

し又は批准書、受諾書、承認書若しくは加入書を寄託した日の後十二箇月で、効力を生ずる。

(2) 事務局長は、この条約に署名し又は加入した国に対し、この条約の効力発生の日を通報する。

(3) (1)に定める十二箇月の間に寄託される批准書、受諾書、承認書又は加入書は、この条約の効力発生の日又はその寄託の後三箇月を経過した日のいずれか遅い日に効力を生ずる。

(4) この条約の効力発生の日の後に寄託される批准書、受諾書、承認書又は加入書は、寄託の日の後三箇月で、効力を生ずる。

(5) この条約の改正が第十二条の規定に従つて受諾されたとみなされる日の後に寄託される批准書、受諾書、承認書又は加入書は、改正された条約に係るものとする。

第十五条 廢棄

(1) 締約国は、自国についてこの条約の効力が生じた日から五年を経過した後は、いつでもこの条約を廢棄することができる。

(2) 廢棄は、事務局長に対する通告書によつて行ふ。事務局長は、通告書の受領及び受領の日並びに廢棄が効力を生ずる日を他のすべての締約国及び国際労働事務局長に通報する。

(3) 廢棄は、事務局長が通告書を受領した後十二箇月で、又は

instruments of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with Article XIII.

(2) The Secretary-General shall inform all States that have signed the Convention or acceded to it of the date on which it enters into force.

(3) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited during the twelve months referred to in paragraph (1) shall take effect on the coming into force of the Convention or three months after the deposit of such instrument, whichever is the later date.

(4) Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

(5) After the date on which an amendment is deemed to have been accepted under Article XII, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention as amended.

ARTICLE XV

Denunciation

(1) The Convention may be denounced by any Party at any time after five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.

(2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General who shall inform all other Parties and the Director-General of the International Labour Office of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.

(3) A denunciation shall take effect twelve months after receipt of

通告書に明記された十二箇月よりも長い期間の後に、効力を生ずる。

第十六条 寄託及び登録

- (1) この条約は、事務局長に寄託する。事務局長は、この条約の認証謄本をこの条約に署名し又は加入したすべての国に送付する。
- (2) この条約が効力を生じたときは、事務局長は、国際連合憲章第二百二条の規定により、この条約を登録及び公表のため速やかに国際連合事務総長に送付する。

第十七条 用語

この条約は、ひとしく正文である中国語、英語、フランス語、ロシア語及びスペイン語により本書一通を作成する。アラビア語及びドイツ語による公定訳文は、作成の上、署名済みの原本とともに寄託する。

以上の証拠として、下名は、各自の政府から正当に委任を受けてこの条約に署名した。

千九百七十八年七月七日にロンドンで作成した。

the notification of denunciation by the Secretary-General or after any longer period which may be indicated in the notification.

ARTICLE XVI

Deposit and Registration

- (1) The Convention shall be deposited with the Secretary-General who shall transmit certified true copies thereof to all States that have signed the Convention or acceded to it.
- (2) As soon as the Convention enters into force, the Secretary-General shall transmit the text to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE XVII

Languages

The Convention is established in a single copy in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic and German languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the Convention.

DONE AT LONDON this seventh day of July, one thousand nine hundred and seventy-eight.

附 属 書

第一章 一般規定

第一——規則 定義

この条約の適用上、別段の明文の規定がない限り、

- (a) 「この規則」とは、この附属書の規則をいう。
- (b) 「承認された」とは、主管庁により承認されたことをいう。
- (c) 「船長」とは、船舶を指揮する者をいう。
- (d) 「職員」とは、船長以外の船舶の乗組員であつて、国内法令により船舶職員として定められているもの又は、国内法令に定めがない場合には、労働協約若しくは慣習により船舶職員として扱われているものをいう。
- (e) 「甲板部職員」とは、甲板部において業務を行う職員をいう。
- (f) 「一等航海士」とは、船長の次の地位にある甲板部職員であつて、船長に事故のある場合に船舶を指揮することとなるものをいう。
- (g) 「機関部職員」とは、機関部において業務を行う職員をいう。
- (h) 「機関長」とは、船舶の推進機関に関し責任を有する首席機関部職員をいう。

一九七八年の船員訓練、資格証明及び当直基準条約

ANNEX

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

Regulation I/1

Definitions

For the purpose of this Convention, unless expressly provided otherwise:

- (a) "Regulations" means Regulations contained in the Annex to the Convention;
- (b) "Approved" means approved by the Administration;
- (c) "Master" means the person having command of a ship;
- (d) "Officer" means a member of the crew, other than the master, designated as such by national law or regulations or in the absence of such designation by collective agreement or custom;
- (e) "Deck officer" means a qualified officer in the deck department;
- (f) "Chief mate" means the deck officer next in rank to the master and upon whom the command of the ship will fall in event of the incapacity of the master;
- (g) "Engineer officer" means a qualified officer in the engine department;
- (h) "Chief engineer officer" means the senior engineer officer, responsible for the mechanical propulsion of the ship;

(i) 「一等機関士」とは、機関長の次の地位にある機関部職員であつて、機関長に事故のある場合に船舶の推進機関に關し責任を有することとなるものをいう。

(j) 「機関士補」とは、機関部職員となるための訓練を受けている者であつて、国内法令により機関士補として定められているものをいう。

(k) 「無線通信士」とは、無線通信規則の定めるところにより発給された第一級若しくは第二級の無線電信通信士証明書又は海上移動業務のための無線通信士一般証明書を受有する者であつて、海上における人命の安全のための国際条約により無線電信局を備えることを要求される船舶の無線電信局に勤務するものをいう。

(l) 「無線電話通信士」とは、無線通信規則の定めるところにより発給された適当な証明書を受有する者をいう。

(m) 「部員」とは、船長及び職員以外の船舶の乗組員をいう。

(n) 「沿岸航海」とは、締約国の近傍における航海であつて当該締約国の定めるものをいう。

(o) 「推進出力」とは、船舶登録証書その他の公的文書に記載されているキロワット表示の出力をいう。(注)

注 船舶登録証書その他の公的文書には船舶のすべての主推進機関の連続最大出力が記載されるものと了解される。

(p) 「無線通信の任務」には、場合に応じ、無線通信規則、海上における人命の安全のための国際条約及び主管庁が自己の裁量により採用した機関 (IMCO) の関連のある勸

(i) "Second engineer officer" means the engineer officer next in rank to the chief engineer officer and upon whom the responsibility for the mechanical propulsion of the ship will fall in the event of the incapacity of the chief engineer officer;

(j) "Assistant engineer officer" means a person under training to become an engineer officer and designated as such by national law or regulations;

(k) "Radio officer" means a person holding a first class or second class radiotelegraph operator's certificate or a radiocommunication operator's general certificate for the maritime mobile service issued under the provisions of the Radio Regulations, who is employed in the radiotelegraph station of a ship which is required to have such a station by the International Convention for the Safety of Life at Sea;

(l) "Radiotelephone operator" means a person holding an appropriate certificate issued under the provisions of the Radio Regulations;

(m) "Rating" means a member of the ship's crew other than the master or an officer;

(n) "Near-coastal voyages" means voyages in the vicinity of a Party as defined by that Party;

(o) "Propulsion power" means the power in kilowatts which appears on the ship's Certificate of Registry or other official document;*

(p) "Radio duties" include, as appropriate, watchkeeping and technical maintenance and repairs in accordance with the Radio Regulations, the International Convention for the

告に定める当直並びに設備の保守及び修理を含む。

- (q) 「石油タンカー」とは、石油及び石油製品のばら積み運送のために建造し及び使用する船舶をいう。
- (r) 「化学薬品タンカー」とは、機関（IMCO）の「危険化学薬品のばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する規則」に掲げる液体化学薬品のばら積み運送のために建造し及び使用する船舶をいう。
- (s) 「液化ガスタンカー」とは、機関（IMCO）の「液化ガスのばら積み運送のための船舶の構造及び設備に関する規則」に掲げる液化ガスのばら積み運送のために建造し及び使用する船舶をいう。

第一―規則 証明書の内容及び裏書の様式

- 1 証明書は、発給する国の公用語で作成するものとし、使用される公用語が英語でない場合には、英語による訳文を付する。
- 2 主管庁は、無線通信士及び無線電話通信士のための証明書の発給については、次の方法のいずれかをとることができらる。
 - (a) 無線通信規則の定めるところにより証明書を発給するための試験に、この附属書の関連規則により要求される追加の知識の要件を含めること。
 - (b) この附属書の関連規則により要求される追加の知識を有していることを示す別個の証明書を発給すること。

Safety of life at Sea and, at the discretion of each Administration, the relevant IMCO recommendations;

- (q) "Oil tanker" means a ship constructed and used for the carriage of petroleum and petroleum products in bulk;
- (r) "Chemical tanker" means a ship constructed and used for the carriage in bulk of any liquid chemical listed in the IMCO "Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk";
- (s) "Liquefied gas tanker" means a ship constructed and used for the carriage in bulk of any liquefied gas listed in the IMCO "Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk".

Regulation I/2

Content of Certificates and Form of Endorsement

- 1. Certificates shall be in the official language or languages of the issuing country. If the language used is not English, the text shall include a translation into that language.
- 2. In respect of radio officers and radiotelephone operators, Administrations may:
 - (a) include the additional knowledge required by the relevant Regulations of the Annex to the Convention in the examination for the issue of a certificate complying with the Radio Regulations; or
 - (b) issue a separate certificate indicating that the holder has the additional knowledge required by the Annex to the Convention.

一一一

証明書の裏書の様式

(国名)

政府は、
(国名) _____ } (注1)
署名者は、

限定事項又は「限定なし」
をここに記入する。

(公の印章)

署名(正当に権限を与えられた者の氏名)及び署名

証明書受有者の生年月日
証明書受有者の署名

Form of Endorsement of Certificates

(Country)

Either* (The Government of (name) certifies
(I, the undersigned certify

that the present Certificate/Certificate No.: is issued to (Full name of person), who has been found duly qualified in accordance with the provisions of Regulation of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as*** with the following limitations only:

```
)
Insert here
)
limitations
)
or "none" as
)
appropriate.
)
```

Date of issue of this endorsement:

Signed

(Name and signature of duly
authorized official)

Date of birth of the holder of the Certificate:

Signature of the holder of the Certificate:

- 注 1 いずれかの行を使用すること。
注 2 不要な語を抹消すること。
注 3 この条約に規定する職務区分を記入すること。

第一―三規則 沿岸航海を規律する原則

1 この条約の適用に当たり沿岸航海について定める締約国は、他の締約国を旗国とする船舶であつて当該沿岸航海と同様の航海に従事するものにおいて業務を行う船員に対し、自国を旗国とする船舶であつて当該沿岸航海に従事するものにおいて業務を行う船員に課する訓練、経験又は資格証明の要件よりも厳しい要件を課してはならず、また、いかなる場合にも、他の締約国を旗国とする船舶において業務を行う船員に対し、沿岸航海に従事しない船舶に係るこの条約の要件を超える要件を課してはならない。

2 締約国は、自国を旗国とする船舶であつて他の締約国の海岸沖において自国の定める沿岸航海に定期的に従事するものに關しては、当該船舶において業務を行う船員に対し、当該他の締約国の課する訓練、経験及び資格証明の要件と少なくとも同等の要件を課する。ただし、当該他の締約国の課する要件が沿岸航海に従事しない船舶に係るこの条約の要件を超えるものである場合は、この限りでない。締約国が沿岸航海として定める範囲を超えて航海し当該範囲に含まれない水域に入る船舶については、この第一―三規則の適用はなく、これらの船舶は、この条約に定める要件を満たさなければならぬ。

3 締約国は、自国を旗国とする船舶が締約国でない国の海岸沖において自国の定める沿岸航海に定期的に従事する場合に

- * Use one line or the other.
- ** Delete as appropriate.
- *** Insert Convention grade or class of Certificate.

Regulation I/3

Principles Governing Near-Coastal Voyages

1. Any Party defining near-coastal voyages for the purpose of the Convention shall not impose training, experience or certification requirements on the seafarers serving on board the ships entitled to fly the flag of another Party and engaged on such voyages in a manner resulting in more stringent requirements for such seafarers than for seafarers serving on board ships entitled to fly its own flag. In no case shall any such Party impose requirements in respect of seafarers serving on board ships entitled to fly the flag of another Party in excess of those of the Convention in respect of ships not engaged on near-coastal voyages.

2. With respect to ships entitled to fly the flag of a Party regularly engaged on near-coastal voyages off the coast of another Party, the Party whose flag the ship is entitled to fly shall prescribe training, experience and certification requirements for seafarers serving on such ships at least equal to those of the Party off whose coast the ship is engaged, provided that they do not exceed the requirements of the Convention in respect of ships not engaged on near-coastal voyages. A ship which extends its voyage beyond what is defined as a near-coastal voyage by a Party and enters waters not covered by that definition shall fulfil the requirements of the Convention without relaxation under this Regulation.

3. A Party may afford a ship which is entitled to fly its flag the benefits of the near-coastal voyages provisions of the Convention when

は、当該船舶に対しこの条約の沿岸航海に関する規定による利益を与えることができる。

4 この第一―三規則の規定は、いかなる意味においても、いずれの国（締約国であるかないかを問わない。）の管轄権も制限するものではない。

第一―四規則 監督手続

1 正当に権限を与えられた監督官が第十条の規定に基づき行うことのできる監督は、次の事項に限る。

(a) 船舶において業務を行う船員のうちこの条約により証明書を与えられることを要求されているものが有効な証明書又は臨時業務許可書を受有していることを、第十条(1)の規定により確認すること。

(b) 船舶がいずれかの締約国の港又は当該港への進入路にある間に次の事態のいずれかを引き起こしたことにより、当該船舶においてこの条約により要求される基準の当直が維持されていないと認める根拠がある場合に、当該船舶の船員が当該当直を維持する能力を有しているかないかを確認すること。

(i) 衝突し、座礁し又は乗り揚げたこと。

(ii) 航行中、びよう泊中又は係留中に国際条約に違反して物質を排出したこと。

(iii) 無謀な若しくは危険な操船を行ったこと又は航行進路標識若しくは分離通航方式に従わなかったこと。

it is regularly engaged off the coast of a non-Party on near-coastal voyages as defined by the Party.

4. Nothing in this Regulation shall in any way limit the jurisdiction of any State, whether or not a Party to the Convention.

Regulation I/4

Control Procedures

1. Control exercised by a duly authorised control officer under Article X shall be limited to the following:

(a) verification in accordance with Article X(1) that all seafarers serving on board who are required to be certificated by the Convention hold a valid certificate or a valid dispensation;

(b) assessment of the ability of the seafarers of the ship to maintain watchkeeping standards as required by the Convention if there are grounds for believing that such standards are not being maintained because, while in the port of a Party or in the approaches to that Port, the following have occurred:

(i) the ship has been involved in a collision, grounding or stranding; or

(ii) there has been a discharge of substances from the ship when underway, at anchor or at berth which is illegal under international conventions; or

(iii) the ship has been manoeuvred in an erratic or unsafe manner or navigational course markers or traffic separation schemes have not been followed.

2 1の規定による監督が行われた結果船舶に関し次の要件の不備のいずれかが明らかとなった場合には、監督官は、第十条の規定により、当該船舶の船長及び当該船舶の旗国の適当な代表に対し文書により通報する。

(b) 甲板部又は機関部の当直体制が、当該船舶の旗国の定める要件を満たしていないこと。

(c) 安全な航行又は海洋汚染の防止のために不可欠な装置を操作する能力を有する者が当直を担当していないこと。

(a) 証明書の受有を要求されている船員が、適当かつ有効な証明書又は臨時業務許可書を所持していないこと。

(d) 船長が、航海を開始する際の最初の当直及びその後の当直に休養をとつた者を充てることができないこと。

3 第十条の規定に基づき締約国が船舶を抑留することのできる根拠は、2 (a)の要件の不備（船長、機関長、甲板部の当直を担当する職員、機関部の当直を担当する職員及び、適当な場合には、無線通信士の証明書に係るものに限る。）及び2 (b)の要件の不備の是正がされていないことに限る。

第二章 船長及び甲板部

第二一一規則 甲板部の当直の維持に当たり遵守すべき基本原則

1 締約国は、適切な甲板部の当直が常に維持されることを確保するために遵守しなければならないこの第二一一規則に定

2. The control officer shall provide written information to the master of the ship and the appropriate representative of the flag State according to Article X if, as a result of control action taken in accordance with paragraph 1, any of the following deficiencies are revealed:

(a) failure of seafarers, required to hold a certificate, to have an appropriate valid certificate or valid dispensation;

(b) failure of navigational or engineering watch arrangements to conform to the requirements specified for the ship by the flag State;

(c) absence in a watch of a person qualified to operate equipment essential to safe navigation or the prevention of pollution;

(d) inability of the master to provide rested persons for the first watch at the commencement of a voyage and subsequent relieving watches.

3. Failures to correct the deficiencies referred to in paragraph 2(a) - to the extent that they relate to the certificates of the master, chief engineer officer and officers in charge of navigational and engineering watches and, where relevant, the radio officer - and in paragraph 2(b), shall be the only grounds under Article X on which a Party may detain a ship.

CHAPTER II

MASTER - DECK DEPARTMENT

Regulation II/1

Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch

1. Parties shall direct the attention of shipowners, ship operators, masters and watchkeeping personnel to the following principles which

持に当た
り遵守す
べき基本
原則

- 2 船長は、甲板部の当直体制が適切な当直の維持に十分なものであることを確保する。当直を担当する職員は、船長の全般的な指揮の下に、任務の遂行中、船舶を安全に航行させる責任（特に、衝突及び乗揚げを回避する責任）を有する。
- 3 いかなる船舶も、少なくとも4から11までに定める甲板部の当直の基本原則を考慮するものとする。
- 4 当直体制
 - (a) 当直体制は、その時の状況に対して十分に十分かつ適当なものでなければならず、また、適切な見張りを行う必要を考慮したものでなければならない。
 - (b) 船橋における当直体制（甲板部の適当な部員が当直を担当する体制を含む。）の編成に当たっては、特に次の事項を考慮する。
 - (i) いかなる場合においても、船橋を無人の状態にしてはならないこと。
 - (ii) 気象状態、視界及び昼間と夜間の別
 - (iii) 当直を担当する職員が特別の航行上の任務の遂行を必要とするような航路障害物との近接状態
 - (iv) レーダー、電子位置指示装置等の航行援助装置その他の航行の安全に係のある装置の使用及びこれらの装置の作動状態
 - (v) 自動操舵装置の備付けの有無

shall be observed to ensure that a safe navigational watch is maintained at all times.

2. The master of every ship is bound to ensure that watchkeeping arrangements are adequate for maintaining a safe navigational watch. Under the master's general direction, the officers of the watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty when they will be particularly concerned with avoiding collision and stranding.

3. The basic principles, including but not limited to the following, shall be taken into account on all ships.

4. Watch arrangements

(a) The composition of the watch shall at all times be adequate and appropriate to the prevailing circumstances and conditions and shall take into account the need for maintaining a proper look-out.

(b) When deciding the composition of the watch on the bridge which may include appropriate deck ratings, the following factors, inter alia, shall be taken into account:

- (i) at no time shall the bridge be left unattended;
- (ii) weather conditions, visibility and whether there is daylight or darkness;
- (iii) proximity of navigational hazards which may make it necessary for the officer in charge of the watch to carry out additional navigational duties;
- (iv) use and operational condition of navigational aids such as radar or electronic position-indicating devices and any other equipment affecting the safe navigation of the ship;
- (v) whether the ship is fitted with automatic steering;

- (vi) 特殊な運航状況から生ずる甲板部の当直についての特別の必要

5 任務への適合

当直体制は、当直を担当する職員及び部員の能力が疲労によつて損なわれることのないようなものでなければならぬ。当直体制は、航海を開始する際の最初の当直を担当する者及びその後、に当直を担当する者が十分な休養をとつており及びその任務の遂行に適している状態にあるように編成する。

6 航行

- (a) 航海は、すべての関連する情報を考慮して事前に計画するものとし、また、予定の進路は、航海の開始前に十分確認する。

- (b) 当直に際しては、船舶が予定の進路をとることを確保するため、必要かつ利用可能な航行援助装置の使用により、針路、船位及び速力を頻繁に確認する。

- (c) 当直を担当する職員は、船内のすべての安全設備及び航行設備の位置及び操作についての十分な知識を有していなければならず、また、これらの設備の性能の限界を了知し及び考慮しなければならない。

- (d) 当直を担当する職員は、船舶の安全な航行を妨げるおそれのあるいかなる任務も割り当てられてはならず、また、行つてはならない。

7 航行設備

- (a) 当直を担当する職員は、利用可能なすべての航行設備を最も効果的に使用する。

- (b) 当直を担当する職員は、レーダーを使用する場合には、

- (vi) any unusual demands on the navigational watch that may arise as a result of special operational circumstances.

5. Fitness for duty

The watch system shall be such that the efficiency of watch-keeping officers and watchkeeping ratings is not impaired by fatigue. Duties shall be so organized that the first watch at the commencement of a voyage and the subsequent relieving watches are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

6. Navigation

- (a) The intended voyage shall be planned in advance taking into consideration all pertinent information and any course laid down shall be checked before the voyage commences.

- (b) During the watch the course steered, position and speed shall be checked at sufficiently frequent intervals, using any available navigational aids necessary, to ensure that the ship follows the planned course.

- (c) The officer of the watch shall have full knowledge of the location and operation of all safety and navigational equipment on board the ship and shall be aware and take account of the operating limitations of such equipment.

- (d) The officer in charge of a navigational watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the ship.

7. Navigational equipment

- (a) The officer of the watch shall make the most effective use of all navigational equipment at his disposal.

- (b) When using radar, the officer of the watch shall bear in mind

適用のある海上における衝突の予防のための規則中のレーダーの使用に関する規定を常に遵守する必要があることに留意する。

(c) 当直を担当する職員は、必要な場合には、かじ、推進機関及び音響信号装置をためらうことなく使用する。

8 航行上の任務及び責任

(a) 当直を担当する職員は、

(i) 船橋において当直を行うものとし、適切に引継ぎをするまでは、いかなる状況の下においても、船橋を離れてはならない。

(ii) 船長が船橋にいる場合においても、船長が船舶の安全な航行についての責任を引き受けることを船長から明確に伝えられ、かつ、このことが相互の間で確認されるまでは、引き続き当該責任を有する。

(iii) 船舶の安全を確保するためにいかなる行動をとるかについて疑義がある場合には、その旨を船長に通報する。

(iv) 当直の引継ぎを受ける職員が明らかに任務を適切に遂行することができないと信ずる理由があるときは、当直の引継ぎをしないものとし、また、この場合には、その旨を船長に通報する。

(b) 当直の引継ぎを受ける職員は、引継ぎに際し、船舶の推測位置又は真位置並びに予定の航路、針路、速力及びその当直中に遭遇することが予想される航行上の危険を確認する。

(c) 当直を担当する者は、船舶の航行に関し適切に記録する。

9 見張り

the necessity to comply at all times with the provisions on the use of radar contained in the applicable regulations for preventing collisions at sea.

(c) In cases of need the officer of the watch shall not hesitate to use the helm, engines and sound signalling apparatus.

8. Navigation duties and responsibilities

(a) The officer in charge of the watch shall:

(i) keep his watch on the bridge which he shall in no circumstances leave until properly relieved;

(ii) continue to be responsible for the safe navigation of the ship, despite the presence of the master on the bridge, until the master informs him specifically that he has assumed that responsibility and this is mutually understood;

(iii) notify the master when in any doubt as to what action to take in the interest of safety;

(iv) not hand over the watch to the relieving officer if he has reason to believe that the latter is obviously not capable of carrying out his duties effectively, in which case he shall notify the master accordingly.

(b) On taking over the watch the relieving officer shall satisfy himself as to the ship's estimated or true position and confirm its intended track, course and speed and shall note any dangers to navigation expected to be encountered during his watch.

(c) A proper record shall be kept of the movements and activities during the watch relating to the navigation of the ship.

9. Look-out

見張りを行う者の任務には、船舶の置かれている状況並びに衝突及び乗揚げのおそれその他の航行上の危険を十分に把握するために適切な見張りを行うことのほか、遭難船舶、遭難航空機、遭難者及び残がい、の発見に努めることを含む。見張りを行うに際しては、(a)及び(b)の規定を遵守する。

(a) 見張りを行う者は、適切な見張りを行うことに十分な注意を払うことができる状態になければならないものとし、その任務を妨げるおそれのある他のいかなる任務も割り当てられてはならず、また、行つてはならない。

(b) 見張りを行う者の任務と操舵員の任務とは区別されるものとし、操舵員は、操舵中にあつては、見張りを行う者とみなされてはならない。ただし、操舵位置において妨げられることなく周囲を見渡すことのできる小型船舶における場合において夜間における視界の制限その他適切な見張りを行う上での障害がないときは、この限りでない。当直を担当する職員は、次の要件が満たされる場合には、昼間、単独で見張りを行うことができる。

(i) 船舶の置かれている状況を注意深く検討した結果、単独で見張りを行つたとしても安全であることが明らかとなつたこと。

(ii) 少なくとも次の事項を含むすべての関連する事項について十分考慮したこと。

気象状態

視界

交通のふくそう状況

航行上の危険との近接状態

分離通航方式のとられている水域又はその付近を航行

In addition to maintaining a proper look-out for the purpose of fully appraising the situation and the risk of collision, stranding and other dangers to navigation, the duties of the look-out shall include the detection of ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks and debris. In maintaining a look-out the following shall be observed:

(a) the look-out must be able to give full attention to the keeping of a proper look-out and no other duties shall be undertaken or assigned which could interfere with that task;

(b) the duties of the look-out and helmsman are separate and the helmsman shall not be considered to be the look-out while steering, except in small ships where an unobstructed all-round view is provided at the steering position and there is no impairment of night vision or other impediment to the keeping of a proper look-out.

The officer in charge of the watch may be the sole look-out in daylight provided that on each such occasion:

(i) the situation has been carefully assessed and it has been established without doubt that it is safe to do so;

(ii) full account has been taken of all relevant factors including, but not limited to:

- state of weather
- visibility
- traffic density
- proximity of danger to navigation
- the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes;

行する場合に必要とされる注意

- (iii) 船舶の置かれていた状況の変化により補助者が必要となつた場合に、補助者を直ちに船橋に呼び出すことができること。

10 水先人が乗船している場合の航行

船舶の安全についての船長及び当直を担当する職員の任務及び義務は、水先人の任務及び義務にかかわらず、水先人が乗船していることにより解除されない。船長及び水先人は、航行の手順、現地の事情及び船舶の特徴に関する情報を相互に交換する。船長及び当直を担当する職員は、水先人と密接に協力し、かつ、船位及び船舶の動向を常時正確に確認する。

11 海洋環境の保護

船長及び当直を担当する職員は、船舶の航行に付随する又は船舶の事故による海洋環境の汚染のもたらす重大な影響について了知していなければならず、特に関連のある国際規則及び港務規則を考慮して、このような汚染を防止するためのすべての可能な措置をとる。

第二―二規則

登録総トン数二百トン以上の船舶の船長及び一等航海士の資格証明のための最小限の要件

(登録総トン数千六百トン以上の船舶の船長及び一等航海士)

- 1 登録総トン数千六百トン以上の海上航行船舶の船長及び一等航海士は、適当な証明書を受有していなければならない。
- 2 資格証明を得ようとする者は、次の要件を満たさなければならない。

- (iii) assistance is immediately available to be summoned to the bridge when any change in the situation so requires.

10. Navigation with pilot embarked

Despite the duties and obligations of a pilot, his presence on board does not relieve the master or officer in charge of the watch from their duties and obligations for the safety of the ship. The master and the pilot shall exchange information regarding navigation procedures, local conditions and the ship's characteristics. The master and officer of the watch shall co-operate closely with the pilot and maintain an accurate check of the ship's position and movement.

11. Protection of the marine environment

The master and officer in charge of the watch shall be aware of the serious effects of operational or accidental pollution of the marine environment and shall take all possible precautions to prevent such pollution, particularly within the framework of relevant international and port regulations.

Regulation II/2

Mandatory Minimum Requirements for Certification of Masters and Chief Mates of Ships of 200 Gross Register Tons or More

Master and chief mate of ships of 1 600 gross register tons or more

1. Every master and chief mate of a sea-going ship of 1 600 gross register tons or more shall hold an appropriate certificate.
2. Every candidate for certification shall:

ならない。

(a) 身体適性（特に、視覚及び聴覚に関するもの）につき主管庁を満足させること。

(b) 登録総トン数二百トン以上の船舶において甲板部の当直を担当する職員の資格証明のための要件を満たしており、かつ、当該職員の職務区分において次の期間承認された海上航行業務を行ったことがあること。

(i) 一等航海士の資格証明の場合には、十八箇月以上。ただし、主管庁が、甲板部の当直を担当する職員として六箇月以上の期間承認された海上航行業務を行ったと同等のものとはみなす特別の訓練を受けることを要求する場合には、この十八箇月以上の期間を十二箇月以上の期間に短縮することができる。

(ii) 船長の資格証明の場合には、三十六箇月以上。ただし、資格証明を得ようとする者が一等航海士として十二箇月以上の期間承認された海上航行業務を行ったことがある場合又は主管庁がそのような海上航行業務を行ったと同等のものとみなす特別の訓練を受けることを要求する場合には、この三十六箇月以上の期間を二十四箇月以上の期間に短縮することができる。

(c) 主管庁が十分と認める適当な試験に合格していること。この試験は、第二―二規則の付録に掲げる事項に関する試験を含むものでなければならない。ただし、主管庁は、沿岸航海に係る水域を航行するすべての船舶の安全に及ぼす影響に留意した上、必要と認める場合には、沿岸航海に従事する限定された大きさの船舶の船長及び一等航海士についてこの試験の要件を変更することができる。

(a) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

(b) meet the requirements for certification as an officer in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more and have approved sea-going service in that capacity;

(i) for certification as chief mate, not less than 18 months; however, this period may be reduced to not less than 12 months if the Administration requires special training which it considers to be equivalent to at least six months' service as officer in charge of a navigational watch;

(ii) for certification as master, not less than 36 months; however, this period may be reduced to not less than 24 months if not less than 12 months of such sea-going service has been served as chief mate, or if the Administration requires special training which it considers to be equivalent to such service;

(c) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix to this Regulation, except that the Administration may vary these examination requirements for masters and chief mates of ships of limited size engaged on near-coastal voyages, as it considers necessary, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

(登録総トン数二百トン以上千六百トン未満の船舶の船長及び一等航海士)

3 登録総トン数二百トン以上千六百トン未満の海上航行船舶の船長及び一等航海士は、適当な証明書を受有していなければならない。

4 資格証明を得ようとする者は、次の要件を満たさなければならない。

(a) 身体適性(特に、視覚及び聴覚に関するもの)につき主管庁を満足させること。

(b) (i) 一等航海士の資格証明の場合には、登録総トン数二百トン以上の船舶において甲板部の当直を担当する職員の資格証明のための要件を満たしていること。

(ii) 船長の資格証明の場合には、登録総トン数二百トン以上の船舶において甲板部の当直を担当する職員の資格証明のための要件を満たしており、かつ、当該職員の職務区分において三十六箇月以上の期間承認された海上航行業務を行ったことがあること。ただし、資格証明を得ようとする者が一等航海士として十二箇月以上の期間承認された海上航行業務を行ったことがある場合又は主管庁がそのような海上航行業務を行ったと同等のものとしなす特別の訓練を受けることを要求する場合には、この三十六箇月以上の期間を二十四箇月以上の期間に短縮することができる。

(c) 主管庁が十分と認める適当な試験に合格していること。この試験は、第二一二規則の付録に掲げる事項に関する試験を含むものでなければならない。ただし、主管庁は、沿岸航海に係る水域を航行するすべての船舶の安全に及ぼす

Master and chief mate of ships of between 200 and 1 600 gross register tons

3. Every master and chief mate of a sea-going ship of between 200 and 1 600 gross register tons shall hold an appropriate certificate.

4. Every candidate for certification shall:

(a) satisfy the Administration as to medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing;

(b) (i) for certification as chief mate, meet the requirements of an officer in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more;

(ii) for certification as master, meet the requirements of an officer in charge of a navigational watch on ships of 200 gross register tons or more and have approved sea-going service in that capacity of not less than 36 months; however, this period may be reduced to not less than 24 months if not less than 12 months of such sea-going service has been served as chief mate, or if the Administration requires special training which it considers to be equivalent to such service;

(c) have passed appropriate examination to the satisfaction of the Administration. Such examination shall include the material set out in the Appendix, except that the Administration may vary these examination requirements for masters and chief mates of ships engaged on near-

影響に留意した上、適当と認める場合には、当該水域又は沿岸航海に従事する船舶に適用されない事項を除外するため、沿岸航海に従事する船舶の船長及び一等航海士についてこの試験の要件を変更することができる。

(通則)

5 第二―二規則の付録に掲げる事項について要求される知識の水準は、証明書が船長又は一等航海士のいずれに対して発給されるものであるかにより及び登録総トン数千六百トン以上の船舶又は登録総トン数二百トン以上千六百トン未満の船舶のいずれについて発給されるものであるかにより、異なるものとすることができる。

第二―二規則の付録 登録総トン数二百トン以上の船舶の船長及び一等航海士の資格

証明のために最小限要求される知識

1 2 から19までに掲げる事項は、登録総トン数二百トン以上の船舶の船長又は一等航海士の資格証明を得ようとする者の試験に関する事項及び方法を列挙したものであり、第二―四規則に定める事項の内容を広くかつ深くしたものである。これらの事項に関する試験は、船長が船舶、旅客、乗組員及び貨物の安全についての最終的な責任を有すること並びに一等航海士がいかなる場合においても当該責任を引き受けるべき地位にあることに留意した上、船舶の安全に影響を及ぼすあらゆる利用可能な情報を理解する能力を判定することのできるようなものとしなければならない。

coastal voyages, as it considers appropriate, to exclude such material as is not applicable to the waters or ships concerned, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

General

5. The level of knowledge required under the different headings of the Appendix may be varied according to whether the certificate is being issued at master or chief mate level, and according to whether the certificate or certificates is applicable to ships of 1 600 gross register tons or more, or to ships of between 200 and 1 600 gross register tons.

Appendix to Regulation II/2

Minimum Knowledge Required for Certification of Masters and Chief Mates of Ships of 200 Gross Register Tons or More

1. The syllabus given below is compiled for examination of candidates for certification as master or chief mate of ships of 200 gross register tons or more. It is intended to expand and extend in depth the subjects contained in Regulation II/4 - "Mandatory Minimum Requirements for Certification of Officers in Charge of a Navigational Watch on Ships of 200 Gross Register Tons or More". Bearing in mind that a master has ultimate responsibility for the safety of the ship, its passengers, crew and cargo, and that a chief mate shall be in a position to assume that responsibility at any time, examination in these subjects shall be designed to test their ability to assimilate all available information that affects the safety of the ship.

登録総トン数二百以上の船舶の船長及び一等航海士の資格証明のために最小限要求される知識

2 航行及び船位の測定

- (a) あらゆる状況に対応した航海計画の作成及び航行
 - (i) 大洋航路を图示する適当な方法による航海計画の作成及び航行
 - (ii) 航行についての制約のある水域における航海計画の作成及び航行
 - (iii) 氷のある水域における航海計画の作成及び航行
 - (iv) 視界が制限されている状態における航海計画の作成及び航行
 - (v) 分離通航方式のとられている水域における航海計画の作成及び航行
 - (vi) 潮汐の影響の強い水域における航海計画の作成及び航行
- (b) 船位の測定
 - (i) 天体観測による船位の測定（太陽、恒星、月及び惑星を利用して行うものを含む。）
 - (ii) 地物の観測による船位の測定（陸標及び灯台、標識、浮標等の航行援助施設並びに船位の測定結果の精度を評価するための適当な海図、水路通報その他の出版物及び情報を利用して行うものを含む。）
 - (iii) 船舶のすべての最新の電子航行援助装置の操作の基
本、性能の限界及び誤差の原因並びに情報表示の誤りの識別及び補正の方法に関する知識を有した上でこれらの装置を使用することによる船位の測定で主管庁が十分と認める程度のももの

3 当直

2. Navigation and position determination

- (a) Voyage planning and navigation for all conditions:
 - (i) by acceptable methods of plotting ocean tracks;
 - (ii) within restricted waters;
 - (iii) in ice;
 - (iv) in restricted visibility;
 - (v) in traffic separation schemes;
 - (vi) in areas of extensive tidal effects.
- (b) Position determination:
 - (i) by celestial observations, including the use of sun, stars, moon and planets;
 - (ii) by terrestrial observations, including the ability to use bearings from landmarks and aids to navigation such as lighthouses, beacons and buoys in conjunction with appropriate charts, notices to mariners and other publications to assess the accuracy of the resulting position fix;
 - (iii) using all modern ship electronic navigational aids to the satisfaction of the Administration, with specific knowledge of their operating principles, limitations, sources of error, detection of misrepresentation of information and methods of correction to obtain accurate position fixing.

3. Watchkeeping

- (a) 海上における衝突の予防のための国際規則（安全な航行に関連する附属書を含む。）の内容、適用及び趣旨に関する十分な知識

- (b) 第二―一規則に定める基本原則に関する知識

4 レーダー

レーダー・シミュレーター又は、レーダー・シミュレーターを利用することができない場合には、演習盤を利用して、レーダーに関する基礎知識並びにレーダーを操作し及び使用する能力並びにレーダーから得られる情報を解読し及び分析する能力を証明すること。これらの知識及び能力には、次の事項に関するものを含む。

- (a) 性能及び精度に影響を及ぼす要因
(b) 始動時及びその後における画面の調整
(c) 情報表示の誤り、偽像、海面反射等の識別

- (d) レンジ及び方位

- (e) 危険を示す映像の識別

- (f) 他船の針路及び速力

- (g) 横切り船、行会い船又は追越し船との最接近時刻及び最接近距離

- (h) 他船の針路及び速力の変更の判読

- (i) 自船の針路若しくは速力又はその双方の変更による影響
(j) 海上における衝突の予防のための国際規則の適用

5

磁気コンパス及びジャイロ・コンパス

磁気コンパス及びジャイロ・コンパスの誤差を測定し及び

- (a) Demonstrate thorough knowledge of content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, including those Annexes concerned with safe navigation.

- (b) Demonstrate knowledge of Regulation II/1 - "Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch".

4. Radar equipment

Demonstrate in conjunction with the use of radar simulator or, when not available, manoeuvring board, knowledge of the fundamentals of radar and ability in the operation and use of radar, and in the interpretation and analysis of information obtained from this equipment, including:

- (a) factors affecting performance and accuracy;

- (b) setting up and maintaining displays;

- (c) detection of misrepresentation of information, false echoes, sea return, etc;

- (d) range and bearing;

- (e) identification of critical echoes;

- (f) course and speed of other ships;

- (g) time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships;

- (h) detecting course and speed changes of other ships;

- (i) effect of changes in own ship's course or speed or both;

- (j) application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

5. Compasses - magnetic and gyro

Ability to determine and correct the errors of the magnetic and

修正する能力並びに誤差の修正方法に関する知識

6 気象及び海象

- (a) 天気図を理解し及び解読する能力並びに特定の地域の天気を考慮して地域の天気を予測する能力

- (b) 種々の天気系の特徴に関する知識（熱帯暴風雨に関するもの並びに暴風雨の中心及び危険区域の回避に関するものを含む。）

- (c) 海流系に関する知識

- (d) 潮汐及び海流に関するすべての適当な航海用の出版物及び情報（英語によるものを含む。）を利用する能力

- (e) 潮汐の状態を算出する能力

7

操船

あらゆる状況の下での操船。これには、次のものを含む。

- (a) 水先船又は水先人乗下船場所に接近する場合における天気、潮汐、ヘッドリーチ及び停止距離を十分に考慮に入れた操船

- (b) 水流及び風の舵効に及ぼす影響並びに航行についての制約のある水域における舵効の受ける影響を考慮に入れた河川、河口等における操船

- (c) スクオート（注）、横揺れ及び縦揺れの結果生ずる余裕水深の減少等を考慮に入れた浅い水域における操船

注 「スクオート」とは、船舶が航行する場合に、船体沈下及びトリムの変化により余裕水深が減少することをいう。この現象は、浅い水域において顕著となり、船舶の速力の減少に伴い顕著となる。

gyro-compasses and knowledge of the means for correcting such errors.

6. Meteorology and oceanography

- (a) Demonstrate the ability to understand and interpret a synoptic chart and to forecast area weather, taking into account local weather conditions.

- (b) Knowledge of the characteristics of various weather systems, including tropical revolving storms and avoidance of storm centres and the dangerous quadrants.

- (c) Knowledge of ocean current systems.

- (d) Ability to use all appropriate navigational publications on tides and currents, including those in the English language.

- (e) Ability to calculate tidal conditions.

7. Ship manoeuvring and handling

Manoeuvring and handling of a ship in all conditions, including the following:

- (a) manoeuvres when approaching pilot vessels or stations with due regard to weather, tide, headreach and stopping distances;

- (b) handling a ship in rivers, estuaries, etc., having regard to the effects of current, wind and restricted water on the response to the helm;

- (c) manoeuvring in shallow water, including the reduction in keel clearance due to the effect of squat^{1/}, rolling and pitching;

^{1/} Squat: the decrease in clearance beneath a ship which occurs when the ship moves through the water and is caused both by bodily sinkage and by change of trim. The effect is accentuated in shallow water and is reduced with a reduction in ship's speed.