

JSAF 外洋 特別規定2009 - 2010

Japan Sailing Federation Special Regulations

2009 - 2010

JSAF-SR

(モノハルおよびマルチハル艇の外洋レースを統括する)

モノハルおよびマルチハルの外洋レーシングヨットにおける構造上の特徴、ヨットの装備品、乗員の装備品および訓練の基準

Based on ISAF Special Regulations 2009 - 2010

目次

第1章 基本理念と定義
第2章 規定の適用と基本条件
第3章 構造上の要点、復元性と固定された装備品
第4章 ヨットの可動装備品と艇への備え
第5章 個人装備品
第6章 トレーニング

アペンディックス

アペンディックスAパートIとIIは最低基準であり、アペンディックスBからGは助言、アペンディックスHとJとKとLは最低基準である。

アペンディックスA

パートI ヨットマンのためのライフラフトの最低限仕様
(01/2003以前に購入されたライフラフトに適用)

パートII ヨットマンのためのライフラフトの最低限仕様

アペンディックスBISOその他の標準へのガイド

アペンディックスCスタンダードインスペクションカード

アペンディックスDクイックストップとライフスリング

アペンディックスE低体温症状

アペンディックスFドロッグ(シーアンカー)

アペンディックスGトレーニング

アペンディックスH外洋レース主催組織へのISAF規定

アペンディックスJインシヨアレースのためのカテゴリ-5

アペンディックスK可動、可変のバラストを装備したヨットのための最低限仕様

アペンディックスL..... インシヨアレースのためのカテゴリ-6

アルファベットの索引

特別規定小委員会は1967年に、当時新たに結成された外洋規則調整委員会で、後のORC(offshore Racing Council)、現在のoffshore Racing Congressにより設立された。外洋レースが世界一周やマルチハルの活動まで広がりを見せるようになり、特別規定もそれに対応してレースを7つのカテゴリに分けるようになっている。トレーニングの項目は1999年に取り入れられ、RYA、AYF、STCWの意見を勧告してモデルトレーニングコースが2003年に紹介された。新しいライフラフトの基準(アペンディックスAパートII)は2002年に紹介された。インシヨア規定(アペンディックスJは2003年に)(アペンディックスLは2008年に)採用された。アペンディックスKの可動・可変バラストの規定は2004年に採用された。特別規定は2年ごとに見直され、再発行されている。翻訳と改定、特定のカテゴリや特定のボートタイプに関する特別規定の抜粋はISAFのウェブサイト(www.sailing.org/specialregs)から入手可能である。コンピュータープログラミング担当のボブ マクファーソンの協力に感謝をする。

ISAF registered office :

Ariadne House Town Quay. Southampton Hampshire S014 2AQ Great Britain

Tel +44 2380 635111 fax +44 2380 635789 sail@isaf.co.uk www.sailing.org.

1. 安全委員会

JSAF外洋統括委員会安全委員会

連絡住所 東京都渋谷区神南1丁目1番地1号 〒150-8050 岸記念体育館

財団法人 日本セーリング連盟 外洋統括委員会安全委員会

2. 参照事項

ISAF安全委員会はISAF Special Regulationに関する変更、修正などの最終的な責任を持つ。

日本のJSAF外洋統括委員会安全委員会はISAF-SRの翻訳に加えて、ISAF 安全委員会と連絡を取り、国内の事情に合わない面は変更を加えてJSAF特別規定として発行することとした。

よって和文特別規定は正文であり、参考和訳ではない。

原文(英文)ISAF-SRはOffshore Racing Congressの著作権で保護されている。但し日本語特別規定は正式に、ORCとISAFからその翻訳の権利とリプリントの権利を許可されている。もし、JSAFに加盟しない団体が英文ISAF-SRもしくはJSAF-SRのリプリントを必要とする場合にはJSAFの許可を得なければならない。

不明な、もしくはあいまいな内容について、その解釈を必要とする場合には、要求すれば、ISAF委員会によってその都度解釈が出される事になっている。必要に応じてはその解釈はインデックスを付けられSRに追加される、

日本の場合には、そのような問い合わせはJSAF外洋統括委員会安全委員会—JSAF国際委員会経由で集中管理としたい為、JSAF外洋統括委員会安全委員会へE-Mail アドレスanzen-offshore@jsaf.or.jpへ送付戴きたい。

3. 著作権

この規定をコピーする場合はナショナルオーソリティーとレース主催者は

- ・ コピーの著作権者の許可をISAFとORCから得ること(通常は無料である)
- ・ コピーには著作権者の同意を明記すること
- ・ 相容れない条項を削除する変更を行う場合にはその旨明記すること
- ・ コピーの控えをISAFとORCに提出すること

公式の解釈はこのSRそのものよりも優先され、ISAFのウェブサイト(www.sailing.org/specialregs)に見出し、番号、日付をつけて掲載される。

用語と略語

見出しの記号: Moはモノハル艇、Muはマルチハル艇を意味する。

##はカテゴリー5と6を除いて、全てのタイプの艇の全てのカテゴリーに適用される。

カテゴリー5の特別規定はアペンディックスJに記載する。

カテゴリー6の特別規定はアペンディックスLに記載する。

男性に対応する表現は、男性、女性の双方を意味する。

補注と勧告はイタリック体で表現する。

管理

この外洋特別規定はISAF特別規定小委員会に以下の条件で管理される。

ISAF規定15. 25. 6 特別規定小委員会は

(a)ORC社のライセンスのもとに外洋レースを統括するISAF特別規定の維持、改定、変更に応じ責任を持つ。

安全に係る緊急な自然現象で短期間で規定を変更する必要がある限り改定は該当年の1月に発行される改定版とともに2年ごとに行われる。

(b)安全と耐航性の基準に係る外洋レースの発展を見守る

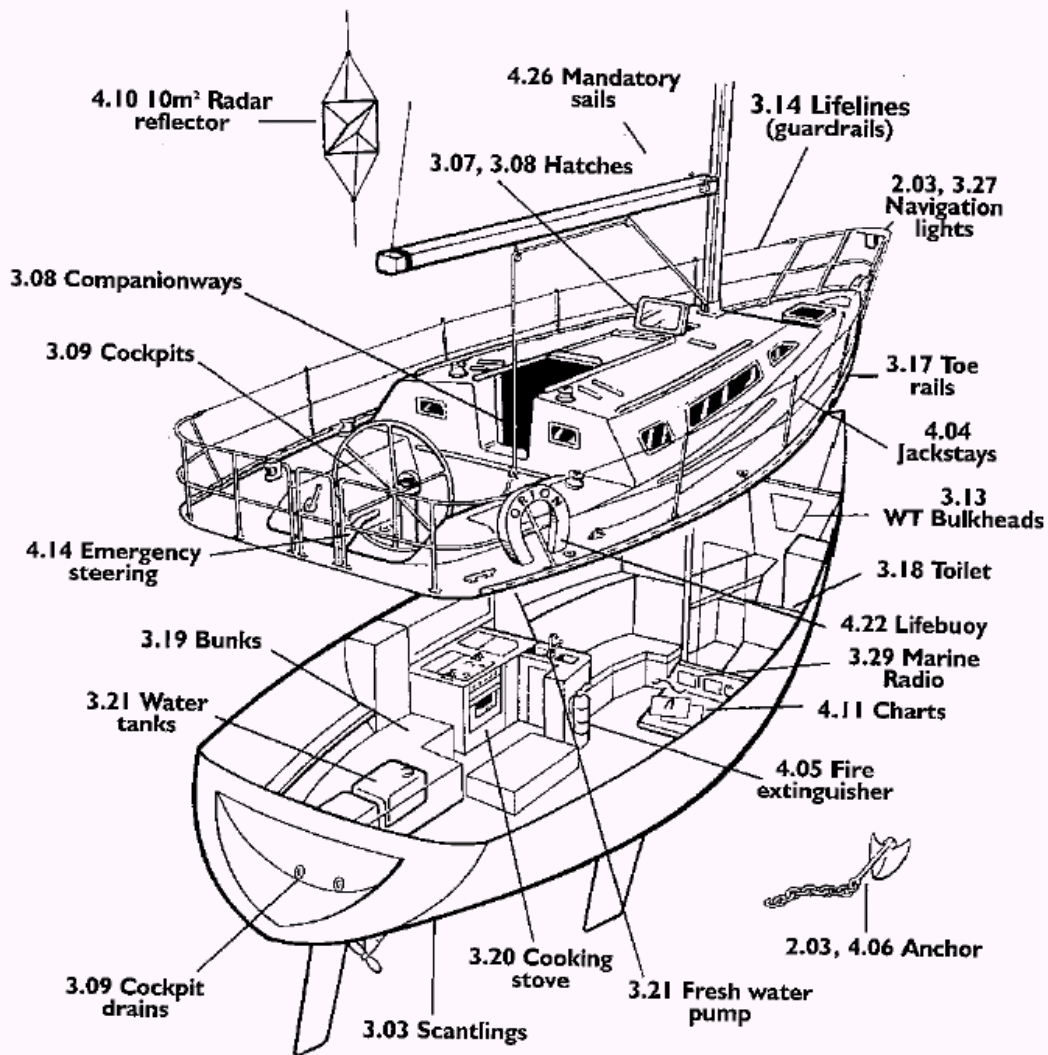
小委員会の委員の名前と連絡先に関してはISAFイヤーズブックを参照されたい。

[質問に関してはtechnical@isaf.co.uk](mailto:technical@isaf.co.uk)にEメールされたい。

2009. 03. 25 アペンディクスC 訂正
 アペンディクスE 訂正

SPECIAL REGULATIONS DIAGRAMMATIC GUIDE

(see also alphabetical index)



本ISAF-SRは2008年1月から2009年12月まで有効
(JSAF-SRでは2009年4月から2010年3月まで有効)

第1章—基本規定と定義

1.01	目的と利用法	カテゴリー
1.01.1	この特別規定の目的は、外洋でレースをするモノハルとマルチハルのヨットに対し、共通の最小限備えるべき備品と設備基準、トレーニングの基準を制定することである。プロア(非対称カタマラン)はこの規定に含まれない。	##
1.01.2	この規定は、各国の法規、ヨットレース規則およびクラス協会やレーティングシステムの規定にとって代わるものではなく、むしろそれらを補強するものである。このルールでの備品の位置及び作動状態についての制限に対して、艇の責任者は注意されたい。	##
1.01.3	外洋レースを行なうすべての組織が国際的に採用されているこの特別規定を採用することを強く推奨する。レース委員会は各レースの諸条件にもっとも適合していると考えられるカテゴリーを選ぶことができる。	##
1.02	艇の責任者の責任	##
1.02.1	艇と乗組員の安全の確保は、艇の責任者の避けられない責任であり、艇の責任者は所有艇を最良の状態で十分な耐航性を有するように保持し、荒天の海にも対抗できる体力と適切なトレーニングを積んだ、経験十分なクルーを乗り組ませるように万全をつくさねばならない。艇の責任者は船体、スパー、リギン、セール及びすべての備品を確実に整備し、また安全備品が適正に維持格納され、それらの使用法と置き場所をクルーに熟知させておかなければならない。	##
1.02.2	この特別規定の制定、レース主催者による使用、およびこの規定に基づく検査の実施によって艇の責任者の完全かつ無限の責任は何ら軽減されるものではない。	##
1.02.3	レース参加。レースに参加するか、またはレースを続けるかについての艇の決定の責任は、その艇のみにある。RRS-4条	##
1.03	用語・略語の定義	
1.03.1	本文中の用語の定義	##

表1

エージデート	最初に進水した月／年	##
AIS	Automatic Identification System	##
GEN	欧州標準化委員会	##
CPR	心肺蘇生術	##
コーミング	コーミング高さは、コックピットが海水で完全に満たされ、海水が流れ出る状態で艇が浮いていると仮定したときの、コックピットの後ろから流れ出る水面限界線までを含む	##

DSC	デジタル選択通信	##
EN	欧州規格	##
EPFS	Electronic Position-Fixing System	##
EPIRB	Emergency Position-Indicating Radio Beacon	##
FAステーション	トランサムの上の角とシアーラインが交わる場所の横方向の計測点	##
荒天用衣料	着用者に乾いた状態を維持させる衣料で、ジャケットとズボンを着用するタイプか両者が一体となっているもの	##
GMDSS	Global maritime distress & safety System(全地球規模海難救助システム)	##
GNSS	Global Navigation Satellite System	##
GPIRB	GPS 位置測定システムを内蔵したEPIRB	##
ITU	国際電話網	##
GPS	全地球位置システム	##
ハッチ	ハッチという意味はハッチ装置全体及び装置を構成する部品としてのフタ、カバー、ドアを含んでいる。(部品自体もハッチと記述する。)	##
INMARSAT	インマルサット国際有限会社、民間会社でGMDSSの衛星通信で緊急及び安全通信を提供することに加えて音声/FAX・データーの一般通信を提供する。	##
IMO	International Maritime Organization(国際海事機構)	##
IMSO	国際携帯電話衛星機構で独立組織。インマルサットのGMDSSへの公的義務を監視しその内容をIMOに報告する政府間機構	##
ISAF	International Sailing Federation(国際セーリング連盟)	##
ISO	International Standard Organization(国際標準規格)	##
ライフライン	デッキの廻りをガードレール/ガードラインとして張り巡らされたワイヤー	##
LOA	艇の全長、パルピット、バウスプリット、ブームキンなどは含まない。	##
LWL	荷物積載時水線長	##
モノハル	艇体のどのセクションでの深さがセンターライン方向へは減しない艇体の事	##
可動バラスト	鉛か水あるいはほかの物質で、重量を増やし復元力あるいはトリムに影響を与えること以外に艇に対する実際の機能を持たず、艇体の横断方向に移動するがレース中は重量を変化させないバラスト	##
ORC	Offshore Racing Congress(外洋レース評議会)かつてはOffshore Racing Councilと称した	##
OSR	Offshore Special Regulation(s) 外洋特別規則(本書ではSRと略記している)	##
恒久的な取り付け (Permanently Installed)	取り付けるものが造り付け(例えばボルトでとりつけられ、もしくは溶接で接合され、もしくはガラスのようにはめ込まれている等のように)られた状態であるか、取り付けられた状態でレース中に取り外せないことを言う。	##
PLB	Personal Locator Beacon	##
PROA	非対称カタマラン	##

RRS	セーリング競技規則	##
SAR	海難救助(捜索と救助)	##
SART	海難救助発信機	##
シリーズデート	プロダクションヨットのシリーズ艇の1号艇が進水した月/年	##
SOLAS	海上における生命安全協定(Safety of Life at Sea Convention)	##
セーフティーライン	強固なポイントに安全ハーネスを固定する為のテザー	##
強固に固定された (Securely Fastened)	荒天か、もしくは艇が180度のロールオーバーした場合においても、固定されたものが安全に保持されるよう、例えばロープもしくは蝶ねじなどによって固定されている状態を言う。その状態からレース中、必要に応じ、取り外し、また再取り付けできなくてはならない。	##
固定バラスト	鉛か水あるいはほかの物質で、重量を増やし復元力あるいはトリムに影響を与えること以外に艇に対する実際の機能を持たず、位置の移動をせずレース中は重量を変化させないバラスト。	##
固定型セーフティーライン	ハーネスにつけられる通常のセーフティーラインより短いセーフティーラインでワークステーション(通常の作業エリア)に固定的にクリップされるもの。	##
可変バラスト	復元力あるいはトリムを変化させるために水を注入し、レース中に重量を変化させたり位置を移動するバラスト。	##
1. 03. 2	shallとmustは強制的Shouldとmayは任意	##
1. 03. 3	ヨットとボートという言葉は同義とする	##

第2章一規定の適用と基本条件

2. 01	イベントのカテゴリ 厳しい条件下で大洋を横断するレースから、囲われた海面でのショートコースのデイレースまで様々なタイプのレースがあるが、そのような様々なレース環境での最低限の安全基準と要求される装備の違いを定めるために7個のカテゴリが決められている。	##
2. 01. 1	カテゴリ0: 大洋間レースで、一時的に通過する場合はのぞいて、気温または水温が5℃以下になる地域を通過するレースを含む。レース艇は非常な長期間にわたって完全に時給自足せねばならず、幾度もの荒天にたえうる能力と他からの援助を期待せずに深刻な事態に対処する備えを有しなければならないレース。	MoMu0
2. 01. 2	カテゴリ1: 陸が遠く離れた外洋での長距離レースで、レース艇は長時間にわたって完全に自給自足せねばならず、幾度もの荒天にたえうる能力と、他からの援助を期待せずに深刻な事態に対処する備えを有しなければならないレース	MoMu1

2.01.3	<p>カテゴリー2: 海岸線に添って、あるいは陸からあまり遠く離れない、または囲われていない大きな湾や湖で行なわれる長日程のレースで、レース艇には程度の高い自給自足能力が要求されるレース。</p>	MoMu2
2.01.4	<p>カテゴリー3: 開放された水域で、コース中に比較的囲われた水面や海岸線に近いところが多いレース。</p>	MoMu3
2.01.5	<p>カテゴリー4: 短いレースで、陸に近く、比較的温暖なあるいは囲われた水域で行なわれるレース。通常は昼間に行なわれる。</p>	MoMu4
2.01.6	<p>カテゴリー5(インショアレースのためのカテゴリー) カテゴリー5の全特別規定が記載されているアベンディックスJを参照のこと。記号##はカテゴリー5を含まない。</p>	
2.01.7	<p>カテゴリー6(インショアレースのためのカテゴリー) カテゴリー6の全特別規定が記載されているアベンディックスLを参照のこと。記号##はカテゴリー6を含まない。</p>	
2.02	<p>インスペクション ヨットは随時検査される。この特別規定に従っていないヨットは、レース出場を拒否されるか、または失格とされるか、あるいはナショナルオーソリティーかレース主催団体が定める罰則の適用を受ける。</p>	##
2.03	基本条件	
2.03.1	すべての必要備品は下記の条件を備えていなくてはならない:	##
a)	正常に機能すること	##
b)	定期的にチェックされ、清掃され、維持されている事	##
c)	使用しないときには劣化を最小限に押さえるよう収納されている事	##
d)	即座に使用できる場所にあること	##
e)	使用目的、ヨットの大きさに適合する型式、寸法、容量のものであること	
2.03.2	重量物	##
a)	バラスト、バラストタンクそれに関係する備品は恒久的に取りつけられていなければならない。	##
b)	可動型の重量備品、例えばバッテリー、ストーブ、ガスボトル、タンク、工具箱、アンカー及びチェーンなどは強固に固定されていなければならない	##
c)	SRに規定されない重量物についても適切な強度で恒久的に取りつけられるか、強固に固定されなければならない。	
2.03.3	航海灯を使用すべき時間	##
a)	航海灯(本SR3.27)は国際海上衝突予防法(パートCおよび技術付則1)の規定にしたがって点灯しなければならない。 ヨットは国際海上衝突予防法に要求される時刻に舷側灯と船尾灯を点灯しなくてはならない。	

第3章一構造上の要点と復原力、固定された装備品

3. 01	構造強度、バラスト、リグ	
	ヨットは強固に建造され、水密でなければならない。特にハルとデッキおよびキャビン収納部は激浪やその衝撃および転覆の状態にもたえうるものでなければならない。またヨットは適正なリグが装備され、バラストが取付けられ、完全な耐航性を持ち、かつ以下に述べる基準に合致していなくてはならない。 シュラウドは常にしっかりと取り付けられていなくてはならない。	##
3. 02	ハルの完全な水密性	
3. 02. 1	デッキ、コーチルーフ、窓、ハッチおよびその他の全ての部品を含むハルは全体として本質的に水密でなければならない。いかなる開口部も同様にこの全体としての水密性を即座に、確実に保つことができなければならない。	##
3. 02. 2	インスペクションもしくは保守の目的で作られた完全防水型のハッチで通常のトリムにおいて水線より上にあるものを經由する場合を除き、センターボードケースとダガーボードケースあるいは同様の部分はハルの内側に開口部を持つてはならない。	##
3. 02. 3	カンテイングキールの軸はSR3. 02. 1に適合する水密缶体の中に完全に収まってなくてはならない。カンテイングキールシステムを稼働させたり制御するため、あるいはそのほかの目的での水密缶体への進入ルートはSR3. 02. 2に適合していなくてはならない。	##
3. 02. 4	可動バラストシステムは作動のための手動での第二システムを装備していなくてはならない。このシステムは第一のシステムがダウンしたときに、セーリング時のキールにかかる全荷重を制御する能力を有していなくてはならない。ここで言うダウンとはシステム全体の電氣的、油圧的、機械的なダウン、システム全体を搭載する構造体のダウンを含んでいなくてはならない。システムは敏速に作動でき、いかなるヒールアングルでも作動できなくてはならない。本システムはキールをセンターライン上に固定できるようになっていることが望ましい。	##
3. 03	ハルの構造標準(スカントリング)	MoMu012

表2

LOA	最も早いシリーズ / エージデート	レースカテゴリー
全て	1/86以降	MoMu0, 1
12m(39. 4f)超え	1/87以降	MoMu2
12m(39. 4f)以内	1/88以降	MoMu2

3. 03. 1	表2で示されたヨットは次の内のいずれかの規定に一致して設計、製造、維持、改装、修理されていること。	MoMu012
a)	the EC Recreational Craft DirectiveのカテゴリーA(CEマークを取得していること) または	MoMu012

b)	外洋ヨットの建造と等級付のためのABSガイド、ヨットがABSで発行された設計承認書かABSガイドに一致していることを述べた艇の設計者と製造者の署名入りの書類を艇ごとに積んでいる場合。	MoMu012
c)	ISO12215カテゴリーA、ISOスタンダードに一致していることを述べた艇の設計者と製造者の署名入りの書類がある場合	MoMu012
d)	上記a)b)c)に書かれている内容を満足できない場合で、レース主催者かクラスルールで受け入れる場合を除き、そのヨットが上記a)b)c)の規定を満たしているというヨットデザイナーか上記スタンダードに精通している人間の署名入り書面がある場合	MoMu012
3. 03. 2	ヨットで、ハル、デッキ、コーチルーフ、キールもしくはラダーなどに関する重要な修理や変更がなされた場合には、表2で規定されたヨットは上記のいずれかの方法により証明され、さらにその証書を艇に積んでいなければならない。	MoMu012
3. 04	モノハル艇のスタビリティ(復元力)	Mo01234
3. 04. 1	乗組員による復元に関する努力のあるなしに拘わらず、ヨットは転倒した位置から自己復元できること。自己復元はリグが傷ついていなくても可能なこと。 a)可動ないしは可変バラストシステムの場合、転倒した状態からの復元方法に関する文章による指示書が目立つところにはっきりと掲示されていること。すべての乗員は復元の一連の手順に関して習得していなくてはならない。	Mo0
3. 04. 2	ヨットは転覆に抗するように設計され建造されていること。	Mo01234
3. 04. 3	レース主催者は厳守すべき最低限のスタビリティまたはスタビリティ/浮力の指数を示す事が出来る。 ORC規則と規定に示されたスタビリティインデックスに注意する事。JSAFではレース主催団体が他のハンディキャップシステムを採用している場合はそのシステムにも留意すること。	Mo01234
3. 04. 4	ISO12217-2は特別規定によるカテゴリーによって行われるレースにおいて適合性への一般的なガイドとして表3のように使われる。	Mo01234

表 3

ISOカテゴリー	A	B	C	
SRカテゴリー	1-2	3	4	

3. 04. 5	ISOやその他の指標を使うことは転覆や沈没の危険から避けられることを保証するものではない	Mo01234
3. 04. 6	可動ないしは可変バラストシステムのヨットの場合、特別規定3. 04. 4に規定する手法はアペンディックスKに規定する関連要求が追加される。	Mo01234
3. 04. 7	可変バラストのタンクは恒久的に取り付けられ、独立したバルブとポンプ(単体ないしは複数)はいかなるヒールアングルでも手動で操作できなくてはならない。配管システムの図面は船内に掲示されていなくてはならない。	Mo01234
3. 05	マルチハルヨットのスタビリティとフローテーション 注意事項がISO 12217-7に記載されている。	Mu01234

3.05.1	マルチハル艇は、各々のハルに適切な水密バルクヘッドやコンパートメント(水に浮く物質で恒久的に取り付けられているものも含む)を装備して安定性と浮力を維持すること。 片方のハルの全長の半分まで浸水した場合でも、安定した姿勢で浮いていられること。(3.13.2参照)	Mu01234
3.05.2	1/99以降に建造されたマルチハル艇については、アコモデーションの無い状態で、全てのハルは4m(13フィート3インチ)以下の間隔で、一つもしくは複数の横方向の水密バルクヘッドによって仕切られていること。	Mu01234
3.05.3	ヨットは転覆に対抗するように設計され、建造されていること。	Mu01234
3.06	モノハル艇の非常出口	Mo01234

表4

LOA	最も早いシリーズ/ エージデート	詳細	
8.5m (28f)以上	1/95以降	ヨットは2つの脱出口を持たなければならない。一つは、構造的に取付が不可能な場合を除いて最も前のマストより前に設置すること。	Mo01234

3.07	非常口と脱出口ーマルチハル	
3.07.1	非常口	
a)	LOA8メートル(26.2ft)以上のマルチハルヨットのそれぞれの艇体は船室を装備した状態で2つ以上の非常口を持たなくてはならない。	Mu01234
b)	LOA8メートル(26.2ft)未満のマルチハルヨットのそれぞれの艇体は船室を装備した状態で2つ以上の非常口を持たなくてはならない。	Mu0123
3.07.2	脱出用ハッチ、船底クリッピングポイントとハンドホール	
a)	LOA12m(39.4f)以上のマルチハルヨットの船室を持つ全ての胴体は以下を満足しなくてはならない。 i 転倒した艇体から出たり入ったりする脱出用ハッチを持つこと。 ii 1/03以降に進水したマルチハルヨットはすべての脱出用ハッチは直径450mm以上の有効開口を持つこと。それが円形でない場合には乗組員が衣類を完全に装着していても通り抜けることができるような開口をもつこと。 iii 1/03以降に進水したマルチハルヨットでは全ての避難用ハッチは上記3.07.2 a) ii を満足しなくてはならない。 iv 全ての避難用ハッチはヨットが転覆している場合にウオーターラインの上にくるようになっていること。 v 1/01以降に進水したマルチハル艇は、その避難用ハッチをミッドシップもしくはそのごく近くに位置させなければならない。 vi 1/03以降進水したカタマランヨットの全ての避難用ハッチはヨットの中心線に近い側の側面になければならない。	Mu01234

b)	1/03以降進水したLOA12m(39.4f)以上のトリマランヨットは少なくとも2個以上の3.07.2 a) ii に規定する大きさの脱出用ハッチを持たなくてはならない。	Mu01234
c)	全ての避難ハッチは出場しようとするレースの6ヶ月以前に内外から開放して見なくてはならない。	Mu01234
d)	マルチハルヨットは、船底に乗員の全員が掴まれる適切な手すり状のものか、クリッピングポイントを設置しなくてはならない。(トリマランではそれらは中央船体を囲むようになっていなくてはならない)	Mu01234
e)	カタマランヨットで中央船体を持つもので1/03以降に進水したものは、船底に中央胴体を囲むようにして、乗員の全員が掴まれるか、安全に命綱を固定できる手すり状のものを設置しなくてはならない。	Mu01234
f)	カタマランヨットで中央船体を持つものは、左右の胴体には避難場所を設け、中央船体に直近の側面に設けた、胴体の内外から開閉できる避難ハッチから入ることが出来ることを推奨する。	Mu01234
3.07.3	LOA12m(39.4f)以下のマルチハルヨットは上記3.07.2 a)b)c)に適合するか、あるいは3.07.3 a)b)に適合する脱出口を持たなくてはならない。	Mu234
a)	船室を持つ全ての胴体には脱出用の開口をあけるための適切な工具を、開口をあけるべき場所の近傍に即座に使える状態で紐とクリップで艇体に固定して保管してなくてはならない。そして	Mu234
b)	全ての胴体の脱出用の開口を開けるべき位置には、艇体の内外にその開口位置をしめす外形線と「脱出口はここをカット」という文字を明記しなければならない。	Mu234
3.08	ハッチ及びコンパニオンウェイ	
3.08.1	最大船幅ステーションより前方には蓋やカバーが内側に開くハッチを設けてはならない。0.071m ² (110平方インチ)より小さな舷窓はその限りではない、個数も問わない。	##
3.08.2	ハッチは以下を満足しなくてはならない。	
a)	90° にヒールした状態でも水面上にあるように配置すること。 船内に開いているロッカーのハッチもこの規定に含まれる。ヨットはそれぞれの開口が0.071m ² (110インチ ²)以下であるという条件の下で最大4個(センターラインの両側に2個ずつ)のこの条件を満たさないハッチを持つことが出来る。2009年1月以降のシリーズボートから有効になるので、ヨットのデザイナーか他の者で浸水分析を行った者の説明書を搭載しておくこと。この規則のための船舶の排水量基準は軽排水量船舶基準LCC(EN ISO8666スタンダード及びEN ISO12217-2の3.5.1に適合すること)である。	Mo01234
b)	恒久的に取付けられたものであること	##
c)	即座に閉じることができ、180° 転覆しても確実に閉鎖された状態を保てなければならない。	##
3.08.3	コンパニオンウェイハッチがシアーラインより下方に及んでいる場合、以下を満足しなくてはならない	
a)	コックピットが後方で開放している艇には認められない。(3.09.6参照)	##

b)	シアラインのレベルまでせき止められるようになっていなければならない。このせき止めの装置(例えばウオッシュボード)が使われている場合でも、このコンパニオンウェイは艇内への出入りが可能でなければならない。	##
3.08.4	コンパニオンウェイハッチは以下を満足しなくてはならない	
a)	強固に締め切っておく装置で、転覆の際において、艇外からも艇内からも操作できるものである事。	##
b)	何らかの固定装置を持つ事	##
i	ハッチが開閉のどちらの場合であってもその位置にしっかりと保持できなければならない。	##
ii	ハッチは使用中でも使用中でなくても、艇外に流出の恐れがないように、レース期間中はラニヤードなどで艇体に連結してはならない	##
iii	転覆の際には船内から外部への出口にならなければならない。	##
3.09	コックピット ISO11812に注意事項の記載あり	
3.09.1	コックピットは構造的に堅牢で、あらゆるヒール角度で速やかに自然排水(セルフドレーニング)ができ、艇体の部分として、恒久的に一体でなければならない。	##
3.09.2	コックピットは完全に水密でなければならない。即ち、コックピットの艇体の開口部は、すべて強固にしっかりと締め切ることができなければならない。	##
3.09.3	ビルジポンプはコックピット排水管に接続してはならない。 コックピット排水管の最小サイズについては3.09.8参照	##
3.09.4	コックピットの床はLWLより2%LWL以上、上方になければならない。(IMSヨットで1/03以前に進水のヨットは少なくとも2%L以上LWLより上方になくなくてはならない。)	##
3.09.5	バウ、側面、中央、スターンのいかなるウェル(凹部)も3.09に規定するコックピットと見做される。	##
3.09.6	コックピットが船尾へ開口している場合 後方開口部の面積は、コックピット最大深さ×コックピット最大幅の50%より小さくなくてはならない。	##
3.09.7	コックピット容積	

表5

最も早いエージ／シリーズデート	詳細	レース テゴリー
4/92以前	もっとも低いコーミングより下にあるすべてのコックピットの合計全容積は6%×LWL×B×FAすなわち(水線長×最大幅×コックピットに平行するフリーボード高さの6%)を超えてはならない。	MoMu0, 1
4/92以前	もっとも低いコーミングより下にあるすべてのコックピットの合計全容積は9%×LWL×B×FAすなわち(水線長×最大幅×コックピットに平行するフリーボード高さの9%)を超えてはならない。	MoMu 2, 3, 4

4/92以降	上記の各カテゴリーの規定を適用する。ただし最低コーミングの決定に当たっては、FAステーションより後方のものは対象としない。また、ワーキングデッキより後方に延長されたコックピットの部分はコックピット容積の計算に使用してはならない。	##
--------	--	----

注:IMSレーティングのヨットはLWL、最大船幅、×コックピットに平行するフリーボード高さの代わりに、IMSレーティングルールに規定されているL、B、FAを使う。

3.09.8	コックピット排水 3.09.1参照 コックピット排水口の断面積の総和(ゴミ取り網がある場合はその後ろ部分)は以下のとおりでなくてはならない	##
a)	最も早いエージ/シリーズデート1/72以前のヨット、あるいはLOA8.5m(28f)以下のヨットには、2×直径25mm(1インチ)または相当サイズで障害のない開口	##
b)	最も早いエージ/シリーズデート1/72以降のヨットは、4×直径20mm(3/4インチ)または相当サイズで障害のない開口	##
c)	JSAFではコックピット後端部に開閉式蓋を持つ場合は、蓋と艇体との隙間を上記a)b)における開口とみなす。	##
3.10	シーコックまたはバルブ 喫水線(LWLではなくなった)より下部の船底開口部にはすべてシーコックまたはバルブを取付けなければならない。ただし必要なデッキスカッパ、スピードメーター、測深計等の開口部は、必要に応じてその穴をふさぐ手段が準備されていればよい。	##
3.11	シートウインチ シートウインチは、これを操作する人が、実質的にデッキより下に入らないと操作できないように取付けてはならない。	##
3.12	マストステップ キール上にステップのあるマストの下端は、マストステップまたは付近の構造物に固着されていること。	##
3.13	水密バルクヘッド マルチハルではSR3.05も参照のこと	Mu01234
3.13.1	ヨットのハルにはバウからLOAの15%以内でLWLの先端より後方の位置に水密の「クラッシュ」バルクヘッドが設置してあるか、ハルのLOAの前方30%が独立気泡の発泡浮力材で恒久的に満たされていること。	Mo0 Mu01234
3.13.2	要求されるどの水密バルクヘッドも水圧に対して強固に製造されていて、隣接する水密区画へいかなる水漏れもあってはならない。	Mo0 Mu01234
3.13.3	ヨットには船体のLOAの船首、船尾から15%以内にある全てのバルクヘッドに加えて、少なくとも2つの横方向の主要な水密バルクヘッドがあること。	Mo0
3.13.4	点検の為あるいは排水ポンプ操作の為の外部デッキへの出口はハルの横断面をバルクヘッドで仕切っている全ての水密構造の区画に対し必要。なお一番端のクラッシュ区画については外部デッキへの出入り口は不用。	Mo0

3. 13. 5	全ての水密バルクヘッドにはアクセスハッチが用意されていること。「クラッシュ」バルクヘッドは除く)また1/03以降に進水したヨットではアクセスハッチには恒久的に取り付けられた締まり金物が設置されていること。	Mo0
a)	水密バルクヘッドのアクセスハッチには恒久的に取り付けられた締まり金物が設置されていることが望ましい。	Mo0
b)	アクセスハッチは5秒以内でしっかりと締め切ることができることが望ましい。	Mo0
3. 13. 6	以下のことが強く推奨される。	Mo0
a)	スターンに最端部の「クラッシュ」バルクヘッドが設置されていること。もし実用の問題がないなら、スターンのクラッシュバルクヘッドはラダー軸の前にあることが好ましい	Mo0
b)	いかなる主要な区画の一つが冠水した場合でも、デッキへ直接アクセスできるドライな区画の中でクルー全員に2週間分の食物と場所の提供が可能であること。	Mo0
c)	それぞれの水密区画の間の区画には船体内の区画外から操作できる手動式排水手段を持つこと。	Mo0
3. 14	パルピット、スタンション、ライフライン、 注意事項がISO15085に記載されている。	
3. 14. 1	マルチハル艇の特有な設計によりライフライン、スタンションおよびパルピットに関する特別規定をそのまま適用するのは実際的ではない場合は、落水の危険を最小限にするという目的に沿って、モノハル艇の特別規定に可能な限り近づけること。	Mu01234
3. 14. 2	特別規定に規定されるライフラインはピンと張られたものでなくてはならない。	##
a)	目安としては支持点の中間点で50N(5. 1Kg, 11.2lbf)の力をかけても50mm以上は変形しないこと。	##
3.14. 3	以下のことが装備されていなくてはならない。	##
a)	バウパルピットは垂直の高さと開口に関して表7を満足していなくてはならない。バウパルピットは開いていてよいがそのパルピット間と艇体のいかなる部分でも開口は360mm(14,2in)より大きくてはならない。 (この要求は360mmの円をその開口にあてて確認できる)英文原文には概念図(省略)がある。	Mo01234
b)	スターンパルピット(スターンパルピットに代わって表7を満足するように適切に配置されたライフラインでもよい)が設置されていること。	Mo01234
c)	ライフラインはスタンションで支持され、パルピットと共にワーキングデッキの周囲を囲むように人間の落水防止に効果的な連続した囲いを形成しなくてはならない。ライフラインは恒久的に2.20m(86.6in)を超えない間隔で支持され、支持しているスタンションの外側を通過してはならない。	##
d)	パルピットのアップパーレールは、ワーキングデッキ上で表7に示される上段のライフライン以上の高さを有すること。	##
e)	バウパルピットの上段のレールは開閉できるものでも良いがレース中は確実に閉じていなければならない	##

f)	パルピットとスタンションは恒久的に取り付けられていなくてはならない。ソケットやスタッドがある場合は、これらは通しボルト、接着、または溶接によらなければならない。これらに取り付けるパルピットおよびスタンションはライフラインがなくても機械的に保持できるように装着されなければならない。ソケットやスタッドがない場合は、パルピットとスタンションの固着は通しボルト、接着、または溶接によらなければならない。	##
g)	パルピットとスタンションの基部は最大船幅の5%または150mm(6in)の大きい方の数値以上に、ワーキングデッキの端より内側に取付けてはならない	##
h)	スタンションの基部はワーキングデッキより外側に取付けてはならない。このルールの意図では、スタンションやパルピットの基部にはスタンションやパルピットのチューブがぴったりはいるスリーブやソケットは含むがハルやデッキに取り付けられるベースプレートは含まない。	##
i)	ライフラインによる完結する囲みがワーキングデッキにあるスタンションとパルピット基部によって完全に支えられているという条件があれば、ライフライン端部と端部支柱はワーキングデッキより後方の船体に固定してもよい。	##
j)	ライフラインは必ずしもバウパルピットに固定されなくてもよいが、その場合ライフラインは十分強度のあるスタンションを通すか、それに固定されてバウパルピットの内側にオーバーラップしなければならない。この場合上段のライフラインとパルピットの間隔は150mm(6in)を越えてはならない。	##
k)	スタンションは下記の場合を除きまっすぐで垂直でなければならない。	##
i	デッキより上方50mm(2in)以内では、スタンションがデッキまたはベースから出た所からの水平移動距離が10mm (3/8in)以下であること。	##
ii	スタンションはデッキより50mm(2in)以上の上方でのどんな点でも垂直より傾きは10°以下であること。	##
l)	デザインはISO15085にも適合させることを強く推奨する	
3. 14. 4	マルチハルヨットにおけるパルピット、スタンション、ライフラインの規定 以下の規定に適合していること	
a)	トリマランにおいては、バウパルピットに繋がるライフラインはスタンションによって支えられメインハルを一周していること。このライフラインはネットやメインハルのアウトボード用のクロスビームによって、途切れていてもかまわない。	Mu01234
b)	トリマランにおいてはネットがメインハルのバウパルピットのベースに繋がられている場合には、パルピットの頂点からクロスビームの中間点かその外側まで伸びる追加のライフラインをつけること。	Mu01234
c)	トリマランのアウトリガー上の主操舵もしくは非常用の操舵の位置は、コックピットがあるかないかに関係なく、操舵位置を中心とする直径3mの範囲でライフラインで保護されていなければならない(この測定にはライフラインはぴんとはられていて、曲がった状態で計ってはならない。)	Mu01234
d)	カタマランにおいてはそれぞれのハルにはライフラインをバウからスターンまで装備し、加えて横方向のライフラインを装備することにより落水防止のためにワーキ	Mu01234

	<p>ングエリアを囲んで連続した有効な柵を形成すること。</p> <p>前方または後方クロスビームを持たないカタマランはネットの前後両端に横方向のライフラインを装備すること。これらのライフラインはパウとスターンのパルピットか艇体上部主要構造部に取り付けること。帯状織物、革帯、またはロープ(最小径6mm)で2つのライフラインとネットをジグザグに結ぶようにすること。</p>	
3. 14. 5	ライフラインの高さ、垂直方向の開口寸法、本数	

表7

LOA	最も早いエージング/シリースデート	最低基準	
8.5m(28ft)未満	1/92前	ライフラインは、ワーキングデッキより450mm(18in)以上の高さで1本タイトに張られていること。ライフラインの垂直方向の開口寸法は560mm(22in)を越えてはいけない。JSAFでは中間ライフラインの装備を推奨する。	##
8.5m(28ft)未満	1/92以降	上記の仕様に加えて、中間のライフラインがある場合を除き、垂直方向の開口は380mm(15in)を越えてはならない。	##
8.5m(28in)以上	1/93前	ライフラインは2段でタイトに張られていること。上段はワーキングデッキより600mm(24in)以上の高さであること。ライフラインの垂直方向の開口は560mm(22in)を越えてはならない。	##
8.5m(28ft)以上	1/93以降	上記の仕様に加えて、ライフラインの垂直方向の開口は380mm(15in)を越えてはならない。	##
全て	全て	中間のライフラインがあるヨットは、中間のライフラインはワーキングデッキより230mm(9in)より低くてはいけない。	##

3. 14. 6	ライフラインの最小直径、要求される材質、仕様	
a)	<p>ライフラインはステンレスの撚り線であり次の表 8 に規定される太さでなければならない。ライフラインはコーティングなしであること。また、ぴったりとフィットしたスリーブ（鞘管）を使用してはならない。</p> <p>上記の3. 14. 6(a)にかかわらず、時おりにスリーブを使用することはかまわないが定期的に点検のために取はずさなくてはならない。</p>	##
b)	316グレードのステンレスワイヤーを推奨する。	##
c)	ライフラインをしっかりと張るために合成繊維のきつく張ったロープをラニヤードとして使ってもよいが、その場合ラニヤードによる部分の長さは100mm(4in)を越えてはならない。このラニヤードは少なくとも年1回取り替えること。	##
d)	ライフラインの囲みを構成するすべてのワイヤー、付属品、固定点及びラニヤードはすべての場所で、少なくともライフラインのワイヤーに必要な破壊強度を持つこと	##

表8

LOA	最小直径	
8.5m(28ft)未満	3mm(1/8 in)	##
8.5m-13m	4mm(5/32 in)	##
13m(43ft)以上	5mm(3/16 in)	##

3. 14. 7	パルピット、スタンション、ライフラインの材質の規定	##
-----------------	----------------------------------	-----------

表9

最も早いエージ/ シリーズデート	詳細	
1/87以前	スタンション、パルピットライフラインの材質にはカーボンファイバーは推奨しない。	##
1/88以降	スタンション、パルピット、ライフラインの材質はカーボンファイバー製であってはならない。	##

3. 15	マルチハル ネット、トランポリン	
3. 15. 1	ネットという言葉はトランポリンと読み替えられることができる。	Mu01234
	ネットは以下の条件を満たさなければならない	Mu01234
a)	実質的に水平である事	Mu01234
b)	ネットは耐久性があり、水を通す織物か、穴の大きさが全方向に5. 08cm(2インチ)より大きくない網目状の織物であること。連結部分はすり切れないよう計画すること。ネットとヨットとの結合部は足を引っ掛ける危険性の無いようにすること。	Mu01234
c)	ネットは横および縦方向の支持索の上に規則的な間隔を置いてしっかりと固定されていること。またはボルトロープにきれいに縫い合わされていること。	Mu01234
d)	ネットは海上で通常に活動している状況の時だけでなくヨットが転覆して逆さまの状態の時でも全クルーの体重を持ちこたえられる物であること。	Mu01234
e)	ネットを結びつけるのに使われるラインは1本ごと独立し、1本のラインについて4カ所以上の艇体への固定点を持たないことを推奨する。	Mu01234
3. 15. 2	クロスビーム2本のトリマラン	
a)	クロスビームを2本持つトリマランは中央胴体の両側にネットがあり、次の部分をカバーすること	
b)	クロスビームと中央胴体とアウトリガーで作られる長方形	Mu01234
c)	中央パルピットの後端と前方クロスビームの中間点、クロスビームと中央胴体の交点で作るそれぞれ二つの三角形	Mu01234
d)	コックピットの最後部あるいはステアリングポジション(どちらか後ろに位置する方)、後方クロスビームの中間点、後方クロスビームと中央胴体の交点で作るそれぞれ二つの三角形	Mu01234

e)	3. 15. 2. dの要求は、コックピットコーミングもしくはライフラインがあって、それが表7の最小高さの要求を満たしている場合は除く	Mu01234
3. 15. 3	クロスビーム1本のトリマラン	
a)	クロスビーム1本のトリマランは中央胴体とアウトリガーの間の部分にネットを持つこと	Mu01234
b)	クロスビームとアウトリガーの交点から中央胴体のパルピットの後端と中央胴体のコックピットの最後部あるいはステアリングポジション(どちらか後ろに位置する方)の2点を結ぶ直線で作る、中央胴体左右の2つの三角形	Mu01234
3. 16	カタマラン	
a)	カタマランではネットの表面には全体として次のような制限がある。	Mu01234
b)	横方向はともにハルまで。	Mu01234
c)	縦方向はフォアステーの基部の位置を艇軸に対して横断する位置から、ブームが中央にある場合のブームの最後端の位置まで。中央胴体が水面上に位置するカタマランはトリマランの規定を満足すること	Mu01234
3. 17	トーレールあるいは足止め	
3. 17. 1	艀装品の取付け部を除き、マストから前側のフォアデッキの周囲には高さ1インチ(25ミリ)以上のトーレールを恒久的に取付けなければならない。取付け位置は、ワーキングデッキの端よりその場所の船幅の半分の1/3より内側にあってはならない。	Mo0123
3. 17. 2	下記も適用する	Mo0123

表10

LOA	最も早いシリーズ / エージデート	最低基準	
全て	I / 81前	20mm(3/4in)以上のトーレールで認められる	Mo0123
全て	1/93前	トーレールの代わりに25mm(1in)以上50mm(2in)以下の高さのライフラインを追加してもよい(ただし中間のライフラインに数えることはできない)	Mo0123
全て	1/94以降	トーレールはスタンション取り付けベースの垂直軸にできるだけ近づけて設置しなければならないが、その場所の船幅の半分の1/3より内側にあってはならない。	Mo0123

3. 18	トイレット	
3. 18. 1	恒久的に取付けられたトイレット。	MoMu012
3. 18. 2	恒久的に取付けられたトイレットまたはそれように使えるバケツ	MoMu34
3. 19	寝台(バンク)	
3. 19. 1	寝台は恒久的に取付けられたもので、申告された乗員おのおの1個あてであること	MoMu0

3. 19. 2	恒久的に取付けられた寝台	MoMu1234
3. 20	炊事用装備	
3. 20. 1	炊事用ストーブは恒久的に取り付けられた物、もしくは安全強固に取り付けられたもので、安全にその場に行けて、航海中に安全に操作できる燃料閉止装置を有するものであること。	MoMu0123
3. 21	飲料水タンク及び飲料水	MoMu0123
3. 21. 1	飲料水タンク	MoMu0123
a)	ヨットは恒久的に取付けられた水を供給するポンプ及び水タンクを備えること。水タンクは:	MoMu0123
i	少なくとも3区画に分割して水を供給できる	MoMu0
ii	少なくとも2区画に分割して水を供給できる	MoMu1
3. 21. 2	飲料水	
a)	ヨットは一人当たり1日3リッターの飲料水を想定される航海の期間中供給するのに必要な装置をもつこと。(これには造水器と水の入ったタンクを含む)	MoMu0
3. 21. 3	非常用飲料水	MoMu0123
a)	専用に定められて、封印されている1つか複数の容器に入った少なくとも9リットル(2英ガロン、2.4米ガロン)の非常用飲料水を用意すること。JSAFでは使用者が補給後再封印することも可とする。	MoMu0123
b)	動力式の造水器がない場合、想定される航海期間中一人当たり1日1リットルを供給するのに必要な量の飲料水を二つ以上の容器に入れて用意すること。	MoMu0
c)	動力式の造水器を搭載している場合、想定される航海期間中一人当たり1日500mlを供給するのに必要な量の飲料水を二つ以上の容器に入れて用意すること	MoMu0
d)	マストが倒れた場合も含めて、飲料用に雨水を集める装置を用意すること	MoMu0
e)	すべての飲料水と脱塩装置は転覆時にも容易に手が届くように配置すること	Mu0
3. 22	ハンドホールド 乗員が海上で安全に移動できるようにデッキ下にハンドホールドが適切に設置されていること。 ハンドホールドは破断することなく横方向の1500Nの力に耐えなければならない。 ISO15085に注意が記載されている	##
3. 23	ビルジポンプ及びバケツ	
3. 23. 1	コックピット後部が艇外へ開口していない艇は、ビルジポンプからコックピットに排水してはならない。	##
3. 23. 2	ビルジポンプはコックピット排水管と接続してはならない。(3.09. 1)	##
3. 23. 3	ビルジポンプとそのごみ取り装置はその補修や詰まったくずを取り除く為、容易に到達しやすい所になければならない	##
3. 23. 4	ビルジポンプに恒久的に固定されたハンドル以外のハンドルは、ラニヤードまたは固定装置あるいはそれらに類する方法で、不測の紛失を避けられるようになっていなくてはならない。	##

3. 23. 5	以下の装備がなされていること	
a)	恒久的に取り付けられた2個の手動ビルジポンプで、1台はデッキ上で、もう1台はデッキ下で操作できるように設置すること。各々のビルジポンプは、コックピットシート、ハッチ、及びコンパニオンウェイをすべて閉じた状態で使用できなければならない。このポンプには2つのポンプを同時に働かせても十分な排水容量を持つ排水管(一本または複数)が恒久的に取り付けられていなくてはならない。	Mo012
b)	手動のビルジポンプが1個デッキ上かデッキ下に恒久的に取り付けられ、コックピットシート、ハッチ、及びコンパニオンウェイをすべて閉じた状態で使用できなければならない。ビルジポンプは恒久的に取り付けられた排水管に接続されていなくてはならない。	Mu012
c)	マルチハルの艇体は全ての水密区画からポンプで水をくみだせる用意がなくてはならない(不浸透性の浮力体で満たされている場合は除く)	Mu01234
d)	恒久的に取り付けられた手動のビルジポンプ1台がコックピットシート、ハッチ及びコンパニオンウェイをすべて閉めた状態で使用できなくてはならない。	Mo3
e)	手動のビルジポンプ1台	Mo4
f)	2個の少なくとも9リットル(2英ガロン、2.4米ガロン)以上の容量のある頑丈な作りのバケツ。各々ラニヤードを付けること	##
3. 24	コンパス	
3. 24. 1	以下のものを装備しなければならない	
a)	コンパスは磁気型のマリンタイプで艇の電源から独立して作動するもの。船体に正しく取付けられており、自差カードで修正済みであること。そして	##
b)	手持ちのコンパス1台	MoMu0123
3. 25	ハリヤード マストは各々セールを上げることのできる2本以上のハリヤードを持たなくてはならない。	##
3. 26	パウフェアリード 閉じた形式か閉じることが可能な形式のもの、そしてクリートもしくは固定装置を持ち曳航に適したものであること。	Mo0
3. 27	航海灯(2. 03, 3参照のこと)	
3. 27. 1	航海灯はセールや艇のヒールによって隠されない位置に取付けられていること。	##
3. 27. 2	航海灯はデッキレベルより下に取付けてはならない。また、上段のライフラインの直下くらいが望ましい。	##
3. 27. 3	航海灯の明るさの基準	##

表11

LOA	航海灯の中の電球の明るさの最低基準ガイド	
12m(39.4ft)未満	10ワット	##
12m(39.4ft)以上	25ワット	##

3. 27. 4	上記3. 27. 3にある航海灯の最低基準と同等である予備航海灯を搭載すること。それは通常の航海灯用のものと電源および配線は分離してはならない。	MoMu0123
a)	航海灯がマストトップと上段のライフラインの直下の2箇所にあり、2バッテリーの切り替え式電源の場合は可とする。(太字はJSAF規定)	MoMu34
3. 27. 5	航海灯の予備電球を持つこと。航海灯が電球によらないもの場合はそれに適当なスペアーを持たなければならない。	##
3. 28	エンジンと発電機と燃料	
3. 28. 1	しっかりとカバーされた推進用インボードエンジンを装備し、恒久的に取り付けられた排気系統、燃料系統及び燃料タンクを装備しなければならない。	Mo012 Mu0
3. 28. 1. 1	上記3・28・1に適合する推進エンジンを装備するか、船外機で付属する燃料タンクと燃料供給システムを持ち、全て強固に固定されたものを装備しなくてはならない。	Mo34
3. 28. 2	3. 28. 1に適合する推進エンジンを装備するか、LOA12m(39. 4ft)未満のマルチハル艇においては、上記か燃料タンク、燃料系統システムを恒久的に装備された船外機を装備しなくてはならない。	Mu1234
a)	電源用の独立した発電機の設置は任意であるが、装備する場合は恒久的に装備されたものであり、しっかりとカバーをされ恒久的に装備された排気系統、燃料タンク、燃料系統システムを持たなくてはならない。この発電機は3. 28. 3(c)と(e)に適合しなくてはならない	MoMu0123
3. 28. 3	推進用エンジンについて特別規定で要求されるものは以下のとおり	
a)	最低 $(1.8 \times \sqrt{LWL(m)})$ ノット、もしくは $(\sqrt{LWL(ft)})$ ノットの艇速を出せること。	MoMu0123
b)	レース公示に規定される最低量の燃料の搭載が規定されない場合には、レース期間中のバッテリーチャージをまかなえ、上記最低スピードで8時間以上の機走が出来る燃料を搭載する事。	MoMu0123
c)	荒天による影響から適切に保護されている事	MoMu0123
d)	電氣的始動が唯一のエンジンスタート方法である場合、独立したバッテリーを持たなければならない。このバッテリーはエンジンスタートの目的が優先される。	MoMu0123
e)	それぞれの燃料タンクは燃料閉鎖バルブを持たなければならない。また内部に恒久的に設置された内張りや裏打ちが無い限りフレキシブルタンクを燃料タンクとして使用してはならない。	MoMu0123
3. 28. 4	バッテリー	
a)	搭載されたすべての充電型のバッテリーは電解液が漏れる恐れのないシールドタイプとすること。搭載されたその他のタイプのバッテリーに関してはその使用期限を考慮して2006年1月現在その使用を認めるがそれらは可及的速やかにシールドバッテリーに取り替えられることを強く推奨する。SR3. 28. 4(b)参照	MoMu0
b)	シールドタイプのバッテリーを装備することを強く推奨する。ただしこの場合は当該バッテリーに適合する充電装置の仕様を製造会社が明確にすることが望まれる	MoMu123

3. 29	<p>船舶用無線、EPFS(Electronic Position-Fixing System)、RADAR、AIS(Automatic Identification System)</p> <p>現在の特別規定を使用する間はGMDSSやDSCの規定は小型船舶には搭載義務品とはならないが、艇の責任者は新しい通信設備を準備する際にはこれらを含んだ機器を考慮することを推奨する。</p>	MoMu0123
3. 29. 1	次ぎの項目は搭載しなければならない	MoMu0123
a)	船舶用無線送受信機(レース公示に規定される場合にはサットコムの子端子付)そして	MoMu0123
i	常用アンテナがマストに装着されている場合は他の非常用アンテナを持つ事	MoMu0123
b)	船舶用無線送受信機がVHFの場合は。	MoMu0123
i	25Wの出力を持つこと	MoMu0123
ii	マストヘッドアンテナを持ち、等価損失が40%以下の同軸ケーブルを装備すること	
iii	以下のタイプと長さの同軸ケーブルが3. 29. 1 (b) ii に適合する。 (a)15m(50f)まで—タイプRG8X(mini8)、 (b)15-28m(50-90f)—タイプRG8U、 (c)28-43m(90-140f)—タイプ 9913F(適合するコネクタを使用のこと、USサプライヤーBelden から入手可能)、 (d)43-70m(140-230f)—タイプLMR600(特製コネクタを使用のこと、USサプライヤーTimes Microwave から入手可能) 以下の日本国内同等品も可とする。 RG8X =3D-2V RG8U =5D-2V 9913F =10D-2V LMR600=xx600 以上JSAF参考	
iv	72チャンネルを備えること。(このチャンネルは国際的に船間波として用いられ、このチャンネルをヨットが日常的に使用することによって、すべての外洋レーシングヨットが世界中で用いることのできるヨット間のチャンネルとして認められるようになる。)JSAFでは74(海岸局加入の場合)、71チャンネルを追加する	
v	3. 29. 1 b)にもかかわらずカテゴリ0のレースに参加しているヨットは3. 29. 1 b) i と ii に適合し、すべての国際チャンネルとすべてのUS船用チャンネルをカバーしITU(国際電話通信連盟)のクラスDに適合する船舶用VHFのDSC(デジタル選択呼出し)を装備すること	MoMu0
c)	内部電池式で、水密タイプか防水カバーを持った少なくとも2個のハンディータイプの衛星電話装置を持つこと。使用していない状態のときはグラブバッグに収納してあること(4. 21参照)	MoMu0
d)	水密タイプか防水カバーを持った、少なくとも2個以上のハンディータイプ船用VHFトランシーバーでそれぞれが5w以上の出力のものを持つこと。使用していない状態のときはグラブバッグに収納してあること(4. 21参照)	MoMu0

e)	水密タイプか防水カバーを持った、ハンディータイプの船用VHFトランシーバーを持つこと。使用していない状態のときはグラブバッグか緊急用コンテナに収納してあること(4. 21参照)	Mo1Mu123 4
f)	主たる船用通信装置から独立したラジオで、気象通報が受けられるものを装備すること	##
g)	121. 5MHzを含む一つ以上の航空用周波数を運用できる防水でハンディータイプの無線通信装置の装備を強く推奨する。全てのSAR(海難救助)の航空機が船舶用VHFを持つとは限らないので、これによりヨットと海難救助の航空機との交信が可能になる。使用していない状態のときはグラブバッグに収納してあること(4. 21参照)	MoMu0
h)	すべての乗員が適切な個人用ユニットを携帯しているので(5. 07参照)、落水者救助用にPLB(個人用位置確定ビーコン)かEPIRBの方位を確定するための121. 5MHzで使用するD/F(方向探知機)を装備すること	MoMu0
i)	EPFS(Electronic Position-Fixing System)(たとえばGPS)を装備すること	MoMu0123
j)	スタンダードCの衛星端末(GMDSS)を恒久的に装備し、レース期間中は常に電源を入れておくこと。レース委員会が名簿の管理を行輪しなければならない。	MoMu0
k)	中波/短波の船用SSB通信機(GMDSS/DSC)で、125W以上の送信出力と1.6から29.9MHzの周波数帯域を持ち、常設のアンテナとアースを持つものを装備すること	MoMu0
l)	少なくとも4kW以上のPEPで水面から7メートル以上の高さに装備されたアンテナを持つレーダーを恒久的に装備すること。レーダーアンテナは直径533mm以上であること。レーダーはヨットがヒールしたときでもアンテナが本質的に水平であるように設置すること。1/06以前に装備されたレーダー装置の場合は3. 29 L)の規定の内容に可能な限り近づけること	MoMu0
m)	クラスAのAISを装備すること	MoMu0
n)	日本においては、3. 29. 1にかかわらず、通話可能な範囲のレースにおいてはVHFに代わって携帯電話を認める。携帯電話は i)艇のバッテリーないしはその他の方法で充電出来る事もしくは予備バッテリーを持っていること。 ii)専用のポリウレタンなどの水密ケースを備える事 iii)可能な限り外部アンテナを持つ事	MoMu3
3. 29. 2	ヨットは能動型、受動型を問わずリフレクター(反射器)を装備していない場合は、船舶用レーダーによる捜査や追跡の対象となることを覚悟してはならない	##
a)	AIS装置(自動自己確認システム)が小型船舶を含むしかるべき船舶に搭載を義務付けられている国々の海域においては、監視責任者の関心は強制的あるいは切迫して法的執行を行おうとしている	##

第4章—ヨットの可動装備とその補充

(飲料水と燃料は3. 21と3. 28参照)

4. 01	セール文字とセールナンバー	
4. 01. 1	ISAF国際クラスおよび公認されたクラス以外のヨットはRRS77と本SRアペンディックスGの要件にできるだけ近づけなくてはならない。NAにより割り当てられたセールナンバーの場合はこの限りではない。	##
4. 01. 2	メインセールに表示されるナンバーと文字は、ナンバーのないセールがセットされているときでも別の手段によって示すことができなければならない。	##
4. 02	船体のマーキング(色彩表示)	Mo01Mu01 234
4. 02. 1	SAR(海難救助)による位置確定をより確実にする為	
a)	コーチルーフあるいはデッキで最も見やすいところ出来る限り1箇所で4㎡以上のピンク、オレンジ、黄色の蛍光色の塗装を施すこと	MoMu0
b)	コーチルーフあるいはデッキで最も見やすいところ出来る限り1箇所で1㎡以上のピンク、オレンジ、黄色の蛍光色の塗装を施すことを推奨する	MoMu1
4. 02. 2	マルチハルはそれぞれの胴体で転覆したときに見やすい船底部分に視認性の高い色彩(たとえば蛍光色のピンク、オレンジ、黄色)の塗装を1㎡以上施すこと	Mu01234
4. 02. 3	水面下のぶら下がった部分の1箇所に視認性の高い色彩の塗装を施すことを推奨する	MoMu01
4. 03	軟木の木栓 艇体を貫通して開いている穴には、穴のサイズに適合する、柔らかい木で出来たテーパード状の木栓を取りつけるか、ごく近くに収納する事。	##
4. 04	ジャックステイ、クリッピングポイント、固定されたセーフティー・ライン	
4. 04. 1	以下の要件を満たさなくてはならない	
a)	ジャックステイ 以下を満足しなくてはならない	MoMu0123
i	セーフティーハーネスをしっかりと取付ける場所として、艇の中心線に対して左舷と右舷のデッキ上に、デッキを貫通するボルトもしくは溶接されたデッキプレートもしくはデッキに取り付けられた強固な金具を使って常時ジャックステイを取り付けなくてはならない	MoMu0123
ii	ジャックステイは1×19のワイヤーで最小直径5mm(3/16in)以上のステンレス製かまたは同等の破断強度。を持つ帯紐からなること	MoMu0123
iii	ステンレスのワイヤーを使用する場合、コーティングのないもの、そしてスリーブに入っていないものを使用すること	MoMu0123
iv	破断強度20kN(2040kgf,4500lbf)以上の帯紐を推奨する	MoMu0123
v	マルチハルの場合には転覆の際には使用する最低2本のジャックステイを艇の底部に装備すること	Mu0123

4.04.2	クリッピングポイント 以下を装備すること	
a)	クリッピングポイントは乗員が長時間作業する場所、例えば舵、シートウィンチ、マストなどの近くには通しボルトか甲板に溶接で固定され、または他の適切で十分な強度のある部分に取り付けること	MoMu0123
a)–1	上記a)の項目を推奨する。	MoMu4
b)	ジャックスティと固定されたセーフティーラインで乗員に以下のことを可能にさせること	MoMu0123
i	デッキに上がる前にハーネスをクリップでき、デッキから降りてからクリップを外すことができること	MoMu0123
ii	乗員はクリップしたままの状態か、少なくとも最小限のつけ外しのクリップ動作でデッキ上のワーキング位置とコックピットの間を移動できなくてはならない	MoMu0123
c)	ジャックスティを使わないでも、少なくとも3分の2のクルーが同時にクリップ出来なければならない	MoMu0123
d)	アウトリガーにラダーがあるトリマランの場合は、乗員がハーネスを付けたまま操舵装置に届くことができるように、デッキ艀装品や操舵装置の一部ではない十分な数の適切なクリッピングポイントを装備すること	Mu0123
e)	注意： Uボルト型のクリッピングポイントについては5.02.1(a)参照	MoMu0123
4.05	消火器 以下のように装備すること	
4.05.1	2個以上の消火器を各々異なる適切で取り出しやすい場所に設置すること。日本国内においてはJCIの検査を満足するものであること。 JSAFではボンペット相当の自動消火器は個数としては認められない。	##
4.05.2	3個以上の消火器でおのおの2kg以上の粉末式か同等のもの。そのうちの少なくとも1個は機械スペースの出火に対応できること。	MoMu0
4.05.3	すべての裸火の調理器そばには消火用毛布	MoMu0
4.06	アンカー	
4.06.1	アンカーは下表のとおり搭載されること	##

表12

LOA	詳細	レースカテゴリー
すべて	アンカー、アンカーチェイン、ロープの仕様は関連するクラスルールあるいはクラス別協会(例えばロイド、DNV等)のルールによること	MoMu0
8.5m(28ft)以上	即座に使用できる状態で、適当な組み合わせのロープとチェインを備えた2組のアンカーを備える事。	MoMu123
8.5m(28ft)未満	即座に使用できる状態で、適当な組み合わせのロープとチェインを備えた1組のアンカーを備える事。	MoMu123
すべて	何時でも取り出せる1個のアンカー	MoMu4

日本版特別規定に対しORC—SR委員長(現ISAF—SR)から以下の解釈を承認されている。
 ここで「即座に使用できる状態」とは、アンカーとチェーンはシャックルで繋がれている事、ロープはチェーンに繋がれている必要はないが、整然とコイルされている事をいう。

4.07	フラッシュライト	
4.07.1	以下を装備すること	
a)	予備電池及び予備電球を持つ防水型でハイパワーのフラッシュライトかスポットライト	MoMu0123
b)	予備電池及び予備電球を持つ防水型のフラッシュライト	##
c)	4.07.1(b)の防水型のフラッシュライトがグラブバッグか緊急用コンテナに収納されていること	Mu34
d)	予備電球を持ち、デッキでもコックピットでも即座に使用できる状態の防水型の強力かつ高機能ハンドランプ。艇の電源につながれていること	MoMu0
4.08	救急マニュアル、救急キット	##
4.08.1	適切な救急マニュアルを搭載のこと。 ナショナルオーソリティーの規定がない場合は、下記の本の最新版が推奨される	##
a)	International Medical Guide For Ships (World Health Organization Geneva)	MoMu01
b)	First Aid at Sea. By Douglas Justin and Colin Berry (published by Adlard Coles Nautical, London)	MoMu234
c)	Le Guide de la medecine, a distance, by Docteur J Y Chauve, (published by Distance Assistance BP33 F-La Baule, cedex, France) 英訳半も入手可能	##
d)	セーリングにおける救急医療キットと対応マニュアル 福田義一 (日本セーリング連盟)	##
e)	とっさの手当てがいのちを救う(日本赤十字社)	##
4.08.2	救命救急キットを用意すること	##
4.08.3	救急キットは、携行している説明書のガイドラインに従った内容を持ち、必要な医薬品を保管し、船の状況、航海の期間、乗船人員数に相応しいこと	##
4.08.4	乗員の少なくとも二人が 乗員の少なくとも一人が、 救急処置の有効な上級証明書を有するか同等の能力を維持し、低体温症をふくむ海上で起きる救急活動の実施や医学的な助言を得るための通信設備の運用に親しんでいることが望ましい。これらのクルーはSR6.01に要求されるトレーニングを受けているべきである。	MoMu1 MoMu2
4.08.5	乗員の少なくとも一人が救急処置や低体温症や適切な通信システムに慣れ親しんでいること。(6.02.7、6.03.3、6.03.4参照)	##

4. 08. 6	医療訓練に関しては6. 05参照	MoMu0
4. 09	フォグホーン	
	フォグホーンを装備すること	##
4. 10	レーダーリフレクター、 AIS(Automatic Identification System) 本規定のレーダーリフレクターは日本国内で入手が困難であり推奨とする。従前のものも可とする。(JSAF)	
4. 10. 1	受動型レーダーリフレクター(いかなる動力も使わないタイプ)を装備すること。	##
a)	もしレーダーリフレクターが8面体であるなら、その対角線の最小長さは456mm(18in)、8面体で無い場合は記載されたRCS(レーダー横断面)が10m ² 以下でないこと。水面上の最小有効高さは4.0m(13ft)であること。	##
b)	4・10・1、4・10・2と本項で規定されているパッシブ型(受動型)とアクティブ型(能動型)装置は本来Xバンド(9GHz)での使用を目的としている。	##
4. 10. 2	ヨットからの最も効果的なレーダー反射はRTE(Radar Target Enhancer)を使用することによって得られる。この装置は義務付けられている受動型レーダーリフレクターに補足して装備されることが望ましい。RTEはITU-R1176の推奨に適合する。RTEの使用を強く推奨する	MoMu1234
a)	RTEはITU-R1176にしたがって設置すること	MoMu0
b)	受動型レーダーリフレクターの設置やRTEの運用は状況に応じて責任者が決定すること	##
4. 10. 3	改定されたISO8729(改定は1/06に進行中)に適合する受動型レーダーリフレクターは以前のモデルや重量5kg以内で750mm高さ、直径300mmの円筒型機種よりも改善された作動を示す。ISO8729が発行されたときには本SRのレーダーリフレクターに関する規定は見直され、変更される予定である	##
4. 10. 4	Sバンド(3GHz)レーダーは船舶でXバンド(9GHz)レーダーの予備としてよく使われている。Sバンドでは従来型のリフレクターやRTEはXバンドで得られる反射の1/10程度の感度しか得られない。	##
4. 11	航海装備	
4. 11. 1	海図 航海用海図一式(電子式のみは不可)、灯台表および海図作業用具一式を装備すること	##
4. 11. 2	予備の航法システム 航海士は結果として全体的な信頼性が推測航法やEPFS(Electronic Position-Fixing System)のみにおかれることがないようにするために、航海装置のバックアップとして六分儀、天測暦、計時装置あるいは十分な予備航法装置を携帯することを推奨する。(Volpe Report at www.navcen.uscg.gov/archive/2001/Oct/FinalReport-v4.6.pdf 参照)	MoMu01
4. 12	安全備品配置表 恒久的に耐水性のある材料で書かれた、基本的安全備品に関する収納配置表を最も見やすい主船室に示しておかなくてはならない。	##

4. 13	測深儀または測深索	
4. 13. 1	測深儀または測深索を装備すること	MoMu1234
4. 13. 2	二つの互いに独立した音波探知機を装備すること	MoMu0
4. 14	速度計または距離測定儀(ログ) 速度計または距離測定儀(ログ)を装備すること	MoMu0123
4. 15	応急操舵装置	
4. 15. 1	応急操舵装置は以下に従って装備しなければならない	
a)	通常使われる操舵装置が、金属で出来ていて破損する事が有り得ないと考えられるティラーである場合を除いて、舵軸に取付けることのできる非常用ティラー	MoMu0123
b)	クルーはいかなる海況のもとでも、ラダーがなくなってしまうときには、他の操舵方法を知っていなくてはならない。そしてヨット上での有効な代替方法が最低1つ証明されていなければならない。インスペクターはその方法を実際に行なってみるようにより要求することができる。 本項目は実際に行ってもらうことを推奨する。(JSAF)	MoMu0123
4. 16	工具と予備部品 静索(スタンディングリギン)を艇体から速やかに外すか切断することができる工具を含む、工具と予備部品を用意しておかなくてはならない。	##
4. 17	ヨット名 ライフジャケット、クッション、ライフブイ、ライフスリング等、浮力のある様々なものにはヨット名が記入されていなくてはならない。	##
4. 18	マリングレードのレトロリフレクティブ材 ライフブイ、ライフスリング、ライフラフトおよびライフジャケットにはマリングレードのレトロリフレクティブ材(回帰性平行反射材)が取り付けられていること。 特別規定5. 04, 5. 08参照	##
4. 19	EPIRB	
4. 19. 1	406MHz EPIRBを装備する事	MoMu12
a)	2個以上の406MHzEPIRBが装備されていること	MoMu0
b)	406MHz EPIRBには内装GPSを設置していること、 また121. 5MHzの位置確定用発信機を装備してあることを推奨する。	MoMu012
c)	全ての406MHzは適切な公的機関に正式に登録されなくてはならない	MoMu012
d)	EPIRBは設置許可がおりたときと、少なくとも年1回は製造会社の仕様に従って発信試験を行わなくてはならない。	MoMu012
e)	406EPIRBの登録メンバー表はレース主催者によって即使用が可能な状態で維持されることが望ましい。	MoMu012
f)	艇体放棄があった場合のあとのサルベージなどをやりやすくするために、海難救助機関に使われていない周波数による位置通報送信装置(例えばアルゴスのビーコンなど)の設置が考慮されるべきである。	Mu012

g)	121.5MHzの電波は、もはや救難警報用には推奨されない。衛星系の121.5MHzのEPIRBはいずれなくなる予定である。121.5MHzのビーコンは局地的な位置追尾システムとして船舶搭載用D/F(方向探知機)システムや海難救助部門のみ今後も使用される。 タイプEのEPIRBはもはや維持されておらず、ただちに撤去されるべきである。	MoMu012
h)	搭載D/Fに関する3. 29. 1(e)、個人用EPIRBs(PLBs)に関する5. 07. 1(b)を参照のこと	MoMu0
4. 20	ライフラフト	MoMu012
4. 20. 1	ライフラフトの構造と収納備品 本規格のものは日本国内で入手が可能となるまではJCIの検査を満足するもので可とする。	
a)	ライフラフトが1個無くなった場合や使用不能になった場合でも、乗員全員が乗ることのできる収容能力が残っているような十分な個数のライフラフトを装備していること	MoMu0
b)	4人収容のライフラフトで手提げ型のかばんに納まるものを除き、ライフラフトはSOLASLSAの1997規定4章かその後の版に適合すること。SOLASライフラフトは最低SOLAS”A”パックに収納されていること。	MoMu0
4. 20. 2	ライフラフトは以下の規定に適合し、乗員全員を運ぶ収容能力を持つこと	MoMu12
a)	4. 20. 1 b)(SOLAS)。あるいは	MoMu12
b)	1/03以前に製造されたライフラフトは本SRのアペンディックスAパートI(OR C)。あるいは	MoMu12
c)	本SRのアペンディックスAパートII(ISAF) レース主催者によって異なるように規定されない限り、ライフラフトの床は断熱財を持つこと。あるいは	MoMu12
d)	ISO9650パートIタイプIグループA(ISO)。すべてのライフラフトが最低パック2(24時間以内)を持ち、そして	MoMu12
i	半剛性の乗り込みはしごを持ち、そして	MoMu12
ii	圧力ホースがラフトへの乗り込みを妨げることがないように配置され、そして	MoMu12
iii	すべての乗り込みはしごにラフトを上向きに起こす手段が装備されていて、そして	MoMu12
iv	ライフラフトが単一バラストポケット(海水が入る 訳註)の形式の場合、ライフラフトはその他の手段でISO9650に適合し、バラストポケットの製造会社の考案する適切な強度試験に合格すること。そして	MoMu12
v	4. 20. 2 d) i ~ ivに適合することをライフラフトの証明書に明示すること	MoMu12
4. 20. 3	ライフラフトのパッキングとその収納 ライフラフトは以下の条項のいずれかを満足すること	MoMu012

a)	移動型の硬質コンテナか缶体に入っていてワーキングデッキ上に置くかコックピットに置く。あるいは	MoMu012
b)	移動型の硬質コンテナか缶体に入っているか手提げ型のかばんに入っていて、ライフラフト専用につくられた収納部で、コックピットかコックピットやデッキのそば、あるいはトランサムに開口する、強固な区画に収納されていて以下のようにになっていること	MoMu012
i	それぞれの格納庫は水密にできているか、自動排水できるもの(この自動排水区画はワーキングデッキ面より完全に上部にある場合、あるいはトランサムの収納部から排水が独立して船外へ出るものを除きコックピット容積の一部として算定される。3.09参照)。 そして	MoMu012
ii	それぞれの格納庫のカバーは水圧がかかった状態でも容易に開けられること。 そして	MoMu012
iii	格納庫はライフラフトの出し入れが素早く容易に行えるように設計され作られていること。あるいは	MoMu012
iv	製造年あるいはシリーズデートが6/01以前のヨットでは、ライフラフトは重量が40kgを超えない場合、手提げ型のかばんに収納されコンパニオンウェイに近いデッキの下に収納されているものも可とする	MoMu12
v	マルチハルのライフラフト収納場所はヨットが転覆しているかいないかに関わらず直ちに持ち出して浮かべることが出来るべき状態でなくてはならない	Mu012
c)	すべてのライフラフトのもやい綱はヨットの上の強固なポイントに恒久的に結索されていることが望ましい。	MoMu012
4. 20. 4	ライフラフトの進水	MoMu012
a)	各ライフラフトは15秒以内にライフラインのところまで持ち出すことができるか、水中に浮かばせることが出来なくてはならない	MoMu012
b)	重量40kgを超える各ライフラフトは引きずるか滑らせるかして、特別な揚重装置を使わずに海に出せるような方法で格納されていること	MoMu012
4. 20. 5	ライフラフトの保守点検と検査	MoMu012
	重要情報 最近の事例によると梱包されたライフラフトは傷つきやすく、落とされたとき(たとえばヨットからマリーナのポンツーンへ)あるいは乗員の体重や重量物(たとえばアンカー)に乗っかられたとき深刻な損傷を受けやすい。損傷は内部で重量物の鉄の炭酸ガスポンペが近接する浮力体チューブ材の皮膜に擦り傷や裂け目をつけたりすることによって起きる。ISAFはこの問題の調査を始め、当面の判断として手提げかばんに梱包されたライフラフトは年1回の整備証書を維持することを義務付けた。ライフラフトは何らかの損傷あるいは劣化の兆候(梱包の底面を含む)が見られた場合は整備を受けることが望ましい。艇の責任者はライフラフトの扱いに最大限の注意を払うことを指示することが望ましく、梱包の上に「乗らない」「海面に進水させるとき以外は落とさない」の規則を採用することが望ましい。	MoMu012

a)	保守点検か検査の証明書、あるいはそのコピーはヨットに保管しておくこと。各SOLASライフラフトもしくは手提げかばん梱包のライフラフトは製造会社が当該製造会社の認めるサービス機関から発行された新品あるいは整備済みの正規の証書を所持しなくてはならない。	MoMu012
b)	特別規定アペンディックスAパート1(ORC)により製造された強固なコンテナもしくは缶体に収納されたライフラフトは毎年整備されなくてはならない。あるいは製造会社が仕様でそのように指示している場合は、毎年検査を受け(開梱する必要はない)、ラフトの製造会社の認めたサービス機関から検査の結果が満足するものであったことを確認する書類を艇内に所持しなくてはならない。	MoMu012
c)	特別規定アペンディックスAパートII(ISAF)により製造された強固なコンテナもしくは缶体に収納されたライフラフトは毎年整備されるか、あるいは製造会社が仕様でそのように指示している場合は、使用開始から第1回目の整備は3年を超えてはならず、2回目の整備は最初の整備から2年を越え手はならない。その後の整備は12ヶ月を越えない範囲で行われなくてはならない。	MoMu12
d)	ライフラフト整備証明書には製造時の仕様を明記していなくてはならない。SR 4. 20. 2参照	MoMu12
4. 21	グラブバッグ	
4. 21. 1	ライフラフトを持たないマルチハルヨットのグラブバッグあるいは緊急用コンテナ	Mu34
a)	ライフラフトを持たないマルチハルヨットは通常の場合か転覆している場合にかかわらず、いつでも行ける防水区画室か、グラブバッグに最低基準の以下のものを搭載してあること。グラブバッグは固有の浮力を持ち、外側に0. 1m ³ 以上の蛍光オレンジ色の塗装を施し、ヨットの艇名を書き、ラニヤードとクリップをつけてあること。	Mu34
b)	注意: 以下のもので、すでに特別規定で搭載を義務付けられている場合は二重に搭載しなくて良い。この条文はそれらのグラブバッグへの搭載のみを義務づける。	Mu34
c)	防水型の手持ち船用VHF送受信機と予備バッテリー	Mu34
d)	防水型の手持ちフラッシュライトと予備バッテリー、予備電球	Mu34
e)	2個の赤色パラシュートフレアー、3個の赤色ハンドフレアー	Mu34
f)	防水型のストロボライトと予備バッテリー	Mu34
g)	ナイフ	Mu34
4. 21. 2	ライフラフトに搭載するグラブバッグ	MoMu012
a)	ヨットはライフラフトの中に、最低限の以下のものを収納したグラブバッグを搭載することを推奨する。グラブバッグは固有の浮力を持ち、外側に0. 1m ³ 以上の蛍光オレンジ色の塗装を施し、ヨットの艇名を書き、ラニヤードとクリップをつけてあること。	MoMu012
b)	注意: 以下のもので、すでに特別規定の他の条項で搭載を義務付けられている場合は二重に搭載しなくて良い。この条文はそれらの搭載のみを義務づける	MoMu012

