

# **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**

**2014 AMENDMENT NO.1**

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

**2014 AMENDMENT NO.3**

Rule No.81 / Notice No.70 19th December 2014

Resolved by Technical Committee on 29th July 2014

Approved by Board of Directors on 16th September 2014

---

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

**RULES**

## **2014 AMENDMENT NO.1**

Rule No.81 19th December 2014

Resolved by Technical Committee on 29th July 2014

Approved by Board of Directors on 16th September 2014

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 2 CLASS SURVEY**

### **Chapter 1 GENERAL**

#### **1.1 Surveys**

##### **1.1.7 Laid-up Ships**

Sub-paragraphs -2 and -3 have been amended as follows.

**1** Laid-up ships are not subject to Class Maintenance Surveys specified in **1.1.2**. However, Occasional Surveys may be carried out at the request of the owner.

**2** When laid-up ships are about to be re-entering their services, the following surveys and the surveys for the specific matters which have been postponed due to being laid-up, if any, are to be carried out.

(1) When any Periodical Survey or Planned Machinery Survey designated before lay-up has not been due, surveys equivalent to the Intermediate Surveys specified in **Chapter 3 of this Part**, corresponding to the age of the ship, ~~is~~ are to be carried out.

(2) When Periodical Surveys or Planned Machinery Surveys designated before lay-up have already become due, these Periodical Surveys or Planned Machinery Surveys are, in principal, to be carried out. However in case where two or more kinds of the Periodical Surveys have already become due, the Special Survey is to be carried out.

**3** If the ~~surveys~~ to be carried out under the requirements of -2(2) above are to correspond to the age of the ship is a Special Survey, either the overdue Special Survey or the next due Special Survey is to be carried out. In such cases, the validity of the Classification Certificate is to be in accordance with the requirements of 2.4.2-3, Guidance for the Classification and Registry of Ships corresponding to the Special Survey to be carried out.

### **EFFECTIVE DATE AND APPLICATION**

- 1.** The effective date of the amendments is 19 December 2014.

---

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

**GUIDANCE**

## **2014 AMENDMENT NO.3**

Notice No.70      19th December 2014  
Resolved by Technical Committee on 29th July 2014

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:

**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 has been amended as follows.

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

Number	SOLAS	Interpretations
(Omitted)		
9.7.1.1	<p>Ventilation ducts shall be of <i>steel or equivalent</i>* material. However, short ducts, not generally exceeding 2m in length and with a free cross-sectional area<sup>‡</sup> not exceeding 0.02m<sup>2</sup>, need not be non-combustible, subject to the following conditions:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 subject to paragraph 7.1.1.2 these ducts shall be of any material which has low flame spread characteristics;</li> <li>.2 on ships constructed on or after 1 July 2010, the ducts shall be made of heat resisting non-combustible material, which may be faced internally and externally with membranes having low flame-spread characteristics and, in each case, a calorific value not exceeding 45MJ/m<sup>2</sup> of their surface area for the thickness used;</li> <li>.3 they may only be used at the end of the ventilation device; and</li> <li>.4 the ducts are not situated less than 600mm, measured along the duct, from an opening in an "A" or "B" class division including continuous "B" class ceiling.</li> </ol>	<p>*: Gaskets in duct connections are to be of non- combustible material. However, where the use of elastic gasket are deemed necessary for the prevention of the leakage of air, combustible gaskets may be permitted provided that such gasket material is at least to have low flame-spread characteristics and appropriate considerations are made to the construction of such connection. In any case, combustible gaskets in flanged ventilation duct connections are not permitted in:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) ducts within 600mm of an A class or B class division;</li> <li>(2) ducts required to be of A class construction; and</li> <li>(3) exhaust ducts from galley ranges.</li> </ol> <p><u>A short length, not exceeding 600 mm, of flexible bellows constructed</u> of combustible material may be used for connecting fans to the ducting in air conditioning room. Unless otherwise specified, a ventilation duct made of material other than steel may be considered equivalent to a ventilation duct made of steel, provided the material is non-combustible and has passed a standard fire test in accordance with Part 3 of Annex 1 to the <b>FTP Code</b> as non-load bearing structure for 30 minutes following the requirements for testing "B" class divisions.</p>
(Omitted)		

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

Number	SOLAS	Interpretations
(Omitted)		
13.4.3.1	<p>On all ships, within machinery spaces, emergency escape breathing devices shall be situated ready for use at easily visible places, which can be reached quickly and easily at any time in the event of fire.</p> <p><i>The location of emergency escape breathing devices shall take into account the layout of the machinery space and the number of persons normally working in the spaces*.</i></p>	<p><del>*: The emergency escape breathing devices (EEBDs) are required for machinery spaces of category A where crew is normally employed or may be present on a routine basis. The location of EEBDs is to be such as shown in below taking into account the layout of the machinery space and the number of persons normally working in the space comply with the following requirements:</del></p> <p>(1) In machinery spaces of category A containing internal combustion machinery used for main propulsion</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) One EEBD in the engine control room, if located within the machinery space.</li> <li>(b) One EEBD in the workshop areas. <del>if any there is, however, a direct access to an escape way from the workshop, an EEBD is not required.</del></li> <li>(c) One EEBD, <del>in principle,</del> on each deck or platform level near the escape ladder <u>constituting the second means of escape from the machinery space (the other means being than a fire shelter, an enclosed escape trunk or a watertight access door to safe spaces at the lower level of the space).</u></li> <li>(d) Notwithstanding the provisions of (a) to (c) above, <del>EEBDs may be omitted in the following cases, provided that total number of the device in the space is three or more different number or location may be determined by the Administration taking into consideration the layout and dimensions or the normal manning of the space.</del> <ul style="list-style-type: none"> <li><del>i) Where the engine control room is located adjacent to the work shop, either device may be omitted.</del></li> <li><del>ii) Where the engine control room and/or the work shop is located adjacent to an escape route from the engine room, the device for such control room and/or work shop may be omitted.</del></li> </ul> </li> </ul> <p>(2) In machinery spaces of category A other than those of (1) One EEBD, <del>in principle as a minimum,</del> on each deck or platform level near the escape ladder <u>constituting the second means of escape from the space (the other means being than a fire shelter, an enclosed escape trunk or a watertight access door to safe spaces at the lower level of the space).</u> <del>Where easy escape to a safe space is surely granted, EEBDs may not be required.</del></p> <p>(3) For machinery spaces other than those of (1) and (2), the number and location of EEBDs are to be determined by the Administration.</p>
(Omitted)		

## EFFECTIVE DATE AND APPLICATION

1. The effective date of the amendments is 19 December 2014.
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.

---

## **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。

## 2 編 船級検査

### 1 章 通則

#### 1.1 検査

##### 1.1.7 係船中の船舶

-2.及び-3.を次のように改める。

-1. 係船中の船舶にあっては、**1.1.2** に規定する船級維持検査は行わない。ただし、臨時検査の申込みがあった場合はこの限りではない。

-2. 係船中の船舶を再び航行の用に供しようとするときは、次のいずれかの検査及び係船されていたために行われなかった指定事項に対する検査を受けなければならない。

(1) 係船期間中に定期的検査又は機関計画検査を受けるべき期日を経過しなかったときは、**3 章**に規定する建造後の経過年数に応じた中間検査に相当する検査を行う。

(2) 係船期間中に定期的検査又は機関計画検査を受けるべき期日を経過したときは、原則として期日を経過したすべての検査を行う。ただし、期日を経過した定期的検査が定期検査及び中間検査となる場合は、定期検査を行う。

-3. 前-**2.(2)**により行う検査が定期検査に該当する場合、その検査の種類は期日を経過した定期検査又は建造後の経過年数に応じた期日を経過した定期検査の次の定期検査のいずれかとする。この場合、船級証書の有効期間は、実施する検査の種類に応じて、登録規則細則 2.4.2-3.による。

### 附 則

1. この規則は、2014 年 12 月 19 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。

## 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 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
(省略)		
	C 部 火災及び爆発の抑制	
	第 9 規則 火災の抑制	
9.7.1.1	<p>通風用のダクトは、<b>鋼又は同等の材料</b> * のものでなければならない。もともと、おおむね長さが 2m 以下で、かつ、断面積が 0.02m<sup>2</sup> 以下である短いダクトは、次の条件を満たす場合には、鋼又はこれと同等とすることを要しない。</p> <p>.1 7.1.1.2 に従い、ダクトが炎の広がりが遅い性質のものであること。</p> <p>.2 2010 年 7 月 1 日以降に建造された船舶においては、ダクトは耐火性を有する不燃性材料で造られたものとする。この場合、炎の広がりが遅い性質がある皮膜を、内面及び外面に施行することができる。いずれの場合にも、使用される厚さにおいて、表面の発熱量が 45MJ/m<sup>2</sup> を超えないこと。</p> <p>.3 ダクトが通風装置の末端部にのみ使用されること。</p> <p>.4 ダクトが「A」級又は「B」級の仕切り（連続「B」級天井張りを含む。）の貫通部からダクトの長さに沿って 600mm 以上離れた位置にあること。</p>	<p>*: ダクトの継手については不燃性材料としなければならない。ただし、空気もれを防ぐため弾力性のあるパッキングの使用が避けられない場合には、継手の構造を考慮したうえで可燃性パッキング（ただし、少なくとも低火炎伝播性を有するもの）の使用を認めることがある。いずれの場合も、次の箇所には必ず不燃性パッキングを使用すること。</p> <p>(1) 「A」級又は「B」級仕切りの貫通部から 600mm の範囲内</p> <p>(2) 「A」級構造とすることが要求されるダクト</p> <p>(3) 調理室レンジからの排気ダクト</p> <p>また、空調機室内における送風機とダクトの連結部には長さ 600mm を超えない範囲で可燃性材料を用いて差し支えない。</p> <p>特に規定されない限り、火災試験方法コード附属書 1、第 3 部に規定される「B」級仕切りに対する試験要件に従った 30 分間の標準火災試験において無負荷の構造のものに対する判定基準に合格した不燃性材料で造られたダクトは、同等の材料のダクトとみなす。</p>
(省略)		

表 7-1-A1 SOLAS II-2 章の条文解釈 (続き)

条項番号	SOLAS 条文	条文解釈
	(省略)	
	D 部 脱出	
Reg.13	第 13 規則 脱出設備	
13.4.3	すべての種類の船舶において、機関区域には、非常脱出用呼吸具を直ちに使用できるよう容易に視認できる位置に備え、いかなる火災時にも容易かつ迅速に近づくことができるようにすること。 <b>非常脱出用呼吸具の設置場所には、機関区域の配置及び通常当該区域で作業をする人数が考慮されなければならない*</b> 。	<p><del>*</del>：非常脱出用呼吸具は、乗員が通常業務に従事する A 類機関区域に備えるものとする。その配置については、機関区域の配置や通常業務に従事する人数を考慮するものとし、次によるものとする。</p> <p><del>(1) 主推進に供される内燃機関を有する機関区域</del></p> <p><del>(a) 機関制御室が機関区域内に配置される場合、当該制御室に 1 組</del></p> <p><del>(b) 工作室があれば、工作室に 1 組</del></p> <p><del>(c) エスケープトランク又は安全場所へ通じる水密戸を除く脱出用階段・はしごの近くに、原則として各甲板又は台甲板に 1 組</del></p> <p><del>(d) 上記(a)から(c)にかかわらず、次の場合には非常脱出用呼吸具の数を減ずることができる。ただし、総数は 3 組以上とすること。</del></p> <p><del>i) 機関制御室が工作室に近接している場合、いずれか一方のものを省略して差し支えない。</del></p> <p><del>ii) 機関制御室及び／又は工作室が機関室からの脱出経路に隣接して設けられている場合、当該制御室及び／又は工作室の呼吸具を省略して差し支えない。</del></p> <p><del>(2) 上記(1)を除く A 類機関区域</del>  エスケープトランク又は安全場所へ通じる水密戸を除く脱出用階段・はしごの近くに、原則として各甲板又は台甲板に 1 組備える。ただし、安全場所への脱出経路が確保されている場合には、この限りでない。</p> <p><del>*</del>：非常脱出用呼吸具の数及び配置については、次によるものとする。</p> <p><u>(1) 主推進に使用される内燃機関を含む A 類機関区域</u></p> <p><u>(a) 機関制御室が当該機関区域内に配置される場合、機関制御室に 1 組。</u></p> <p><u>(b) 工作室に 1 組。ただし、工作室から脱出経路に直接通じる場合は、設置しなくても差し支えない。</u></p> <p><u>(c) 機関区域内の脱出経路沿い、原則として各甲板に 1 組。ここでいう脱出経路については、エスケープトランクや軸室等の他区画へ脱出する水密扉のようなものでないものとする。</u></p> <p><u>(d) 上記(a)から(c)にかかわらず、当該機関区域内の機器の配置、当該機関区域の大きさ及び通常作業に従事する乗員の数を考慮して、主管庁が適当と認める場合はこの限りではない。</u></p> <p><u>(2) 前(1)に規定される機関区域以外の A 類機関区域</u>  機関区域内の脱出経路沿い、原則として各甲板に少なくとも 1 組。ここでいう脱出経路については、エスケープトランクや軸室等の他区画へ脱出する水密扉のようなものでないものとする。</p> <p><u>(3) 前(1)及び(2)に規定される機関区域以外の機関区域については、主管庁が適当と認めるところによる。</u></p>
	(省略)	

## 附 則

1. この達は、2014 年 12 月 19 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。