

鋼 船 規 則

規
則

C 編

船体構造及び船体艤装

2009 年 第 2 回 一部改正

2009 年 10 月 30 日 規則 第 34 号

2009 年 6 月 24 日 技術委員会 審議

2009 年 7 月 28 日 理事会 承認

2009 年 10 月 23 日 国土交通大臣 認可

2009 年 10 月 30 日 規則第 34 号
鋼船規則の一部を改正する規則

「鋼船規則」の一部を次のように改正する。

C 編 船体構造及び船体艤装

改正その 1

4 章 区画

4.1 一般

4.1.1 を次のように改める。

4.1.1 適用

本章の規定は、~~国際航海に従事する~~総トン数 500 トン以上であって、乾舷用長さ (L_f) が 80m 以上の貨物船船舶に適用する。ただし、本編 29 章の適用を受けるタンカー、液化ガスばら積船及び危険化学品ばら積船並びに本会が特に認めた船舶は除く。

33 章 損傷制御

33.1 一般

33.1.1 を次のように改める。

33.1.1 適用

本章の規定は、~~国際航海に従事し、かつ、~~総トン数が 500 トン以上の貨物船船舶に適用する。

33.3 損傷制御のための資料

33.3.3 として次の 1 条を加える。

33.3.3 損傷時復原性に関する資料

4 章又は CS 編 4 章が適用となる船舶にあっては、本会が適当と認める損傷時復原性に関する資料を備えなければならない。

附 則（改正その 1）

1. この規則は、2009 年 1 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ、少なくとも 50 トン又は全建造材料の見積重量の 1%のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶については、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

33 章 損傷制御

33.3.1 損傷制御図

-3.として次の1項を加える。

-1. 本会の承認を得た損傷制御図を，船舶の担当職員の手引きとするため船橋に恒久的に掲示するか，又は，船橋ですぐ利用できるようにしておかなければならない。

-2. 損傷制御図には，各甲板及び船倉についての区画の境界，その中にある閉鎖装置を有する開口(その制御装置の位置を含む。)及び浸水による船舶の横傾斜を修正する設備を明示しなければならない。

-3. 損傷制御図は，当該船舶における業務にて使用される言語で作成されることが望ましい。国際航海に従事する船舶にあつては，作成される言語が英語でない場合，英語の翻訳を付さなければならない。

33.3.2 小冊子

-3.として次の1項を加える。

-1. 小冊子は，損傷制御図に記載された事項を含むものでなければならない。

-2. 小冊子は，船舶の職員がいつでも利用できるような場所に備えなければならない。

-3. 小冊子は，当該船舶における業務にて使用される言語で作成されることが望ましい。国際航海に従事する船舶にあつては，作成される言語が英語でない場合，英語の翻訳を付さなければならない。

附 則 (改正その2)

1. この規則は，2009年10月30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つては，この規則による規定にかかわらず，なお従前の例によることができる。

23 章 ブルワーク，ガードレール，放水設備，玄側諸口，丸窓，角窓，通風口 及び歩路

23.9 として次の1節を加える。

23.9 乗降設備

23.9.1 一般

本会が特に認める場合を除き，停泊中及び停泊に関連する作業時に使用する適当な乗降設備を備えなければならない。

27 章 艀装

27.4 として次の 1 節を加える。

27.4 非常用曳航手順書

27.4.1 一般

-1. 船舶には、非常時の曳航のための手順を記述した非常用曳航手順書を備え付けなければならない。

-2. 前-1.の手順は、個々の船舶に備え付けられている設備及び装備を利用するものとして作成されなければならない。また、手順書は以下の事項を含むものとしなければならない。

- (1) 非常時の曳航方法を示す図（船首から曳航する場合及び船尾から曳航する場合）
- (2) 非常時において曳航に使用できる船上装備品の一覧
- (3) 通信のための手段及びその方法
- (4) 非常時において曳航の準備及び実施を円滑にするための手順例

附 則（改正その 3）

1. この規則は、2010 年 1 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ、少なくとも 50 トン又は全建造材料の見積重量の 1%のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶については、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

鋼船規則検査要領

C 編

船体構造及び船体艤装

要
領

2009 年 第 2 回 一部改正

2009 年 10 月 30 日 達 第 53 号

2009 年 6 月 24 日 技術委員会 審議

2009 年 10 月 30 日 達 第 53 号
鋼船規則検査要領の一部を改正する達

「鋼船規則検査要領」の一部を次のように改正する。

C 編 船体構造及び船体艤装

改正その 1

C25 セメント及びペイント工事

C25.2 ペイント工事

C25.2.2 を次のように改める。

C25.2.2 海水バラストタンク及び二重船側部の塗装

- 1. 規則 C 編 25.2.2-1.の適用上, IACS 統一解釈 SC223 (以後の改正を含む。) によること。
- 2. 規則 C 編 25.2.2-1.の「近海区域」及び「限定近海船」については, それぞれ船舶安全法施行規則第一条第 8 項及び船舶救命設備規則第一条の二第 7 項において定められたものとする。
- 3. 規則 C 編 25.2.2-1.の適用上, 1969 年の船舶のトン数測度に関する国際条約において, 純トン数に含まれるタンクについては, 海水バラストタンクとみなすことを要しない。
- ~~-34.~~ 規則 C 編 25.2.2-2.にいう「本会が適当と認めるところ」とは, 海水バラストタンク (スロップタンクを含む。) に, 次の規定により全面塗装を施すことをいう。
 - (a) 使用されるペイントは, エポキシ系ペイント等, できる限り衰耗腐食に対して長期的に有効なものであること。
 - (b) 下地処理, 膜厚等については十分考慮を払うこと。
 - (c) 特に認める場合を除き, ドライペイントを使用すること。
 - (d) 塗装のバックアップとして適当な電気防食法を併用することが望ましい。
 - (e) バラストタンク及び二重船側内部の塗装は, 明るい色とし, さび等が識別しやすいものであることを推奨する。
 - (f) 外板又は暴露甲板をタンクの一部としないタンク及びバラストタンク兼用貨物倉の一部については適当に参酌できる。

附 則（改正その 1）

1. この達は、2008 年 7 月 1 日から施行する。
2. 次のいずれかに該当する船舶以外の船舶にあっては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。
 - (1) 2008 年 7 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶
 - (2) 建造契約が存在しない場合には、2009 年 1 月 1 日以降にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ、少なくとも 50 トン又は全建造材料の見積重量の 1%のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶
 - (3) 2012 年 7 月 1 日以降に引き渡しが行われる船舶

附属書 C1.1.7-5. 繊維強化プラスチック（FRP）製品の使用に関する指針

1.2 FRP 製品に対する一般要件

1.2.1 を次のように改める

1.2.1 一般要件

-1. FRP 製品は、船用材料・機器等の承認及び認定要領第2編7章に従って本会の承認を得たもので、かつ、使用条件に適したものを使用すること。

~~-2. 危険場所に設置する FRP 製品は、帯電性のないものとする。~~

~~-3.~~ 2. FRP 製品は、接触する可能性のある物質に対して耐性があるものとする。

1.3 FRP 製品の用途及び配置場所に対する要件等

1.3.1 を次のように改める。

1.3.1 用途及び配置場所に対する要件

-3. 鋼船規則 C 編 35 章に規定する点検設備に使用する場合は、船体構造の一部とすることを要しないはしご、手摺、ステップ及び小さな踊り場等を使用すること。

-4. 規則 H 編 4.3 及び 4.7 の危険場所に設置する場合、帯電による危険性を考慮すること。貨物タンク、燃料油タンク又は本会が特に必要と認める場所に設置する FRP 製品にあつては、帯電性のないものとする。一般に、これらの場所以外に設置する歩路のグレーチングのようなものの場合、帯電性を有する FRP 製品を使用することができる。ここで、当該製品のいかなる箇所においても接地抵抗が $1M\Omega$ を超えない場合、帯電性がないとみなす。

附 則（改正その2）

1. この達は、2009 年 10 月 30 日から施行する。

改正その3

C33 の表題を次のように改める。

C33 乾貨物船の損傷制御

C33.3 損傷制御のための資料

C33.3.1 を次のように改める。

C33.3.1 損傷制御図

~~1. 規則 C 編 4 章が適用となる船舶に備えられる損傷制御図は、表 C33.3.1-1. に示すものが含まれたものであること。表 C33.3.1-1. の他に損傷を制御する手段・装置があれば、適宜追加すること。~~

~~2. 規則 C 編 4 章が適用されない船舶に備える損傷制御図は、表 C33.3.1-1. に関わらず、次の(1)から(5)に示すものが含まれたものであること。~~

~~(1) 水密区画~~

~~(2) 風雨密区画~~

~~(3) 規則 C 編 33.2 に規定される水密戸及び舷側諸口の装置及びそれらの操作場所~~

~~(4) 規則 V 編で要求される閉鎖装置の位置~~

~~(5) 管、ダクト及びトンネルを通じて他区画への浸水を上甲板から遠隔操作できる弁等を有する場合に、これらの管等の遠隔操作弁の位置とその操作場所~~

表 C33.3.1-1 を次のように改める。

表 C33.3.1-1. 損傷制御図の記載内容

項目	記載内容
(1) 区画の境界	規則 C 編 4 章に規定される水密区画の境界
(2) 区画の <u>囲壁境界</u> にある開口で、閉鎖装置が水密である場合	開口の閉鎖装置、表示装置、警報装置及びその制御場所の位置。
(3) 区画の囲壁にある開口で、閉鎖装置が風雨密である場合	開口の位置。ただし、上記(2)の水密な閉鎖装置と区別すること。
(4) クロスフラッシュディンク設備を有する場合	設備及びその操作位置
(5) 管、ダクト及びトンネルを通して他区画への浸水を、上甲板からの弁等の遠隔操作により制御する場合	ビルジポンプ及びバラストポンプの位置及びその制御場所の位置並びに弁等及びそれらの操作位置
(6) 外板に戸を有する場合	戸の位置（表示装置、漏洩検知システム及び監視装置の位置を含む）
(7) 隔壁甲板上の区画の境界及び暴露甲板上に風雨密閉鎖装置を有する場合	閉鎖装置の位置（制御場所及び表示装置を含む）

（備考）

~~1. 浸水計算において非風雨密（ガス密等）として扱っている開口の閉鎖装置については損傷制御図に記載する必要はない。~~

~~2. 風雨密の戸等で、開放状態のままにしておくと、その開口を通じて著しい浸水が起こると判断されるものについては、船橋に開閉の指示を示す指示器を設けること。~~

C33.3.2 を次のように改める。

C33.3.2 小冊子

~~-1. 規則 C 編 4 章が適用となる船舶に備えられる小冊子は、表 C33.3.2-1.が含まれたものであること。表 C33.3.2-1.の他に損傷を制御する手段・装置があれば、適宜追加すること。~~

~~-2. 規則 C 編 4 章が適用されない船舶に備える小冊子は、表 C33.3.2-1.に関わらず、次の(1)から(5)に示すものが含まれたものであること。~~

~~(1) 水密区画~~

~~(2) 風雨密区画~~

~~(3) 規則 C 編 33.2 に規定される水密戸及び舷側諸口の装置及びそれらの操作場所並びに操作手順~~

~~(4) 規則 V 編で要求される閉鎖装置の位置~~

~~(5) 管、ダクト及びトンネルを通じて他区画への浸水を上甲板から遠隔操作できる弁等を有する場合に、これらの管等の遠隔操作弁の位置とその操作場所~~

~~-3. 規則 C 編 33.3.2 にいう小冊子には、次の(1)及び(2)の事項も含めることを推奨する。~~

(1) 一般注意書

一般注意書は、通常の船舶運航時に水密性の健全性を維持するために必要と考える装置、条件及び操作手順を記載したもの。

(2) 特別注意書

特別注意書は、本会が船舶の残存等に不可欠と考える要素（例えば、閉鎖装置、警報発信等）を記載したもの。

表 C33.3.2-1 を次のように改める。

表 C33.3.2-1. 小冊子の記載内容

項目	記載内容
(1) 区画の境界	表 C33.3.1-1.(1) (縮小したものでもよい。)
(2) 区画の 隔壁 境界にある開口で、閉鎖装置が水密である場合	表 C33.3.1-1.(2)に加え、航海中使用されないものは閉鎖することと明記すること。また、航行中使用されるものは、通行直後に閉鎖することと注記も記載すること。
(3) 区画の囲壁にある開口で、閉鎖装置が風雨密である場合	表 C33.3.1-1.(3)に加え、通行直後に閉鎖することと注記を記載すること。
(4) クロスフラッディング設備を有する場合	表 C33.3.1-1.(4)に加え、操作手順及び平衡状態に到るクロスフラッディングの所要時間を明記すること。
(5) 管、ダクト及びトンネルを通して他区画への浸水を、上甲板からの弁等の遠隔操作により制御する場合	表 C33.3.1-1.(5)に加え、航海中、使用時間以外は閉とすることを明記する。また、損傷時、使用状態にあり、弁等が開となっているものは、直ちに閉とすることと注記も記載すること。
(6) 管に沿って操作油管があるバラストライン	航海中、使用時間以外は弁を閉とすることと明記すること。
(7) 二次浸水を生じる可能性のある非水密開口で、自動閉鎖装置でない閉鎖装置を有する場合	開口の位置。また、航行中使用されるものは、通行直後に閉鎖することと注記も記載すること。
(8) 浸水計算結果を小冊子に含める場合	浸水計算結果に加え、その結果が仮定の状態における安全性のみを示したものであることを船員に認識させるための指針を含めること。
(9) その他	(a) 損傷制御図に記載される情報に加え、必要に応じて以下の詳細情報を記載すること。 ・浸水検知システム、測深機器、暴露甲板上に達していない通風筒及びオーバーフロー管の位置 ・ポンプ容量及び諸管線図 ・隔壁甲板下にある水密区画からの脱出設備 ・船舶管理者及び支援機関への通報手段 (b) 損傷が与える影響の制御について、例えば以下に関する説明資料を含むこと。 ・損傷後の船員の安全場所及び安全の確保 ・タンク及び区画の測深による損傷範囲の特定 ・測深の反復による浸水進行速度測定 ・傾斜の要因に関する注意事項 ・傾斜もしくはトリムを軽減するための液体移送操作の注意事項 ・損傷後に追加発生する自由表面による影響 ・浸水制御のためのポンピング操作開始による影響

C33.3.3 として次の 1 条を加える。

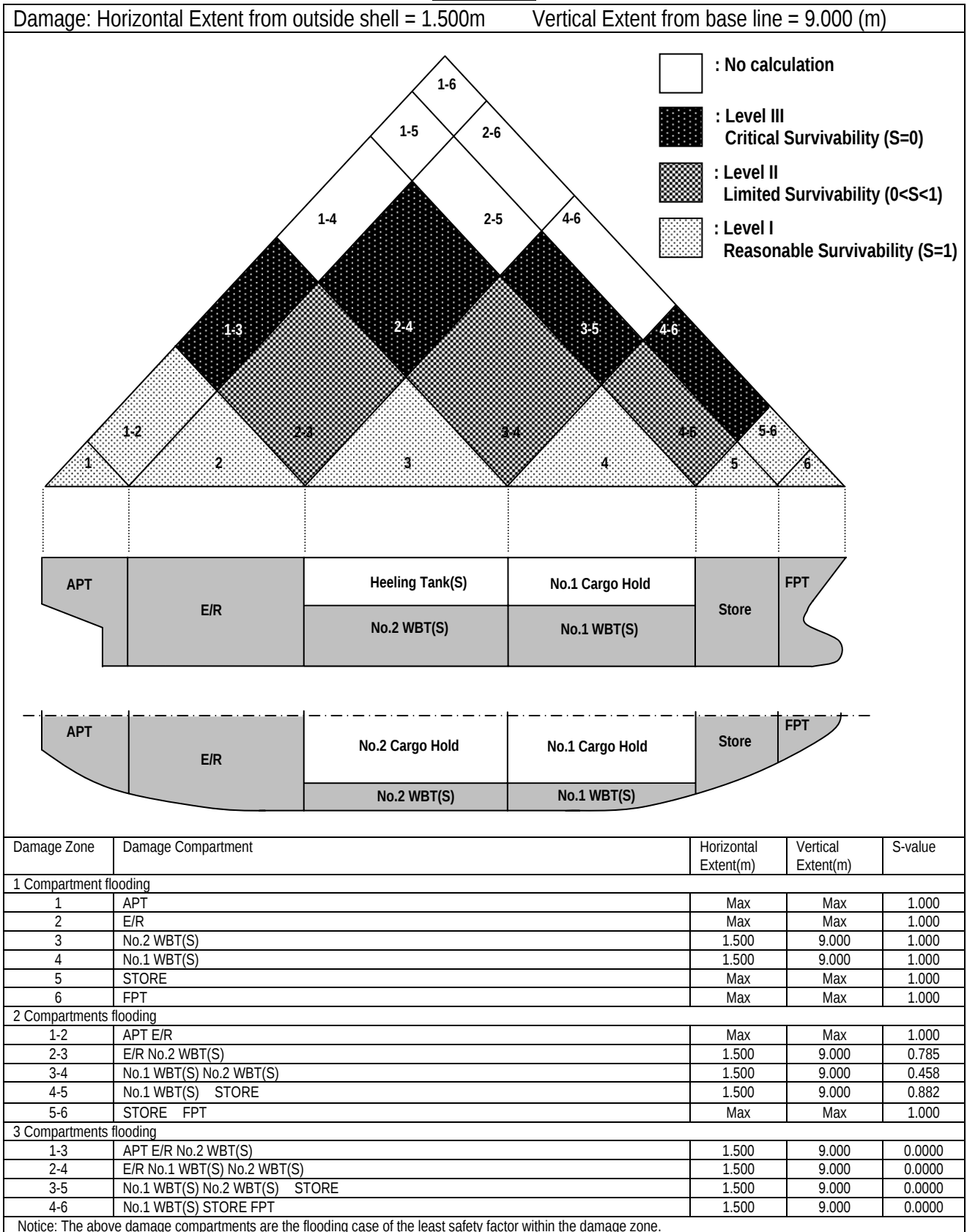
C33.3.3 損傷時復原性に関する資料

規則 C 編 33.3.3 の適用上、「本会が適当と認める損傷時復原性に関する資料」とは、次の(1)及び(2)の事項が含まれたものをいう。

- (1) 船舶の損傷による影響を容易に評価できる方法を船長に示すための次に掲げる事項
 - (a) 船舶の損傷による影響を評価する迅速な手段として、規則 C 編 4 章又は CS 編 4 章の損傷時復原性計算結果を図表にしたもの（例えば、図 C33.3.3 のような残存確率により色分けした図表等）
 - (b) 参照する損傷時復原性計算は、仮定の状態に基づくものであり、実際の積付状態において浸水が生じた場合には異なる結果が生じる恐れがある旨の本資料使用上の注記
- (2) 任意で陸上施設の緊急時対応システムの利用について契約を行う場合には、損傷時復原性評価を実施するために必要な情報及び当該陸上施設の連絡先を追記すること

図 C33.3.3 として次の図を加える。

図 C33.3.3



附 則（改正その3）

1. この達は、2009年10月30日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約が行われた船舶にあっては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

C23 ブルワーク、ガードレール、放水設備、舷側諸口、丸窓、角窓、通風口及び歩路

C23.9 として次の1節を加える。

C23.9 乗降設備

C23.9.1 一般

-1. 規則 C 編 23.9.1 でいう「本会が特に認める場合」とは、当該船舶が専ら適当な陸上の乗降設備を備えるような所定の港間の航海に従事する場合をいう。

-2. 規則 C 編 23.9.1 の適用上、乗降設備については以下によること。ただし、乾舷が小さい船舶であって、乗降設備として船体に固定されるランプウェイ等を備える場合にあってはこの限りではない。

- (1) 船側はしご及びギヤングウェイは、ISO 5488:1979「船側はしご」、ISO 7061:1993「アルミニウム製ギヤングウェイ」又は本会が適当と認める基準若しくは規格に基づき製造されたものとする。また、船側はしご用のウインチについては、ISO 7364:1983「船側はしご用ウインチ」若しくは本会が適当と認める基準若しくは規格に基づき製造されたもの、又はこれに準じたものとする。
- (2) 船側はしご及びギヤングウェイの構造並びにそれらの付属品及び留め具は、通常の検査、すべての箇所の保守及び必要ならばピボットピンへの注油が可能なものであること。また、溶接部には特段の注意を払うこと。
- (3) 可能な限り、乗降設備は作業区域外に設置し、貨物や吊り上げられた荷物が上方を通過するような場所には設置しないこと。ただし、本会が止むを得ないと認める場合にあっては、オペレーションマニュアルへの注記及び注意銘板の設置等により、安全上の問題が無いことを確保することで、乗降設備を上記区域内及び場所に設置することができる。
- (4) 船側はしごは、安全設備規則 3 編 1 章 1.1.2(11)に規定する最小航海状態（ただし、トリムは最小航海状態として考慮する積付状態で実際に生じるものとする）において、船側はしごの傾斜を最大設計傾斜角とした場合に、最下部のプラットホームの高さが水面から 600mm 未満となるものとする。ただし、乗降デッキの高さが水面から 20m 以上である場合又は本会が適当と認める場合は、船舶へ安全に通行することができる代替の設備又は船側はしごの最下部のプラットホームへ安全に通行することができる補助装置を備え付けることとして差し支えない。
- (5) 船側はしごと甲板の間には、手すり及び把手で防護されたプラットホームを備え付けること。また、船側はしごは横転することがないように、船舶にしっかりと取り付けられること。
- (6) 許容最大及び最小傾斜角度、設計荷重及び下端プレートの最大荷重等を含む安全な使用と荷重に関する制限について、ギヤングウェイ及び船側はしごの両端にプレートで明確に表示すること。また、最大作動荷重が設計荷重よりも小さい場合は、最大作動荷重もプレートに表示すること。

- (7) ギャングウェイは水平から 30° 以上の傾斜で使用するものとしな
いこと。また、船側はしごは水平から 55° 以上の傾斜で使用するものとしな
いこと。ただし、これ以上の傾斜で使用することを想定して設計及び建造され、その旨が表示されてい
る場合はこの限りではない。
- (8) ギャングウェイは船舶の手すりに固定するものとしな
いこと。ただし、そのような意図で設計されている場合はこの限りではない。また、ブルワークや手すりの開口
部に設置する場合は、ブルワーク等とのすき間を適切に防護すること。
- (9) 乗降設備、甲板上の乗降場所及び制御装置を照らす適切な照明を備え付けること。
- (10) 乗降設備の近傍で直ちに使用可能なように、自己点火灯及び浮揚性の救命索を備え
た救命浮環を設置すること。
- (11) 乗降設備の配置が、当該乗降設備から又は船舶と岸壁の間に人が転落し得る危険性
を伴うものである場合、転落事故防止の為に安全ネットを備え、これを取り付ける
ことができるよう措置すること。

付録 C5 として次の付録を加える。

付録 C5 非常用曳航手順書を準備する船舶所有者/オペレータのための指針 **(MSC.1/Circ.1255 ANNEX)**

1 目的

この指針は、非常用曳航手順書の要件の適用となる船舶のために、船主/オペレータがその船舶特有の非常用曳航手順書を準備する支援を目的とする。手順は、ISM コード A 部第 8 項で要求される緊急事態への準備の一部として考えられるべきである。

2 注意点

2.1 船主、オペレータ及び乗組員は非常時には熟慮する時間は許されないことを考慮するべきである。このため、手順は事前に訓練されているべきである。

2.2 曳航手順は、非常時に船舶が曳航される準備を行う乗組員が直ちに使用できる状態で船内に備えてあるべきである。

2.3 乗組員は、設備の格納場所と接近方法について熟知していなければならない。格納の配置改善が認知されれば全て履行されるべきである。

2.4 非常時の状況に対処する乗組員は、ウィンチ、道具及びデッキの照明（視界不良、及び夜間環境用）に必要な電力の供給について知っているべきである。

2.5 全ての船舶が同程度の船内設備を搭載しているわけではないため、可能な曳航手順には限界があることは認識されている。しかしながら、意図としては、何が達成できるか前もって判定し、その情報を船舶の乗組員が直ちに使用できる形態（小冊子、図面、ポスター等）で提供することである。

3 船舶の評価

3.1 船主/オペレータは、船舶が検査され、緊急時に曳航される能力が評価されることを確保するべきである。船内設備及び利用可能な手順の両者とも調査されるべきである。以下の事項は、検査されるべきである。

3.2 船首及び船尾から曳航される能力は評価され、以下の事項は調査されるべきである。

.1 索の取り扱い手順（送受用の補助索、曳航索、添え索）

.2 連結部等（フェアリード、チョック、ウィンチ、ビット、ボラード）の配置、構造上の適切さ及び安全使用荷重

3.3 船内搭載されている曳航機を組み合わせる道具及び設備、並びにその場所は明らかにされるべきである。それらには、少なくともチェーン、ケーブル、シャックル、ストッパー、道具及び索発射機を含めるべきである。

3.4 甲板乗組員、船橋及び曳航/海難救助船の間の連絡を可能とするための通信装置の利用可能性及び特徴は、明らかにされるべきである。

3.5 安全使用荷重が明らかになっていない連結部については、船舶への搭載状態を考慮した工学的分析によって決定されるべきである。C 編 27.1 及び 27.2 を指針として用いてもよい。

3.6 評価は、曳航設備及び操作に精通した者によって実施されるべきである。

4 非常用曳航手順書

4.1 非常用曳航手順書は、船舶固有のもので、明快、正確、かつ直ちに使用できる形態（小冊子、図面、ポスター等）であるべきである。

4.2 船舶固有のデータは少なくとも以下のものが含まれるべきである。

- .1 船名
- .2 船舶符号
- .3 IMO 番号
- .4 錨の詳細（シャックル、連結の詳細、重量、型等）
- .5 ケーブルと鎖の詳細（長さ、連結の詳細、耐久力等）
- .6 係船甲板上の基点の高さ
- .7 喫水の範囲
- .8 排水量の範囲

4.3 5 に従って作成される全ての手順は、緊急時においてスムーズで迅速な適用の助けとなるような明確で容易に理解できる形式で表現されているべきである。

4.4 包括的な図解や見取り図は少なくとも以下の事項を含み、また利用可能であるべきである。

- .1 結合及び艀装の図解
- .2 曳航設備及び強固点の場所
- .3 設備及び強固点の耐力及び安全使用荷重

4.5 曳航会社への可能な限り早い情報の伝達を促進するために、船主/オペレータの手元には写しを保持しておくべきである。関係者へより早い配布を行える共通する電子ファイル形式の写しも保持しておくべきである。

4.6 最低 3 部の写しを船内の以下の場所に保持しておくべきである。

- .1 船橋
- .2 船首楼
- .3 船舶の事務室又は貨物制御室

5 手順の作成

5.1 船舶固有の手順は、船舶の評価の際に明確化し、非常用曳航手順書に入れるべきである。手順は少なくとも以下のものを含むべきである。

- .1 天候状態（穏やか、激しい）、船内電力（推進、甲板電力）、切迫した座礁の危険等、様々な緊急時シナリオがまとまった、直ちに参照できる決定マトリックス
- .2 甲板員の編成（人員配置、無線を含む設備配置、安全設備等）
- .3 任務の編成（実施されなければならないこと、それがどうやって実施されるか、各任務に何が必要か等）
- .4 可能な船首及び船尾からの非常時曳航アレンジメントを示す、添え索、曳航索等の構成及び艀装のための図解。装備した索は、尖った角、縁、その他圧力が集中する箇所を避けて通すべきである。
- .5 重たい曳航索の引き寄せのために特に考慮に入れるべき電力不足やデットシ

ツブの状況

- .6 サルベージ/曳航船に連絡する際の交信計画。この計画は船長がサルベージ/曳航船と交信するのに必要な全ての情報を一覧にするべきである。この一覧表は少なくとも、以下のものを含むべきである。
 - .1 損傷又は耐航性
 - .2 舵の状態
 - .3 推進
 - .4 船内電力
 - .5 船内曳航設備
 - .6 存在する緊急離脱システム
 - .7 船首及び船尾の曳航箇所の位置
 - .8 設備、連結点、強力点及び安全使用荷重
 - .9 曳航設備の寸法及び能力
 - .10 船舶の特徴
- .7 曳航添え索の艀装、曳航索の固縛に使用する可能性に備え、船内に存在する設備、道具、アレンジメントの評価
- .8 船舶の曳航性を大きく向上させるあらゆる道具又は設備の明示
- .9 非常時曳航の際に使用可能な船内の設備の一覧及び場所
- .10 その他の準備（舵及びプロペラ軸の固定、バラスト及びトリム等）
- .11 その他の関連情報（海象及び曳航速度の限界等）

附 則（改正その 4）

- 1. この達は、2010 年 1 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
- 2. 施行日前にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ、少なくとも 50 トン又は全建造材料の見積重量の 1%のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶については、この達による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。