

鋼船規則

規
則

C 編

船体構造及び船体艤装

2011 年 第 1 回 一部改正

2011 年 6 月 30 日 規則 第 18 号

2011 年 2 月 3 日 技術委員会 審議

2011 年 2 月 25 日 理事会 承認

2011 年 6 月 24 日 国土交通大臣 認可

2011 年 6 月 30 日 規則 第 18 号
鋼船規則の一部を改正する規則

「鋼船規則」の一部を次のように改正する。

C 編 船体構造及び船体艤装

改正その 1

1 章 通則

1.1 一般

1.1.20 油又はその他の引火性物質の積載

-1.及び-2.を次のように改める。

- 1. 本編中，燃料油を積む場合の構造及び設備に関する規定は，密閉試験による引火点が ~~64~~60℃を超える燃料油を積む場合に適用する。
- 2. 引火点が ~~64~~60℃以下の燃料油を積む場合の構造及び設備については，本編の規定によるほか，本会は特別の要求をすることがある。

14 章 深水タンク

14.1 一般

14.1.2 を次のように改める。

14.1.2 油又はその他の引火性物質の積載

- 1. 14.1.3-4.に掲げるもの以外のすべての水密仕切壁，船首尾タンク及び引火点が ~~64~~60℃以下の油を積む深油タンクを除く船倉内又は甲板間のすべての深水タンクの構造は，本章の規定による。なお，水密隔壁を兼ねる部分については 13 章の規定にも適合しなければならない。
- 2. 引火点が ~~64~~60℃以下の油を積む深油タンクの構造については，本章の規定のほか，29 章の規定を適用する。

29 章 タンカー

29.1 一般

29.1.2 配置及び隔離

-2.及び-3.を次のように改める。

-2. コファダムを，次の**(1)**から**(3)**に従って設けなければならない。

- (1) 貨物油を積む場所の前後両端及び貨物油を積む場所と居住区域との間には，気密で出入りに必要な幅のコファダムを設けなければならない。ただし，引火点が ~~61~~60°C を超える油を積むタンカーについては，適当に参酌して差し支えない。
- (2) 前**(1)**のコファダムは，ポンプ室に兼用して差し支えない。
- (3) 燃料油又はバラストを積む場所は，本会の承認を得たときは，貨物油を積む場所との間に設けるべきコファダムと兼用して差し支えない。

-3. すべての貨物油ポンプ及び管系を設ける場所は，ストーブ，ボイラ，推進機関，**H 編 4.2.4** 及び同 **4.3.3** の規定による防爆形のもの以外の電気装置又は常に発火の原因を伴う機械を設置する場所と，気密隔壁を設けて隔離しなければならない。ただし，引火点が ~~61~~60°C を超える油を積む油タンカーについては，適当に参酌して差し支えない。

附 則（改正その 1）

1. この規則は，2011 年 6 月 30 日から施行する。

23 章 ブルワーク，ガードレール，放水設備，玄側諸口，丸窓，角窓，通風口及び歩路

23.3 バウドア及び内扉

23.3.10 操作及び保守マニュアル

-1.(1)を次のように改める。

-1. ドア及び内扉に関して，本会が承認した操作及び保守マニュアルを船舶に備えなければならない。マニュアルには次の事項が含まなければならない。

- (1) ドア及び内扉の主要目及び図面等
 - (a) 安全に関する特記事項
 - (b) 船舶の詳細，~~船級，条約証書~~
 - ((c)から(f)は省略)

23.4 サイドドア及びスタンドア

23.4.9 操作及び保守マニュアル

-1.(1)を次のように改める。

-1. ドアに関して，本会が承認した操作及び保守マニュアルを船舶に備えなければならない。マニュアルには次の事項が含まなければならない。

- (1) ドアの主要目及び図面等
 - (a) 安全に関する特記事項
 - (b) 船舶の詳細，~~船級，条約証書~~
 - ((c)から(f)は省略)

附 則（改正その 2）

1. この規則は，2011 年 7 月 1 日から施行する。

15 章 縦強度

15.4 座屈強度

15.4.1 を次のように改める。

15.4.1 一般

-1. 船の縦強度上重要な縦通部材については、本節の規定により座屈強度の検討を行わなければならない。

-2. 前-1.の規定に加え、船体横断面が著しく変化する箇所及び防撓方式が変化する箇所については、本節の規定により座屈強度の検討を行わなければならない。

~~-23.~~ 特別な考慮を払い、本会の承認を得た場合は、本節の規定によらず他の方法により座屈検討を行うことができる。

~~-34.~~ 本節に定めるところにより座屈応力を算定する場合、**15.4.3** 及び **15.4.4** に定める各算式中で用いられている t_b 、 t_w 、 t_f 及び t_p については、**表 C15.2** に示すように、該当する部材の部位毎に厚さを減じた値を用いること。

附 則（改正その3）

1. この規則は、2011年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約*が行われた船舶にあっては、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

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

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

英文（正）

仮訳

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

Notes:

This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.

1. 船舶の「建造契約日」とは、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。なお、この契約日及び契約を交わす全ての船舶の建造番号（船番等）は、新造船に対し船級登録を申込む者によって、船級協会に申告されなければならない。
2. オプションの行使権が契約書に明示されている場合、オプション行使によるシリーズ船の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。本 Procedural Requirement の適用において、1つの建造契約書に基づく船舶が同一の承認図面によって建造される場合は、シリーズ船と見なす。しかしながら、以下の条件を満たす設計変更にあっては、シリーズ船は原設計から設計変更を行うことができる。
 - (1) 設計変更が船級要件に影響を及ぼさない、又は、
 - (2) 設計変更が船級規則の対象となる場合、当該変更が予定所有者と造船所との間で契約された日に有効な船級規則に適合している、又は設計変更の契約が無い場合は承認のために図面が船級協会に提出された日に有効な船級規則に適合している。

オプションによる建造予定船は、シリーズ船の建造契約が結ばれてから1年以内にオプションが行使される場合、シリーズ船として扱われる。

3. 建造契約の後に追加の建造船又は追加のオプションを含める契約の変更がなされた場合、建造契約日は予定所有者と造船所との間で契約変更がなされた日をいう。この契約変更は前 1. 及び 2. に対して、「新しい契約」として扱わなければならない。
4. 船舶の種類の変更による建造契約の変更があった場合、改造された船舶の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で契約変更又は新規契約のサインが交わされた日をいう。

備考：

本 PR は、2009 年 7 月 1 日から適用する。

2 章 船首材及び船尾材

2.2 船尾材

2.2.2 プロペラ柱

-4.を次のように改める。

-4. L に比し速力の大きい船舶及びもつぱら引船作業に従事する船舶では、プロペラ柱の各部の寸法を適当に増さなければならない。

3 章 舵

3.1 一般

3.1.3 特殊な場合の増径

-1.を削り，-2.及び-3.をそれぞれ-1.及び-2.とする。

~~-1. もっぱら引船作業に従事する船舶の舵については，舵頭材の径は，本章の規定によるものの 1.1 倍以上でなければならない。~~

-~~1~~2. 漁船等で，全速で大角度の操舵をする頻度が特に高いと考えられる船舶の舵については，舵頭材の径，ピントルの径及び舵心材の断面係数は，本章の規定によるものの 1.1 倍以上でなければならない。

-~~2~~3. 特に操舵時間が短いと考えられる船舶の舵については，本章の規定によるほか，舵頭材の径を適当に増さなければならない。

附 則（改正その 4）

1. この規則は，2011 年 12 月 30 日（以下，「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約が行われた船舶にあっては，この規則による規定にかかわらず，なお従前の例によることができる。
3. 前 2.にかかわらず，船舶の所有者から申込みがあれば，この規則による規定を施行日前に建造契約が行われた船舶に適用することができる。

17 章 甲板

17.1 一般

17.1.4 を次のように改める。

17.1.4 甲板口の補強等

- 1. 強力甲板又は有効甲板に設ける倉口その他の甲板口は四隅に十分な丸~~味~~みを付け、必要に応じ適当に補強しなければならない。
- 2. 貨物用倉口の倉口隅部に斜板や防護材等の付属品を設ける場合には、付属品を強力甲板に直接溶接固着してはならない。

23 章 ブルワーク、ガードレール、放水設備、玄側諸口、丸窓、角窓、通風口及び歩路

23.1 ブルワーク及びガードレール

23.1.3 を次のように改める。

23.1.3 構造

- 1. ブルワークは、その高さに応じて堅固な構造とし、その上縁を有効に防撓しなければならない。乾玄甲板のブルワークの板の厚さは、なるべく 6mm 以上でなければならない。
- 2. ブルワークは、遊縁を防撓した~~甲板~~ステイにより支持されなければならない。この~~甲板~~ステイは、甲板梁の箇所又は甲板を十分に防撓した箇所に設け、乾玄甲板ではその間隔を 1.8m 以下としなければならない。
- 3. 木材貨物を積む甲板のブルワークは、特に堅固な~~甲板~~ステイを 1.5m を超えない間隔で設けて支持されなければならない。
- 4. ブルワークステイ基部をブラケットタイプとすることを推奨する。ブルワークステイ基部をガセットタイプとする場合は、特別な考慮を払わなければならない。
- 5. ブルワークステイ基部をブラケットタイプとする場合、防撓材を設ける等、座屈に対して、適切に支持しなければならない。
- 6. ブルワークには、適切な間隔でエクспанションジョイントを設けなければならない。

図 C23.1 及び図 C23.2 を図 C23.3 及び図 C23.4 に改め、図 C23.1 及び図 C23.2 として次の 2 図を加える。

図 C23.1 ブラケットタイプ例

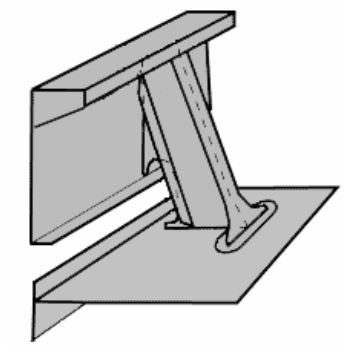
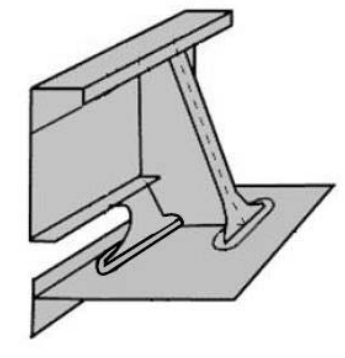


図 C23.2 ガセットタイプ例



23.1.4 雑則

-2.を次のように改める。

-2. 玄門等を設けるため、ブルワークを中断するときは、その両側に特に堅固な支柱ス
テイを設けなければならない。

23.3 パウドア及び内扉

23.3.4 設計荷重

-1.(3)を次のように改める。

-1. ドア

(省略)

(3) バイザドアに対する荷重条件下における閉鎖モーメント M_y は次による。

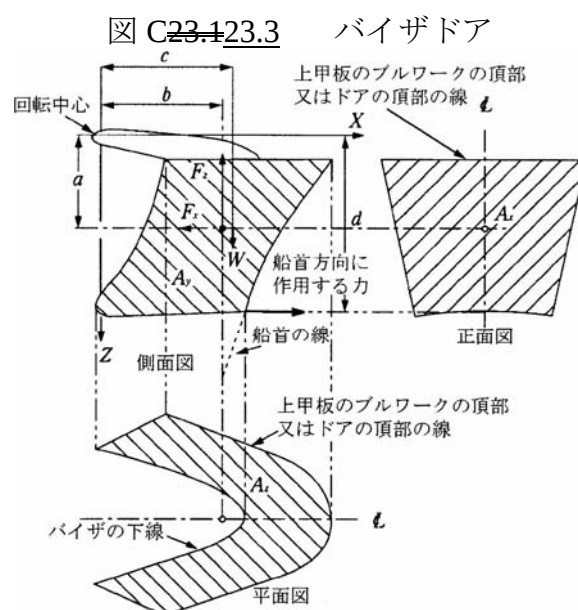
$$M_y = F_x a + 10Wc - F_z b \quad (\text{kN}\cdot\text{m})$$

W : バイザドアの質量 (ton)

a : バイザの回転中心からバイザの垂直横断面積の図心までの垂直距離 (m) (図
C23.423.3 参照)

b : バイザの回転中心からバイザの平面投影面積の図心までの水平距離 (m) (図
C23.423.3 参照)

c : バイザの回転中心からバイザの重心までの水平距離 (m) (図 **C23.423.3** 参照)
(省略)



23.3.7 ドア及び内扉の締付け及び支持

-2.(10)を次のように改める。

-1. 一般

(省略)

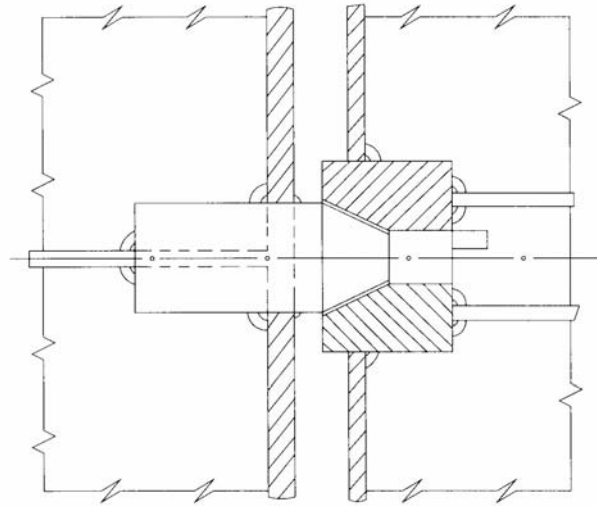
-2. 寸法

(省略)

(10) 横開き型のドアに関して、非対称荷重が作用した場合、一方のドアが他方のドアの方向に移動しないよう、2枚のドアの防撓桁端の接合部に推力軸受けを設けなければならない。(図 ~~23.2~~C23.4 の例参照)。それぞれの推力軸受けは、締付け装置によって他方の推力軸受けに常に固定されるものでなければならない。

(省略)

図 ~~23.2~~C23.4 推力軸受けの一例



附 則 (改正その 5)

1. この規則は、2011 年 12 月 30 日 (以下、「施行日」という。) から施行する。
2. 施行日前に建造契約が行われた船舶にあつては、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

鋼船規則検査要領

C 編

船体構造及び船体艤装

要
領

2011 年 第 1 回 一部改正

2011 年 6 月 30 日 達 第 34 号

2011 年 2 月 3 日 技術委員会 審議

2011 年 6 月 30 日 達 第 34 号
鋼船規則検査要領の一部を改正する達

「鋼船規則検査要領」の一部を次のように改正する。

C 編 船体構造及び船体艤装

改正その 1

C20 倉口，機関室口その他の甲板口

C20.2 倉口

C20.2.9 深水タンクの鋼製倉口蓋

-2.を次のように改める。

-2. 引火点が ~~61~~6460℃以下の貨物油を積載するタンクに設けられる倉口蓋については、油密及び気密の保持，並びに，倉口周りの金具によるスパークの防止に対し十分に配慮する。この場合，ガスケットは *JIS* 等の耐油性及び耐火性の試験に合格した材料とすることを推奨する。

C25 セメント及びペイント工事

C25.2 ペイント工事

C25.2.1 一般

-1.を次のように改める。

-1. アルミペイントの使用制限

タンカー及び危険化学品ばら積船であって、引火点が~~61~~60℃以下の原油及び石油生成品でレイド蒸気圧が大気圧より低いもの又はこれらと同様の火災危険性を有する液体貨物を運送する船舶においては、アルミニウムを含む塗料を**規則 H 編 4.2.3-1.**又は**-2.**で定義される危険場所で使用することは出来ない。

-4.を次のように改める。

-4. 電気防食

規則 C 編 25.2 の適用上、塗装のバックアップ又は塗装の省略にあたり電気防食を採用する場合、タンカー及び危険化学品ばら積船であって、引火点が~~61~~60℃以下の原油及び石油精製品でレイド蒸気圧が大気圧より低いもの又はこれらと同様の火災危険性を有する液体貨物を運送する船舶の貨物タンク及び貨物タンクに隣接する区画においては、次**(1)**から**(4)**によること。

(以下省略)

C30 鉱石運搬船

C30.1 構造及び艤装

C30.1.9 鉱石兼油タンカー

-1.を次のように改める。

-1. 一般

鉱石兼油タンカーの構造、配置及び艤装については、規則 C 編 30.1.9-2.の規定のほか、次による。

- (1) 管装置については、規則 D 編 14.5 による。
- (2) 鉱石倉兼貨物油タンクの長さは、C14.1.3-1.による。
- (3) 引火点が ~~61~~60℃以下（密閉容器試験による。）の油を運送する貨物油タンク（鉱石倉兼貨物油タンクを含む。）と引火点が ~~61~~60℃以下（密閉容器試験による。）の油を運送するための構造及び設備を有しない区画との間の隔壁及び甲板には、荷役のためのいかなる開口も設けてはならない。
- (4) 鉱石船として使用するときは、スロップタンクを除き全船ガスフリーの状態とする。
- (5) 貨物油タンクの清掃及びガスフリーに対する装置、所要時間等については計画書を参考用として本会に提出する必要がある。
- (6) 鉱石兼油タンカーの図面承認の際は、油タンカーから鉱石船及び鉱石船から油タンカーに使用目的を変更するときの工事、作業についての注意事項をまとめた書類を船側に提出し、その写しを本会へ提出する必要がある。（規則 D 編 14.5 関係の注意事項を含む。）

C31 ばら積貨物船

C31.8 貨物倉に液体を積載する場合に対する補足

C31.8.1 一般

-1.を次のように改める。

-1. 引火点が ~~61~~60℃以下（密閉容器試験による。）の油を運送する貨物油タンク（ばら積貨物倉兼貨物油タンクを含む。）と引火点が ~~61~~60℃以下（密閉容器試験による。）の油を運送するための構造及び設備を有しない区画との間の隔壁及び甲板には、荷役のためのいかなる開口も設けてはならない。

付録 C1 設計に関する参考資料

1.6 鉱石兼油タンカーの切換え作業（規則 C 編 30.1.9 及び同 30.1.10 関連）

1.6.1 を次のように改める。

1.6.1

この資料は貨物の種類により引火点 ~~64~~60℃以下の貨物油を積載する油タンカーとして使用したり鉱石等のばら積貨物を積載する鉱石船として使用したりしうよう計画された船の油タンカーから鉱石船あるいは鉱石船から油タンカーに使用目的を変更する時の工事、作業及びその設備についてチェックリストを作成する場合の 1 例について記載したものである。

（以下省略）

1.7 を次のように改める。

1.7 ばら積兼油タンカーの切換え作業（規則 C 編 31.8.1 関連）

ばら積兼油タンカーは、積載する貨物により、ある時期にはばら積貨物船として使用し、また、他の時期には引火点 ~~64~~60℃以下の貨物油を積載する油タンカーとして使用しうよう計画されている。このため、船の使用目的が変わるたびに使用目的に合わせて船内各装置の切換えを行う必要がある。

本会は、この切換え作業が確実に行われることを条件としてこの種の船を承認している。したがって、この切換え作業を確実にを行うため、**1.6** で記したようなチェックリストを作成することが望ましい。

附 則（改正その 1）

1. この達は、2011 年 6 月 30 日から施行する。

C15 縦強度

C15.1 一般

C15.1.2 として次の 1 条を加える。

C15.1.2 強度の連続性

規則 C 編 15.1.2 の適用上、構造様式が著しく変化する箇所においては、適切に中間部材を設ける等、強度の連続性に十分注意を払うこと。

C15.2 曲げ強度

C15.2.1 船の中央部の曲げ強度

(7)を次のように改める。

- (7) シーケンシャル法によるバラスト交換を行う場合、バラスト交換の過程における一時的な部分積付状態については、前(4)から(6)の規定を適用する必要は無い。ただし、バラスト交換の過程における一時的な部分積付状態における縦曲げモーメント及びせん断力の計算結果をローディングマニュアル又はバラスト水管理計画書のいずれかに記載すること。

C15.2.2 を次のように改める。

C15.2.2 船の中央部以外の箇所における曲げ強度

~~次の(1)又は(2)に示す船舶については、規則 C 編 15.2.1-1.に規定する係数 C_2 は規則の図 C15.2 中の点線の値を用いて同規則を準用する。~~

~~(1) C_b が 0.7 未満の船舶~~

~~(2) 船の中央部以外の箇所における静水中縦曲げモーメントが船の中央部のものと同程度かあるいはそれ以上となる船舶~~

規則 C 編 15.2.2-2.にいう「前-1.の規定によることが適当でないと本会が認める場合」とは、次の(1)から(3)のいずれかに該当する箇所の曲げ強度を検討する場合であり、規則 C 編 15.2.1-1.に規定する係数 C_2 は規則の図 C15.2 中の点線の値を用いて同規則を準用する。

(1) すべての船舶について、次の(a)から(d)に示す箇所

(a) 機関室前端

(b) 最前端貨物倉の前端

(c) 船体横断面が著しく変化する箇所

(d) 防撓方式が変化する箇所

- (2) コンテナ運搬船のように上甲板に大開口を有する船舶については、前(1)に加え、次の(a)から(c)に示す箇所。ただし、(b)及び(c)は船楼、甲板室又は機関室の後方に貨物倉を有する船舶の場合に限る。
- (a) 船首尾両端からそれぞれ $0.25L$ の位置付近
 - (b) 最後方貨物倉の後端
 - (c) 甲板室又は機関室のいずれかの後端
- (3) 次の(a)及び(b)に示す船舶については、前(1)及び(2)に加え、本会が特に必要と認める箇所
- (a) C_b が 0.7 未満の船舶
 - (b) 船の中央部以外の箇所における静水中縦曲げモーメントが船の中央部のものと同程度かあるいはそれ以上となる船舶

付録 C4 IMO 塗装性能基準仮訳
(決議 MSC.215(82)及び IACS 統一解釈 SC223)

表 1 に関する統一解釈

2.を次のように改める。

2. PSP (1 次表面処理) に関する統一解釈

2.2 NaCl に相当する塩分濃度に関する統一解釈

可溶性塩の導電率は, ISO 8502-6 及び ISO 8502-9 に従って測定されること。また, 塩化ナトリウム濃度 $50\text{mg}/\text{m}^2$ である導電率と比較すること。測定された導電率がそれ以下であるのならば, 基準を満たしている。手作業でショッププライマーを塗布する場合にあっては, 板毎に少なくとも 1 箇所を測定すること。自動ショッププライマー設備が使用される場合にあっては, 毎月の試験を含む品質管理システムを通じて PSPC に従っていることを証明すること。

2.3 ショッププライマーに関する統一解釈

ジンクを含有していないシリケートをベースとするプライマー剤, あるいはジンクを含有するがシリケートをベースとしないプライマー剤をショッププライマーに使用する場合, その塗装システムは 8 節に規定する代替システムに該当する。この場合, バラストタンク状態を模擬する試験 (Appendix 1) 及び結露試験 (Appendix 2) は, 代替システムに対する判定基準によって合否判定を行う。

附 則（改正その2）

1. この達は、2011年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約*が行われた船舶にあっては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。
* 建造契約とは、最新の IACS Procedural Requirement (PR) No.29 に定義されたものをいう。

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

英文（正）

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

Note:

This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.

仮訳

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

備考：

1. 本 PR は、2009年7月1日から適用する。

C4 区画

C4.1 一般

C4.1.1 を次のように改める。

C4.1.1 適用

規則 C 編 4.1.1 にいう「本会が特に認めた船舶」とは、次をいう。

- (1) 規則 V 編に規定する B-60 型又は B-100 型の乾舷の指定を受けるばら積貨物船
ただし、甲板上に貨物を積載する状態については、規則 C 編 4 章の要件が適用される。
- ~~(2) IMO 決議 MSC.235(82)の規定に適合する洋上補給船~~
- ~~(3) IMO 決議 MSC.266(84)の規定に適合する特殊目的船~~

附 則（改正その 3）

1. この達は、2011 年 12 月 30 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約が行われた船舶にあっては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。
3. 前 2.にかかわらず、船舶の所有者から申込みがあれば、この達による規定を施行日前に建造契約が行われた船舶に適用することができる。

C17 甲板

C17.1 一般

C17.1.4 を次のように改める。

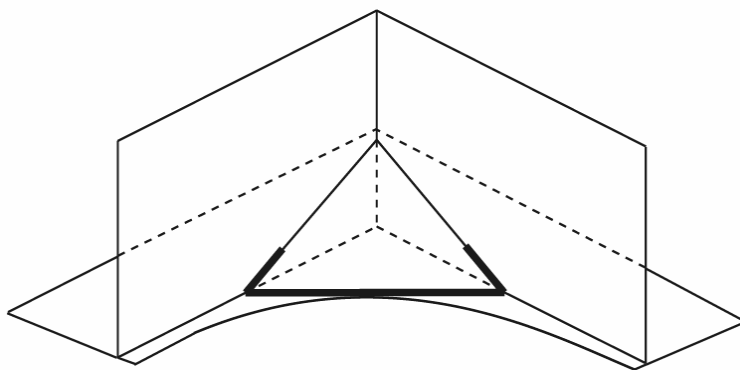
C17.1.4 甲板口の補強等

-1. 倉口等の開口の四隅には、十分な丸みを付けるとともに、適当な面取りを行い、かつ、必要に応じ該部の鋼甲板を厚板とするか二重張りを設ける。

(中略)

-2. 規則 C 編 17.1.4-2.にいう斜板や防護材等の付属品を設ける場合には、例えば図 C17.1.4-4.及び図 C17.1.4-5.のような方法により付属品を取り付けること。

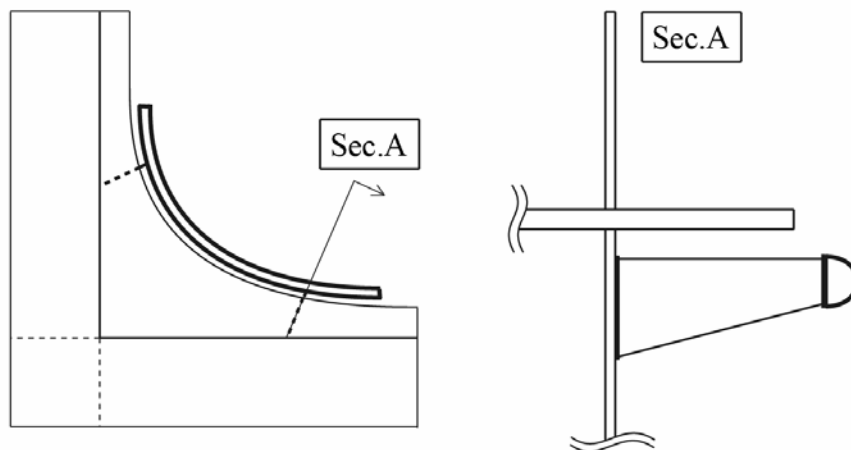
図 C17.1.4-4. 斜板の取り付け方法の例



(備考)

斜板と強力甲板の取り付け部（太線部）を非溶接とする。

図 C17.1.4-5. 防護材の取り付け方法の例



(備考)

防護材（半丸鋼）を倉口側部縦桁及び倉口端横桁に取り付ける。

C23 ブルワーク，ガードレール，放水設備，舷側諸口，丸窓，角窓，通風口及び歩路

C23.1 ブルワーク及びガードレール

C23.1.3 として次の 1 条を加える。

C23.1.3 構造

規則 C 編 23.1.3-4.にいうブルワークステイ基部をガセットタイプとする場合の「特別な考慮」とは，次の(1)から(3)の措置をいう。

- (1) ガセットプレートには，ガセットプレートを取付ける上甲板と同じ降伏強度を有する材料を用いること。
- (2) ガセットプレートの端部は，ソフトな形状とすること。
- (3) ガセットプレートの下部には，パッドプレート設けること。なお，設けるパッドプレートは，幅を出来る限り狭くすると共に，パッドプレートを取付ける上甲板と同じ降伏強度を有する材料を用いること。

附 則（改正その 4）

1. この達は，2011 年 12 月 30 日（以下，「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約が行われた船舶にあっては，この達による規定にかかわらず，なお従前の例によることができる。