
鋼船規則検査要領

V 編 満載喫水線

要
領

2007 年 第 1 回 一部改正

2007 年 9 月 27 日 達 第 45 号
2007 年 7 月 2 日 技術委員会 審議

2007年9月27日 達 第45号
鋼船規則検査要領の一部を改正する達

「鋼船規則検査要領」の一部を次のように改正する。

V2.2 乾舷の指定及び満載喫水線の標示

V2.2.1 を次のように改める。

V2.2.1 乾舷の指定

-1. 規則 V 編 2.2.1 の乾舷の指定において、乾舷指定計算に使用する船楼及び低船尾楼の標準高さ(h_s)は、表 V2.2.1-1. に掲げるものとする。~~(低船尾楼は除く。)~~ただし、 L_f の値が表の中間にあるときは、補間法により定めた値とする。

表 V2.2.1-1. 船楼の標準高さ(h_s)

| 船の乾舷用長さ(L_f) | 船楼の標準高さ(m) | 低船尾楼の標準高さ(m) |
|------------------|------------|--------------|
| 30m 以下 | 1.80 | 0.90 |
| 30m を超え、75m 以下 | 1.80 | 1.20 |
| 125m 以上 | 2.30 | 1.80 |

-2. 標準の舷弧の形状を示すオージネートは表 V2.2.1-2. に掲げるものとする。なお、舷弧の標準平均高さ (mm) とは、標準の舷弧の形状に対する前半部及び後半部における各 4 個のオージネートに表 V2.2.1-2. に掲げる該当する係数を乗じ、その相乗積の合計を 8 で除したものをいう。

表 V2.2.1-2. 標準の舷弧の形状

| | 分長点 | オージネート(mm) | 係数 |
|-----|-----------------|------------------|----|
| 後半部 | 船尾垂線 | $25(L_f/3+10)$ | 1 |
| | A.P. から $L_f/6$ | $11.1(L_f/3+10)$ | 3 |
| | A.P. から $L_f/3$ | $2.8(L_f/3+10)$ | 3 |
| | 船舶の中央 | 0 | 1 |
| 前半部 | 船舶の中央 | 0 | 1 |
| | F.P. から $L_f/3$ | $5.6(L_f/3+10)$ | 3 |
| | F.P. から $L_f/6$ | $22.2(L_f/3+10)$ | 3 |
| | 船首垂線 | $50(L_f/3+10)$ | 1 |

-3. 満載喫水線規則第 45 条 (満載喫水線に関する国際条約 (以下、「条約」という。)) 28 規則関連) の適用上、乾舷長さが 365 m を超える船舶に対する表定乾舷は次によること。

(1) A 型乾舷船舶

(a) $365 < L_f \leq 400$ (m) の場合 : $\frac{221 + 16.10L_f - 0.02L_f^2}{L_f}$ (mm)

(b) $400 < L_f$ (m) の場合 : 3,460 mm

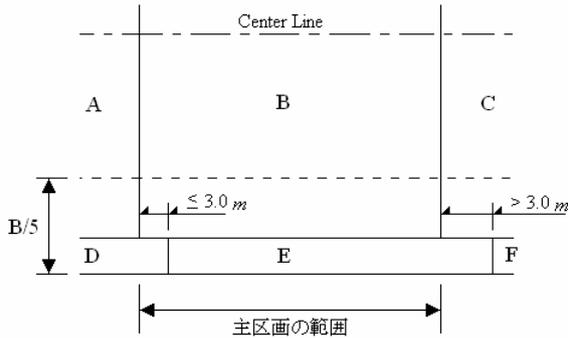
(2) B 型乾舷船舶

(a) $365 < L_f \leq 400$ (m) の場合 : $-587 + 23L_f - 0.0188L_f^2$ (mm)

(b) $400 < L_f$ (m) の場合 : 5,605 mm

-4. 満載喫水線規則第 26 条第 2 項 (条約 27 規則(12)関連) に規定する損傷範囲については、横置隔壁にステップがある場合、図 V2.2.1-1.(1)から図 V2.2.1-1.(4)によること。

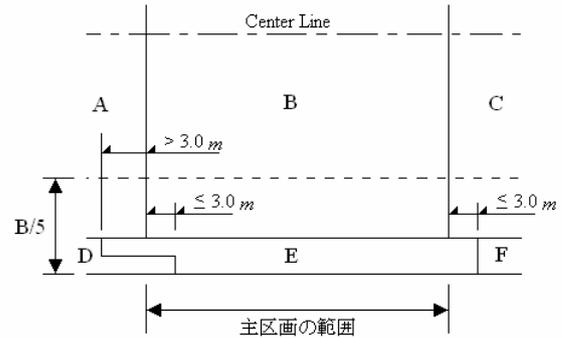
図 V2.2.1-1.(1)



同時に浸水すると考える区画：

A + D
B + E
C + E + F

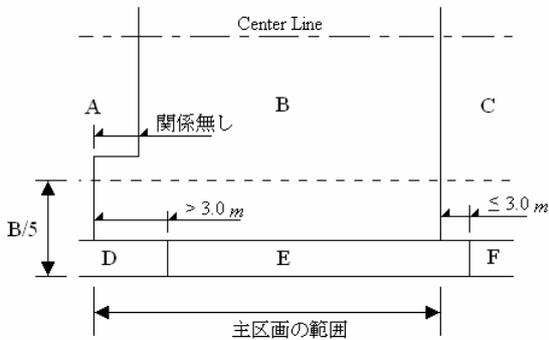
図 V2.2.1-1.(2)



同時に浸水すると考える区画：

A + D + E
B + E
C + F

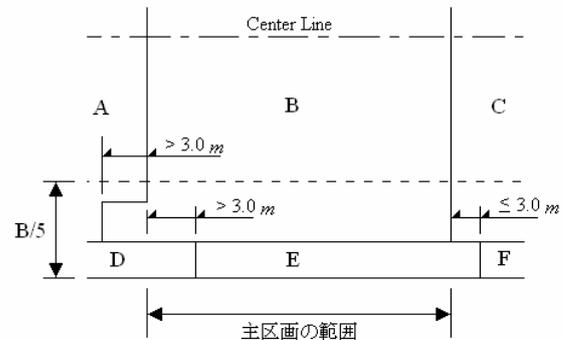
図 V2.2.1-1.(3)



同時に浸水すると考える区画：

A + D
B + D + E
C + F

図 V2.2.1-1.(4)



同時に浸水すると考える区画：

A + B + D
B + D + E
C + F

-5. 暴露甲板上の貨物マニフォールド部に設けるガッタバーを居住区域前端壁より後方へ延長するタンカーにあつては、満載喫水線規則第 26 条第 1 項第 8 号 (条約 27 規則(13) 関連) の規定を適用する場合、復原力範囲の計算においてガッタバーに滞留する液体の自由表面影響を考慮すること。

-6. 満載喫水線規則検査心得 35.0(e) (条約 27 規則(14)(c)関連) の適用上、「小さい出入口」については、一般に、開口面積が $1.5 m^2$ 以下のものとする。また、密に配置したボル

トにより締付けられ、かつ、接触面に適切なパッキンを備える蓋板を備える出入口については、開口とみなすことを要しない。

-7. B-60 型又は B-100 型の乾舷の指定を受けるばら積貨物船であって、甲板上に貨物を積載するように計画されるものにあつては、満載喫水線規則第 49 条第 1 項第 5 号及び第 50 条第 1 項第 3 号又は第 4 号（条約 27 規則関連）による損傷時復原性計算について、浸水前の初期状態に用いる KG の値は、規則 C 編 4 章による損傷時復原性計算に使用する最高区画喫水線での KG の値と同じ値とすること。なお、規則 V 編の規定により木材乾舷が指定される船舶にあつては、最高区画喫水線を木材最高区画喫水線と読替え適用すること。

-8. 満載喫水線規則第 57 条の 2（条約 32-1 規則関連）の適用上、乾舷甲板のリセスが船体の両船側に達している場合であってもその長さが 1 m 以下の場合については、リセスが船体の両船側に達していない場合と同様に扱う。

-9. 満載喫水線規則第 15 条第 2 項（条約 34 規則(1)関連）の適用上、次の要件を満足する貨物倉倉口が、船楼端の凹入部を完全に覆う形で設けられる場合にあつては、当該倉口部は船楼の一部を形成するものとみなして差し支えない。この場合、船楼の有効長さから凹入部の面積に相当する長さを減じることを要しない。

(1) 規則 C 編 20 章又は CS 編 19 章の要件に適合していること。

(2) 船楼甲板レベルからの高さが次に示す値以上の倉口縁材を備えること。

(a) 位置 1 : 600 mm

(b) 位置 2 : 450 mm

V2.2.2 として次の 1 条を加える。

V2.2.2 満載喫水線の標示

規則 V 編 2.2.2 の適用上、満載喫水線及び関連する標識は、溶接等による恒久的なものとする。金属板を溶接により船体に取り付ける場合、使用材料、船体構造との電位差等に注意すること。

附 則

1. この達は、2007年10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、IACS Procedural Requirement(PR) No.29(Rev.4)に定義されたものをいう。

IACS PR No.29(Rev.4)

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.

Notes:

1. This Procedural Requirement applies to all IACS Members and Associates.
2. This Procedural Requirement is effective for ships “contracted for construction” on or after 1 January 2005.
3. Revision 2 of this Procedural Requirement is effective for ships “contracted for construction” on or after 1 April 2006.
4. Revision 3 of this Procedural Requirement was approved on 5 January 2007 with immediate effect.
5. Revision 4 of this Procedural Requirement was adopted on 21 June 2007 with immediate effect.

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、全ての IACS メンバー及び準メンバーに適用する。
2. 本 PR は、2005年1月1日以降に“建造契約”が行われた船舶に適用する。
3. 本 PR の Rev.2 は、2006年4月1日以降に“建造契約”が行われた船舶に適用する。
4. 本 PR の Rev.3 は、2007年1月5日に承認され、これは直ちに効力が生じる。
5. 本 PR の Rev.4 は、2007年6月21日に採択され、これは直ちに効力が生じる。