

# **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**

**2015 AMENDMENT NO.2**

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

**2015 AMENDMENT NO.2**

Rule No.69 / Notice No.87      25th December 2015

Resolved by Technical Committee on 28th July 2015

Approved by Board of Directors on 14th September 2015

**ClassNK**  
NIPPON KAIJI KYOKAI

---

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

**RULES**

## **2015 AMENDMENT NO.2**

Rule No.69            25th December 2015

Resolved by Technical Committee on 28th July 2015

Approved by Board of Directors on 14th September 2015

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 1 GENERAL**

### **Chapter 1 GENERAL**

#### **1.2 Class Notations**

Paragraph 1.2.6 has been amended as follows.

##### **1.2.6 Application of Special Survey Scheme**

1 The notation “*Propeller Shaft Condition Monitoring System*” (abbreviated as *PSCM*) is affixed to the classification characters ~~For~~ of ships whose propeller shafts surveys are carried out based upon ~~for which surveys based on~~ the preventive maintenance system ~~are carried out in accordance with the provisions of~~ specified in the provisions of **8.1.3(1), Part B of the Rules for the Survey and Construction of Steel Ships**, by the provisions of **7.1.1, Part 2**, ~~the notation of “*Propeller Shaft Condition Monitoring System*” (abbreviated to *PSCM*) is affixed to the Classification Characters.~~

2 The notation “*Propeller Shaft Condition Monitoring System • A*” (abbreviated as *PSCM • A*) is affixed to the classification characters of ships whose propeller shafts surveys are carried out based upon the preventive maintenance system specified in the provisions of **8.1.3(2), Part B of the Rules for the Survey and Construction of Steel Ships**, by the provisions of **7.1.1, Part 2**.

3 The notation “*Alternative Propeller Shaft Survey • Oil*” (abbreviated as *APSS • O*) is affixed to the classification characters of ships having oil lubricated stern tube bearings (excluding those affixed with the notation “*PSCM*” or “*PSCM • A*”) whose propeller shaft surveys use the alternative survey methods specified in **1.1.3-1(6)(h), Part B of the Rules for the Survey and Construction of Steel Ships**, by the provisions of **1.1.3-1(5), Part 2**.

4 The notation of “*Alternative Propeller Shaft Survey • Water*” (abbreviated as *APSS • W*) is affixed to the classification characters, of ships having freshwater lubricated stern tube bearings utilising inboard freshwater (excluding those affixed with the notation “*PSCM*” or “*PSCM • A*”) whose propeller shaft surveys use the alternative surveys methods specified in **1.1.3-1(6)(h), Part B, Part B of the Rules for the Survey and Construction of Steel Ships**, by the provisions of **1.1.3-1(5), Part 2**.

## EFFECTIVE DATE AND APPLICATION

1. The effective date of the amendments is 1 January 2016.
2. Notwithstanding the amendments to the Rules, the current requirements apply to ships other than ships the delivery of which is on or after 1 January 2016 (hereinafter, referred to as “existing ships”) until the first propeller shaft and stern tube shaft survey scheduled on or after 1 January 2016.
3. Notwithstanding the provision of preceding **2.**, the amendments to the Rules may apply to existing ships upon request by the owner.

---

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

**GUIDANCE**

**2015 AMENDMENT NO.2**

Notice No.87      25th December 2015

Resolved by Technical Committee on 28th July 2015

Notice No.87 25th December 2015

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 2-1

**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 has been amended as follows.

Table 7-1-B1 Interpretations of FSS Code

Number	FSS Code	Interpretations
<u>FSS 3.2.1.2.2</u>	<u>Compressed air breathing apparatus shall be fitted with an audible alarm and a <i>visual</i> or other <i>device</i>* which will alert the user before the volume of the air in the cylinder has been reduced to no less than 200 l.</u>	<u>*: For a “visual device”, refer to <b>R23.2.1-5, Part R of the Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships.</b></u>
(omitted)		

EFFECTIVE DATE AND APPLICATION (Amendment 2-1)

1. The effective date of the amendments is 25 December 2015.

## Part 6 ELECTRICAL INSTALLATIONS

### Chapter 3 ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR SHIPS CARRYING SPECIAL CARGOES

#### 3.2 Special Category Spaces

##### 3.2.1 Electrical Installations in Special Category Spaces

Sub-paragraph -1 has been amended as follows.

1 The wording “electrical installations are to be of a type suitable for use in explosive gas atmosphere concerned” in **3.2.1-2, Part 6 of the Rules** means electrical installations are to have explosion-protective construction ~~grouped into~~ certified as Apparatus Group IIA and Temperature Class T3 or higher as specified in IEC 60079 or Explosion Class d1 and Ignition Group G3 or higher as specified in ~~Technical Recommendation issued by, National Institute of Industrial Safety, Independent Administrative Institution in Japan~~ the Recommended Practices for Explosion-Protected Electrical Installations in General Industries (NIIS-TR-NO.39 (2006)) issued by National Institute of Industrial Safety in Japan, or equivalent thereto, and having a construction suitable for use in zone 1 area specified in IEC 60079, e.g., intrinsically safe, flameproof, pressurized, increased safe type construction.

#### 3.3 Vehicle Spaces other than Special Category Spaces

##### 3.3.1 Electrical Installations in Cargo Spaces

Sub-paragraph -1 has been amended as follows.

1 The wording “electrical installations are to be of a type suitable for use in explosive gas atmosphere concerned” in **3.3.1-2, Part 6 of the Rules** means installations are to have explosion-protective construction ~~grouped into~~ certified as Apparatus Group IIA and Temperature Class T3 or higher as specified in IEC 60079 or Explosion Class d1 and Ignition Group G3 or higher as specified in ~~Technical Recommendation issued by, National Institute of Industrial Safety, Independent Administrative Institution in Japan~~ the Recommended Practices for Explosion-Protected Electrical Installations in General Industries (NIIS-TR-NO.39 (2006)) issued by National Institute of Industrial Safety in Japan, or equivalent thereto, and having a construction suitable for use in zone 1 area specified in IEC 60079, e.g., intrinsically safe, flameproof, pressurized, increased safe type construction.

2 The wording “a type approved by the Society” in **3.3.1-4, Part 6 of the Rules** means a type described in -1 above.

## 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

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

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

Number	<i>SOLAS</i>	Interpretation
(Omitted)		
13.4.1.4	<p><del>Two means of escape shall be provided from a machinery control room located within a machinery space, at least one of which will provide continuous fire shelter to a safe position outside the machinery space.*</del></p> <p>Two means of escape shall be provided from <u>a machinery control room</u><sup>*1</sup> located within a machinery space, at least one of which will provide <u>continuous fire shelter</u><sup>*2</sup> to a safe position outside the machinery space.</p>	<p><del>*: This means of escape is to lead persons to a route which is protected from the danger of fire to the outside of the machinery space.</del></p> <p><u>*1: Refer to R13.4.5-1, Part R of the Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships.</u></p> <p><u>*2: Refer to R13.4.5-2 to R13.4.5-4, Part R of the Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships.</u></p>
13.4.1.6	<p>Two means of escape shall be provided from <u>the main workshop</u><sup>*1</sup> within a machinery space. At least one of these escape routes shall provide a <u>continuous fire shelter</u><sup>*2</sup> to a safe position outside the machinery space.</p>	<p><u>*1: Refer to R13.4.6-1, Part R of the Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships.</u></p> <p><u>*2: Refer to R13.4.6-2 to R13.4.6-4, Part R of the Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships.</u></p>
(Omitted)		

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

1. The effective date of the amendments is 1 January 2016.
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

#### 1.1    Interpretation

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

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

Number	SOLAS	Interpretation
(Omitted)		
13.4.1	Means of escape from each machinery space in passenger ships shall comply with the following provisions.	Inclined ladders and stairways in machinery spaces being part of, or providing access to, escape routes but not located within a protected enclosure are not to have an inclination greater than 60° and are not to be less than 600 mm in clear width. Such requirement need not be applied to ladders and stairways not forming part of an escape route, only provided for access to equipment or components, or similar areas, from one of the main platforms or deck levels within such spaces.
13.4.1.1	<p>Where the space is below the bulkhead deck the two means of escape shall consist of either:</p> <p>.1 two sets of <u>steel ladders</u><sup>*1</sup> as widely separated as possible, leading to doors in the upper part of the space similarly separated and from which access is provided to the appropriate lifeboat and liferaft embarkation decks. One of these ladders shall be located within a protected enclosure that satisfies regulation 9.2.2.3, category (2) or regulation 9.2.2.4, category (4), as appropriate, from the lower part of the space it serves to a <u>safe position</u><sup>*2</sup> outside the space. Self-closing fire doors of the same fire integrity standards shall be fitted in the enclosure. The ladder shall be fixed in such a way that heat is not transferred into the enclosure through non-insulated fixing points. The <u>protected enclosure</u><sup>*3, *4</sup> shall have minimum internal dimensions of at least 800mm x 800mm, and shall have emergency lighting provisions; or</p> <p>.2 one steel ladder leading to a door in the upper part of the space from which access is provided to the embarkation deck and additionally, in the <u>lower part of the space</u><sup>*5</sup> and in a position well separated from the ladder referred to, a steel door capable of being operated from each side and which provides access to a safe escape route from the lower part of the space to the</p>	<p><sup>*1</sup>: Ladders having strings of flexible steel wire ropes are not acceptable in such escape routes.</p> <p><sup>*2</sup>: A “safe position” can be any space, excluding lockers and storerooms irrespective of their area, cargo spaces and spaces where flammable liquids are stowed, but including special category spaces and ro-ro spaces, from which access is provided and maintained clear of obstacles to the embarkation decks.</p> <p><sup>*3</sup>: Refer to <b>R13.4.1-10, Part R of the Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships.</b></p> <p><sup>*4</sup>: Internal dimensions are to be interpreted as clear width, so that a passage having diameter of 800 mm is available throughout the vertical enclosure, as shown in the <b>Fig. R13.4.1-2</b>, clear of ship's structure, with insulation and equipment, if any. The ladder within the enclosure can be included in the internal dimensions of the enclosure. When protected enclosures include horizontal portions their clear width is not to be less than 600 mm.</p> <p><sup>*5</sup>: Machinery spaces may include working platforms and passageways, or intermediate decks at more than one deck level. In such case, the lower part of the space is to be</p>

	embarkation deck.	<u>regarded as the lowest deck level, platform or passageway within the space. At deck levels, other than the lowest one, where only one means of escape other than the protected enclosure is provided, self-closing fire doors are to be fitted in the protected enclosure at that deck level. Smaller working platforms in-between deck levels, or only for access to equipment or components, need not be provided with two means of escape.</u>
13.4.1.3	(Omitted)	
13.4.1.4	Two means of escape shall be provided from a machinery control room located within a machinery space, at least one of which will provide continuous <i>fire shelter to a safe position</i> <sup>*1</sup> <i>outside the machinery space</i> . <sup>*2</sup>	<p><u>*1: A “safe position” can be any space, excluding lockers and storerooms irrespective of their area, cargo spaces and spaces where flammable liquids are stowed, but including special category spaces and ro-ro spaces, from which access is provided and maintained clear of obstacles to the embarkation decks.</u></p> <p><u>*2: This means of escape is to lead persons to a route which is protected from the danger of fire to the outside of the machinery space.</u></p>
(Omitted)		

#### EFFECTIVE DATE AND APPLICATION (Amendment 2-3)

1. The effective date of the amendments is 1 January 2016.
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.

## 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 has been amended as follows.

Table 7-1-B1 Interpretations of FSS Code

Number	FSS Code	Interpretations
	(omitted)	
FSS 6.3.2.1.2	Sufficient foam generating-capacity shall be provided to ensure the minimum design filling rate for the system is met and in addition shall be adequate to completely fill <i>the largest protected space*</i> within 10 min.	<p><del>#: Where a machinery space of category A includes a casing, the volume of the largest protected space is to include that of the machinery space up to the following (1) or (2), whichever is higher:</del></p> <p><del>(1) the lowest part of the casing; or</del></p> <p><del>(2) 1m above the highest point of the highest positioned fire risk objects within the machinery space. Such fire risk objects include, but may not be limited to, those listed in SOLAS regulation II-2/3.31, and those defined in SOLAS regulation II-2/3.34.</del></p> <p><del>Where a machinery space of category A does not include a casing, the volume of the largest protected space is to be that of the space in its entirety, irrespective of the location of any fire risk object therein.</del></p> <p><u>#: The largest protected space within a machinery space of category A is to be in accordance with R26.3.2, Part R of the Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships.</u></p>
FSS 6.3.3.1.2	Sufficient foam generating-capacity shall be provided to ensure the minimum design filling rate for the system is met and in addition shall be adequate to completely fill <i>the largest protected space*</i> within 10 min.	<p><del>#: Where a machinery space of category A includes a casing, the volume of the largest protected space is to include that of the machinery space up to the following (1) or (2), whichever is higher:</del></p> <p><del>(1) the lowest part of the casing; or</del></p> <p><del>(2) 1m above the highest point of the highest positioned fire risk objects within the machinery space. Such fire risk objects include, but may not be limited to, those listed in SOLAS regulation II-2/3.31, and those defined in SOLAS regulation II-2/3.34.</del></p> <p><del>Where a machinery space of category A does not include a casing, the volume of the largest protected space is to be that of the space in its entirety, irrespective of the location of any fire risk object therein.</del></p> <p><u>#: The largest protected space within a machinery space of category A is to be in accordance with R26.3.3, Part R of</u></p>

## EFFECTIVE DATE AND APPLICATION (Amendment 2-4)

1. The effective date of the amendments is 1 January 2016.
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。

## 1 編 総則

### 1 章 通則

#### 1.2 船級符号への付記

1.2.6 を次のように改める。

##### 1.2.6 検査方法

-1. 2 編 7.1.1 の規定により，鋼船規則 B 編 8.1.3(1)の規定に従いプロペラ軸の予防保全管理方式に基づく検査を実施する船舶については，船級符号に“*Propeller Shaft Condition Monitoring System*”（略号 *PSCM*）を付記する。

-2. 2 編 7.1.1 の規定により，鋼船規則 B 編 8.1.3(2)の規定に従い，プロペラ軸の予防保全管理方式に基づく検査を実施する船舶については，船級符号に“*Propeller Shaft Condition Monitoring System・A*”（略号 *PSCM・A*）を付記する。

-3. 2 編 1.1.3-1.(5)の規定により，鋼船規則 B 編 1.1.3-1.(6)(h)の規定に従いプロペラ軸の代替検査方法を採用する船舶（*PSCM* 又は *PSCM・A* の付記を有する船舶を除く。）であって油潤滑式の船尾管軸を有するものについては，船級符号に“*Alternative Propeller Shaft Survey・Oil*”（略号 *APSS・O*）を付記する。

-4. 2 編 1.1.3-1.(5)の規定により，鋼船規則 B 編 1.1.3-1.(6)(h)の規定に従いプロペラ軸の代替検査方法を採用する船舶（*PSCM* 又は *PSCM・A* の付記を有する船舶を除く。）であって船内の清水を利用した清水潤滑式の船尾管軸を有するものについては，船級符号に“*Alternative Propeller Shaft Survey・Water*”（略号 *APSS・W*）を付記する。

### 附 則

1. この規則は，2016 年 1 月 1 日（以下，「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日以後に引き渡しが行われる船舶以外の船舶（以下，「現存船」という。）にあっては，この規則による規定にかかわらず，2016 年 1 月 1 日以後の最初のプロペラ軸及び船尾管軸の検査までは，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現存船に適用することができる。

---

## **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

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 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

条項番号	FSS Code 条文	条文解釈
(省略)		
FSS3	第 3 章 人員の保護	
FSS 3.2.1.2.2	圧縮空気呼吸具は、シリンダ内の空気の量が 200l 以下に低下する前に使用者に対して警告を発する可聴警報及び可視装置*もしくはその他の装置が備えられていなければならない。	*:「可視装置」については、鋼船規則検査要領 R 編 R23.2.1-5.によること。
(省略)		

附 則（改正その 1）

1. この達は、2015 年 12 月 25 日から施行する。



## 6 編 電気設備

### 3 章 特殊な貨物等を運送する船舶に対する追加規定

#### 3.2 特殊分類区域

##### 3.2.1 特殊分類区域の電気設備

-1.を次のように改める。

-1. 規則 6 編 3.2.1-2.に規定される「該当する爆発性混合気中における使用に適した構造のもの」とは、IEC 60079 に規定されるガス蒸気グループ IIA，温度等級 T3 以上のもの（又は独立行政法人産業安全研究所技術指針・工場電気設備防爆指針（ガス蒸気防爆 2006）に規定される爆発等級 d1，発火度 G3 以上と認められたもの）又は相当以上の電気機器であって、IEC 60079 に規定される 1 種場所での使用に適した構造（耐圧防爆構造，本質安全防爆構造，内圧防爆構造，安全増防爆構造など）のものをいう。

#### 3.3 特殊分類区域以外の車両積載区域

##### 3.3.1 貨物倉の電気設備

-1.を次のように改める。

-1. 規則 6 編 3.3.1-2.に規定される「該当する爆発性混合気中における使用に適した構造のもの」とは、IEC 60079 に規定されるガス蒸気グループ IIA，温度等級 T3 以上のもの（又は独立行政法人産業安全研究所技術指針・工場電気設備防爆指針（ガス蒸気防爆 2006）に規定される爆発等級 d1，発火度 G3 以上と認められたもの）又は相当以上の電気機器であって、IEC 60079 に規定される 1 種場所での使用に適した構造（耐圧防爆構造，本質安全防爆構造，内圧防爆構造，安全増防爆構造など）のものをいう。

-2. 規則 6 編 3.3.1-4.でいう承認された構造とは，-1.に掲げるものをいう。

## 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

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)		
13.4.1.4	<p><del>機関区域内にある機関制御室から、2つの脱出設備を設ける。そのうち少なくとも1つは、<u>機関区域の外側の安全な位置まで連続して火災から防護</u><sup>*する</sup>。</del></p> <p>機関区域内の<b>機関制御室</b><sup>*1</sup>からの2系統の脱出設備を設けなければならない。これらの脱出経路のうち少なくとも1つは、当該機関区域の外部の安全な位置まで<b>連続した防火シェルタ</b><sup>*2</sup>としなければならない。</p>	<p><del>*： 当該機関区域の外部に至る場所まで火災による危険から防護された通路に通じるものであること。</del></p> <p><u>*1： 鋼船規則検査要領 R 編 R13.4.5-1.によること。</u></p> <p><u>*2： 鋼船規則検査要領 R 編 R13.4.5-2.から-4.によること。</u></p>
13.4.1.6	<p>機関区域内の<b>主作業室</b><sup>*1</sup>からの2系統の脱出設備を設けなければならない。これらの脱出経路のうち少なくとも1つは、当該機関区域の外部の安全な位置まで<b>連続した防火シェルタ</b><sup>*2</sup>としなければならない。</p>	<p><u>*1： 鋼船規則検査要領 R 編 R13.4.6-1.によること。</u></p> <p><u>*2： 鋼船規則検査要領 R 編 R13.4.6-2.から-4.によること。</u></p>
(省略)		

#### 附 則（改正その2）

- この達は、2016年1月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
- 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 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)		
13.4.1	旅客船における機関区域からの脱出設備には、次の規定を適用する。	機関区域内のはしご及び階段であって脱出経路の一部又は脱出経路に通じる通路に供されるはしご及び階段の傾斜は、保護された囲壁内に設置されるものを除き、 $60^{\circ}$ を超えないこと。また、当該はしご及び階段は、 $600\text{ mm}$ 以上のクリア幅を有すること。ただし、脱出経路上になく、機器等へのアクセス並びに機関区域内の主要なプラットフォーム及び甲板から同様の区域へ移動するために使用するはしご及び階段は、この限りではない。
13.4.1.1	<p>当該場所が隔壁甲板の下方にある場合には、2 つの脱出設備は、次のいずれかの物とする。</p> <p>.1 相互にできる限り離して設ける 2 つの鋼製はしご<sup>*1</sup>であって、それぞれが当該場所の上部の同様に離れている 2 つの戸に通じており、かつ、それらの戸から適当な救命艇及び救命いかだの乗艇甲板への通路が設けられているもの。これらのはしごの 1 つは、当該場所の下部から外部の安全な位置<sup>*2</sup>まで、範疇(2)の区画と当該区画間とに係る第 9 規則 2.2.3 を満たす、または、範疇(4)の区画と当該区画間とに係る第 9 規則 2.2.4 を満たす保護された囲壁の中に設置されること。この囲壁には、同様の火災保安性基準を満たす自動閉鎖型防火扉を設けること。はしごは、防熱されていない固定点を通して囲壁の中に熱が伝わらないように固定すること。保護された囲壁<sup>*3,*4</sup>は、内部の大きさで少なくとも <math>800\text{ mm}</math> 角であって、非常用照明が備えられていること。</p> <p>.2 1 つの鋼製はしごであって、当該場所の上部の戸まで通じており、かつ、その戸から乗艇甲板への通路が設けられているもの、更に、当該場所の下部<sup>*5</sup>及び当該鋼製はしごからかなり離れている場所においては、1 つの鋼製戸であって、戸の両側から操作することができ、かつ、当該場所の下部から乗艇甲板への安全な脱出経路に通ずるもの。</p>	<p>*1：鋼製ワイヤで横木を支持するはしごは、脱出設備として認められない。</p> <p>*2：「安全な位置」とは、ロッカ室及び貯蔵品室（面積に関係ない）、貨物区域並びに可燃性液体が貯蔵されている区域以外の場所であって、乗艇甲板への通路が設けられ、かつ、障害物が無いよう維持されているものをいう。ただし、乗艇甲板への通路が設けられ、かつ、障害物が無いよう維持されている特殊分類区域及びロールオン・ロールオフ区域は「安全な位置」として差し支えない。</p> <p>*3：鋼船規則検査要領 R 編 R13.4.1-10.によること。</p> <p>*4：保護された囲壁のクリア寸法は、鋼船規則検査要領 R 編図 R13.4.1-2.に示すように当該囲壁内を垂直方向に通行できるよう直径 <math>800\text{ mm}</math> 以上とし、船体構造、防熱及び機器は当該クリア寸法に含めないこと。ただし、当該囲壁内のはしごはクリア寸法に含めて差し支えない。保護された囲壁内に水平方向の経路のある場合にあっては、当該経路のクリア幅は <math>600\text{ mm}</math> 以上とすること。</p> <p>*5：機関区域が、作業用のプラットフォーム及び通路あるいは 2 層以上の甲板から構成されている場合にあっては、「当該機関区域の下部」とは、当該機関区域</p>

		内の最下部の甲板，プラットフォーム又は通路をいう。ただし，最下部の甲板以外の甲板において，A 類機関区域に保護された囲壁以外の脱出設備が 1 組しかない場合には，各甲板の位置にも，保護された囲壁の下部で要求される自動閉鎖戸を設けること。また，甲板間にある又は機器等へのアクセスのみに使用される面積の小さい作業用プラットフォームにあつては，2 系統の脱出設備を設けなくても差し支えない。
13.4.1.3	(省略)	
13.4.1.4	機関区域内にある機関制御室から，2 つの脱出設備を設ける。そのうち少なくとも 1 つは，機関区域の外側の <b>安全な位置</b> <sup>*1</sup> まで連続して火災から <b>防護</b> <sup>*2</sup> する。	<p><u>*1：「安全な位置」とは，ロッカ室及び貯蔵品室（面積に関係ない），貨物区域並びに可燃性液体が貯蔵されている区域以外の場所であつて，乗艇甲板への通路が設けられ，かつ，障害物が無いよう維持されているものをいう。ただし，乗艇甲板への通路が設けられ，かつ，障害物が無いよう維持されている特殊分類区域及びロールオン・ロールオフ区域は「安全な位置」として差し支えない。</u></p> <p><u>*2：当該機関区域の外部に至る場所まで火災による危険から防護された通路に通じるものであること。</u></p>
(省略)		

### 附 則（改正その 3）

1. この達は，2016 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

## 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 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

条項番号	FSS Code 条文	条文解釈
(省略)		
FSS6	第 6 章 固定式泡消火装置	
(省略)		
FSS 6.3.2.1.2	泡生成容量は、設計充填率以上の充填率を確保できるものとし、10 分以内に <b>保護される最大の区画</b> *を完全に充填するために適切なものとしなければならない。	<del>*: ケーシングを有する A 類機関区域にあっては、次の(1)又は(2)のいずれか高い方までを保護される最大の区画とすること。</del> <del>(1) ケーシングの最下端</del> <del>(2) 当該機関区域内に設置される火災の危険性を有する機器の最上部から 1m 上方。ここでいう火災の危険性を有する機器とは、SOLAS 条約 II-2/3.31 規則に掲げられるもの及び SOLAS 条約 II-2/3.34 に定義されるものをいうが、これに限らない。</del> <del>ケーシングを有しない A 類機関区域にあっては、当該機関区域全体を保護される最大の区画とすること。</del> <del>*: A 類機関区域における保護される最大の区画については、鋼船規則検査要領 R26.3.2 によること。</del>
FSS 6.3.3.1.2	泡生成容量は、設計充填率以上の充填率を確保できるものとし、10 分以内に <b>保護される最大の区画</b> *を完全に充填するために適切なものとしなければならない。	<del>*: ケーシングを有する A 類機関区域にあっては、次の(1)又は(2)のいずれか高い方までを保護される最大の区画とすること。</del> <del>(1) ケーシングの最下端</del> <del>(2) 当該機関区域内に設置される火災の危険性を有する機器の最上部から 1m 上方。ここでいう火災の危険性を有する機器とは、SOLAS 条約 II-2/3.31 規則に掲げられるもの及び SOLAS 条約 II-2/3.34 に定義されるものをいうが、これに限らない。</del> <del>ケーシングを有しない A 類機関区域にあっては、当該機関区域全体を保護される最大の区画とすること。</del> <del>*: A 類機関区域における保護される最大の区画については、鋼船規則検査要領 R26.3.3 によること。</del>
(省略)		

## 附 則（改正その 4）

1. この達は、2016 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。