3　船楼内で終わる空気管の開放端は、船舶の傾斜が十五度又は直接の計算によつて決定される浸水の中間段階における最大の傾斜角度のいずれか大きいもののときは、喫水線上少なくとも一メートルでなければならない。これに代えて、油タンク以外のタンクからの空気管は、船楼の側面を通して排出することができる。この3の規定は、現行の満載喫水線に関する国際条約の規定に影響を及ぼすものではない。

4　隔壁甲板の上方にある舷窓、舷門、載貨門及び載炭門並びに外板の開口を閉鎖するその他の装置は、設ける場所及び最高区画満載喫水線との位置関係を考慮して、効果的な設計及び構造並びに十分な強さのものにしなければならない。

5　隔壁甲板直上の甲板の下方にある舷窓には、容易、有効、かつ、水密に閉鎖することができる効果的な内ぶたを取り付ける。

第十七―一規則　ロールオン・ロールオフ旅客船の船体及び船楼の保全、損傷の防止及び制御の完全性

1.1　1.2及び1.3の規定に従うことを条件として、隔壁甲板の下層区域に通ずるすべての出入口は、隔壁甲板から二・五メートルを下回らない上方の点を最低点とする。

1.2　隔壁甲板の下層区域へ向かうため車両用のランプが設置される場合には、その出入口は下方の浸水を防ぐため、水密なもので、かつ、船橋に対して、警報し、及び表示することができるものでなければならない。

1.3　主管庁は、船舶において不可欠な作業（例えば、機械及び貯蔵品の移動）に必要である場合には、水密なもので、かつ、船橋に対して、警報し、及び表示することを条件として、隔壁甲板の下層区域への特別な出入口の取付けを認めることができる。

2　すべての外板付き戸、貨物の積載用の戸その他の閉鎖装置であつて、開いている場合又は適切に閉鎖されていない場合には、特殊分類区域又はロールオン・ロールオフ貨物区域に浸水を引き起こすおそれがあると主管庁が認めるものについては、船橋に表示器を取り付ける。表示装置は、フェイル・セーフの原則に従つて設計されるものとし、戸が完全に閉鎖されていない場合又は固定装置が適切な位置になく、かつ、完全に固定されていない場合には可視警報により、及び戸又は閉鎖装置が開いたり、又は固定装置が締められていない場合には可聴警報により、これを表示するものでなければならない。船橋の表示盤は、バウ・ドア、インナー・ドア、スターン・ランプその他の船側外板の戸が閉鎖しておらず、又は閉鎖装置が適切な位置にない状態で船舶が出港した場合には、可聴警報が船橋で作動するような「港／航海中」のモード選択機能を備えていなければならない。表示装置への動力の供給は、戸の作動及び閉鎖の確保のための動力の供給とは別個のものとする。

3　特殊分類区域又はロールオン・ロールオフ貨物区域に浸水を引き起こすおそれのあるインナー・バウ・ドア、アウター・バウ・ドア、スターン・ドアその他の船側外板付き戸からの漏水を船橋及びエンジン・コントロール・ステーションへ示すテレビ監視装置及び漏水探知装置を備えなければならない。

B―三部　旅客船に対する区画満載喫水線の指定

第十八規則　旅客船に対する区画満載喫水線の指定、表示及び記載

1　区画の必要な程度を維持するため、承認された区画喫水に対応する満載喫水線を指定し、船側にその表示をする。運航状態を代えることが意図される船舶は、所有者が希望する場合には、主管庁がそれぞれの運航状態について承認することができる区画喫水に対応するように指定し、かつ、その表示をする一又は二以上の追加の満載喫水線を有することができる。そのように承認されたそれぞれの運航状態については、他の運航状態について得られる結果とは別個にこの章のB―一部に適合する。

2　指定され、かつ、表示された区画満載喫水線は、旅客船安全証書に記録されるものとし、主要な旅客運航状態についてはP1の記号及び代替の運航状態についてはP2、P3等の記号によつて区別する。主要な運航状態は、要求区画指標Rが最高値を有する運航状態としなければならない。

3　各満載喫水線に対応するフリーボードは、現行の満載喫水線に関する国際条約に従つて決定するフリーボードと同一の位置において同一の甲板線から測る。

4　承認された各区画満載喫水線に対応するフリーボード及び船舶の運航状態は、旅客船安全証書に明確に記載する。

5　区画満載喫水線の表示は、いかなる場合にも、船舶の強度により又は現行の満載喫水線に関する国際条約によつて決定される海水についての最高満載喫水線の上方にあつてはならない。船舶には、いかなる場合にも、区画満載喫水線の表示の位置にかかわらず、現行の満載喫水線に関する国際条約により決定される季節及び場所に対応する満載喫水線の表示が水に没するような積載をしてはならない。

6　船舶には、いかなる場合にも、特定の航海及び運航状態に対応する区画満載喫水線の表示が海水に没するような積載をしてはならない。

7　船舶には、いかなる場合にも、特定の航海及び運航状態に対応する区画満載喫水線の表示が海水に没するような積載をしてはならない。

B―四部　復原性管理

第十九規則　損傷制御資料

1　担当職員の手引とするため、各甲板及び船倉について区画室の境界、その開口（閉鎖装置及びその制御装置の位置を含む。）及び浸水による船舶の横傾斜を修正する装置を明示する図面を船橋において恒久的に掲示し、又は直ちに利用することができるようにする。さらに、このような資料を含む小冊子を船舶の職員の利用に供する。

2　航行中に開放しておくことが認められた旅客船の水密戸は、当該旅客船の復原性資料に明確に記載する。

3　一般的な注意書は、主管庁が通常の船舶の航行の下で水密の完全性を維持するために必要であるとみなす装置、条件及び操作手順を記載したものから成る。

4　特別な注意書は、主管庁が船舶の残存並びに旅客及び乗組員の生存に不可欠であると認める要素（閉鎖装置、貨物の安全、警報発信等）を記載したものから成る。

5　B―一部の損傷時復原性の要件が適用される船舶の場合において、損傷時復原性資料は、船長に対し、区画室に関係するすべての損傷状態において当該船舶の残存性を評価する簡単な、かつ、容易に理解することができる方法を提供するものでなければならない。

第二十規則　旅客船の積載

1　船長は、船舶への積込みの完了のときに、及び当該船舶の出航に先立ち、船舶のトリム及び復原性を決定するものとし、また、当該船舶が関連規則における復原性規準に適合していることを確認し、及び記録する。船舶の復原性の決定は、常に計算によつて行う。主管庁は、このため、積込み及び復原性のコンピュータ又は同等の方法の使用を認めることができる。

2　水バラストは、原則として、燃料油用のタンクに積載してはならない。燃料油タンクへの水バラストの積載を避けることが実行不可能である船舶については、主管庁の認める油水分離器を設け、又はこれに代えて油に汚れた水バラストを廃棄するための主管庁の承認する他の措置（例えば、陸上施設への排出）をとる。

3　この第二十規則の規定は、現行の船舶による汚染の防止のための国際条約の適用を妨げるものではない。

第二十一規則　旅客船における水密戸等に関する定期的な操作及び検査

1　水密戸、舷窓並びに排水口、灰捨て筒及びごみ捨て筒の弁及び閉鎖装置の操作の訓練を毎週行う。継続して一週間を超える航海を行う船舶については、当該訓練を出港前に完全に行い、その後は航海中少なくとも週一回行う。

2　水密隔壁に取り付けたすべての水密なヒンジ戸及び動力戸であつて海上において使用するものは、毎日操作する。

3　水密戸、これに連結する装置及び指示器、その閉鎖が区画室を水密にするために必要とされる弁並びにその操作が損傷制御用クロス連結管のために必要とされる弁は、海上において少なくとも週一回定期的に検査する。

4　この第二十一規則の規定により要求される訓練及び検査については、発見した欠陥についての明確な記録とともに航海日誌に記録する。