポンベを含む。)に相当する荷重の1.25倍の荷重を均等にかける。その後、荷重をかけたままの状態で天幕布、上下主気室相互及び主気室と床気室の接着部、補強テープ等</p>	<p>附属書 F 整備基準等</p> <p>1. 膨脹式救命いかだ及び膨脹式救命浮器整備基準</p> <p>1.2 点検、整備の方法</p> <p>1.2.4 荷重試験(製造後10年以上を経過したものに限る。)</p> <p>-1. 進水装置用いかだ以外の荷重試験</p> <p>(1) 水槽で実施する場合</p> <p>主気室内圧を使用圧力及び床気室内圧をそのいかだにおける床気室の設定圧力の1/3の圧力に調整した後、いかだを適当な水槽等に浮かべ、床気室上部にいかだの定員(1人当たり82.5kg</p> <p><u>(平成24年1月1日前に建造され、又は建造に着手された船舶に備え付けられている改正前の規定による救命いかだについては75kg)とする。)</u>及び艀装品(ガスポンベを含む。)に相当する荷</p>

重の 1.25 倍の荷重を均等にかける。その後、荷重をかけたままの状態で大幕布、上下主気室相互及び主気室と床気室の接着部、補強テープ等のしわ、ずれ、はがれ等劣化の徴候のないことを確かめる。

(2) 床上で実施する場合

主気室内圧を使用圧力に調整し、支持台の上にかかだを設置する。ただし、いかだの下気室と床部の継目を避けた外側に支持台を置くこと。

その後 82.5kg (平成 24 年 1 月 1 日前に建造され、又は建造に着手された船舶に備え付けられている改正前の規定による救命いかだについては 75kg) 以上の体重の人間が床気室の周囲を歩行又は這って一回りし、その後全周にわたり主気室と床気室の接着部、補強テープ等のしわ、ずれ、はがれ等劣化の徴候のないことを確かめる。その後、気体を抜き支柱の付け根等を確認する。

-2. 進水装置用いかだの荷重試験(製造後年数に関係なく 2 回目毎の整備の時期)

主気室内圧は安全弁が開放するまで充気し、安全弁が開放して閉止した後、安全弁にプラグを施して行う。床気室上の定員(一人当り 82.5kg (平成 24 年 1 月 1 日前に建造され、又は建造に着手された船舶に備え付けられている改正前の規定による救命いかだについては 75kg)) 及びガスボンベ、ぎ装品の合計重量の 1.1 倍に相当する荷重を均等にかける。荷重をかけたままの状態及び荷重を取り除いた状態で天幕布、主気室間及び床気室の接合部、吊り下げ綱の接合部等のしわ、ずれ、はがれ等のないことを確かめる。

2. 膨脹型及び複合型救助艇整備基準

2.2 点検、整備の方法

2.2.4 荷重試験(製造後 10 年以上経過したものに限る。)

水分及び油気の少ない圧縮空気をを用いて主気室の内圧を使用圧力に調整した後、床上部に救助艇の定員(1 人当たり 82.5kg (平成 22 年 7

のしわ、ずれ、はがれ等劣化の徴候のないことを確かめる。

(2) 床上で実施する場合

主気室内圧を使用圧力に調整し、支持台の上にかかだを設置する。ただし、いかだの下気室と床部の継目を避けた外側に支持台を置くこと。

その後 75kg 以上の体重の人間が床気室の周囲を歩行又は這って一回りし、その後全周にわたり主気室と床気室の接着部、補強テープ等のしわ、ずれ、はがれ等劣化の徴候のないことを確かめる。その後、気体を抜き支柱の付け根等を確認する。

-2. 進水装置用いかだの荷重試験(製造後年数に関係なく 2 回目毎の整備の時期)

主気室内圧は安全弁が開放するまで充気し、安全弁が開放して閉止した後、安全弁にプラグを施して行う。床気室上の定員(一人当り 75kg) 及びガスボンベ、ぎ装品の合計重量の 1.1 倍に相当する荷重を均等にかける。荷重をかけたままの状態及び荷重を取り除いた状態で天幕布、主気室間及び床気室の接合部、吊り下げ綱の接合部等のしわ、ずれ、はがれ等のないことを確かめる。

2. 膨脹型及び複合型救助艇整備基準

2.2 点検、整備の方法

2.2.4 荷重試験(製造後 10 年以上経過したものに限る。)

水分及び油気の少ない圧縮空気をを用いて主気室の内圧を使用圧力に調整した後、床上部に救助艇の定員(1 人当たり 75kg とする。) 及び

月1日前に建造され、又は建造に着手された船舶に備え付けられている改正前の規定による救助艇については75kg)とする。)及びぎ装品の合計重量(船外機及び燃料油を含む)の1.1倍の荷重を均等にかけホイスト等で吊り上げ、艇体、吊り索の各部に異状のないことを確かめる。

14. レーダー・トランスポンダー整備基準

14.2 整備の方法

14.2.2 シールドルーム(電波遮蔽室)内での点検(ただし、-2.(2)による点検にあつては、-1.の規定に関わらず、当該装置の操作を行うことができる無線従事者の資格を有する乗組員の立会いのもとに本船上で行ってもよい。)

-2. (略)

(2) (略)

(b) 応答表示

(i)~(ii) (略)

(iii) レーダー・トランスポンダーの可視モニターが点滅式標識灯を兼ねるものにあつてはその作動が区別できること。

上記(i)~(iii)の点検を当該装置の操作を行うことができ、無線従事者の資格を有する乗組員の立会いのもとに本船上で行う場合にあつては、試験信号の照射に代え、自船レーダーの空中線が見える位置で20 mから100 m離れた場所に本体を置き、レーダーの観測者と連絡を取りながら、レーダーの空中線が二回旋回する時間以内で本体の電源を入れて行うことにより、各(i)~(iii)の応答の確認を行うこと。

ぎ装品の合計重量(船外機及び燃料油を含む)の1.1倍の荷重を均等にかけホイスト等で吊り上げ、艇体、吊り索の各部に異状のないことを確かめる。

14. レーダー・トランスポンダー整備基準

14.2 整備の方法

14.2.2 シールドルーム(電波遮蔽室)内での点検(ただし、-2.(2)による点検にあつては、-1.の規定に関わらず、当該装置の操作を行うことができる無線従事者の資格を有する乗組員の立会いのもとに本船上で行ってもよい。)

-2. (略)

(2) (略)

(b) 応答表示

(i)~(ii) (略)

(iii) レーダー・トランスポンダーの可視モニターが点滅式標識灯を兼ねるものにあつてはその作動が区別できること。

上記(i)~(iii)の点検を当該装置の操作を行うことができ、無線従事者の資格を有する乗組員の立会いのもとに本船上で行う場合にあつては、試験信号の照射に代え、自船レーダーの空中線が見える位置で20 mから100 m離れた場所に本体を置き、レーダーの観測者と連絡を取りながら、レーダーの空中線が二回旋回する時間以内で本体の電源を入れて行うことにより、各(i)~(iii)の応答の確認を行うこと。

<p>23. バルクキャリアのハッチカバアの船舶所有者による点検及びメンテナンスの基準(IMO MSC.169(79))</p> <p>3 ハッチカバア並びにハッチの開閉、固縛及び密閉システムの検査</p> <p>3.1 ハッチカバア及びハッチコーミングの法定検査は、主管庁により LL 条約 1988 年議定書第 14 条の年次検査及び <u>2011ESP コード</u> による強化された検査として実施される。しかしながら、継続的な安全運航は、船舶所有者又は運航者が法定検査の間に実施するハッチカバアの状態を確認する定期的な点検プログラムに依存している。</p>	<p>23. バルクキャリアのハッチカバアの船舶所有者による点検及びメンテナンスの基準(IMO MSC.169(79))</p> <p>3 ハッチカバア並びにハッチの開閉、固縛及び密閉システムの検査</p> <p>3.1 ハッチカバア及びハッチコーミングの法定検査は、主管庁により LL 条約 1988 年議定書第 14 条の年次検査及び <u>決議 A.744(18)</u> による強化された検査として実施される。しかしながら、継続的な安全運航は、船舶所有者又は運航者が法定検査の間に実施するハッチカバアの状態を確認する定期的な点検プログラムに依存している。</p>
<p>附属書 G 経年劣化する設備の検査の方法</p> <p>2.3 上記に加え、次に掲げるものについては次の検査の方法によること。</p> <p>-1~4 (略)</p> <p>-5. 衛星利用非常用位置指示 <u>無線標識</u> 装置及びレーダー・トランスポンダーの電池並びに衛星利用非常用位置指示 <u>無線標識</u> 装置の自動離脱装置の水圧センサー(サービステーションによる取替)</p> <p>(a)・(b) (略)</p> <p>-6・-7 (略)</p>	<p>附属書 G 経年劣化する設備の検査の方法</p> <p>2.3 上記に加え、次に掲げるものについては次の検査の方法によること。</p> <p>-1~4 (略)</p> <p>-5. 衛星利用非常用位置指示装置及びレーダー・トランスポンダーの電池並びに衛星利用非常用位置指示装置の自動離脱装置の水圧センサー(サービステーションによる取替)</p> <p>(a)・(b) (略)</p> <p>-6・-7 (略)</p>
<p>附属書 H 特定のサービス・ステーション等の証明</p> <p>別記 1 船舶電気ぎ装工事事業場の施設及び能力の基準</p> <p>2. 施設</p> <p>船舶電気ぎ装工事事業場には業務を円滑に行うため、次の施設を設けなければならない。ただし、20G.T 未満の船舶及び <u>快速艇等 (以下「20G.T 未満の船舶等」という。)</u> のみを対象とする事業場においては、(a) を設けることは要しない。</p> <p>3. (略)</p> <p>4. 器具及び備品類</p> <p>船舶電気ぎ装工事事業場には、(1) 及び(2)に掲げる工事、試験及び検査</p>	<p>附属書 H 特定のサービス・ステーション等の証明</p> <p>別記 1 船舶電気ぎ装工事事業場の施設及び能力の基準</p> <p>2. 施設</p> <p>船舶電気ぎ装工事事業場には業務を円滑に行うため、次の施設を設けなければならない。ただし、20G.T 未満の船舶のみを対象とする事業場においては、(a) を設けることは要しない。</p> <p>3. (略)</p> <p>4. 器具及び備品類</p> <p>船舶電気ぎ装工事事業場には、(1) 及び(2)に掲げる工事、試験及び検査</p>

を行うための十分な設備を備えておかなければならない。
 ただし、20G.T 未満の船舶等のみを対象とする事業場においては、(3)の設備を備えておかなければならない。
 (1)～(2) (略)

第1表
(表略)

注

- 1)、2) (略)
- 3) 対象船舶1の「20G.T 未満」については、快遊艇等を含む。
- 4) 全作業員中技能者の占める割合については、全作業員数が10名を超える場合に適用する。この場合、「作業員」とは、配線工事及び関係機器の取付工事に関する作業を行う者をいう。

(3) 20G.T 未満の船舶等のみを対象とする事業場が備えておく設備
 (a)～(e) (略)

第2表

種別	技能の内容
1	500V 未満の配線工事、関係機器の取付け工事に関する作業及び試験を行い、当該作業を行う作業員を直接指導監督する技能を有し、かつ、20G.T 未満の船舶等に対する検査を行い、当該自主検査に関し責任を有する者
2～3	(略)

- 別記3 降下式乗込装置サービス・ステーションの施設等の基準
2. サービス・ステーションの施設
 (2) 洗浄場所

乗込装置を水洗するための洗浄場所は次の条件に適合するものであ

を行うための十分な設備を備えておかなければならない。
 ただし、20GT 未満の船舶のみを対象とする事業場においては、(3)の設備を備えておかなければならない。
 (1)～(2) (略)

第1表
(表略)

注

- 1)、2) (略)
- 3) 全作業員中技能者の占める割合については、全作業員数が10名を超える場合に適用する。この場合、「作業員」とは、配線工事及び関係機器の取付工事に関する作業を行う者をいう。

(3) 20G.T 未満の船舶のみを対象とする事業場が備えておく設備
 (a)～(e)略

第2表

種別	技能の内容
1	500V 未満の配線工事、関係機器の取付け工事に関する作業及び試験を行い、当該作業を行う作業員を直接指導監督する技能を有し、かつ、20G.T 未満の船舶に対する検査を行い、当該自主検査に関し責任を有する者
2～3	(略)

- 別記3 降下式乗込装置サービス・ステーションの施設等の基準
2. サービス・ステーションの施設
 (2) 洗浄場所

込装置を水洗するための洗浄場所は次の条件に適合するものである

<p>ること。</p>	<p>こと。</p>
<p> <u>附属書 I (削除)</u> 【船舶検査の方法から、附属書 I : A.744(18)を削除する改正。】 </p> <p> 附属書 J MEPC.94(46)(2001年4月27日採択)による船体状態評価策 Condition Assessment Scheme(CAS) </p> <p> 1 序 </p> <p> 1.1 CAS(船体状態評価策)は、機関が決議 <u>A.1049(27) (2011ESP コード)</u> により採択したばら積み貨物船及び油タンカーの強化された検査のプログラムの指針の附属書 B(以下検査強化プログラムと称す)の要件を補充することとを目的としている。CAS は、CAS 検査時にシングルルハルタンカーの構造状態が受け入れられる状態にあることを証明し、引き続き定期的検査が満足に完了すること及び船主により効果的な保守が行われることを前提として、SOC(CAS 適合証明書で、短期 SOC を含む。)に明示される期限までの継続した運航が可能であることを証明するものである。 </p> <p> 1.3 計画案は、<u>2011ESP コード</u>で現在要求される中間検査又は更新検査に伴う検査強化プログラムの間に CAS への適合が検証されることを要求している。 </p> <p> 1.5 CAS は、CAS の採択時の <u>2011ESP コード</u>の規定に基づいて作成されている。<u>2011ESP コード</u>の改正に伴い改正の必要が生じた場合には、CAS を改訂する意図がある。 </p> <p> 3.10 「板厚計測会社」とは、<u>2011ESP コード</u>附属書 B の付録 7 の規定に従って RO により資格を与えられた会社をいう。 </p>	<p> <u>附属書 I IMO A.744 による検査強化のプログラム</u> </p> <p> 附属書 J MEPC.94(46)(2001年4月27日採択)による船体状態評価策 Condition Assessment Scheme(CAS) </p> <p> 1 序 </p> <p> 1.1 CAS(船体状態評価策)は、機関が決議 <u>A.744(18)</u> により採択したばら積み貨物船及び油タンカーの強化された検査のプログラムに関する指針の附属書 B(以下検査強化プログラムと称す)の要件を補充することとを目的としている。CAS は、CAS 検査時にシングルルハルタンカーの構造状態が受け入れられる状態にあることを証明し、引き続き定期的検査が満足に完了すること及び船主により効果的な保守が行われることを前提として、SOC(CAS 適合証明書で、短期 SOC を含む。)に明示される期限までの継続した運航が可能であることを証明するものである。 </p> <p> 1.3 計画案は、<u>決議 A.744(18)</u>で現在要求される中間検査又は更新検査に伴う検査強化プログラムの間に CAS への適合が検証されることを要求している。 </p> <p> 1.5 CAS は、CAS の採択時の <u>決議 A.744(18)</u>の規定に基づいて作成されている。<u>決議 A.744(18)</u>の改正に伴い改正の必要が生じた場合には、CAS を改訂する意図がある。 </p> <p> 3.10 「板厚計測会社」とは、<u>決議 A.744(18)</u> 附属書 B の付録 7 の規定に従って RO により資格を与えられた会社をいう。 </p>

<p>6 検査計画に関する要件</p> <p>6.2 検査計画書に関する書類</p> <p>6.2.1 (略)</p> <p>1～2 (略)</p> <p>3 2011ESPコード附属書 B 附属書 9 で規定される状態評価報告書、前回の CAS 最終報告書</p> <p>6.2.2 (略)</p> <p>9 2011ESPコード附属書 B 附属書 3 で規定されるタンク試験を実施するタンクの明示</p> <p>7.3 板厚計測の範囲</p> <p>7.3.1 2011ESPコード附属書 B 附属書 10 付録 2 の表を用い板厚計測結果を記録すること。これらの記録は電子化して保存することを推奨する。</p> <p>7.3.2～7.3.3 (略)</p> <p>7.3.4 著しい腐食が発見された場合、板厚計測の範囲を2011ESPコード附属書 B 附属書 4 に従い増加すること。</p> <p>7.3.5～7.3.6 (略)</p> <p>7.3.7 2011ESPコード附属書 B 附属書 12 に従った残存強度計算が行えるために十分な数の板厚計測を行うこと。</p> <p>8 容認基準</p> <p>CAS の容認基準は、2011ESPコードに従うこと。</p>	<p>6 検査計画に関する要件</p> <p>6.2 検査計画書に関する書類</p> <p>6.2.1 (略)</p> <p>1～2 (略)</p> <p>3 決議 A.744(18) 附属書 B 附属書 9 で規定される状態評価報告書、前回の CAS 最終報告書</p> <p>6.2.2 (略)</p> <p>9 決議 A.744(18) 附属書 B 附属書 3 で規定されるタンク試験を実施するタンクの明示</p> <p>7.3 板厚計測の範囲</p> <p>7.3.1 決議 A.744(18) 附属書 B 附属書 10 付録 2 の表を用い板厚計測結果を記録すること。これらの記録は電子化して保存することを推奨する。</p> <p>7.3.2～7.3.3 (略)</p> <p>7.3.4 著しい腐食が発見された場合、板厚計測の範囲を決議 A.744(18) 附属書 B 附属書 4 に従い増加すること。</p> <p>7.3.5～7.3.6 (略)</p> <p>7.3.7 決議 A.744(18) 附属書 B 附属書 12 に従った残存強度計算が行えるために十分な数の板厚計測を行うこと。</p> <p>8 容認基準</p> <p>CAS の容認基準は、決議 A.744(18) に従うこと。</p>
<p>Appendix 2 検査計画調査票</p> <p>会社による点検 会社は、次に示す標準様式の例と同様な表を用いて、直近 3 年間における</p>	<p>Appendix 2 検査計画調査票</p> <p>会社による点検 会社は、次に示す標準様式の例と同様な表を用いて、直近 3 年間における</p>

<p>貨物エリア内のすべての貨物タンク、バラストタンク及び空所を <u>2011ESP</u> <u>コード</u> (改正を含む) 及び CAS の要件に従って自主点検した結果の詳細について示すこと。</p>	<p>貨物エリア内のすべての貨物タンク、バラストタンク及び空所を <u>決議 A.744(18)</u> (改正を含む) 及び CAS の要件に従って自主点検した結果の詳細について示すこと。</p>
<p>Appendix 3 CAS 検査計画書 (標準様式)</p> <p>8 タンク試験を実施するタンクの明示 (CAS の要件) CAS 6.2.2.9 においてタンク試験は <u>2011ESP</u> <u>コード</u> 附属書 B 附属書 3 (その後の改正を含む。) に従うと定めている。</p>	<p>Appendix 3 CAS 検査計画書 (標準様式)</p> <p>8 タンク試験を実施するタンクの明示 (CAS の要件) CAS 6.2.2.9 においてタンク試験は <u>決議 A.744(18)</u> 附属書 B 附属書 3 (その後の改正を含む。) に従うと定めている。</p>