

○船舶検査心得 1-1 船舶安全法施行規則

(傍線の部分は改正部分)

改 正 案	現 行	備 考
(資料の供与等)	(資料の供与等)	
51.1.9(a) (略)	51.1.8(a) (略)	対応する番号の誤りを修正
51.1.10(a) (略)	51.1.9(a) (略)	
51.1.12(a) (略)	51.1.11(a) (略)	
心得附則 (平成23年6月13日)		
(適用期日) 本改正後の心得は、公布の日から適用する。		

○船舶検査心得 3-1 船舶設備規程

(傍線の部分は改正部分)

改 正 案	現 行	備 考
<p>(家具等の移動防止のための取付具)</p> <p><u>122-4-2.0 (略)</u></p> <p><u>(船舶航海当直警報装置)</u></p>	<p>(家具等の移動防止のための取付具)</p> <p><u>122-4-2 (略)</u></p>	<p>形式的修正</p>
<p><u>146-49.1(a)「管海官庁が当該船舶の構造等を考慮して差し支えないと認める場合」とは、国際航海に従事しない船舶において、船長室、航海士（部門間の兼務により、航海士として船舶航海当直に従事する者を含む。以下同じ。）の居室、船長及び航海士の利用に供される食堂、休憩室又は事務室のいずれも設けられていない場合をいう。この場合には、第一種船舶航海当直警報装置に代えて、航海用具告示第38条の規定による第二次警報及び第三次警報に係る要件を満たさない装置を備え付けることとして差し支えない。</u></p>	<p>(新設)</p>	<p>船長室等を有さない内航船に対する、BNWASの第二次警報及び第三次警報の省略に係る取扱い</p>

改 正 案	現 行	備 考
<p>146-49.2(a)「<u>管海官庁が当該船舶の構造等を考慮して差し支えないと認める場合</u>」とは、<u>国際航海に従事しない船舶において、船長室、航海士（部門間の兼務により、航海士として船舶航海当直に従事する者を含む。以下同じ。）の居室、船長及び航海士の利用に供される食堂、休憩室又は事務室のいずれも設けられていない場合をいう。この場合には、第二種船舶航海当直警報装置に代えて、航海用具告示第39条の規定による第二次警報に係る要件を満たさない装置を備え付けることとして差し支えない。</u></p>	<p>(新設)</p>	<p>船長室等を有さない内航船に対する、BNWASの第二次警報の省略に係る取扱い</p>
<p>(予備の部品等の備付け)</p> <p>146-50.0(a) (略)</p>	<p>(予備の部品等の備付け)</p> <p>146-49.0(a) (略)</p>	<p>条ズレ対応</p>
<p>(非常電源)</p> <p>299.2(a)～(e) (略)</p> <p>(f) 第41号の「<u>その他管海官庁が必要と認める設備</u>」とは、(以下略)</p> <p>299.4(a)「<u>第41号に掲げる設備に対しては管海官庁が指示する時間</u>」とは、36時間とする。</p> <p>(b) (1)～(3) (略)</p> <p>(4) 総トン数5,000トン未満の船舶に備える第2項第19号から第31号及び第33号に掲げる設備については、0時間とする。</p>	<p>(非常電源)</p> <p>299.2(a)～(e) (略)</p> <p>(f) 第39号の「<u>その他管海官庁が必要と認める設備</u>」とは、(以下略)</p> <p>299.4(a)「<u>第39号に掲げる設備に対しては管海官庁が指示する時間</u>」とは、36時間とする。</p> <p>(b) (1)～(3) (略)</p> <p>(4) 総トン数5,000トン未満の船舶に備える第2項第19号から第30号に掲げる設備については、0時間とする。</p>	<p>号ズレ対応</p>

改 正 案	現 行	備 考																																																																																																																
<p>(5) 第2項第32号の舵角指示器への給電時間については、(以下略)</p> <p>(6) (略)</p> <p>300.4(a) 非常電源の容量は、始動電流及び負荷の過渡特性を考慮し、次の表に掲げる時間給電できるものであること。</p> <table border="1" data-bbox="544 1285 842 1839"> <tr><td>29</td><td>船舶自動識別装置</td><td>0</td><td>0</td><td>18</td><td>12</td><td>0</td></tr> <tr><td>30</td><td>船舶長距離自動識別装置</td><td>0</td><td>0</td><td>18</td><td>12</td><td>0</td></tr> <tr><td>31</td><td>航海情報記録装置</td><td>0</td><td>0</td><td>18</td><td>12</td><td>0</td></tr> <tr><td>32</td><td>舵角指示器</td><td>10分</td><td>10分</td><td>10分</td><td>10分</td><td>0</td></tr> <tr><td></td><td>舵角表示器</td><td>18</td><td>12</td><td>18</td><td>12</td><td>0</td></tr> <tr><td>33</td><td>船舶航海当直警報装置</td><td>0</td><td>0</td><td>18</td><td>12</td><td>0</td></tr> <tr><td>34</td><td>消火ポンプのうち1個</td><td>18</td><td>12</td><td>18</td><td>12</td><td>0</td></tr> <tr><td>38</td><td>非常操舵装置</td><td>10分</td><td>10分</td><td>10分</td><td>10分</td><td>0</td></tr> <tr><td>41</td><td>その他</td><td>18</td><td>12</td><td>18</td><td>12</td><td>0</td></tr> </table> <p>(b) (略)</p> <p>附則(平成23年5月31日)</p>	29	船舶自動識別装置	0	0	18	12	0	30	船舶長距離自動識別装置	0	0	18	12	0	31	航海情報記録装置	0	0	18	12	0	32	舵角指示器	10分	10分	10分	10分	0		舵角表示器	18	12	18	12	0	33	船舶航海当直警報装置	0	0	18	12	0	34	消火ポンプのうち1個	18	12	18	12	0	38	非常操舵装置	10分	10分	10分	10分	0	41	その他	18	12	18	12	0	<p>(5) 第2項第31号の舵角指示器への給電時間については、(以下略)</p> <p>(6) (略)</p> <p>300.4(a) 非常電源の容量は、始動電流及び負荷の過渡特性を考慮し、次の表に掲げる時間給電できるものであること。</p> <table border="1" data-bbox="557 479 791 1032"> <tr><td>29</td><td>船舶自動識別装置</td><td>0</td><td>0</td><td>18</td><td>12</td><td>0</td></tr> <tr><td>30</td><td>航海情報記録装置</td><td>0</td><td>0</td><td>18</td><td>12</td><td>0</td></tr> <tr><td>31</td><td>舵角指示器</td><td>10分</td><td>10分</td><td>10分</td><td>10分</td><td>0</td></tr> <tr><td></td><td>舵角表示器</td><td>18</td><td>12</td><td>18</td><td>12</td><td>0</td></tr> <tr><td>32</td><td>消火ポンプのうち1個</td><td>18</td><td>12</td><td>18</td><td>12</td><td>0</td></tr> <tr><td>36</td><td>非常操舵装置</td><td>10分</td><td>10分</td><td>10分</td><td>10分</td><td>0</td></tr> <tr><td>39</td><td>その他</td><td>18</td><td>12</td><td>18</td><td>12</td><td>0</td></tr> </table> <p>(b) (略)</p>	29	船舶自動識別装置	0	0	18	12	0	30	航海情報記録装置	0	0	18	12	0	31	舵角指示器	10分	10分	10分	10分	0		舵角表示器	18	12	18	12	0	32	消火ポンプのうち1個	18	12	18	12	0	36	非常操舵装置	10分	10分	10分	10分	0	39	その他	18	12	18	12	0	
29	船舶自動識別装置	0	0	18	12	0																																																																																																												
30	船舶長距離自動識別装置	0	0	18	12	0																																																																																																												
31	航海情報記録装置	0	0	18	12	0																																																																																																												
32	舵角指示器	10分	10分	10分	10分	0																																																																																																												
	舵角表示器	18	12	18	12	0																																																																																																												
33	船舶航海当直警報装置	0	0	18	12	0																																																																																																												
34	消火ポンプのうち1個	18	12	18	12	0																																																																																																												
38	非常操舵装置	10分	10分	10分	10分	0																																																																																																												
41	その他	18	12	18	12	0																																																																																																												
29	船舶自動識別装置	0	0	18	12	0																																																																																																												
30	航海情報記録装置	0	0	18	12	0																																																																																																												
31	舵角指示器	10分	10分	10分	10分	0																																																																																																												
	舵角表示器	18	12	18	12	0																																																																																																												
32	消火ポンプのうち1個	18	12	18	12	0																																																																																																												
36	非常操舵装置	10分	10分	10分	10分	0																																																																																																												
39	その他	18	12	18	12	0																																																																																																												
<p>附2.3(a)「<u>管海官庁の指示するところ</u>」については、当該船舶に備え付けられている船舶航海当直警報装置を次に掲げる要件に適合させること。</p> <p>(1) <u>少なくとも当該船舶の前進時に作動状態となるものであること。ただし、低速時には作動状態とならないものであっても差し支えない。</u></p> <p>(2) <u>休止時間は、12分以内を標準とすること。</u></p> <p>(3) <u>休止時間が経過した場合に、船橋で明りように聞</u></p>	<p>(新設)</p> <p>平成23年7月1日 前に搭載された BNWASの要件</p>																																																																																																																	

改 正 案	現 行	備 考
<p>こえる<u>第一次警報を発するものであること。</u></p> <p>(4) <u>第一次警報が解除されない場合に、船長室及び航海士（部門間の兼務により、航海士として船橋航海当直に従事する者を含む。）の居室で明りように聞こえる第二次警報を発するものであること。</u></p> <p>(5) <u>休止時間のリセット又は第一次警報若しくは第二次警報の解除を行う装置が、次に掲げる要件に適合するものであること。</u></p> <p>(i) <u>当該装置を連続的に作動させたときに、休止時間のリセットが連続的に行われないうための措置が講じられていること。</u></p> <p>(ii) <u>船橋以外に設置されていないこと。</u></p> <p>(6) <u>休止時間のリセット又は第一次警報若しくは第二次警報の解除が行われたときに、自動的に(3)の要件を満たすものであること。</u></p> <p>(7) <u>船長以外の者により、装置の起動又は停止の制御及び休止時間の設定操作が行えないものであること。ただし、船舶の推進のための動力を推進機に伝達することと連動して起動及び停止できる装置又は休止時間が固定値である装置については、この限りでない。</u></p>		

改正案	現行	備考
<p>心得附則（平成23年6月13日）  <u>（適用期日）</u> 本改正後の心得は、公布の日から適用する。</p>		

○船舶検査心得 3-1-3 船橋からの視界及び船橋に設ける窓の告示

(傍線の部分は改正部分)

改 正 案	現 行	備 考
<p>2.0(a)～(i) (略)</p> <p><u>(j) 2号ニの「げん側の船側が明りよりに視認できること」とは、次のいずれかによることをいう。</u></p> <p><u>(1) 最小喫水状態において、ウイングから身を乗り出した状態で、船体の最大幅における船側を視認できること。ただし、船橋ウイングから船の最大幅における船側までの水平距離は400mmを超えてはならない。</u></p> <p><u>(2) 最小喫水状態において、ウイングから、船舶の全長にわたって船体の最大幅における船側から500mm以遠の海面が視認できること。ただし、引き船、押し船等他船又は海洋構造物に近接して作業に従事する船舶については、最小喫水状態において、ウイングから、船舶の全長にわたって船体の最大幅における船側から1500mm以遠の海面が視認できることとして差し支えない。</u></p> <p>(k) (略)</p> <p>心得附則 (平成23年6月13日)</p> <p><u>(適用期日)</u></p> <p>(a) 本改正後の心得は、公布の日から適用する。</p>	<p>2.0(a)～(i) (略)</p> <p>(新設)</p> <p>(j) (略)</p>	<p>船橋視界に関する統一解釈 (MSC Circ.1350) の取入れ</p>

改正案	現行	備考
<p>(経過措置)</p> <p>(b) 平成24年7月1日前に建造され、又は建造に着手された船舶については、改正後の2.0(j)の規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。</p>		



○船舶検査心得 3-1-6 航海用具の基準を定める告示

改 正 案	現 行	備 考
<p>第 26 節 船橋航海直警報装置</p> <p>38.0(a) 第3号の「船橋」とは、操舵室及び船橋のウイング（以下「ウイング」という。以下本節において同じ。）をいう。</p> <p>(b) 第3号の「有効な可視表示」とは、次に掲げる要件を満たすものとする。</p> <p>(1) 船橋の通常操船を行う場所において視認できる位置に設置されたものであること。ただし、操舵室に設置された表示装置による可視表示がウイングから明りように視認できる場合には、ウイングへの表示装置の設置は省略して差し支えない。</p> <p>(2) 点滅形式であること。</p> <p>(3) 夜間の監視に影響を与えないものであること。</p> <p>(4) 明るさを調整できること（ただし、消灯しないこと。）。</p> <p>(c) 第4号の「有効な可聴警報」とは、次に掲げる要件を満たすものとする。</p> <p>(1) 船橋の通常操船を行う場所において明りように聞こえる位置に設置されたものであること。ただし、操舵室に設置された警報装置による可聴警報</p>	<p>(新設)</p> <p>(新設)</p>	<p>告示で定める第一種 BNWAS の性能要件に係る解釈</p>

(傍線の部分は改正部分)

改 正 案	現 行	備 考
<p>が、ウイングにおいて明りように聞こえる場合には、ウイングへの警報装置の設置は省略して差し支えない。</p> <p>(2) 音源から1mの位置における音圧は、75dB(A)以上、85dB(A)未満であること。</p> <p>(3) 音色は、警報であることを容易に判別でき、かつ、緊急性を表わすものであること。</p> <p>(d) 第5号の「有効な可聴警報」とは、次に掲げる要件を満たすものとする。</p> <p>(1) 音源から1mの位置における音圧は、75dB(A)以上、120dB(A)未満であること。</p> <p>(2) 音色は、警報であることを容易に判別でき、かつ、緊急性を表わすものであること。</p> <p>(3) 音量は、船長室及び航海士(部門間の兼務により、航海士として船橋航海当直に従事する者を含む。以下同じ。)の居室の全ての場所で聴き取れ、かつ、睡眠中の人を起こすのに十分なものであること。</p> <p>(e) 第6号の「他の乗組員がいる場所」とは、船長及び航海士の利用に供される食堂、休憩室並びに事務室をいう。</p> <p>(f) 第6号の「有効な可聴警報」とは、次に掲げる要件を</p>		

改 正 案	現 行	備 考
<p>満たすものとする。</p> <p>(1) 音源から1mの位置における音圧は、75dB(A)以上、 120dB(A)未満であること。</p> <p>(2) 音色は、警報であることを容易に判別でき、かつ、 緊急性を表わすものであること。</p> <p>(3) 音量は、(e)の「他の乗組員がいる場所」の全て の場所で聴き取れるものであること。</p> <p>(g) 第6号の「管海官庁が差し支えないと認める場合」と は、次に掲げる要件のいずれかに適合する場合をい う。</p> <p>(1) 船長室又は航海士の居室から船橋まで90秒で到 達できない構造の船舶に備え付けられた第一種 船橋航海当直警報装置であつて、第三次警報の開 始時間を第二次警報が開始されてから180秒以内 とすることができるものである場合。</p> <p>(2) 旅客船を除く船舶に備え付けられた第一種船橋 航海当直警報装置であつて、第二次警報と第三次 警報を同時に開始するものである場合。</p> <p>(h) 第7号イの「管海官庁が適当と認める方法」とは、赤 外線検知器等により身体的活動又は意識状態を確認 する方法をいう。</p> <p>(i) 第7号ニの「船橋の適当な位置」とは、船橋の通常操</p>		

改 正 案	現 行	備 考
<p>船を行う位置から容易に近づぐことができる位置をいう。なお、当該装置は、可視表示の近傍に設置することが望ましい。</p> <p>(j) 第10号の「管海官庁が適当と認める方法」とは、船長が保管する鍵により操作する方法をいう。</p>		
<p>39.0(a) 第2号の規定の適用にあたり、可視表示を備える装置を備え付ける場合は、設定された休止時間が経過した時に船橋において有効な可視表示が開始され、当該可視表示が解除されないときに、第一次警報を発するものとして差し支えない。</p> <p>(b) 第3号イの「管海官庁が適当と認める方法」とは、赤外線検知器等により身体的活動又は意識状態を確認する方法をいう。</p> <p>(c) 第3号ハの「船橋の適当な位置」とは、船橋の通常操船を行う位置から容易に近づぐことができる位置をいう。</p>	<p>(新設)</p>	<p>告示で定める第二種 BNWAS の性能要件に係る解釈</p>
<p>第27節 形象物</p>	<p>第26節 形象物</p>	<p>節ズレ対応</p>
<p>心得附則（平成23年6月13日）</p>		
<p>(適用期日) 本改正後の心得は、公布の日から適用する。</p>		

○船舶検査心得 3-2 船舶救命設備規則

(傍線の部分は改正部分)

改 正 案	現 行	備 考
<p>(膨脹式救命いかだ)</p> <p>21.1(h) 第15号の「十分なフリーボードを有するもの」とは、定員1人当たりの質量を82.5kgとし、全定員が所定の位置に着席した場合において、救命いかだの全周にわたり正のフリーボードを有するものをいう。</p>	<p>(膨脹式救命いかだ)</p> <p>21.1(h) 第15号の「十分なフリーボードを有するもの」とは、定員1人当たりの質量を75kgとし、全定員が所定の位置に着席した場合において、救命いかだの全周にわたり正のフリーボードを有するものをいう。</p>	<p>MSC.293(87)に基づき、救命いかだの定員の計算を行うために用いる体重の変更(75kg/人→82.5kg/人)</p>
<p>(救命いかだの定員)</p> <p>24.1(a) 第3号の規定の適用については、次に掲げるところによること。</p> <p>(1) 定員1人当たりの平均体重は、82.5kgとすること。</p> <p>(2) 全ての定員がイマージョン・スーツと救命胴衣を着用した状態であること。ただし、ダビット進水式の救命いかだにあつては、救命胴衣のみを着用した状態として差し支えない。</p> <p>24.2(a) 24.1(a)は、本項の規定について準用する。ただし、同項(2)ただし書きの規定を除く。</p>	<p>(新設)</p> <p>(新設)</p>	<p>MSC.293(87)に基づき、救命いかだの定員の計算を行うために用いる体重の変更(75kg/人→82.5kg/人)</p>

改正案	現行	備考
<p>(降下式乗込装置)</p> <p>47-2.0 (h) (略)</p> <p>(1) イの規定の適用については、次の(2)により算出されるプラットフォームの床面積を0.25で除した数に等しい数の人員に82.5kgを乗じた質量を支えることができる浮力を有すること。この場合において、膨脹式のプラットフォームにあっては、主気室(スオート及び床の膨脹部材を含む。)の容積(m3)は、当該人数に0.096を乗じた数以上であること。</p> <p>(2)～(3) (略)</p>	<p>(降下式乗込装置)</p> <p>47-2.0 (h) (略)</p> <p>(1) イの規定の適用については、次の(2)により算出されるプラットフォームの床面積を0.25で除した数に等しい数の人員に75kgを乗じた質量を支えることができる浮力を有すること。この場合において、膨脹式のプラットフォームにあっては、主気室(スオート及び床の膨脹部材を含む。)の容積(m3)は、当該人数に0.096を乗じた数以上であること。</p> <p>(2)～(3) (略)</p>	<p>MSC.293(87)に基づき、救命いかだの定員の計算を行うために用いる体重の変更に伴う修正</p>
<p>心得附則 (平成23年6月13日)</p> <p>(適用期日)</p> <p>(a) 本改正後の心得は、平成24年1月1日から適用する。</p> <p>(経過措置)</p> <p>(b) 適用日前に建造され、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及び降下式乗込装置については、当該救命いかだ又は降下式乗込装置を引き続き当該船舶に備え付ける場合(当該船舶の船舶所有者が適用日において現に保有する予備の救命いかだ又は降下式乗込装置と取り替える場合を含む。)に限り、改正後の規定にかかわらず、</p>		

改正案	現行	備考
なお従前の例によることができる。		

○船舶検査心得 4-3 船舶区画規程

(傍線の部分は改正部分)

改 正 案	現 行	備 考
<p>附属書[1] 区画指数の計算方法</p> <p>2.1 (略)</p> <p>(1)</p> <p>(略)</p> <p><math>J</math> : 考慮する損傷区画の損傷領域番号を表す。(最も船尾側の領域を番号 1 とする。)</p> <p>(略)</p> <p>(2) ~ (3) (略)</p> <p>2.3 (略)</p> <p><math>x1, x2, b : 2.1(1)</math>による。</p> <p>(略)</p> <p>3.1.2.4 (略)</p> <p>(1) <math>M_{passenger}</math>は、旅客の移動により生じる仮想最大横傾斜モーメントをいい、次のいずれかの方法により得られる。</p> <p>(a) <math>M_{passenger} = (0.075 \cdot Np) \cdot (0.45 \cdot B)</math> (<math>t \cdot m</math>)</p> <p><math>Np</math> : 当該最高区画喫水に対して、運航時に船上に乗せることが許可された旅客の最大人数</p> <p>B: 船の幅</p>	<p>附属書[1] 区画指数の計算方法</p> <p>2.1 (略)</p> <p>(1)</p> <p>(略)</p> <p><math>J</math> : 考慮する損傷区画の損傷領域番号を表す。(最も船尾側の領域を番号 1 とする。)</p> <p>(略)</p> <p>(2) ~ (3) (略)</p> <p>2.3 (略)</p> <p><math>x1, x2, b : 2.2</math>による。</p> <p>(略)</p> <p>3.1.2.4 (略)</p> <p>(1) <math>M_{passenger}</math>は、旅客の移動により生じる仮想最大横傾斜モーメントをいい、次の算式により得られる。</p> <p><math>M_{passenger} = (0.075 \cdot Np) \cdot (0.45 \cdot B)</math> (<math>t \cdot m</math>)</p> <p><math>Np</math> : 当該最高区画喫水に対して、運航時に船上に乗せることが許可された旅客の最大人数</p> <p>B: 船の幅</p>	<p>形式的修正</p> <p>記載の誤りを修正</p> <p><math>M_{passenger}</math> の代替計算方法の追加 (国内取入れ時の改正もれ。)</p>



改 正 案	現 行	備 考
<p>(b) 招集場所の設けられている甲板の片側の利用可能な場所において、1平方メートル当たり旅客4人が分布し、最大の傾斜モーメントを生ずると仮定した算出方法。この場合において、旅客1人当たりの体重は 75kg とすること。</p> <p>(2) ~ (3) (略)</p>	<p>(2) ~ (3) (略)</p>	
<p>心得附則 (平成23年6月13日)</p> <p>(適用期日) 本改正後の心得は、公布の日から適用する。</p>		

○船舶検査心得 6-1 船舶機関規則

(傍線の部分は改正部分)

改 正 案		現 行		備 考																											
附属書[13] 機関区域無人化船の機関 表1 警報の種類		附属書[13] 機関区域無人化船の機関 表1 警報の種類		SOLAS II-1/48 2 に基づく要件の明確化 (国内取入れ時の改正もれ。)																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>計測点</th> <th>警報</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ディーゼル主機</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>主ボイラ及び主要な補助ボイラ・補機・その他</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>ビルジの流入量がビルジポンプの容量を超えたこと又はビルジポンプが計画された回数以上の頻度で作動したと</td> <td>○</td> <td>ビルジポンプが自動的に始動する場合に限る。</td> </tr> </tbody> </table>	計測点	警報	備考		ディーゼル主機	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	主ボイラ及び主要な補助ボイラ・補機・その他	(略)	(略)	ビルジの流入量がビルジポンプの容量を超えたこと又はビルジポンプが計画された回数以上の頻度で作動したと	○	ビルジポンプが自動的に始動する場合に限る。	<table border="1"> <thead> <tr> <th>計測点</th> <th>警報</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>(略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>主ボイラ及び主要な補助ボイラ・補機・その他</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>ビルジの流入量がビルジポンプの容量を超えたこと又はビルジポンプが計画された回数以上の頻度で作動したと</td> <td>○</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	計測点	警報	備考	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	(略)	主ボイラ及び主要な補助ボイラ・補機・その他	(略)	(略)	ビルジの流入量がビルジポンプの容量を超えたこと又はビルジポンプが計画された回数以上の頻度で作動したと	○
計測点	警報	備考																													
ディーゼル主機	(略)	(略)																													
(略)	(略)	(略)																													
主ボイラ及び主要な補助ボイラ・補機・その他	(略)	(略)																													
ビルジの流入量がビルジポンプの容量を超えたこと又はビルジポンプが計画された回数以上の頻度で作動したと	○	ビルジポンプが自動的に始動する場合に限る。																													
計測点	警報	備考																													
(略)	(略)	(略)																													
(略)	(略)	(略)																													
主ボイラ及び主要な補助ボイラ・補機・その他	(略)	(略)																													
ビルジの流入量がビルジポンプの容量を超えたこと又はビルジポンプが計画された回数以上の頻度で作動したと	○																														
心得附則 (平成23年6月13日)																															
(適用期日) 本改正後の心得は、公布の日から適用する。																															

○船舶検査心得 9-1 小型船舶安全規則

(傍線の部分は改正部分)

改 正 案	現 行	備 考
<p>第1章 総則</p> <p>3.0(c) 海上保安庁長官により「海図に類似の刊行物」として許可を受けたものうち次の刊行物を備える沿岸小型船舶については、本条の規定により第82条第1項第1号表中の「海図」を備えたものとみなす。</p> <p>(1)～(3) (略)</p> <p>(4) (株)マックプロジェクト発行の「クルージングマップ」</p>	<p>第1章 総則</p> <p>3.0(c) 海上保安庁長官により「海図に類似の刊行物」として許可を受けたものうち次の刊行物を備える沿岸小型船舶については、本条の規定により第82条第1項第1号表中の「海図」を備えたものとみなす。</p> <p>(1)～(3) (略)</p> <p>(4) (株)マックプロジェクト発行の「クルージングマップ イン 大阪湾」</p>	<p>新たな「海図に類似の刊行物」として追加。</p>
<p>心得附則 (平成23年6月13日)</p>		
<p>(適用期日) 本改正後の心得は、公布の日から適用する。</p>		

