

# **RULES FOR THE SURVEY AND CONSTRUCTION OF PASSENGER SHIPS**

GUIDANCE FOR THE SURVEY AND CONSTRUCTION OF PASSENGER SHIPS

**Rules for the Survey and Construction of Passenger Ships**

**2012 AMENDMENT NO.1**

**Guidance for the Survey and Construction of Passenger Ships**

**2012 AMENDMENT NO.1**

Rule No.33 / Notice No.45      15th June 2012

Resolved by Technical Committee on 10th February 2012

Approved by Board of Directors on 6th March 2012

---

# **RULES FOR THE SURVEY AND CONSTRUCTION OF PASSENGER SHIPS**

**RULES**

## **2012 AMENDMENT NO.1**

Rule No.33 15th June 2012

Resolved by Technical Committee on 10th February 2012

Approved by Board of Directors on 6th March 2012

Rule No.33      15th June 2012

## AMENDMENT TO THE RULES FOR THE SURVEY AND CONSTRUCTION OF PASSENGER SHIPS

“Rules for the survey and construction of passenger ships” has been partly amended as follows:

### **Part 3 HULL CONSTRUCTION AND EQUIPMENT**

#### **Chapter 1 GENERAL**

##### **1.1 General**

##### **1.1.1 Application**

Sub-paragraph -7 has been amended as follows.

**7** In cases where **25.2.2, Part C of the Rules for the Survey and Construction of Steel Ships**, referred to in **-4** above, is applied, the following tanks are not considered to be dedicated seawater ballast tanks:

- (1) tanks identified as “Spaces included in Net Tonnage” in the 1969 ITC Certificate; and
- (2) sea water ballast tanks also designated for the carriage of grey water or black water.

#### **EFFECTIVE DATE AND APPLICATION**

- 1.** The effective date of the amendments is 15 June 2012.

---

# **GUIDANCE FOR THE SURVEY AND CONSTRUCTION OF PASSENGER SHIPS**

**GUIDANCE**

**2012 AMENDMENT NO.1**

Notice No.45      15th June 2012

Resolved by Technical Committee on 10th February 2012

AMENDMENT TO THE GUIDANCE FOR THE SURVEY AND CONSTRUCTION OF  
PASSENGER SHIPS

“Guidance for the survey and construction of passenger ships” has been partly amended as follows:

Amendment 1-1

## Part 2 CLASS SURVEY

### Chapter 1 GENERAL

#### 1.1 Surveys

##### 1.1.3 Intervals of Class Maintenance Surveys

Sub-paragraph -1(4) has been amended as follows.

(4) Carriage of Dangerous Goods

For passenger ships, with cargo spaces intended for the carriage of packaged dangerous goods, which had been at the beginning stage of construction on or after 1 September 1984 but before 1 January 2011, a survey is to be carried out to verify compliance with the requirement specified in Regulation 19.3 Chapter II-2, *SOLAS* Convention, in accordance with Tables 19.1 and 19.3, by the first special survey of the ship on or after 1 January 2011. However, the following provisions may apply:

- (a) Passenger ships which had been at the beginning stage of construction on or after 1 September 1984 but before 1 July 1986 need not comply with 19.3.3, Chapter II-2, *SOLAS* Convention, provided that they comply with the Regulation 54.2.3, Chapter II-2, *SOLAS* Convention, as adopted by Resolution *MSC.1(XLV)*.
- (b) Passenger ships which had been at the beginning stage of construction on or after 1 July 1986 but before 1 February 1992 need not comply with 19.3.3, Chapter II-2, *SOLAS* Convention, provided that they comply with the Regulation 54.2.3, Chapter II-2, *SOLAS* Convention, as adopted by Resolution *MSC.6(48)*.
- (c) Passenger ships which had been at the beginning stage of construction on or after 1 September 1984 but before 1 July 1998 need not comply with 19.3.10.1 and 19.3.10.2, Chapter II-2, *SOLAS* Convention.
- (d) Passenger ships which had been at the beginning stage of construction on or after 1 February 1992 but before 1 July 2002 need not comply with 19.3.3, Chapter II-2, *SOLAS* Convention, provided that they comply with the Regulation 54.2.3, Chapter II-2, *SOLAS* Convention, as adopted by Resolution *MSC.13(57)*.
- (e) Passenger ships which had been at the beginning stage of construction on or after 1 September 1984 but before 1 July 2002 need not comply with 19.3.1, 19.3.5, 19.3.6 and 19.3.9, Chapter II-2, *SOLAS* Convention, provided that they comply with Regulations 54.2.1, 54.2.5, 54.2.6 and 54.2.9, Chapter II-2, *SOLAS* Convention, as adopted by Resolution *MSC.1(XLV)*.

## EFFECTIVE DATE AND APPLICATION (Amendment 1-1)

1. The effective date of the amendments is 15 June 2012.

## **Part 10 PASSENGER SUBMERSIBLE CRAFT**

### **Chapter 3 HULL CONSTRUCTION**

#### **3.3 Pressure Hulls and Pressure Enclosures**

Paragraph 3.3.1 has been amended as follows.

##### **3.3.1 Fire-proof Materials**

The “tests considered appropriate by the Society” in **3.3.1-2, Part 10 of the Rules** are “Smoke and Toxicity Test” and “Test for Surface Flammability” carried out in accordance with the FTP Code defined in SOLAS regulation II-2/3~~the requirements of Part 2 and Part 5, Annex 1 of FTP Code, the International Code for Application of Fire Test Procedures as adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization by resolution MSC.61(67) as may be amended,~~ or the equivalent thereto.

## Annex 7-1      INTERPRETATION OF PROVISION OF CHAPTER II-2, SOLAS CONVENTION ON PASSENGER SHIPS

### 1 INTERPRETATION OF PROVISION OF CHAPTER II-2, SOLAS CONVENTION

#### 1.1 Interpretation

Interpretation of provision of Chapter II-2, SOLAS Convention (Amendments of Res. MSC.99(73) ) on passenger ships are to be in accordance with **Table 7-1-A1**. Figures and tables referred to in provision and interpretation of provision are to comply with **1.2** respectively.

Table 7-1-A1 have been partly amended as follows.

Table 7-1-A1      Interpretation of SOLAS II-2

Number	SOLAS	Interpretation
3.33	<u>Non-combustible material</u> * is a material which neither burns nor gives off flammable vapours in sufficient quantity for self-ignition when heated to approximately 750°C, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code.	<p>*: The following materials are considered being non-combustible:</p> <p><del>(1) sheet glass, glass rock, clay, ceramics and glass fiber;</del>  <del>(2) metals (excluding magnesium and magnesium alloy);</del>  <del>(3) sand, gravel, expanded vermiculite, slag (expanded or foam slag), diatomaceous earth, portland cement using pearlite or pumee as aggregates, gypsum and magnesite concrete.</del></p> <p>(1) <u>glass;</u>  (2) <u>concrete;</u>  (3) <u>ceramic products;</u>  (4) <u>natural stone;</u>  (5) <u>masonry units; and</u>  (6) <u>common metals and metal alloys (except magnesium and magnesium alloys).</u></p>
3.40	<p>Rooms containing furniture and furnishings of <u>restricted fire risk</u><sup>*1</sup>, for the purpose of regulation 9, are those rooms containing furniture and furnishings of restricted fire risk (whether cabins, public spaces, offices or other types of accommodation) in which:</p> <p>.1 (Omitted)  .2 (Omitted)  .3 <u>draperies, curtains and other suspended textile materials</u><sup>*4</sup> have qualities of resistance to the propagation of flame not inferior to those of wool having a mass of 0.8kg/m<sup>2</sup>; this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code.  .4 <u>floor coverings have low flame-spread characteristics</u><sup>*5</sup>;  .5 (Omitted)  .6 <u>upholstered furniture</u><sup>*7</sup> has qualities of resistance to the ignition and propagation of flame, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code; and  .7 <u>bedding components</u><sup>*8</sup> have qualities of resistance to the ignition and propagation of flame, this being determined in accordance with the Fire Test</p>	<p>*1: The fixed furniture (furniture installed in the condition that the circumference is not fixed on the wall in the room) are to be in accordance with requirements of case furniture specified in regulation 11.2 and are to be constructed of only non-combustible material. However, fabric on the surface, leather, equivalent materials to leather (including synthetic leather) and padding are to <del>pass</del><u>comply with the requirements in Part 8</u>, “Test for upholstered furniture” <del>carried out in accordance with the FTP code</del> or to be “fire retardant veneers” specified in <b>R5.3.2-2, Part R of the Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships</b>.</p> <p>*2: (omitted)  *3: (omitted)  *4: The draperies, curtains and other suspended textile materials are to <del>pass</del><u>comply with the requirements in Part 7</u> “Test for vertically supported textiles and films” <del>carried out in accordance with the FTP code</del>.  *5: Floor coverings are to <del>pass</del><u>comply with the requirements in Part 5</u> “Test for surface flammability” <del>carried out in accordance with the FTP code or 100% wool</del>. The rooms using tatami mat are not categories the rooms containing furniture and furnishings of restricted fire risk.</p>



	Procedures Code.	<p>*6: (omitted)</p> <p>*7: Whether fixed or not fixed furniture, fabric and padding (including upholster and padding such as back and seat of chair and sofa) are to <del>pass</del><u>comply with requirements in Part 8</u> “Test for upholstered furniture” <u>carried out in accordance with the FTP code.</u></p> <p>*8: The bedding such as futon, mattress, blanket, bed sheet and pillow are to <del>pass</del><u>comply with Part 9</u> “Test for bedding components” <u>carried out in accordance with the FTP code.</u></p>
6.2	Paints, varnishes and <u>other finishes</u> <sup>*1</sup> used on <u>exposed interior surfaces</u> <sup>*2</sup> <u>shall not be capable of producing excessive quantities of smoke and toxic products</u> <sup>*3</sup> , this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code.	<p>With respect to materials and components used for bulkheads in accommodation spaces, as defined in regulation <b>3.1</b>, see <b>Fig. 7-1-A3</b>.</p> <p>(*1 to *2 are omitted.)</p> <p>*3: Materials of “not be capable of producing excessive quantities of smoke and toxic products” means “fire retardant paints”, “fire retardant veneers” or “fire retardant surface flooring” passed the test of “Smoke and toxicity test” <del>of Part 2</del> and “Test for surface flammability” <del>of Part 5 in FTP Code</del> <u>carried out in accordance with the FTP Code</u>, or non-combustible materials.</p> <p>*3: (omitted)</p>
9.2.2.3.3	Continuous “B” class ceilings or linings, in association with the relevant decks or bulkheads, may be accepted as <u>contributing wholly or in part</u> <sup>*</sup> , to the required insulation and integrity of a division.	<p>*: Continuous “B” class ceilings and linings may be accepted as contributing to the required insulation of a division (combination of steel deck or bulkhead and ceiling or lining) provided that they are fire tested in accordance with <u>the FTP Code</u> <del>the applicable test procedure (e.g. Resolution A.754(18))</del>.</p>
9.4.1.1.2	The construction of doors and door frames in “A” class divisions, with the means of securing them when closed, shall provide resistance to fire as well as to the passage of smoke and flame <u>equivalent to that of the bulkheads</u> <sup>*</sup> in which the doors are situated, this being determined in accordance with the Fire Test Procedures Code. Such doors and door frames shall be constructed of steel or other equivalent material. Doors approved without the sill being part of the frame, which are installed on or after 1 July 2010, shall be installed such that the gap under the door does not exceed 12mm. A non-combustible sill shall be installed under the door such that floor coverings do not extend beneath the closed door.	<p>*: In principle, doors which pass the fire testing <del>regulated in accordance with the FTP Code</del> <del>IMO Res.MSC61(67)</del> are to be used, except for watertight doors.</p> <p>*: (omitted)</p>
9.4.1.1.4	<p>Fire doors in main vertical zone bulkheads, galley boundaries and stairway enclosures other than <u>power-operated watertight doors</u><sup>*1</sup> and those which are normally locked, shall satisfy the following requirements:</p> <p>(.1 to .14 are omitted.)</p> <p>.15 Power-operated doors shall be provided with a control system of an approved type which shall be able to operate in case of fire and <u>be in accordance with the Fire Test Procedures Code</u>.<sup>*6</sup> This system shall satisfy the following requirements:</p> <p>.1 the control system shall be able to operate the door at the temperature of at least 200°C for at least 60min, served by the power supply;</p>	<p>(*1 to *5 are omitted.)</p> <p>*6: It means that of having efficiency which can pass the test of “<u>Test for Fire Door Control Systems</u>” <del>TEST FOR FIRE CONTROL SYSTEMS</del> <del>of Part 4</del> <u>carried out in accordance with the FTP Code.</u></p>

	<p>.2 the power supply for all other doors not subject to fire shall not be impaired; and</p> <p>.3 at temperatures exceeding 200°C, the control system shall be isolated from the power supply and shall be capable of keeping the door closed up to at least 945°C.</p>	
9.7.1.2	<p>The following arrangements shall be tested in accordance with the Fire Test Procedures Code<sup>*1</sup>:</p> <p>.1 <u>fire dampers</u><sup>*2</sup>, including relevant means of operation; and</p> <p>.2 duct penetrations to “A” class divisions.</p> <p>However, the test is not required where steel sleeves are directly joined to ventilation ducts by means of rivetted or screwed flanges or by welding.</p>	<p>*1: The arrangement are to comply with test for fire dampers, pipe penetrations and cable transits in <del>2-1, Part 2,</del> “Test for “A”, “B” and “F” class divisions” <u>carried out in accordance with the FTP code.</u></p> <p>*2: For dampers required by regulation II-2/9.7, reference is made to <b>Table 7-1-A11</b>.</p>
9.7.5.1	<p>Exhaust ducts from galley ranges shall meet the requirements of paragraphs <b>7.2.1.2.1</b> and <b>7.2.1.2.2</b> and shall be fitted with:</p> <p>.1 (omitted)</p> <p>.2 <u>a fire damper located in the lower end of the duct</u><sup>*1</sup> which is automatically and remotely operated and, in addition, a remotely operated fire damper located in the upper end of the duct;</p> <p>.3 (omitted)</p> <p>.4 (omitted)</p> <p>.5 (omitted)</p>	<p>*1: Fire dampers are to be installed in the space between ducts and range food. Such fire dampers do not need to pass “Test for “A”, “B” and “F” class divisions” <u>carried out in accordance with the FTP code</u> <del>the fire test in Resolution A.754(18),</del> but are to be of steel and capable of stopping the draught.</p> <p>(*2 to *3 are omitted.)</p>

#### EFFECTIVE DATE AND APPLICATION (Amendment 1-2)

1. The effective date of the amendments is 1 July 2012.

## Annex 7-1 INTERPRETATION OF PROVISION OF CHAPTER II-2, SOLAS CONVENTION ON PASSENGER SHIPS

### 2 INTERPRETATION OF PROVISION OF FIRE SAFETY SYSTEMS CODE

#### 2.1 Interpretation

Interpretation of provision of the International Code for Fire Safety Systems (Res. MSC.98(73), hereinafter, referred to as *FSS Code*) on passenger ships are to be in accordance with **Table 7-1-B1**. Figures and tables referred to in interpretations of provision are to comply with **2.2**.

Table 7-1-B1 have been partly amended as follows.

Table 7-1-B1 Interpretations of FSS Code (Extracted)

Number	FSS Code	Interpretations
FSS 9.2.1.1	<u>Any required fixed fire detection and fire alarm system* with manually operated call points shall be capable of immediate operation at all times (this does not require a backup control panel). Notwithstanding this, particular spaces may be disconnected, for example, workshops during hot work and ro-ro spaces during on and off-loading. The means for disconnecting the detectors shall be designed to automatically restore the system to normal surveillance after a predetermined time that is appropriate for the operation in question. The space shall be manned or provided with a fire patrol when detectors required by regulation are disconnected. Detectors in all other spaces shall remain operational.</u>	*: (omitted)
<del>FSS 9.2.1.2</del>	<del>The fixed fire detection and fire alarm systems shall not be used for any other purpose, except that closing of fire doors<sup>#1</sup> and similar functions<sup>#2</sup> may be permitted at the control panel.</del>	<del>#1: The door used as both watertight door and fire doors are not to be provided with self closing means linked to fire detection systems to ensure the means of escape. #2: The following arrangement may be acceptable: to activate a paging system to activate the fan stop to activate the closure of fire doors to activate the closure of fire dampers to activate the sprinkler system to activate the smoke extraction system; and to activate the low location lighting system.</del>
FSS 9.2.1.5 <del>2</del>	The system and equipment shall be <u>suitably designed*</u> to withstand supply voltage variation and transients, ambient temperature changes, vibration, humidity, shock, impact and corrosion normally encountered in ships. <u>All electrical and electronic equipment on the bridge or in the vicinity of the bridge shall be tested for electromagnetic compatibility, taking into account the recommendations developed by the Organization.</u>	*: (omitted)
FSS	<u>Zone address identification capability*</u>	<del>#: The wording "loop" means electrical circuit linking</del>

9.2.1.4	<p><del>Fixed fire detection and fire alarm systems with a zone address identification capability shall be so arranged that:</del></p> <p><del>1— means are provided to ensure that any fault (e.g. power break, short circuit, earth, etc.) occurring in the loop* will not render the whole loop ineffective;</del></p> <p><del>2— all arrangements are made to enable the initial configuration of the system to be restored in the event of failure (e.g. electrical, electronic, informatics, etc);</del></p> <p><del>3— the first initiated fire alarm will not prevent any other detector from initiating further fire alarms; and</del></p> <p><del>4— no loop will pass through a space twice. When this is not practical (e.g. for large public spaces), the part of the loop which by necessity passes through the space for a second time shall be installed at the maximum possible distance from the other parts of the loop.</del></p>	<p><del>detectors of various sections in a sequence and connected to the indicator units. The wording “zone address identification capability” means a system with individually identifiable fire detectors.</del></p>
FSS 9.2.3.1.1	<p>Detectors shall be operated by heat, smoke or other products of combustion, flame, or any combination of these factors. Detectors operated by other factors indicative of incipient fires may be considered by the Administration provided that <u>they are no less sensitive than such detectors*</u>. <del>Flame detectors shall only be used in addition to smoke or heat detectors.</del></p>	<p>*(omitted)</p>
FSS 9.2.3.1.2	<p>Smoke detectors required in <u>all</u> stairways, corridors and escape routes within accommodation spaces shall be certified to operate before the smoke density exceeds 12.5% obscuration per metre, but not until the smoke density exceeds 2% obscuration per metre, <u>when tested according to standards EN 54:2001 and IEC 60092-504. Alternative testing standards may be used as determined by the Administration.</u> Smoke detectors to be installed in other spaces shall operate <u>within sensitivity limits*</u> to the satisfaction of the Administration having regard to the avoidance of detector insensitivity or oversensitivity.</p>	<p>*(omitted)</p>
FSS 9.2.3.1.3	<p>Heat detectors shall be certified to operate before the temperature exceeds 78°C but not until the temperature exceeds 54°C, when the temperature is raised to those limits at a rate less than 1°C per <del>minute</del>, <u>when tested according to standards EN 54:2001 and IEC 60092-504. Alternative testing standards may be used as determined by the Administration.</u> At higher rates of temperature rise, the heat detector shall operate <u>within temperature limits*</u> to the satisfaction of the Administration having regard to the avoidance of detector insensitivity or oversensitivity.</p>	<p>*(omitted)</p>
FSS <del>9.2.4.1</del>	<p><del>Sections</del></p>	<p><del>Section means a group of fire detectors and manually call points as reported in the indicating unit(s).</del></p>
FSS 9.2.4.2.1	<p>Detectors shall be located <u>for optimum performance*</u>. Positions near beams and ventilation ducts, or other positions where patterns of air flow could adversely affect performance, and positions where impact or physical damage is likely, shall be avoided. Detectors <u>shall be</u> <del>which are</del> located on the overhead <del>shall be at</del> a minimum distance of 0.5m away from bulkheads, except in corridors, lockers and stairways.</p>	<p>*(omitted)</p>

FSS 9.2.4.3.1	<del>Electrical wiring</del> <u>Cables</u> which form <del>a</del> part of the system shall be so arranged as to avoid galleys, machinery spaces of category <i>A</i> and <u>other enclosed spaces of high fire risk</u> * except where it is necessary to provide for fire detection or fire alarms in such spaces or to connect to the appropriate power supply.	*: (omitted)
FSS 9.2.5.1.1	The activation of any detector or manually operated call point shall initiate a visual and audible fire <u>detection alarm</u> signal at the <u>control panel and indicating units</u> *. If the signals have not <u>been acknowledged</u> <del>received attention</del> within 2 <i>min</i> , an audible <u>fire alarm</u> shall be automatically sounded throughout the crew accommodation and service spaces, control stations and machinery spaces of category <i>A</i> . This alarm sounder system need not be an integral part of the detection system.	*: (omitted)
FSS 9.2.5.1.5	Power supplies and electric circuits necessary for the operation of the system shall <u>be monitored</u> * for loss of power or fault conditions as appropriate.  <u>.1 a single open or power break fault caused by a broken wire;</u> <u>.2 a single ground fault caused by the contact of a wiring conductor to a metal component; and</u> <u>.3 a single wire to wire fault caused by the contact of two or more wiring conductors.</u>  Occurrence of a fault condition shall initiate a visual and audible fault signal at the control panel which shall be distinct from a fire signal.	*: (omitted)
FSS 9.2.5.2+ <del>9.2.5.2</del>	Testing Suitable instructions and <u>component spares</u> * for testing and maintenance shall be provided. <u>Detectors shall be periodically tested using equipment suitable for the types of fires to which the detector is designed to respond. Ships with self-diagnostic systems that have in place a cleaning regime for areas where heads may be prone to contamination may carry out testing in accordance with the requirements of the Administration.</u>	*: (omitted)

#### EFFECTIVE DATE AND APPLICATION (Amendment 1-3)

1. The effective date of the amendments is 1 July 2012.
2. Notwithstanding the amendments to the Guidance, the current requirements may apply to ships the keels of which were laid or which were at *a similar stage of construction* before the effective date.  
(Note) The term “*a similar stage of construction*” means the stage at which the construction identifiable with a specific ship begins and the assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is the less.

## Annex 7-1      INTERPRETATION OF PROVISION OF CHAPTER II-2, *SOLAS* CONVENTION ON PASSENGER SHIPS

### 1      INTERPRETATION OF PROVISION OF CHAPTER II-2, *SOLAS* CONVENTION

#### 1.2      Class Notations

Table 7-1-A1 have been amended as follows.

Table 7-1-A1      Interpretation of *SOLAS* II-2 (extract)

Number	<i>SOLAS</i>	Interpretation
10.2.1.4.1	<p><u>Isolating valves*</u> to separate the section of the fire main within the machinery space containing the main fire pump or pumps from the rest of the fire main shall be fitted in an easily accessible and tenable position outside the machinery spaces. The fire main shall be so arranged that when the isolating valves are shut all the hydrants on the ship, except those in the machinery space referred to above, can be supplied with water by another fire pump or an emergency fire pump. <u>The emergency fire pump, its seawater inlet, and suction and delivery pipes and isolating valves shall be located outside the machinery space if the valve is remotely controlled from a position in the same compartment as the emergency fire pump and the suction pipe is as short as practicable. Short lengths of suction or discharge piping may penetrate the machinery space, provided they are enclosed in a substantial steel casing or are insulated to "A-60" class standards.**</u> The pipes shall have substantial wall thickness, but in no case less than 11mm, and shall be welded except for the flanged connection to the sea inlet valve.</p>	<p>*: The isolating valves to separate the section of the fire main within the machinery space containing the main fire pump or pumps from the rest of the fire main are to comply with <b>R10.2.1-3, Part R of the Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships</b></p> <p><u>**: For the application, to be in accordance with <b>R10.2.1-4 through -6, Part R of the Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships.</b></u></p>
<u>13.1</u>	<p><u>The purpose of this regulation is to provide means of escape so that persons on board can safely and swiftly escape to the lifeboat and liferaft embarkation deck. For this purpose, the following functional requirements shall be met:</u></p> <p><u>.1 safe escape routes shall be provided;</u></p> <p><u>.2 escape routes shall be maintained in a safe condition, clear of obstacles; and</u></p> <p><u>.3 additional aids for escape shall be provided as necessary to ensure accessibility, clear marking, and adequate design for emergency situations.</u></p>	<p><u>In cases where overhead hatches are used as escape routes, they are to be in accordance with <b>R13.1.1-2, Part R of the Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships.</b></u></p>

## EFFECTIVE DATE AND APPLICATION (Amendment 1-4)

1. The effective date of the amendments is 1 July 2012.
2. Notwithstanding the amendments to the Guidance, the current requirements may apply to ships for which the date of contract for construction\* is before the effective date.  
\* “contract for construction” is defined in the latest version of IACS Procedural Requirement (PR) No.29.

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

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.

---

## **Japanese Translation**

Rules for the survey and construction of passenger ships





「旅客船規則」の一部を次のように改正する。

### 3 編 船体構造及び艀装

#### 1 章 通則

##### 1.1 一般

##### 1.1.1 適用

-7.を次のように改める。

-7. **1.1.1-4.**の規定により、**鋼船規則 C 編 25.2.2** の規定が適用される場合、次に掲げるタンクを海水バラストタンクとみなすことを要しない。

- (a) 1969 年の船舶のトン数測度に関する国際条約において、純トン数に含まれるタンク。
- (b) 雑排水（清水及び衛生排水等）又は汚水も積載する兼用タンク。

#### 附 則

1. この規則は、2012 年 6 月 15 日から施行する。

---

## **Japanese Translation**

Guidance for the survey and construction of passenger ships



「旅客船規則検査要領」の一部を次のように改正する。

## 改正その 1

# 2 編 船級検査

## 1 章 通則

### 1.1 検査

#### 1.1.3 船級維持検査の時期

-1.(4)を次のように改める。

-1. 規則 2 編 1.1.3-3.の適用において、鋼船規則検査要領 B1.1.3-5.に規定するものに加えて、次による。

(1)から(3)は省略)

(4) 梱包された危険物を運送する 1984 年 9 月 1 日から 2010 年 12 月 31 日の間に建造開始段階にあった旅客船にあっては、2011 年 1 月 1 日以降の最初の定期検査までに、*SOLAS* II-2 章 19 規則、表 19.1 及び表 19.3 の規定に従い、19.3 規則の規定に適合していることを、検査により確認を受ける。ただし、以下に従うものとする。

(a) 1984 年 9 月 1 日から 1986 年 6 月 30 日の間に建造開始段階にあった旅客船であって、海上安全委員会の決議 *MSC.1(XLV)*で採択された 1974 年海上人命安全条約の改正 II-2 章第 54.2.3 規則に適合している場合においては、*SOLAS* II-2 章 19.3.3 規則の要件に適合する必要はない。

(b) 1986 年 7 月 1 日から 1992 年 1 月 31 日の間に建造開始段階にあった旅客船であって、海上安全委員会の決議 *MSC.6(48)*で採択された 1974 年海上人命安全条約の改正 II-2 章第 54.2.3 規則に適合している場合においては、*SOLAS* II-2 章 19.3.3 規則の要件に適合する必要はない。

(c) 1984 年 9 月 1 日から 1998 年 6 月 30 日の間に建造開始段階にあった旅客船にあっては、*SOLAS* II-2 章 19.3.10.1 規則及び 19.3.4410.2 規則の要件に適合する必要はない。

(d) 1992 年 2 月 1 日から 2002 年 6 月 30 日の間に建造開始段階にあった旅客船であって、海上安全委員会の決議 *MSC.13(57)*で採択された 1974 年海上人命安全条約の改正 II-2 章第 54.2.3 規則に適合している場合においては、*SOLAS* II-2 章 19.3.3 規則の要件に適合する必要はない。

(e) 1984 年 9 月 1 日から 2002 年 6 月 30 日の間に建造開始段階にあった旅客船であって、海上安全委員会の決議 *MSC.1(XLV)*で採択された 1974 年海上人命安全条約の改正 II-2 章第 54.2.1, 54.2.5, 54.2.6 及び 54.2.9 規則に適合している場合においては、*SOLAS* II-2 章 19.3.1, 19.3.5, 19.3.6 及び 19.3.9 規則の要件に適合する必要はない。

附 則（改正その 1）

1. この達は、2012 年 6 月 15 日から施行する。

## 10 編 潜水旅客船

### 3 章 船体構造

#### 3.3 耐圧殻等

3.3.1 を次のように改める。

##### 3.3.1 防火材料

規則 10 編 3.3.1-2.にいう「本会が適当と認める試験」とは、SOLAS 条約 II-2 章の第 3 規則に定義される FTP コード~~(国際海事機関の海上安全委員会において決議 MSC.61(67)として採択された火災試験方法の実施のための国際規則をいい、効力を生ずる同規則の改正を含む。)~~の附属書 1 中、~~2 編及び 5 編の要件に従って実施される「発煙及び有毒性ガス試験」並びに「表面燃焼性火炎伝播性試験」又はこれらと同等のものをいう。~~

## 付録 7-1 SOLAS II-2 章の旅客船関係の条文解釈

### 1 SOLAS II-2 章の条文解釈

#### 1.1 条文解釈

2000 年 12 月 5 日に第 73 回の海上安全委員会において決議 MSC.99(73)として採択された、1974 年海上人命安全条約 2000 年改正中の第 II-2 章の旅客船に関連した条文の解釈は、表 7-1-A1 によること。なお、条文の解釈中で引用している図表については 1.2 によること。

表 7-1-A1 の一部を次のように改める。

表 7-1-A1 SOLAS II-2 章の条文解釈

条項番号	SOLAS 条文	条文解釈
	A 部 総則	
Reg.3	第 3 規則 定義	
3.33	この章の規定の適用上、別段の明文の規定がない限り、 <u>不燃性材料*</u> とは、火災試験方法コードに従って摂氏 750 度程度に熱せられたときに燃えず、かつ、自己発火に十分な量の引火性蒸気を発生しない材料をいう。その他の材料は、可燃性材料とする。	<p>*：次に掲げる材料は不燃材料として取り扱う。</p> <p><del>(1) 板ガラス、ガラスロック、粘土、セラミック及びガラス繊維</del></p> <p><del>(2) 金属（マグネシウム及びマグネシウム合金を除く）</del></p> <p><del>(3) 砂、砂利、膨張蛭石、スラグ（膨張又は気泡スラグ）、珪藻土、パーライト又は軽石を骨材としたポルトランドセメント、石膏及びマグネサイトコンクリート</del></p> <p><u>(1) ガラス類</u></p> <p><u>(2) コンクリート類</u></p> <p><u>(3) セラミックス類</u></p> <p><u>(4) 天然石</u></p> <p><u>(5) 煉瓦及び石膏類</u></p> <p><u>(6) 一般の金属及び金属合金（マグネシウム及びマグネシウム合金を除く。）</u></p>
3.40	<p>「火災の危険性が小さい家具及び備品を備える部屋」とは、この章の第 26 規則の規定の適用上、その内部に次のような<u>火災の危険性が小さい家具*</u><sup>1</sup>及び備品を備える部屋（キャビン、公共室、事務室その他の居住区域）をいう。</p> <p>.1 （省略）</p> <p>.2 （省略）</p> <p>.3 <u>カーテンその他のつり下げられる織物類</u><sup>4</sup>は、火災試験方法コードに従って炎の広がりを妨げる性質が <math>0.8\text{kg/m}^2</math> の質量の羊毛のものに劣らないこと。</p> <p>.4 <u>敷物は炎の広がりが遅い性質</u><sup>5</sup>を有すること。</p> <p>.5 （省略）</p> <p>.6 <u>布張り家具</u><sup>7</sup>は、火災試験方法コードに従って着火及び炎の広がりを妨げる性質を有すること。</p> <p>.7 <u>ベッド構成材料</u><sup>8</sup>は、火災試験方法コードに従って着火及び炎の広がりを妨げる性質を有すること。</p>	<p>*1：固定された家具（周囲が部屋の壁面に固着されない状態で備え付けられる家具）は、<b>11.2</b> 規則の収納家具に対する要件を適用し不燃性材料のみで造ること。なお、表面の布地、皮革その他これに類する材料（合成皮革等も含む）及び詰め物は、火災試験方法コードに従い実施される <u>Part 8</u>「布張り家具の試験方法」、に合格する性能を有するもの<del>の</del>又は、<b>鋼船規則検査要領 R5.3.2-2</b>にいう難燃性上張り材とすること。</p> <p>*2：（省略）</p> <p>*3：（省略）</p> <p>*4：火災試験方法コードに従い実施される <u>Part 7</u>「鉛直に支持される織物及びフィルムの試験」に合格する性能を有すること。</p> <p>*5：<u>敷物に関しては、火災試験方法コードに従い実施される Part 5「表面燃焼性火災伝播試験」に合格したもの又は羊毛 100%のもの。</u>（日本籍船においては、“防災マーク”のみのものは認められない。本要件は量にも適用するが、現実には、該当する火災試験に合格する量はないと考えられるので、量を使用した部屋</p>

		<p>は，“火災の危険性が小さい家具及び備品を備える部屋”とはならない。）</p> <p>*6：（省略）</p> <p>*7：「布張り家具」では、収納家具，固定していない家具，固定された家具を問わず，布張り家具の側地及び詰め物（通常の椅子，ソファの座，背もたれ等の布張り部，詰め物等も含む）が火災試験方法コード <u>Part8</u> に従い実施される「布張り家具の試験方法」に合格する性能を有するものであること。</p> <p>*8：布団，マットレス，毛布，ベッドカバー，枕などの寝具及び容易に移動できるクッション，テーブルクロスなどは火災試験方法コードに従い，<u>Part9</u>「寝具類のための試験」に合格する性能を有するものであること。</p>
	<b>B 部 火災及び爆発の防止</b>	
	<b>第 6 規則 煙の発生の可能性及び毒性</b>	
6.2	<p>塗料，ワニスその他の仕上材<sup>*1</sup></p> <p>船舶の内部の露出面<sup>*2</sup>に使用する塗料，ワニスその他の仕上材<sup>*3</sup>は，<u>過度の量の煙，その他の有毒性物質を生ずるものであってはならず<sup>*4</sup></u>，火災試験方法のコードに従わなければならない。</p>	<p>*1：（省略）</p> <p>*2：（省略）</p> <p>*3：（省略）</p> <p>*4：「過度の量の煙その他の有毒性物質を生ずるものであってはならない」材料とは，火災試験コードに<u>従い実施される Part2</u>「煙及び毒性試験」及び <u>Part5</u>「<u>表面燃焼性・火炎伝播試験</u>」に合格した「難燃性塗料」，「難燃性上張り材」，「難燃性表面床張り材」又は不燃性材料をいう。</p> <p>*4：（省略）</p>
	<b>C 部 火災及び爆発の抑制</b>	
	<b>第 9 規則 火災の抑制</b>	
9.2.2.3.3	<p>連続「B」級天井張り又は内張りは，関連する甲板又は隔壁と一体をなして，仕切りに要求される<u>保全防熱性を全体的に又は部分的に確保するもの</u><sup>*</sup>であると認めることができる。</p>	<p>*：連続「B」級天井張り及び内張りは，鋼甲板と天井張り，鋼隔壁と内張りのそれぞれの組み合わせで，必要な防熱値を確保できるものとみなすが，それらが，火災試験方法コード <u>（Res.A754(18)）</u> に従って試験され，<u>合格していることが条件となる。</u></p>
9.4.1.1.2	<p>「A」級仕切りにおけるすべての戸及び戸枠の構造並びに戸を閉鎖したときに定着させる装置は，火災並びに煙及び炎の通過の阻止について，実行可能な限り，戸が取り付けられる<u>隔壁と同等のもの</u><sup>*</sup>でなければならない，火災試験方法コードに基づき決定される。これらの防火戸及び戸枠は，鋼その他これと同等の材料で造ること。戸枠の一部として縁材を設けずに承認された戸であって，2010 年 7 月 1 日以降に取り付けられたものは，戸の下部の間隙が 12mm を超えないよう取り付けられなくてはならない。床材が閉じた戸の真下に入りこまないよう，不燃性の縁材が戸の下部に取り付けられなくてはならない。</p>	<p>*：原則として，水密戸を除く戸は火災試験方法コード <u>決議 MSC61(67)</u> に基づく試験に合格した<u>するもの</u>とする。</p> <p>*：（省略）</p>
9.4.1.1.4	<p>主垂直区域隔壁，調理室境界及び階段閉囲部分の防火戸は，<u>動力操作の水密戸<sup>*1</sup></u>及び通常施錠されている防火戸を除くほか，以下の要件に適合するものでなければならない。</p> <p>.1 から.14 （省略）</p> <p>.15 動力駆動の戸は，火災の際に動作することができ，かつ，<u>火災試験方法コードに従い<sup>*6</sup>承認された型式の制御装置を備えなければならない。</u>この装置は以下の要件を満たすこと。</p> <p>.1 制御装置は，少なくとも 200 度の温度にお</p>	<p>*1 から*5 （省略）</p> <p>*6：火災試験方法コードに<u>従い実施される Part4</u>「防火扉制御機構のための試験」に合格する性能を有するものをいう。</p>

	<p>いて少なくとも 60 分、動力が供給され、戸を操作できなければならない。</p> <p>.2 火災の影響を受けない他のすべての戸の動力は供給が損なわれてはならない。</p> <p>.3 200 度を超える温度では、制御装置は動力から自動的に切り離され、少なくとも 945 度の温度において戸の閉鎖を保持できなければならない。</p>	
9.7.1.2	<p>下記のものは火災試験方法コードに従って試験<sup>*1</sup>されること。</p> <p>1. 防火ダンパー<sup>*2</sup>。（適切な使用方法を含む。）</p> <p>2. A 級仕切りを貫通するダクト。ただし、リベット又はネジ止めフランジもしくは溶接によって換気ダクトに直接接続された鋼製スリーブはこの限りではない。</p>	<p>*1： 火災試験方法コードに従い実施される <del>Part 2</del> 「A 級、B 級及び F 級仕切の試験」中の <del>2.1</del> の「防火ダンパー、パイプ貫通部及び電線貫通部の試験」に合格する性能を有するものをいう。</p> <p>*2： 9.7 で規定されるダンパーについては、表 7-1-A11 を参照すること。</p>
9.7.5.1	<p>調理室のレンジからの排気用ダクトは、7.2.1.2.1 及び 7.2.1.2.2 の規定の要件に適合しなければならない。かつ、次のものを備えなければならない。</p> <p>.1 （省略）</p> <p>.2 ダクト下端に設けられた防火ダンパー<sup>*1</sup>であって遠隔で操作できる自動作動のもの及びダクトの上方末端の防火ダンパーであって遠隔で操作できるもの</p> <p>.3 （省略）</p> <p>.4 （省略）</p> <p>.5 （省略）</p>	<p>*1： 防火ダンパーは、ダクトとレンジフードの間に設けること。また、このダンパーは <del>IMO 決議 4.754(19)</del> に規定する火災試験方法コードに従い実施される「A 級、B 級及び F 級仕切の試験」<del>火災試験</del>に合格したものとする必要はないが、鋼製のもので、空気の流れを確実に止め得るものとする。</p> <p>*2： （省略）</p> <p>*3： （省略）</p>

## 附 則（改正その 2）

1. この達は、2012 年 7 月 1 日から施行する。



## 付録 7-1 SOLAS II-2 章の旅客船関係の条文解釈

### 2 火災安全設備コードの条文解釈

#### 2.1 条文解釈

2000 年 12 月 5 日に第 73 回海上安全委員会において決議 MSC.98(73)として採択された火災安全設備のための国際規則(火災安全設備コード)の条文の解釈は、表 7-1-B1 によること。なお、条文の解釈中で引用している図表については、それぞれ 2.2 によること。

表 7-1-B1 の一部を次のように改める。

表 7-1-B1 火災安全設備コードの条文解釈（抜粋）

条項番号	FSS Code 条文	条文解釈
FSS9	第 9 章 固定式火災探知警報装置	
FSS 9.2.1.1	要求される固定式火災探知警報装置*（手動発信器を備えるもの）は、常時直ちに作動することができるものでなければならない（ただし、この目的のためにバックアップ用の制御盤は要求しない）。ただし、高温作業中の作業室、荷役中のロールオン・ロールオフ区域等の特定の区画については、探知器を切り離しても差し支えない。探知器を切り離す手段は、当該作業のために前もって設定された時間の後に、自動的に装置を通常の監視状態に復旧させるものでなければならない。当該区画は、規則により要求される探知器が切り離されている間は、乗員又は火災巡視員が配置されていなければならない。なお、他のすべての区画の探知器は作動可能な状態でなければならない。	*：（省略）
FSS 9.2.1.2	火災探知警報装置は、制御盤において防火戸の開鎖 <sup>*1</sup> 及び類似の機能の操作 <sup>*2</sup> が認められる場合を除くほか、他の目的に使用してはならない。	<del>*1：防火ドアを兼用している水密ドアは、脱出経路確保のため、火災探知時に警報に連動して自動的に閉鎖する機構を設けないこと。</del> <del>*2：次の機能は認められる。</del> <del>ペーシングシステム、ファン停止、防火戸及び防火ダンプの開鎖、スプリンクラ装置、資料抽出式煙探知装置及び低位置照明装置のそれぞれの起動操作</del>
FSS 9.2.1.5 <del>3</del>	固定式火災探知警報装置及び関連機器は、船上で通常起こる供給電力の瞬時変動を含む電圧変動、電圧過渡現象、周囲温度の変化、振動、湿度 <del>気</del> 、衝撃及び腐食に耐え得るように適切に設計*されなければならない。船橋内又は船橋の近傍のすべての電気及び電子機器は、IMO が制定した勧告を考慮し、電磁両立性について試験されなければならない。	*：（省略）
FSS 9.2.1.4	火災場所識別機能*を備えた火災探知警報装置は、次の措置を講じたものでなければならない。	*：「ループ」とは連続して様々な区画の探知器が繋がっている電気回路をいう

	<del>1 断線、短絡、接地その他の損傷がループ*に生じた場合にループ全体が無効とならないことを確保するための手段を備えること。</del> <del>2 電氣的、電子的故障及び情報伝達上の故障を生じた場合に、火災探知警報装置の初期設定の状態を回復することができるように措置がとられること。</del> <del>3 最初に発せられる火災警報が、その他の探知器による火災警報を妨げないこと。</del> <del>4 ループが同じ区域を 2 度通らないこと。大きな公室の場合のようにこのことが実行不可能な場合、必要があって同じ区域を 2 度目に通るループの一部は、もう一方のループの一部と実行可能な最大限の距離をとって敷設されること。</del>	<del>「火災位置識別機能」とは個々に火災探知器を識別できる機能をいう。</del>
FSS 9.2.3.1.1	<del>火災探知器は、熱、煙もしくはその他の燃焼生成物、炎又はこれらの要因のいずれかの組合せによって作動するものでなければならない。主管庁は、感度がこのような火災探知器よりも劣らないと認める場合*には、これらの要因以外の初期火災を示す他の要因によって作動する火災探知器の使用を認めることがある。炎探知器は、煙探知器又は熱探知器に追加して設置される場合にのみ使用することができる。</del>	*：（省略）
FSS 9.2.3.1.2	居住区域内のすべて全ての階段、通路及び脱出経路に要求される取り付けられる煙探知器は、 <u>EN 54:2001 及び IEC 60092-504 に従って試験された際に、煙濃度の 1m 当たりの減光率が 12.5%を超えるまでに作動するが当該減光率が 2%以下では作動しないことが証明されたものでなければならないこと。</u> ただし、主管庁は他の規格を定めて差し支えない。他の区画場所に設置される煙探知器は、探知器が鈍感又は過敏にならないことを考慮して、主管庁が <u>適当と認める感応限度内*</u> において作動するものでなければならない。	*：（省略）
FSS 9.2.3.1.3	熱探知器は、 <u>EN 54:2001 及び IEC 60092-504 に従って試験された際に、温度上昇が毎分摂氏 1 度を超えない場合には、摂氏 78 度を超えるまでに作動するが摂氏 54 度以下では作動しないことが証明されたものでなければならないこと。</u> ただし、主管庁は他の規格を定めて差し支えない。 <u>温度上昇が毎分摂氏 1 度を超える場合にはより高い温度上昇率においては、探知器が鈍感又は過敏にならないようことを考慮し、主管庁が適当と認める温度範囲内において作動*</u> するものでなければならない。	*：（省略）
FSS <del>9.2.4.1</del>	<del>系統*</del>	<del>*：「火災探知警報装置の系統」とは、表示盤に表示される探知器及び発信器のグループをいう。</del>
FSS 9.2.4.2.1	探知器は、 <u>最高の性能を発揮することができるように*</u> 取り付けなければならない。 <u>ベーム梁及び通風用のダクトの近くの場所又は気流が探知器の性能に不利な影響を及ぼし得る</u> 与え得る <u>その他の場所並びに衝撃及び物理的損傷の起こりやすい場所</u> は、避けなければならない。原則として、 <u>頭上の位置に取り付ける探知器は、通路、格納庫及び階段室内を除き、隔壁から少なくとも 0.5m 離して頭上となる位置に取り付けなければならない</u>	*：（省略）

	<del>いなければならない。</del>	
FSS 9.2.4.3.1	固定式火災探知警報装置の一部を成すケーブル配線は、調理室、A 類機関区域及びその他の火災の危険性の大きい閉囲された場所*を避けるように配置する。ただし、これらの場所に火災探知又は火災警報装置を備える必要がある場合又は電力供給源に接続させる必要がある場合は、この限りでない。	*：（省略）
FSS 9.2.5.1.5	固定式火災探知警報装置の作動に必要な動力源及び電気回路は、次の動力喪失及び又は故障について適切に監視される*ものでなければならない。  <u>.1 断線による 1 つの開路故障又は電源遮断故障</u> <u>.2 導線が金属部材に接触することにより引き起こされる 1 つの接地故障</u> <u>.3 2 つ以上の導線に接触することにより引き起こされる 1 つの配線故障</u>  故障の発生により、火災警報信号と識別される可視可聴故障警報信号が制御盤に発せられなければならない。	*：（省略）
FSS 9.2.5.2+	試験及び保守に関する適当な手引書及び備品*を備えなければならない。探知器は、探知器が反応するように設計されている火災の種類に応じて適切な機器を用い、定期的に試験されなければならない。探知器が自己診断装置を有し、探知器のヘッドが汚れやすい場所に清掃管理を適用する船舶にあっては、主管庁が適当と認める試験を実施することとして差し支えない。	*：（省略）

### 附 則（改正その 3）

1. この達は、2012 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については、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。

## 付録 7-1 SOLAS II-2 章の旅客船関係の条文解釈

## 1 SOLAS II-2 章の条文解釈

## 1.1 条文解釈

表 7-1-A1 の一部を次のように改める。

表 7-1-A1 SOLAS II-2 章の条文解釈

Reg. 10	第 10 規則 消火	
10.2.1.4.1	<p>消火主管を 1 又は 2 以上の主消火ポンプのある機関区域内の部分とそれ以外の部分とに分離する遮断弁*は、機関区域外の容易に近づくことができ、かつ、保護された場所に取り付ける。消火主管は、遮断弁を閉止したときに、船上のすべての消火栓（当該機関区域にあるものを除く）が、他の消火ポンプ又は非常用消火ポンプにより給水されるように配置する。非常用消火ポンプ、その海水取入口、吸水管及び排水管並びに遮断弁は、機関区域の外側に配置されなければならない。このような配置が不可能である場合においても、海水吸入弁を非常用消火ポンプの同じ区画にある場所から遠隔操作できるものとし、かつ、吸水管をできる限り短くするならば、シーチェストを機関区域内に設置することができる。吸水管又は排水管の短管は、それらが堅固な鋼製ケーシングにより閉囲されているか又は A-60 級で防熱されていることを条件として、機関区域内に設置することができる**。</p> <p>当該管の肉厚は堅固なものでなければならず、11mm を下回らないとともに、海水取り入れ弁に対するフランジ接続を除き、全て溶接されたものでなければならない。</p>	<p>*：「消火主管を主消火ポンプのある機関区域内の部分とそれ以外の部分とに分離する遮断弁」に関しては、<u>鋼船規則検査要領 R 編 R10.2.1-3</u> によること。</p> <p>**：適用にあたっては、<u>鋼船規則検査要領 R 編 R10.2.1-4. から-6. によること。</u></p>
Reg.13	第 13 規則 脱出設備	
13.1	<p><u>目的</u> この規則の目的は、<u>脱出設備を備え、船内の人員が安全かつ迅速に救命艇及び救命いかだ乗艇場所まで避難できるようにすることである。この目的のため、以下の機能要件に適合しなければならない。</u></p> <p><u>1 安全な脱出経路を設けること。</u> <u>2 全ての脱出経路は安全な状態に維持され、障害物が無いこと。</u></p>	<p><u>脱出経路として使用されるハッチがある場合については、鋼船規則検査要領 R 編 R13.1.1-2. によること。</u></p>

<p><u>.3 近づき易さ、明確な表示及び非常時の使用に適した設計を確保するため、必要に応じて脱出のための補助的手段を備えること。</u></p>
--

## 附 則（改正その 4）

1. この達は、2012 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。