

鋼船規則

規則

C 編

船体構造及び船体艤装

2019 年 第 2 回 一部改正

2019 年 12 月 27 日 規則 第 85 号

2019 年 7 月 22 日 技術委員会 審議

2019 年 11 月 6/12 月 24 日 国土交通大臣 認可

規則の節・条タイトルの末尾に付けられたアスタリスク (*) は、その規則に対応する要領があることを示しております。

「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

1.2 溶接

1.2.3 継手詳細*

-5.として次の1項を加える。

-1. 突合せ継手の詳細は、**M 編 4 章**の規定により承認された範囲内とする。また、重ね継手又はせぎり継手において曲げを考慮しなければならないときには、以下に掲げる重ね幅を標準とする。

(1) 重ね継手の場合、板厚の薄い方の板厚の2倍に25mmを加えた幅以上とする。ただし、50mmを超える必要はない。

(2) せぎり継手の場合、板厚の薄い方の板厚に25mmを加えた幅以上とする。ただし、40mmを超える必要はない。

-2. 板厚の差が4mmを超える板の突合せ継手においては、厚板の側の端面には原則として $\frac{1}{3}$ 以下の勾配を付けなければならない。

-3. T継手におけるすみ肉溶接の種類及び寸法は、**表 C1.4**により、その船体構造部材に対する適用は、**表 C1.5**によるほか、タンカーでは**表 C29.20**にもよらなければならない。

-4. スロット溶接のスロットは適当な形状のものとし、スロット底の全周の溶接が十分溶込むようにしなければならない。また、スロット溶接の脚長は、**表 C1.4**のF1とし、スロットのピッチは本会の適当と認めるところによる。

-5. 十字継手において、取り付けられた板に大きな面内荷重が作用し、溶接部及び中間の板を通して伝達される場合（**図 C1.3**参照）にあつては、過度な応力集中を避けるため、部材間の板厚差についても考慮の上、すみ肉溶接脚長を適当に増す、開先を設けるなどの特別な考慮を払わなければならない。

図 C1.3 を図 C1.4 に改め、図 C1.3 として次の図を加える。

図 C1.3 十字継手の例

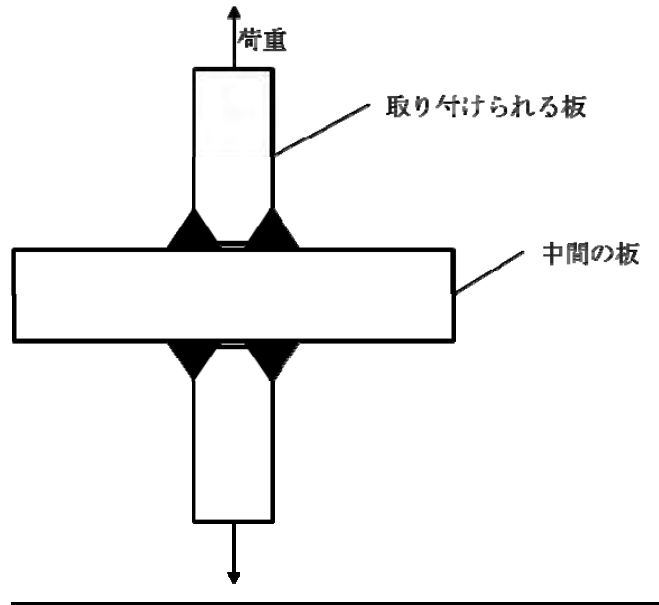


図 C1.34 連続溶接の箇所
(図は省略)

表 C1.5 の備考を次のように改める。

表 C1.5 すみ肉溶接の適用
(表は省略)

(備考)

1. 縦強度に算入する部材をすみ肉溶接で結合する場合は、その脚長は表 C1.4 及び本表の規定によるほか、その継手のどの断面積の総和をその部材の最小断面積未満としてはならない。
2. 梁、肋骨又は防撓材の端部を甲板、外板、内底板又は隔壁板に直接すみ肉溶接するときの脚長は、表 C1.4 及び本表の規定にかかわらず、その部材のウェブの厚さの 0.7 倍以上とする。
3. 梁、肋骨、防撓材、各種桁板と甲板、外板、内底板及び隔壁板等とを断続溶接するときは、図 C1.34(a)のとおり、その一部を連続溶接としなければならない。ただし、図 C1.34(b)又は(c)のごとく肘板の反対側に固着部材がある場合は、その部材の端部に相当する部分、あるいはその部材の肘板の止端に相当する部分を適当な長さ連続溶接としなければならない。継手全長にわたり $F2$ 以上の軽連続溶接とするときは、図 C1.34(d)のとおりとして差し支えない。
4. 主機台等重要な台構造において平置板又は内底板がその台板を兼ねるとき、そのすみ肉の種類については、台構造に対する規定を準用する。
5. 縦肋骨式二重底構造において規定する以外の箇所の溶接については、横肋骨式二重底に対する規定を準用する。
6. 液体を積載する区画の隔壁を波形隔壁とする場合、波形隔壁の溶接については、14.4 による。液体を積載しない区画の隔壁を波形隔壁とする場合、波形隔壁のすみ肉溶接の種類については、隔壁に対する規定を準用する。

附 則（改正その1）

1. この規則は、2019年12月27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。

27章 艀装

27.1 アンカー、チェーン及び索類

表 C27.1 を次のように改める。

表 C27.1 アンカー、チェーン及び引綱

(表 C27.1 は省略)

(備考)

1. アンカーチェーンの長さは、連結用シャックルを含む長さとして差し支えない。
2. 本表に規定するアンカー及びアンカーチェーンは、最大潮流速度 2.5 m/s 、最大風速 25 m/s 、アンカーチェーンの繰り出し長さと水深の最小比が 6 となる港湾内及び保護された水域での投錨を前提としたものである。また、A 編 2.1.2 に定める船の長さ L_L (m) が 135 m を超える船舶については、環境に関する前提を最大潮流速度 1.54 m/s 、最大風速 11 m/s 、最大有義波高 2 m としても差し支えない。

附 則 (改正その2)

1. この規則は、2019年12月27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。
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2018年7月1日以降に建造契約が行われた船舶に適用することができる。
* 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。

4章 区画

4.1 一般

4.1.2 を次のように改める。

4.1.2 定義*

本章における用語の定義は次による。

- (1) 区画とは，原則として水密の囲壁により形成される船体の一部をいう。
- (2) 区画群とは，互いに接する複数の区画によって構成される船体の一部をいう。
- (3) 最高区画喫水 (d_s) とは，**V編**の規定により定まる夏期満載喫水に対する積付け状態での喫水をいう。
- (4) 軽荷航海喫水 (d_l) とは，推定される最も少ない載貨重量及びタンク積載重量（復原性及びプロペラ没水量を確保するために必要なバラストを含む。）に対する航海喫水をいう。
- (5) 部分積載区画喫水 (d_p) とは，前(4)に規定する軽荷航海喫水に軽荷航海喫水と **V編**の規定により定まる夏期満載喫水の差の 60%を加えた喫水に対する積付け状態での喫水をいう。
- (6) 船の区画用長さ (L_s) とは，最高区画喫水において浸水範囲を制限する甲板以下の船体の最大投影型長さをいい，その単位は，メートル (m) とする。
- (7) 船の中央とは， ~~L_s~~ 船の乾舷用長さ (L_f) の中央をいう。
- (8) 船尾端とは， L_s の後端をいう。
- (9) 船首端とは， L_s の前端をいう。
- (10) トリムとは，~~船首端と船尾端~~船の乾舷用長さ (L_f) の前端と後端における垂線でそれぞれ測った船首喫水と船尾喫水の差をいう。
- (11) 船の幅 (B') とは，最高区画喫水より下方の最大型幅をいい，その単位は，メートル (m) とする。
- (12) 喫水 (d) とは，~~船の区画用長さ (L_s)~~の中央におけるキール線から考慮する喫水までの垂直距離をいい，その単位は，メートル (m) とする。
- (13) 浸水率 (μ) とは，損傷を仮想する区画で浸水後水面下となる場所において，水が占める容積とその場所の容積との比率をいい，その用途に応じ表 **C4.1-1** 又は表 **C4.1-2** による。ただし，液体積載用の区域の浸水率は，**4.2** に規定する区画指数の計算上より厳しくなる方の値とする。上記にかかわらず，計算により実証される場合又は本会が特に認める場合，表 **C4.1-1** 及び表 **C4.1-2** に掲げる値以外の浸水率を使用することができる。
- (14) 内部開口とは，区画を形成する囲壁のうち暴露部以外の囲壁に設けられた開口をいう。
- (15) 外部開口とは，区画を形成する暴露部の囲壁（外板，暴露甲板等）に設けられた開口をいう。
- (16) 甲板上木材貨物とは，乾舷甲板もしくは船楼甲板上の遮蔽されない部分に積載された木材貨物をいう。ただし，木材パルプ及び同様の貨物はこれに含まれないものと

する。

- (17) 機関区域とは、ボイラー、発電機及び推進のための電動モーターを含む主推進機関及び補助推進機関を収容する水密隔壁間の区域をいう。

4.2 区画指数

4.2.1 区画指数*

-1.及び-3.を次のように改める。

-1. 船舶の要求区画指数 (R) は、次の算式による値とする。

- (1) $L_s > 100m$ の場合

$$R = 1 - \frac{128}{L_s + 152}$$

- (2) $100m \geq L_s \geq 80m$ の場合

$$R = 1 - \left[1 / \left(1 + \frac{L_s}{100} \times \frac{R_0}{1 - R_0} \right) \right]$$

R_0 : 前(1)の算式による R の値

-2. (省略)

-3. 部分区画指数 A_x は、次に掲げる条件で計算しなければならない。

- (1) 少なくとも最高区画喫水及び部分積載区画喫水についてはトリムが無いものとする。軽荷航海喫水に対しては実際の想定した航海上のトリムを用いるものとする
ことができる。 d_s から d_l の範囲の喫水で予想されるいずれかの航海状態におけるトリムが、計算に使用したトリムと比較して $0.005L_f$ を超える場合、同じ喫水で異なるトリムの1つ以上の状態について A_x を計算し、すべての航海状態について、計算に使用したいずれかの参照トリムと比較して、トリムの差が $0.005L_f$ より小さくなるように $0.005L_f$ 以下となることを確認するために、同じ喫水で十分なトリムの状態について A_x を計算しなければならない。 A_x に対する追加の計算については、前-2.を満たさなければならない。

- (2) A_x の算入は L_s にわたり、区画ないし区画群が浸水する全ての場合を対象とする。

- (3) 仮想船体損傷範囲は次による。

(a) 垂直方向は、基線から $d' + 12.5 (m)$ までとする。ただし、それ以下の損傷範囲でより厳しい結果となる場合には、そうした範囲の損傷も仮定しなければならない。

(b) 船幅方向は、最高区画喫水の位置で、船体中心線に対して直角となる方向に船側から内側に測った範囲とし、船舶の半幅 $B/2$ を超える船幅方向の損傷は除くものとする。また、船体中心線以外の位置に設けられた縦通隔壁により区画が形成されている場合には、最も船側寄りの一区画（以下、「ウイング区画」という。）から順次船体中心線までの区画群の損傷を仮定する。

- (4) 浸水計算を行う際には、船体の損傷は1箇所が発生するものと仮定し、1つの自由表面のみを考慮する。

- (5) 非対称な区画配置となる場合の到達区画指数は、両舷において計算した値の平均値とする。いずれかの舷において不利な計算結果が得られることが明白である場合に

は、当該舷の区画に対してのみ計算を行った値として差し支えない。

- (6) 浸水状態の中間及び最終的な平衡状態における残存復原力曲線の正の復原艇を決定する場合、非損傷時の積付状態の排水量を用いるものとする。すべての計算は、船体のトリム変化の影響を考慮して行う。

4.2.3 を次のように改める。

4.2.3 残存確率(s_i) *

- 1. 任意の初期積付け状態において、損傷状況に対する残存確率 (s_i) は、次により決定しなければならない。

~~$$s_i = \min\{s_{\text{intermediate},i}\}$$~~

~~$s_{\text{final},i}$: 浸水の最終平衡状態における残存確率で次式による。~~

~~$$s_{\text{intermediate},i} = K \left[\frac{GZ_{\text{max}} \cdot \text{Range}}{0.12 \cdot 16} \right]^{\frac{1}{4}}$$~~

~~K : 係数で次による。~~

~~$\theta_e \leq \theta_{\text{min}}$ の場合 : $K = 1$~~

~~$\theta_e \geq \theta_{\text{max}}$ の場合 : $K = 0$~~

~~その他の場合 : $K = \sqrt{\frac{\theta_{\text{max}} - \theta_e}{\theta_{\text{max}} - \theta_{\text{min}}}}$~~

~~ここで、 θ_{min} は 25° とし、 θ_{max} は 30° とする。~~

~~θ_e : 最終平衡横傾斜角 ($^\circ$)~~

~~GZ_{max} : 角度 θ_e 以下の、正の最大復原艇 (m) を表す。ただし、 $s_{\text{final},i}$ の算定において $0.12m$ 以下とする。~~

~~θ_v : 復原艇が負となる角度又は閉鎖された風雨密となり得ない開口が没水する角度 ($^\circ$)~~

~~Range : 角度 θ_e から測った正の復原艇の範囲を表す ($^\circ$)。ただし、正の範囲は角度 θ_e 以下とし、 $s_{\text{final},i}$ の算定において Range は 16° 以下とする。~~

~~$$s_i = \min\{s_{\text{intermediate},i} \text{ or } s_{\text{final},i}\}$$~~

~~$s_{\text{intermediate},i}$: 最終平衡状態に至るまでのすべての中間的な浸水段階における残存確率で後-2.の規定により決定される。~~

~~$s_{\text{final},i}$: 浸水の最終平衡状態における残存確率で後-3.の規定により決定される。~~

- ~~-2. 船首隔壁の前方にある区画ないし区画群にあっては、最高区画喫水線に対する積付け状態において垂直損傷範囲を無制限とした場合の係数 s_i の値が 1.0 となるようにしなければならない。~~

- ~~-2. 残存確率 $s_{\text{intermediate},i}$ は次による。~~

- ~~(1) クロスフラッディング設備が備え付けられる船舶にあっては、残存確率 $s_{\text{intermediate},i}$ は平衡前の全ての浸水段階から得られる結果の最小値とし、次式による。ただし、中間の横傾斜角が 30 度を超える場合には、 $s_{\text{intermediate},i}$ は 0 とする。~~

~~$$s_{\text{intermediate},i} = \left[\frac{GZ_{\text{max}} \cdot \text{Range}}{0.05 \cdot 7} \right]^{\frac{1}{4}}$$~~

~~GZ_{max} : 角度 θ_v までの、正の最大復原艇 (m) を表す。ただし、 $s_{\text{intermediate},i}$ の算定においては $0.05 m$ 以下とする。~~

θ_v : 任意の浸水段階における復原艇が負となる角度又は閉鎖された風雨密となり得ない開口が没水する角度 (度)

Range : 角度 θ_e から測った正の復原艇の範囲を表す (度)。ただし、正の範囲は角度 θ_v 以下とし、 $s_{\text{intermediate},i}$ の算定において Range は 7 度以下とする。

θ_e : 任意の浸水段階における平衡横傾斜角 (度)

(2) クロスフラッディング設備が備え付けられる場合には、平衡に要する時間は 10 分を超えてはならない。

(3) クロスフラッディング設備が備え付けられない貨物船にあつては、 $s_{\text{intermediate},i} = 1$ とする。ただし、主管庁が中間的な浸水段階における復原性が不十分であるとみなす場合はこの限りではない。

-3. 残存確率 $s_{\text{final},i}$ は次式による。

$$s_{\text{final},i} = K \cdot \left[\frac{GZ_{\text{max}}}{0.12} \cdot \frac{\text{Range}}{16} \right]^{\frac{1}{4}}$$

K : 係数で次による。

$\theta_e \leq \theta_{\text{min}}$ の場合 : $K = 1$

$\theta_e \geq \theta_{\text{max}}$ の場合 : $K = 0$

その他の場合 : $K = \sqrt{\frac{\theta_{\text{max}} - \theta_e}{\theta_{\text{max}} - \theta_{\text{min}}}}$

ここで、 θ_{min} は 25° とし、 θ_{max} は 30° とする。

θ_e : 最終平衡横傾斜角 (度)

GZ_{max} : 前-2.による。ただし、 $s_{\text{final},i}$ の算定において $0.12m$ 以下とする。

θ_v : 復原艇が負となる角度又は閉鎖された風雨密となり得ない開口が没水する角度 (度)

Range : 前-2.による。ただし、正の範囲は角度 θ_v 以下とし、 $s_{\text{final},i}$ の算定において Range は 16 度以下とする。

-34. 考慮している喫水線の上方に船幅方向の水密境界を有する区画又は区画室の残存確率の値は、前-1.の規定を適用して定まる値に次の算式により決定される係数 v_m を乗じた値とする。

$$v_m = v(H_{j,n,m}, d') - v(H_{j,n,m-1}, d')$$

$H_{j,n,m}$: 考慮している損傷区画 (船長方向、 $x_{l(j)} \dots x_{2(j+n-1)}$ の範囲) において垂直方向の浸水の範囲を制限すると想定される m 番目の水平境界の基線上の最小高さ (m)

$H_{j,n,m-1}$: 考慮している損傷区画 (船長方向、 $x_{l(j)} \dots x_{2(j+n-1)}$ の範囲) において垂直方向の浸水の範囲を制限すると想定される $m-1$ 番目の水平境界の基線上の最小高さ (m)

$j, n, x1$ 及び $x2$: 4.2.2-1.による。

m : 考慮している喫水線から上方に数えた水平境界の数

$v(H_{j,n,m}, d')$ 及び $v(H_{j,n,m-1}, d')$: 係数で次による。

$$H_m - d' \leq 7.8m \text{ の場合 : } v(H, d') = 0.8 \frac{(H - d')}{7.8}$$

$$\text{その他の場合： } v(H, d') = 0.8 + 0.2 \left[\frac{(H - d') - 7.8}{4.7} \right]$$

ただし、 H_m が $(x_{1(j)} \dots x_{2(j+n-1)})$ の範囲内における船舶の水密境界の最上端と一致する場合、 $v(H_{j,n,m}, d')$ は 1 とする。また、 $v(H_{j,n,0}, d')$ は 0 とする。

算式による v_m が 0 未満となる場合及び 1 を超える場合については、 v_m はそれぞれ 0 又は 1 としなければならない。

~~45.~~ ~~前-34.~~ の場合、到達区画指数 A に対する寄与 dA は一般に次の算式によること。

$$dA = p_i [v_1 s_{\min 1} + (v_2 - v_1) s_{\min 2} + \dots + (1 - v_{m-1}) s_{\min m}]$$

v_m : ~~前-34.~~ の規定による。

s_{\min} : 仮想損傷高さ H_m の下方に仮定した損傷を延長する場合に得られるすべての損傷の組合せに対する残存確率の最小値

~~56.~~ 船体の沈下、横傾斜及びトリムを考慮した最終段階の水線において次の(1)及び(2)の開口が没水する場合には、~~あらゆる状況に対する~~残存確率 s_i は 0 とする。

- (1) 連続的な浸水が起り得る、かつ、そのような浸水が残存確率 s_i の計算に考慮されていない開口
- (2) 空気管、通風管及び風雨密戸又は倉口蓋により閉鎖される開口

~~67.~~ 船体の沈下、横傾斜及びトリムを考慮して、浸水の間段階又は最終段階において次の(1)から(3)のいずれかの状況が発生する場合、残存確率 s_i は 0 とする。

- (1) ~~隔壁甲板乾舷甲板~~における垂直脱出倉口が没水する場合
- (2) ~~隔壁甲板乾舷甲板~~上の水密戸の開閉、水密隔壁の管又は通風ダクトの弁等を操作する制御装置に近づけなくなる又は操作不能になる場合
- (3) ~~区画内に配置される水密を維持する~~仮想損傷範囲内に配置され、水密な境界を貫通する管又は通風ダクトが没水するし、浸水を想定していない区画が浸水し得る場合

~~8.~~ 前-7.にかかわらず、損傷時復原性計算において、連続的な浸水の結果、浸水すると仮定される区画については、当該区画の浸水について、 s_i を $s_{\text{intermediate},i}$ として差し支えない。

~~9.~~ 非対称浸水については次の(1)及び(2)による。

- (1) 非対称浸水は、効果的な配置により最小限度に保つこと。
- (2) 大角度の横傾斜を修正する必要がある場合であってそのために採用される設備は、実行可能な限り自動的に作動すること。そのために平衡化装置に対する制御装置が設けられる場合には、その制御装置は、乾舷甲板の上方から操作することができるものとする。制御装置を含むこれらの設備は、本会が適当と認めるものとする。

~~710.~~ 甲板上に木材を積載する場合、残存確率の計算方法は本会の適当と認めるところによる。

-11. 船首隔壁の前方にある区画ないし区画群にあっては、最高区画喫水線に対する積付け状態において垂直損傷範囲を無制限とした場合の係数 s_i の値が 1.0 となるようにしなければならない。

6章 二重底構造

6.1 一般

6.1.3 を次のように改める。

6.1.3 排水*

-1. 二重底の上面の汚水を排除するため、適当な方法を講じなければならない。

-2. 前-1.の目的のために、~~船倉の二重底には、小さなウェルを設けても差し支えないが、必要以上に深いものとしてはならず、なるべくその深さを二重底の深さの $\frac{1}{2}$ 以内としなければならない。ただし、軸路の後端においては、船底外板まで達するウェルを設けても差し支えない。~~ない。当該ウェルの底面からキール線に一致する平面までの垂直距離は 6.1.1-1.に規定する h の値の 0.5 倍若しくは 500 mm のいずれか大きい方以上とするか、又は本会が適当と認めるものでなければならない。

-3. その他の目的のウェル（例えば、主機関下の潤滑油用のもの）については、本章に規定する二重底と同程度の保護を与える措置が講じられていると本会が認める場合に限り、これを認めることがある。

~~-4. 前-2.及び前-3.に規定するウェルについては、軸路後端のものを除き、A編 2.1.48 に規定するキール線からウェル底部までの垂直距離を 0.5m 未満としてはならない。ただし、前-1.の目的のためのウェルに代えて、本会の適当と認めるビルジタンクを設ける場合、又は船舶に応じて規則 C編 6.1.1-2.又は-3.に規定する二重底を省略するための要件に適合することを確認した場合にあっては、この限りではない。~~

13章 水密隔壁

13.1 水密隔壁の配置

13.1.1 を次のように改める。

13.1.1 船首隔壁*

-1. すべての船舶には、船の乾舷用長さの前端からの距離が、 $0.05L_f$ 又は $10m$ のうち小さい値以上であって、かつ、構造上、特別な理由があり、本会の承認を得た場合を除き $0.08L_f$ 又は $0.05L_f + 3.0 (m)$ のいずれか長い方を超えない位置に、船首隔壁を設けなければならない。ただし、最小型深さの 85%の位置における喫水線下において、船体の一部が乾舷用長さの前端より前方に延長されている場合は、上記の距離は、次の点のうちこの距離が最小となる点から測るものとする。

- (1) 当該延長部の中心点
- (2) 上記前端から前方に $0.015L_f$ の点
- (3) 上記前端から前方 $3m$ にある点

-2. 前-1.に規定する範囲内においては、隔壁にステップ又はリセスを設けても差し支えない。

-3. 船首隔壁には、隔壁甲板乾舷甲板下において、ドア、出入口、マンホール、通風ダクト等を設けてはならない。また、**13.1.5(2)**の規定により船首隔壁を船楼甲板まで延長する場合にあっては、当該隔壁延長部に設ける開口は、必要最小限に止め、かつ、これらの開口には、十分に風雨密を保つ閉鎖装置を設けなければならない。

-4. バウドアを設ける船舶の船首隔壁の配置は、本会の適当と認めるところによる。ただし、スローピングランプが隔壁甲板乾舷甲板上方の船首隔壁の一部を形成する場合には、隔壁甲板乾舷甲板上方 2.3mを超えるランプの部分は、前-1.に規定する範囲を超えて前方に延長して差し支えない。この場合、ランプは、その全長にわたり風雨密としなければならない。また、前述の規定に適合しないランプは、船首隔壁の延長とはみなさない。

-5. 船首隔壁より前方のあらゆる箇所が垂直方向の制限なしに浸水すると想定し、4.2.3の規定に従って計算された残存確率 s_i が、最高区画喫水における積付状態、トリム無し又は船首トリムとなるあらゆる積付状態において1未満となつてはならない。

13.1.5 を次のように改める。

13.1.5 隔壁の高さ*

13.1.1 から 13.1.4 に規定する水密隔壁の高さは、次の(1)から(3)に規定するものを除き、少なくとも乾舷甲板までとしなければならない。

- (1) 低船尾楼又は低船首楼の箇所にある水密隔壁の高さは、低船尾楼甲板又は低船首楼甲板までとしなければならない。
- (2) 乾舷甲板下に通じる閉鎖されない開口を内部に有する前部船楼、又は長い前部船楼を設ける場合は、船首隔壁は、その船楼甲板乾舷甲板直上の全通甲板まで延長し、かつ、風雨密としなければならない。ただし、~~その延長部~~ランプを含む当該延長部分の全部が 13.1.1 に規定される範囲内にあり、階段部を形成する甲板の部分が有効に風雨密である場合は、延長部は、下方の船首隔壁の直上に設ける必要はない。
- (3) 船尾隔壁は、乾舷甲板より下で計画最大満載喫水線以上にある甲板を、その隔壁から船尾まで水密の構造とするときは、その甲板にとどめて差し支えない。

13.4 その他の水密構造

13.4.1 を次のように改める。

13.4.1 ~~トランクの水密性の維持*~~

~~本章の適用において、水密性を維持することが要求されるトランク等は、浸水の間段階又は最終平衡状態の最も厳しい状態において規定される内圧又は外圧に耐え得る構造としなければならない。本章の規定を満足しなければならない。~~

16章 平板竜骨及び外板

16.1 一般

16.1.6 を次のように改める。

16.1.6 可動部が外板を貫通する場合

4.1.2(3)に規定する最高区画喫水の下方の外板を貫通する可動部には、本会が認める水密密閉装置を備えなければならない。内部パッキン押さえは、水密区画が浸水した場合に隔壁甲板乾舷甲板が没水することのないような容積の小さい水密区画内に取付けなければならない。本会が必要と認める場合、上記貫通部を含む主水密区画が浸水した場合においても、必要不可欠な又は非常用の動力、照明、船内の通信及び信号装置並びに他の非常用装置が、船内の他の部分において利用可能な状態に保持するよう要求することがある。

17章 甲板

17.1 一般

17.1.2 甲板の水密*

-2.を削り、-3.を-2.に改める。

-1. 暴露甲板は、（20章の規定による倉口等を設ける部分を除く。）水密でなければならない。

~~-2. ロールオン・ロールオフ区域における隔壁甲板下の場所への水の浸入について特に配慮しなければならない。~~

~~-3.~~ 4章の規定に適合するために水密とすることが要求される甲板にあつては、水密性の維持について特に配慮しなければならない。

23 章 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

23.3 バウドア及び内扉

23.3.2 ドア及び内扉の配置

-6.を次のように改める。

-6. ~~ドア及び~~内扉及びランプは，~~ドア又はランプが~~損傷あるいは脱落した場合においても，内扉及び船首隔壁に対してできるだけ損傷を与えないような配置がなされなければならない。実行不可能な場合は，実行可能な限り追加の風雨密内扉を **13.1.1** の規定の範囲内に設けなければならない。

23.5 丸窓及び角窓

23.5.2 丸窓位置の一般制限

-3.(2)を次のように改める。

-3. 本会が適当と認める居住区域の丸窓は，次の**(1)**から**(4)**の要件を満足する場合，内蓋を取り外し可能なものとすることができる。

- (1) A 級丸窓又は B 級丸窓の設置が要求されない場合
- (2) 船首垂線から船尾側に ~~4.1.2(6)に規定する区画用長さ (L_w)~~ 船の乾舷用長さ (L_f) の 1/8 に相当する距離に位置する箇所より後方に設置される場合
- (3) **4.1.2(3)**に規定する最高区画載喫水から垂直距離 $3.7+0.025B'$ (m) を加えた高さであって，船側において隔壁甲板に平行な線の上方に設置される場合
- (4) 取り外し可能な内蓋を設置する丸窓の近くに備える場合

附 則 (改正その 3)

1. この規則は，2020 年 1 月 1 日（以下，「施行日」という。）から施行する。
2. 次のいずれかに該当する船舶以外の船舶にあっては，この規則による規定にかかわらず，なお従前の例による。
 - (1) 施行日以降に建造契約が行われる船舶
 - (2) 建造契約が存在しない場合には，2020 年 7 月 1 日以降にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され，かつ，少なくとも 50 トン又は全建造材料の見積重量の 1%のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶
 - (3) 2024 年 1 月 1 日以降の引き渡しが行われる船舶

4章 区画

4.3 開口

4.3.1 内部開口*

-2.(2)を次のように改める。

-1. 区画指数の計算上、最終平衡状態及び中間状態における水線が開口の下端を超えても浸水を進行させないものとして取り扱う必要のある内部開口は、水密としなければならない。

-2. 前-1.により水密性が要求される内部開口は、その数を必要最小限としなければならない。乾舷甲板より上方の開口については、船舶の安全が損なわれるものではないと本会が認める場合、要件の緩和を認めることがある。

(1)は省略)

(2) 航海中に使用されるものにあつては、次の(a)から(e)に掲げる要件を満足する水密すべり戸としなければならない。

(a)及び(b)は省略)

(c) 船橋及び水密戸のすべての操作場所には、戸の開閉状態を示す表示装置を備えること

(以下省略)

13章 水密隔壁

13.3 水密戸

13.3.5 を次のように改める。

13.3.5 表示装置*

~~1.~~ ~~すべての水密戸には、船橋及び当該戸のすべての操作場所において開閉状態が確認できる表示装置が備えられなければならない。ただし、航海中は必ず閉鎖されているものについてはこの限りでない。~~

~~2. 水密戸に遠隔閉鎖装置が設けられる場合、前-1.に加え、水密戸の設置場所において当該水密戸が遠隔制御モードにあることが確認できる表示装置が備えられなければならない。~~

33章 損傷制御

33.2 損傷制御

33.2.1 を削り， 33.2.2 を 33.2.1 に改める。

~~33.2.1 水密戸*~~

- ~~1. 水密隔壁に設けられる水密戸には，航海中は必ず閉鎖されているものを除き，戸の開閉状態を示す表示器を船橋及び操作場所に設けなければならない。~~
- ~~2. 前1.に規定する水密戸のための電気設備は，本会が適当と認める防水措置が施されているものを除き，乾舷甲板下に設けてはならない。~~

33.2.21 舷側諸口*

バウドア，スタンドア及び外板に設けられる戸には，その開閉状態を示す表示器を船橋に設けなければならない。ただし，本会が適当と認める場合はこの限りではない。

附 則 (改正その 4)

1. この規則は、2020 年 1 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
 2. 次のいずれかに該当する船舶以外の船舶にあっては、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例による。
 - (1) 施行日以降に建造契約*が行われる船舶
 - (2) 建造契約が存在しない場合には、2020 年 7 月 1 日以降にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ、少なくとも 50 トン又は全建造材料の見積重量の 1%のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶
 - (3) 2024 年 1 月 1 日以降の引き渡しが行われる船舶
- * 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。

鋼船規則検査要領

C 編

船体構造及び船体艤装

要
領

2019 年 第 2 回 一部改正

2019 年 12 月 27 日 達 第 53 号

2019 年 7 月 22 日 技術委員会 審議

「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

C27 艤装

C27.2 曳航及び係留のための設備

C27.2.3 を次のように改める。

C27.2.3 係留設備

(-1.及び-2.は省略)

-3. 追加の係留設備（係船索の増し取り用の係留設備等）及びその支持構造であっても、規則 C 編 27.2 の規定を適用しなければならないこと。ただし、当該設備及びその支持構造の設計荷重は、規則 C 編 27.2.3-3.(1)から(4)の規定にかかわらず、規則 C 編 27.2.3-2.(1)でいう「係船索の最小切断荷重」及び規則 C 編 27.2.3-3.でいう「最小設計荷重」は、想定する安全使用荷重の1.15倍として差し支えない。この場合、規則 C 編 27.2.6 に規定する曳航及び係留設備配置図に当該設備が増し取り専用の係留設備である旨の情報を記載すること。

(-4.及び-5.は省略)

~~-6. 規則 C 編 27.2.3-3.(6)にいう「最大のブレーキ力」とは、製造者の基準に従った定格のブレーキ力又は保持力をいう。~~

~~-7. 規則 C 編 27.2.3-4.(1)にいう「直応力」とは、曲げ応力と軸応力の和であって、対応するせん断応力と直交するものをいう。~~

~~-8. 規則 C 編 27.2.3-4.(1)の適用上、応力集中を考慮しなくて差し支えない。~~

~~-9. 規則 C 編 27.2.3-5.の適用上、係留設備に単一の係船索がかけられた状態を想定している。~~

~~-10. 係留設備は、以下の配置とすることが望ましい。~~

- (1) 全ての係船索を巻きつけることができるよう十分な数のムアリングウインチを備える。係留設備が係船索を部分的にビット又はボラードに巻きつけるように設計されている場合、ムアリングウインチに巻きつける場合に比べて効果的ではないことを考慮する。係船索は、係留ドラムからフェアリードにかけて可能な限り真直ぐ導く。
- (2) 係留設備は、係船索との接触による磨耗を最小化するよう係船索の製造者の推奨する十分に大きな径を有するものとする。
- (3) 係留設備は、できる限り曳航設備と相互に干渉しないように配置する。

附 則 (改正その1)

1. この達は、2019年12月27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。
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2018年7月1日以降に建造契約が行われた船舶に適用することができる。
* 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。

C35 点検設備

C35.2 油タンカー及びばら積貨物船に対する特別要件

C35.2.3 区画への交通

-6.(2)を次のように改める。

-6. 規則 C 編 35.2.3-4.(2), (4), -5.(3)及び(7)の適用上, 隣接する垂直はしごは, 次の(1)から(3)によること。(図 C35.2.3-1., 図 C35.2.3-2.及び表 C35.2.3.参照)

- (1) 隣接する2つの垂直はしごの側板は, 各側板の厚さの中心から少なくとも 200 mm 離れていること。
- (2) 隣接する上下の垂直はしごは, はしご間の移動が安全なものとなるように, 下方の垂直はしごは, 踊り場から垂直方向に少なくとも 1,500 mm 重なるように配置しなければならない。ただし, 側桁などの船体構造部材を隣接する垂直はしご間の移動のための足場として利用する場合であって, 当該足場に手すりなどの安全な措置が備えられたものにあつてはこの限りではない。
- (3) 上方の垂直はしごは, その一部であつても, 交通のための開口上に配置してはならない。

付録 C3 点検設備に関する手引書作成例

1 編 安全な交通のための手引書

2 手引書の目的

2.1 一般

2.1.1 を次のように改める。

2.1.1 船舶に備えられる固定点検設備は、検査及び板厚計測が要求される全ての部分に交通を与えるものではない。従って、固定点検設備から届く範囲外（通常は、手の届く範囲外）の全ての部分については、~~決議 A.1049(27) (2011-ESP コード (その後の改正を含む。))~~に規定されている場所を含み、固定点検設備との組み合わせで代替点検設備により交通することが可能となっている。必要であれば、構造的に重要な場所についても、適切な点検設備により交通することが可能となっている。

2.3 関連規則

(c)を次のように改める。

次の出版物を参照しなければならない。

((a)及び(b)は省略)

(c) ~~ばら積貨物船及び油タンカーの検査強化プログラムに関する国際コード (2011-ESP コード) (決議 A.1049(27)として採択されたもの)~~その後の改正を含む。

((d)から(i)は省略)

附 則 (改正その2)

1. この達は、2019年12月27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。
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現存船に適用することができる。

C4 区画

C4.2 区画指数

C4.2.1 区画指数

-5.として次の1項を加える。

-5. 区画指数の計算に用いるトリム及び G_0M の設定においては、附属書U1.2.1「船長のための復原性資料に関する検査要領」1.3.10-11.及び-12.についても参照すること。

C4.2.3 を次のように改める。

C4.2.3 残存確率(s_i)

-1. 規則C編に規定する風雨密の閉鎖装置のみが設けられた開口（例えば、船楼端隔壁に設けられる出入口、倉口等）、空気管及び通風筒等は、最終平衡状態における水線が当該開口の下端を超えた場合、新たに浸水を進行させるものとみなす。

-2. 規則C編4.2.3-1.に規定する θ_i の適用上、「閉鎖された風雨密となり得ない開口」には、規則C編23.6.5-2.に従って風雨密の閉鎖装置を備える通風筒であっても、運航上の理由から、機関室又は非常用発電機室（非常用発電機室は、復原性計算において浮力に算入されている場合又は下方に通じる開口を保護している場合）に給気を行うために開放しておく必要がある通風筒を含む。

-3. 規則C編~~4.2.3-7~~4.2.3-10.の取り扱いは以下の通りとする。

- (1) 甲板上に木材貨物を一標準船楼高さ以上積み付ける場合、木材貨物を浮力として考慮して差し支えない。この場合甲板上木材貨物は、IMO 総会決議A.715(17) “Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, 1991” の3章及び4章の規定に従い積み付けられることを前提とする。
- (2) 甲板上木材貨物を浮力として考慮する場合、浮力として考慮できるのは一標準船楼高さまでの部分であり、その占める容積の25%以上の浸水率を有すると仮定しなければならない。
- (3) 甲板上の木材貨物を浮力として算入する場合は、損傷範囲内にある甲板上木材貨物の浮力は船幅方向全域にわたって消失するものとする。ただし、損傷範囲を垂直方向において上甲板までに制限し規則C編~~4.2.3-3~~4.2.3-4.で規定する係数(v_m)を用いて計算する場合は、損傷範囲直上であっても前記(2)に従い浮力として算入できるものとする。

~~4. 非対称浸水については次の(1)及び(2)による。~~

~~(1) 非対称浸水は、効果的な配置により最小限度に保つこと。~~

~~(2) 大角度の横傾斜を修正する必要がある場合であってそのために採用される設備は、実行可能な限り自動的に作動すること。そのために平衡化装置に対する制御装置が設けられる場合には、その制御装置は、隔壁甲板の上方から操作することができる~~

~~ものとする。制御装置を含むこれらの設備は、本会が相当と認めるものとする
こと。~~

~~-5. クロスフラッディング装置が要求される場合には、平衡化に要する時間は10分を
越えないようにすること。~~

~~-6. 平衡化に関与する区画には、平衡区画内への水の流入を妨げないようにするために
十分な横断面を有する空気管又は同等の設備を設けること。~~

-5. 規則 C 編 4.2.3-9.(2)の適用上、平衡化のための装置については、IMO 決議
MSC.362(92) “Revised Recommendation on a standard method for evaluating cross-flooding
arrangements” (その後の改正を含む)を参照すること。

C6 二重底構造

C6.1 一般

C6.1.1 適用

-2.を次のように改める。

-1. 規則 C 編 6.1.1-2.にいう「本会が二重底構造を採用する必要がないと認める特別な理由がある船舶」とは、次をいう。

- (1) 規則 N 編又は S 編の規定に適合する船舶
- (2) 海洋汚染防止のための構造及び設備規則 3 編 3.2.2 の規定に適合する船舶

-2. 規則 C 編 6.1.1-3.の規定により二重底を省略する場合、及び特殊な船底構造とする場合には、次の(1)及び(2)によること。なお、特殊な船底構造とは、例えば、内底板が船の全幅にわたるものとなっていない構造や、内底板が規則 C 編 4.1.2(5)に定義する部分積載区画喫水(d_p)よりも上方に位置する構造をいう。

- (1) 船底損傷の影響を受ける可能性がある場合、二重底を省略する区画について、規則 C 編 4.2.3 の規定に従って残存確率 s_i を計算し、規則 C 編 4.2.1-2.に規定する到達区画指数 A の計算に用いられる 3 つの喫水における航海状態において、 s_i が 1 以上となるよう区画を配置すること。損傷範囲については、規則 C 編 4.2.1-3.(3)の規定に代えて、表 C6.1.1-1.に規定する損傷範囲を適用すること。また、より狭い範囲の損傷の方がより厳しい状態となる場合には、そのような損傷範囲を考慮すること。
- (2) 二重底を省略する区画の浸水が、船舶の他の場所にある非常電源、照明、船内の通信、信号装置及びその他の非常用装置を操作不能な状態にするものでないこと。

表 C6.1.1-1.を次のように改める。

表 C6.1.1-1. 仮想損傷範囲

	船首垂線から $0.3L$ の範囲	その他の範囲
船長方向範囲	$1/3 L_f^{2/3}$ 又は $14.5m$ の いずれか小さい方	$1/3 L_f^{2/3}$ 又は $14.5m$ の いずれか小さい方
船幅方向範囲	$B/6$ 又は $10m$ の いずれか小さい方	$B/6$ 又は $5m$ の いずれか小さい方
キール線から測った 垂直方向範囲	$B/20$ 又は $2m$ の いずれか小さい方 $B/20$ ただし、 $0.76m$ 以上かつ $2m$ 以下とする。	$B/20$ 又は $2m$ の いずれか小さい方 $B/20$ ただし、 $0.76m$ 以上かつ $2m$ 以下とする。

(備考)

1. キール線は、規則 A 編 2.1.48 の規定による。
2. 船の幅 (B) は、規則 C 編 4.1.2(11)の規定による。

C6.1.3 を次のように改める。

C6.1.3 排水

-1. 規則 C 編 6 章 6.1.3-1.の目的のために、ウェルに代えてビルジタンクを設ける場合には、次の(1)から(3)の規定を満足すること。

- (1) 規則 C 編 14 章を適用し、深水タンクとしての強度を有すること。
- (2) ビルジタンクへ導かれる排水管については、要領 D13.5.8 の規定を満足すること。
- (3) ビルジタンクには点検が容易に行えるマンホール及びそのカバーを設けること。

-2. 規則 C 編 6 章 6.1.3-2.にいう「本会が適当と認める方法」とは、C6.1.1-2.(1)に規定する要件を満足することをいう。

-3. 規則 C 編 6 章 6.1.3-3.にいう「本章に規定する二重底と同程度の保護」とは、C6.1.1-2.(1)に規定する要件を満足することをいう。ただし、主機関下の潤滑油用のウェルにあっては、ウェルの底面からキール線に一致する平面までの垂直距離が規則 C 編 6.1.1-1.に規定する h の値の 0.5 倍若しくは 500 mm のいずれか大きい方以上となる場合、二重底内の距離 h により定義される境界線の下方へ突出しても差し支えない。

C13 水密隔壁

C13.3 水密戸

C13.3.3 構造及び水密性等

-2.(1)を次のように改める。

-2. 規則 C 編 13.3.3-1.の適用上、水圧試験は次によること。

(1) 試験水高は、水密戸にて閉鎖する開口の下端から隔壁甲板乾舷甲板の 1 m 上方までの高さ以上とすること。ただし、規則 C 編 4.3.1 の適用を受ける水密戸にあつては、~~隔壁甲板乾舷甲板~~又は最終平衡状態若しくは中間状態における水線のいずれか高いものまでの高さ以上とすること。

(2) 水圧試験時の許容漏洩量は次の値以下とすること。

(a) パッキンにより水密性を確保するもの： 漏洩を許容しない

(b) メタルタッチ構造により水密性を確保するもの： 1 l/min.

(3) 前(2)にかかわらず、貨物区域内に設置される大型の水密戸であつてパッキンにより水密性を確保するもの及びコンベヤトンネルに設置されるギロチン戸については、次の許容漏洩量を適用して差し支えない。

(a) 設計水頭が 6.1 m を超える水密戸：

$$\frac{(P+4.572) \cdot h^3}{6568} \quad (l/min.)$$

P : 開口の全周長 (m)

h : 試験水高 (m)

(b) 設計水頭が 6.1 m 以下の水密戸については、前(a)による値又は 0.375 l/min のいずれか大きい方の値とする。

C13.4 を削る。

~~C13.4 その他の水密構造~~

~~C13.4.1 トランクの水密性の維持~~

~~二重底（規則 C 編 6.1.1 3.の水密区画を含む。）、二重船側及び船尾倉並びにこれらに至るトランク等については、少なくとも隔壁甲板までの高さに相当する水頭に耐え得る構造としなければならない。~~

C17 甲板

C17.1 一般

C17.1.2 を次のように改める。

C17.1.2 甲板の水密

-1. 舵頭材が満載喫水線上 1.5m より下方にある甲板を貫通する部分では、その水密性に特に注意する必要がある。

~~2. 規則 C 編 17.1.2-2. の適用上、ロールオン・ロールオフ区域における隔壁甲板下方の区画のための通風トランクであって、当該甲板上の部分については、隔壁甲板上に滞留する水による動的荷重に耐え得るものとする。~~

~~3. 規則 C 編 17.1.2-3. の適用上、水密とすることが要求される甲板については次の(1)及び(2)によること。~~

- (1) 甲板構造は、規則 C 編 4 章の適用における最終平衡状態又は浸水の間段階において規定される最も厳しい水頭に対して、規則 C 編 13 章の関連規定を満足すること。この場合、当該甲板は隔壁階段部を構成する甲板とみなす。
- (2) 水密甲板を貫通するトランク等を設ける場合、当該トランクは、隔壁甲板までの高さに相当する水頭及び規則 C 編 4 章の適用における最終平衡状態又は浸水の間段階において想定される最も厳しい水頭に耐え得るものとする。

附 則 (改正その 3)

1. この達は、2020 年 1 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 次のいずれかに該当する船舶以外の船舶にあつては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例による。
 - (1) 施行日以降に建造契約が行われる船舶
 - (2) 建造契約が存在しない場合には、2020 年 7 月 1 日以降にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ、少なくとも 50 トン又は全建造材料の見積重量の 1%のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶
 - (3) 2024 年 1 月 1 日以降の引き渡しが行われる船舶

C4 区画

C4.3 開口

C4.3.1 内部開口

-3.を次のように改める。

-3. 規則 C 編 4.3.1-2.に規定する水密戸の基本的な要件を表 C4.3.1-1.に示す。

C4.3.2 外部開口

-1.を次のように改める。

-1. 規則 C 編 4.3.2 に規定する閉鎖装置の基本的な要件を表 C4.3.1-2.に示す。

表 C4.3.1 を削り，表 C4.3.1-1.及び表 C4.3.1-2.として次の 2 表を加える。

表 C4.3.1 内部開口及び外部開口の閉鎖装置に関する要件

	最終平衡状態又は中間状態における水面との位置関係	閉鎖装置の分類 （C4.3.1.2.参照）	戸の形式	遠隔閉鎖	船体傾斜時の操作	開閉表示	遠隔閉鎖時の音響警報	注意銘板	開放防止措置	規則C編の参照規定
内部開口	平	航海中に使用されるもの	動力式すべり戸	必要	必要	すべての操作場所（船橋を含む。）	必要	不要	不要	4.3.1.2.(2)
		航海中に通常は閉鎖されているもの	すべり戸，ロール戸又はヒンジ戸 ^{*2}	不要	必要	船橋及びすべての操作場所	— ^{*3}	必要 ^{*4,6}	不要	4.3.1.2.(3)
		航海中は必ず閉鎖しておくもの（貨物区域）	すべり戸，ロール戸又はヒンジ戸	禁止	不要	不要	—	必要 ^{*5}	必要 ^{*7}	4.3.1.2.(4)
		航海中は必ず閉鎖しておくもの（貨物区域以外のもの）	すべり戸，ロール戸又はヒンジ戸	禁止	不要	不要	—	必要 ^{*5}	必要 ^{*7}	4.3.1.2.(5)
外部開口	平	航海中は必ず閉鎖しておくもの	すべり戸，ロール戸又はヒンジ戸	不要	不要	船橋	— ^{*3}	必要 ^{*5}	必要 ^{*8}	4.3.2.2.
		航海中必ず閉鎖しておくもの	すべり戸，ロール戸又はヒンジ戸	不要	不要	船橋	— ^{*3}	必要 ^{*5}	必要 ^{*7}	4.3.2.3.
		航海中に通常は閉鎖しておくもの	すべり戸，ロール戸又はヒンジ戸 ^{*2}	不要	必要	船橋	— ^{*3}	必要 ^{*4}	必要 ^{*7}	4.3.2.3.

*1: ~~規則C編 4.3.2.3.の適用を受けるもの。~~

*2: ~~ヒンジ戸とする場合，単一動作又はこれと同等の操作で締付け操作ができるものとする。~~

*3: ~~遠隔閉鎖装置を備える場合には必要~~

*4: ~~『航海中，開放禁止/Kept closed at sea』~~

*5: ~~『航海中，使用禁止/Not to be opened at sea』~~

*6: ~~遠隔閉鎖装置を備えるものを除く。~~

*7: ~~航海中に近付くことができないものを除く。~~

*8: ~~隔壁甲板上に設けられ，かつ，航海中に近付くことができないものを除く。~~

表 C4.3.1-1. 内部開口の閉鎖装置に関する要件

隔壁甲板又は乾舷甲板に対する位置関係	規則 C 編の参照規定	閉鎖装置の分類	戸の形式	遠隔閉鎖	開閉表示	可視又は可聴警報	注意銘板	備考
下方	<u>4.3.1-2.(2), 13.3.4-2.13.3.5, 13.3.6</u>	航海中に使用されるもの	動力式すべり戸	必要	必要	必要 (設置場所)	不要	---
	<u>4.3.1-2.(3), 13.3.5, 13.3.8-1.</u>	航海中に通常は閉鎖されているもの	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	不要	必要	不要	必要	*1.6
	<u>4.3.1-2.(4), 13.3.4-3.13.3.8-2.</u>	航海中は必ず閉鎖しておくもの(貨物区域)	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸					
	<u>4.3.1-2.(5), 13.3.8-2.</u>	航海中は必ず閉鎖しておくもの(貨物区域以外)	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	禁止	不要	不要	必要	*3.4.7
甲板上又は上方	<u>4.3.1-2.(2), 13.3.4-2.13.3.5, 13.3.6</u>	航海中に使用されるもの	動力式すべり戸	必要	必要	必要 (設置場所)	不要	*2.5
	<u>4.3.1-2.(3), 13.3.5, 13.3.8-1.</u>	航海中に通常は閉鎖されているもの	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	不要	必要	不要	必要	*1.6
	<u>4.3.1-2.(4), 13.3.8-2.</u>	航海中は必ず閉鎖しておくもの	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	禁止	不要	不要	必要	*3.4.7

*1: ヒンジ戸とする場合, 単一動作又はこれと同等の操作で締付け操作ができるものとする。

*2: 1966年国際満載喫水線条約に基づき, 主機関区域と操舵機室を仕切る戸は, 単一動作又はこれと同等の操作で締付け操作ができるヒンジ戸としてよい。ただし, 当該戸の下端が夏季満載喫水線の上方に位置し, 航海中使用されない時は閉鎖されている場合に限る。

*3: 当該戸が貨物区域を仕切る水密隔壁に設置される場合, これらの戸の開閉操作を行った日時を航海日誌に記録すること。

*4: 許可無く使用されることを防止する措置を講じること。

*5: 海洋汚染防止条約に基づき, 船楼の水密隔壁においてはヒンジ戸が認められる。

*6: 注意銘板は, 『航海中, 開放禁止/Kept closed at sea』とすること。

*7: 注意銘板は, 『航海中, 使用禁止/Not to be opened at sea』とすること。

表 C4.3.1-2. 外部開口の閉鎖装置に関する要件

隔壁甲板又は乾舷甲板に対する位置関係	規則 C 編の参照規定	閉鎖装置の分類	戸の形式	遠隔閉鎖	開閉表示	可視又は可聴警報	注意銘板	備考
下方	<u>4.3.2-2., 4.3.2-3.13.3.8-2.</u>	航海中は必ず閉鎖しておくもの	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	不要	必要	不要	必要	*2.3.5
甲板上又は上方	<u>13.3.5-1., 13.3.8-1.</u>	航海中に通常は閉鎖されているもの	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	不要	必要	不要	必要	*1.4
	<u>4.3.2-2., 13.3.8-2.</u>	航海中は必ず閉鎖しておくもの	すべり戸, ロール戸又はヒンジ戸	不要	必要	不要	必要	*2.3.5

*1: ヒンジ戸とする場合, 単一動作又はこれと同等の操作で締付け操作ができるものとする。

*2: 当該戸が貨物区域を仕切る水密隔壁に設置される場合, これらの戸の開閉操作を行った日時を航海日誌に記録すること。

*3: 許可無く使用されることを防止する措置を講じること。

*4: 注意銘板は, 『航海中, 開放禁止/Kept closed at sea』とすること。

*5: 注意銘板は, 『航海中, 使用禁止/Not to be opened at sea』とすること。

C13 水密隔壁

C13.3 水密戸

C13.3.1 一般

-3.として次の1項を加える。

-3. 規則 C 編 13.3 の適用上、水密戸の基本的な要件については表 C4.3.1-1.及び表 C4.3.1-2.も参照すること。

C13.3.5 を次のように改める。

C13.3.5 表示装置

-1. 締付装置等により閉鎖位置に定着される水密戸の場合、~~規則 C 編 13.3.5-1~~で要求される表示装置は、締付装置等が完全に適正な位置となっていることを示すものとする。

-2. ~~規則 C 編 13.3.5-1~~の適用上、水密戸の両側に設ける操作場所においては、当該水密戸が確実に閉鎖されていること（前-1.の場合にあっては締付装置等が確実に適正な位置になっていることを含む）が容易に確認できるものとなっていれば、特別の表示装置を設ける必要はない。

-3. 規則 C 編 13.3.5 で要求される表示装置は、自己診断型であり、かつ、当該水密戸の位置に試験機能を備えたものとする。

-4. ~~規則 C 編 13.3.5-2~~で要求される「船橋において開閉状態が確認できる表示装置」は、C13.3.4-2.(2)に従ったものとする。~~当該水密戸が C13.3.4-2.(1)(b)に規定する遠隔制御モードにあることを注意喚起するようなものであること。（例えば、赤色灯）~~

-5. 規則 C 編 13.3.5 にいう「航海中は必ず閉鎖されているもの」とは、規則 C 編 4.3.1-2.(4)にいう、「貨物区域を区画する水密隔壁に設けられる戸、ランプ等の閉鎖装置」を指す。

C13.3.6 を次のように改める。

C13.3.6 警報装置

-1. 規則 C 編 13.3.6 で要求される音響警報装置は、~~当該水密戸が始動してから完全に閉じるまでの間、~~閉鎖装置が作動していることを、その区域にある他の警報と区別できる音で警報するものとする。

-2. 規則 C 編 13.3.6 で要求される音響警報装置に対する通常の電力供給が停止した場合、可視可聴警報が作動すること。

-3. 規則 C 編 13.3.6 の適用上、すべり戸を含め、駆動装置により操作されるすべての水密戸には、当該装置の制御が中央で行われるか各戸の設置場所で行われるかにかかわらず、装置に対する低液面警報装置又は装置の駆動源におけるエネルギー喪失を監視するガス圧力低下警報装置又は他の有効な装置を備えること。これらの警報装置は可視可聴のものであり、船橋の制御盤に設けること。

C33 損傷制御

C33.2 損傷制御

C33.2.1 を削り，C33.2.2 を C33.2.1 に改める。

~~C33.2.1 水密戸~~

~~1. 規則 C 編 33.2.1 の適用にあたり，戸の操作場所から戸の開閉状態が確認できる場合には，操作場所に表示器を設ける必要はない。~~

~~2. 規則 C 編 33.2.1-2. にいう「水密戸のための電気設備」とは，開閉のための動力用電動機及びその制御器（動力の開閉装置がついている場合に限る。），開閉状態を示す表示器，作動を知らせる音響警報装置（動力の開閉装置がついている場合に限る。），開閉状態確認のためのリミットスイッチ等並びにそれらに関連するケーブルをいう。~~

C33.2.1 を次のように改める。

C33.2.21 舷側諸口

規則 C 編 33.2.21 の「本会が適当と認める場合」とは，乾舷甲板上十分高い位置にある舷側諸口及びその開口の面積が十分小さい場合等をいう。

附 則 (改正その 4)

1. この達は、2020 年 1 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
 2. 次のいずれかに該当する船舶以外の船舶にあっては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例による。
 - (1) 施行日以降に建造契約*が行われる船舶
 - (2) 建造契約が存在しない場合には、2020 年 7 月 1 日以降にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ、少なくとも 50 トン又は全建造材料の見積重量の 1%のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶
 - (3) 2024 年 1 月 1 日以降の引き渡しが行われる船舶
- * 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。

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

C23.9 乗降設備

C23.9.1 一般

-2.を次のように改める。

-2. 規則 C 編 23.9.1 の適用上，乗降設備については以下によること。ただし，乾舷が小さい船舶であって，乗降設備として船体に固定されるランプウェイ等を備える場合にあってはこの限りではない。

((1)から(3)は省略)

(4) 船側はしごは，安全設備規則 3 編 1 章 1.1.2(11)に規定する最小航海状態（ただし，トリムは最小航海状態として考慮する積付状態で実際に生じるものとする）において，船側はしごの傾斜を最大設計傾斜角とした場合に，最下部のプラットホームの高さが水面から 600mm 未満以下となるものとする。ただし，乗降デッキの高さが水面から 20m 以上である場合又は本会が適当と認める場合は，船舶へ安全に通行することができる代替の設備又は船側はしごの最下部のプラットホームへ安全に通行することができる補助装置を備え付けることとして差し支えない。

((5)から(9)は省略)

(10) 乗降設備の近傍で直ちに使用可能なように，自己点火灯及び浮揚性の救命索を備えた救命浮環を設置すること。なお，当該救命浮環は安全設備規則 3 編 2.1.1-1.で要求される救命浮環の最低数及び配置には含まれない。

(11) (省略)

附 則 (改正その5)

1. この達は、2020年1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。
* 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があつては、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つた場合、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。