

安全設備規則

規則

2009年 第2回 一部改正

2009年10月30日 規則 第36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36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

2編 検査

1章 通則

1.4 安全設備の保守点検

1.4.2.を次のように改める。

1.4.2 機器等の整備

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つては、このかぎりでない。

((1)から(12)は省略)

(13) レーダー・トランスポンダー及びAIS-SART

((14)から(17)は省略)

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.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)から(7)は省略)

(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, 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

2.16 通信 (SOLAS Chapter III Reg. 6)

2.16.1 GMDSS 救命設備

-2.を次のように改める。

-2. レーダー・トランスポンダー及びAIS-SART

- (1) 船舶には、**3.30.1** に規定するレーダー・トランスポンダー又は **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・トランスポンダー~~又は~~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・トランスポンダー又は 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・トランスポンダー又は AIS-SART を自由降下進水式救命艇に備え、その他のレーダー・トランスポンダー又は 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。

2.18 試験

2.18.1 を次のように改める。

2.18.1 製造所等における試験

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)から(6)は省略)

- (7) 浮揚型極軌道衛星利用非常位置指示無線標識装置、非浮揚型極軌道衛星利用非常位置指示無線標識装置、レーダー・トランスポンダー、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)は省略)

3 章 救命設備の要件

3.10 救命いかだの一般要件 (LSA コード 4.1)

3.10.1 救命いかだの構造

-5.を次のように改める。

-5. 救命いかだは、乗員が風雨等にさらされることから保護する天幕を有するものとし、また、その天幕は、救命いかだが進水し水上に浮かんだときに自動的に展開しなければならない。天幕は、次の要件を満たさなければならない。

((1)から(6)は省略)

(7) 海面上少なくとも 1m の高さに救命艇用のレーダー・トランスポンダー又は AIS-SART を備える装置を設けること。

((8)は省略)

3.32 として次の 1 節を加える。

3.32 AIS-SART

3.32.1 AIS-SART の一般要件

2.16.1-2.に規定する AIS-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) 位置情報、静的情報及び安全情報を示す通信を送信することができるものであること。
- (2) 送信される通信様式は、既存の AIS 装置と互換性があるものであること。
- (3) 送信される通信は、AIS-SART の受信範囲内の他の船舶又は航空機により認識及び表示され、AIS 装置の情報から明確に識別できるものであること。
- (4) 未熟練者でも簡単に起動することができるものであること。
- (5) 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。
- (6) 正常な作動を示す可視又は可聴の手段を備えるものであること。
- (7) 手動により起動及び停止ができるものであること。また自動起動の仕組みを備えてもよい。
- (8) 20m 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。
- (9) 水深 10m において、少なくとも 5 分間水密を維持できるものであること。
- (10) 水温 45℃の使用環境下において水密が維持できるものであること。
- (11) 水上に浮くことができ (必ずしも操作ができる姿勢でなくてもよい。)、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。)
- (12) 海水や油により、重大な影響を受けないものであること。
- (13) 長時間日光にさらされても、劣化しないものであること。
- (14) 外部は、視認性の高い黄色又は橙色であること。
- (15) 救命艇の損傷を避けるため、滑らかな形状であること。

- (16) 1 分間以下の間隔で送信できるものであること。
- (17) 位置測定システムを備え、現在位置を送信できるものであること。
- (18) -20℃～55℃の範囲での 96 時間の作動に加え、機能試験を行うのに十分なバッテリー容量を備えるものであること。
- (19) VHF データリンクの整合性を確保するため、一意の識別子を持つものであること。
- (20) -20℃～55℃の範囲で作動するよう設計され、-30℃～70℃の範囲で損傷を受けないものであること。
- (21) 5 海里以内の水上で検出可能なものであること。
- (22) 位置測定システムからの位置及び時刻の同期が喪失又は故障した場合にも、送信を継続するものであること。
- (23) 操作方法、試験方法及び主バッテリーの使用期限日が装置本体に簡潔に表示されていること。

3.32.2 技術的特性

AIS-SART の技術的特性は、適当な ITU-R 勧告に適合するものであること。

附 則（改正その 1）

1. この規則は、2010 年 1 月 1 日から施行する。

5 編 灯火及び形象物並びに音響信号及び発光信号

1 章 通則

1.1 一般

1.1.1 適用

-3.として次の1項を加える。

- 1. 本編は，船舶の灯火及び形象物並びに音響信号及び発光信号に適用する。
- 2. 全長 12m 未満の小型の船舶及び帆船については本会の適当と認めるところによる。
- 3. 灯火に関する要件は，本編の規定による他，本会の適当と認めるところによる。

2 章 灯火及び形象物

2.1 灯火及び形象物の備付け

2.1.3 として次の 1 条を加える。

2.1.3 標示

前 2.1.1 及び 2.1.2 に規定する灯火には、本会が必要と認める事項を標示しなければならない。

2.3 灯火及び形象物の位置及び技術要件

2.3.4 を次のように改める。

2.3.4 灯火の光度

-1. 灯火の最小限度の光度は、次式により計算しなければならない。

$$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

I : 通常使用する状態における光度とし、カンデラで表す。

T : 閾値とし、 2×10^{-7} ルクスとする

D : 灯火の視認距離（光達距離）とし、海里で表す。

K : 大気の透過率とし、気象学的視程約 13 海里に相当する 0.8 とする。

-2. 配光光度のばらつきは、過度に大きくなるよう調節されたものでなければならない。また、光度の調節は可変調節の方法によって行ってはならない。

2.3.7 及び 2.3.8 をそれぞれ 2.3.8 及び 2.3.9 とし、2.3.7 として次の 1 条を加える。

2.3.7 LED を光源とする灯火に対する追加要件

LED を光源とする灯火については、次のいずれかによらなければならない。

(1) 灯火の光度が本章に規定する光度以下に減少した場合、警報を発する機能を備えること。

(2) 灯火には、本章に規定する光度を維持できる製造者より指定された耐用時間を明示し、その期間内で灯火を使用すること。

2.3.78 電気式以外の灯火

(省略)

2.3.89 形象物

(省略)

附 則 (改正その 2)

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. 施行日前及び施行日から 2014 年 1 月 1 日前に船舶に搭載される灯火については、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。

安全設備規則検査要領

要
領

2009年 第2回 一部改正

2009年10月30日 達 第55号

2009年6月24日 技術委員会 審議

2009年10月30日 達 第55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。

改正その1

5 編 灯火及び形象物並びに音響信号及び発光信号

次の1章を加える。

1 章 通則

1.1 一般

1.1.1 適用

規則 5 編 1.1.1-3.において、「本会の相当と認めるところ」とは、IMO 決議 A.694(17)をいう。

2 章 灯火及び形象物

2.1 灯火及び形象物の備付け

2.1.3 として次の 1 条を加える。

2.1.3 標示

規則 5 編 2.1.3 に規定する「本会が必要と認める事項」とは、次をいう。

- (1) 製造者名又は標章及び型式名称
- (2) 1972 年国際海上衝突予防規則 (COLREG) 上の型式及び種類
- (3) 製造番号及び承認番号
- (4) 船首方向 (指向性がある場合)
- (5) 光達距離
- (6) 光源の種類及び定格ワット数

2.3 として次の 1 節を加える。

2.3 灯火及び形象物の位置及び技術要件

2.3.4 光度の調節

規則 5 編 2.3.4-2. にいう「過度に大きくなる」とは、射光範囲内の光度差 (最小光度と最大光度の差) に関し、最大光度が最小光度の 1.5 倍未満となるようにすることをいう。

附 則 (改正その 1)

1. この達は、2009 年 1 月 1 日 (以下、「施行日」という。) から施行する。
2. 施行日前及び施行日から 2014 年 1 月 1 日前に船舶に搭載される灯火については、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。

5 編 灯火及び形象物並びに音響信号及び発光信号

2 章 灯火及び形象物

2.1 灯火及び形象物の備付け

2.1.1 を次のように改める。

2.1.1 一般

-1. 規則 5 編 2.1.1-1.(1)に規定する「前部にマスト灯」に関し，船体中央部より前方の甲板において作業を行う船舶であつて，マストを設置することにより当該作業を行うことが困難となるもの（例えば，起重機船）の場合には，できる限り前方にマスト灯を設置することとして差し支えない。

-2. 規則 5 編 2.1.1-2.(1)に規定する 2 つの紅灯を操縦性能制限灯の一部として使用する場合には，次によること。

(1) 規則 5 編 2.2 において要求される，垂直及び水平方向の位置及び間隔を満足すること。

(2) 白色の全周灯は 2 つの紅灯から独立して点灯できること。

2.2 灯火及び形象物の設置位置

2.2.2 灯火の水平位置及び水平間隔

-3.として次の 1 項を加える。

-3. 舷灯は，舷側から船幅の 10%を超えない距離（ただし 1m を超えない距離）に配置すること。

2.3 として次の 1 節を加える。

2.3 灯火及び形象物の位置及び技術要件

2.3.5 水平射光範囲

規則 5 編 2.3.5-3.の規定において，全周灯 2 個を補足的に配置する場合，各々の全周灯の射光範囲は 180° を超えて遮蔽されないこと。

附 則 (改正その2)

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。
* 建造契約とは、最新の IACS Procedural Requirement (PR) No.29 に定義されたものをいう。

IACS PR No.29 (Rev.0, July 2009)

英文 (正)

1. The date of “contract for construction” of a vessel is the date on which the contract to build the vessel is signed between the prospective owner and the shipbuilder. This date and the construction numbers (i.e. hull numbers) of all the vessels included in the contract are to be declared to the classification society by the party applying for the assignment of class to a newbuilding.
2. The date of “contract for construction” of a series of vessels, including specified optional vessels for which the option is ultimately exercised, is the date on which the contract to build the series is signed between the prospective owner and the shipbuilder. For the purpose of this Procedural Requirement, vessels built under a single contract for construction are considered a “series of vessels” if they are built to the same approved plans for classification purposes. However, vessels within a series may have design alterations from the original design provided:
 - (1) such alterations do not affect matters related to classification, or
 - (2) If the alterations are subject to classification requirements, these alterations are to comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are contracted between the prospective owner and the shipbuilder or, in the absence of the alteration contract, comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are submitted to the Society for approval.The optional vessels will be considered part of the same series of vessels if the option is exercised not later than 1 year after the contract to build the series was signed.
3. If a contract for construction is later amended to include additional vessels or additional options, the date of “contract for construction” for such vessels is the date on which the amendment to the contract, is signed between the prospective owner and the shipbuilder. The amendment to the contract is to be considered as a “new contract” to which 1. and 2. above apply.
4. If a contract for construction is amended to change the ship type, the date of “contract for construction” of this modified vessel, or vessels, is the date on which revised contract or new contract is signed between the Owner, or Owners, and the shipbuilder.

Note:

This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.

仮訳

1. 船舶の「建造契約日」とは、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。なお、この契約日及び契約を交わす全ての船舶の建造番号（船番等）は、新造船に対し船級登録を申込む者によって、船級協会に申告されなければならない。
2. オプションの行使権が契約書に明示されている場合、オプション行使によるシリーズ船の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。本 Procedural Requirement の適用において、1つの建造契約書に基づく船舶が同一の承認図面によって建造される場合は、シリーズ船と見なす。しかしながら、以下の条件を満たす設計変更があつては、シリーズ船は原設計から設計変更を行うことができる。
 - (1) 設計変更が船級要件に影響を及ぼさない、又は、
 - (2) 設計変更が船級規則の対象となる場合、当該変更が予定所有者と造船所との間で契約された日に有効な船級規則に適合している、又は設計変更の契約が無い場合は承認のために図面が船級協会に提出された日に有効な船級規則に適合している。オプションによる建造予定船は、シリーズ船の建造契約が結ばれてから1年以内にオプションが行使される場合、シリーズ船として扱われる。
3. 建造契約の後に追加の建造船又は追加のオプションを含める契約の変更がなされた場合、建造契約日は予定所有者と造船所との間で契約変更がなされた日をいう。この契約変更は前 1. 及び 2. に対して、「新しい契約」として扱わなければならない。
4. 船舶の種類の変更による建造契約の変更があつた場合、改造された船舶の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で契約変更又は新規契約のサインが交わされた日をいう。

備考:

1. 本 PR は、2009年7月1日から適用する。