

# 鋼船規則

規  
則

N 編

液化ガスばら積船

**2007 年 第 1 回 一部改正**

2007 年 9 月 27 日 規則 第 43 号

2007 年 7 月 2 日 技術委員会 審議

2007 年 7 月 24 日 理事会 承認

2007 年 9 月 20 日 国土交通大臣 認可

「鋼船規則」の一部を次のように改正する。

## N 編 液化ガスばら積船

### 11 章 防火及び消火

#### 11.1 火災に対する安全性の規定 (IGC コード 11.1)

##### 11.1.1 一般

-1.を次のように改める。

-1. 本編の適用を受ける貨物を運送する全ての船舶は、次の(1)から~~(3)~~(4)によらなければならない。

- (1) タンカーとみなして R 編の規定を適用する。この場合、総トン数 500 トン未満の船舶であっても、総トン数 500 トンのタンカーとみなす。また、R 編 10.2, 10.4 及び 10.5 (ただし、10.5.5 は除く。) の規定の適用については、総トン数 2,000 トン未満の船舶であっても、総トン数 2,000 トンのタンカーとみなす。
- (2) 前(1)にかかわらず、R 編 1.1.1 (ただし、1.1.1-2 を除く。), 4.5.1-6, 4.5.10 及び 21 章は適用しない。
- (3) 前(1)にかかわらず、表 N11.1 に示す R 編のタンカーに関連する規定に代えて、同表に示す本編の規定を適応する。
- (4) 前(1)にかかわらず、R 編 13.3.3 及び 13.4.4 は総トン数 500 トン以上の船舶に適用する。

## 11.2 消火主管装置 (IGC コード 11.2)

11.2.1 及び 11.2.2 を次のように改める。

### 11.2.1 消火ポンプ及び消火主管

本編の適用を受ける貨物を運送するすべての船舶はその大きさにかかわらず、**R 編 10.2, 10.4** 及び **10.5** の規定に適合しなければならない。ただし、消火ポンプ及び消火主管が **11.3.3** により認められる水噴霧装置の一部として使用される場合は、規定のポンプの容量並びに消火主管及び送水管の直径は、**R 編 10.2.1-3.**及び **10.2.2-4.(1)**の規定のみによるものであってはならない。さらに **R 編 10.2.1-6.(1)**の規定には、少なくとも **0.5 MPa** (ゲージ圧) の圧力で適合しなければならない。

### 11.2.2 消火管の配置

消火管の配置は、少なくとも2条の射水が貨物エリアの甲板のすべての箇所並びに甲板上の貨物格納設備及びタンクカバーのすべての箇所に届くようにしなければならない。必要な数の消火栓を、~~長さ33m~~ **R 編 10.2.3-1.(1)**で規定する長さ以下のホースで前述の配置をするように配置し、かつ、**R 編 10.2.1-5.**及び **10.2.3-3.**の規定に適合するように配置しなければならない。

## 19 章 最低要件 (IGC コード 19 章関連)

### 19.1 一般

#### 19.1.1 適用

表 N19.1 に次の 2 行を加える。

表 N19.1 最低要件一覧

| a                    | b        | c                  | d                      | e                    | f           | g        | h          | i        |
|----------------------|----------|--------------------|------------------------|----------------------|-------------|----------|------------|----------|
| 貨物名                  | 国連<br>番号 | 船型                 | 独立型タン<br>クタイプ C<br>の要求 | 貨物タン<br>ク内気相<br>部の制御 | 貨物蒸気<br>の検知 | 計測       | MFAG<br>番号 | 特別<br>要件 |
| <u>ジメチルエ<br/>ーテル</u> | 二        | <u>2G/2<br/>PG</u> | 二                      | 二                    | <u>F+T</u>  | <u>C</u> | 二          |          |
| <u>二酸化炭素</u>         | 二        | <u>3G</u>          | <u>要求</u>              | 二                    | 二           | <u>C</u> | 二          |          |

### 附 則

1. この規則は、2008 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、この規則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。

---

# 鋼船規則検査要領

N 編

液化ガスばら積船

要  
領

2007 年 第 2 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

「鋼船規則検査要領」の一部を次のように改正する。

## N 編 液化ガスばら積船

### 改正その1

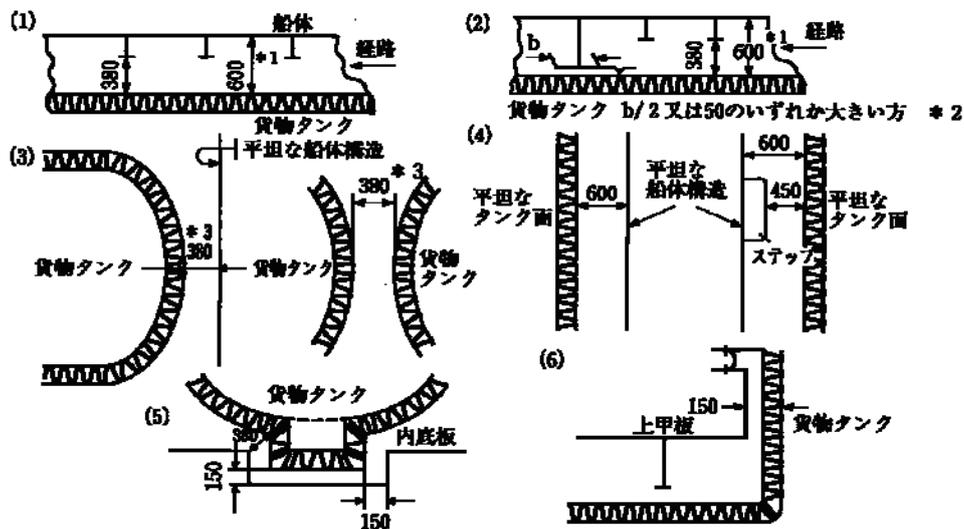
### N3 船体の配置

#### N3.5 貨物エリア内の区画への交通

#### N3.5.4 ガス安全場所への交通

図 N3.5.1 を次のように改める。

図 N3.5.1 検査用の間隙 (単位:mm)



(注)

- \*1 片面が円弧状となっている場合(例えばタイプCのタンクの場合)は450mmとしてよい。
- \*2 通過(交通)しなくても検査に支障がない場合。
- \*3 通過しなくても検査に支障がない場合には、より小さな値としてよい。

(備考)

- 1) 検査のために必要な固定又は可搬式の足場を設ける場合は、足場を設置した状態でも(1)から(4)の間隙を確保すること。
- 2) 規則 N 編 12.2 で要求される固定又は可搬式の通風装置を設ける場合、通風装置を設置した状態でも(1)から(4)の間隙を確保すること。

- 3) 内底板にサクシオンウェルがない場合，貨物タンクサンプと内底板の距離は，(5)にかかわらず，50mmまで減じて差し支えない。

## N4 貨物格納設備

### N4.2 定義

N4.2.4 として次の1条を加える。

#### N4.2.4 独立型タンク

本編の適用を受けない1.0を超える比重の貨物を，独立型タンクタイプCに積載する場合，次の最大動的圧力 $\Delta P$ による一次膜応力の両振幅 $\Delta\sigma_m$ が，規則N編4.2.4(3)で規定する動的膜応力の許容両振幅 $\Delta\sigma_A$ を超えないことを検証すること。

$$\Delta P = \frac{\rho}{1.02 \times 10^5} (\alpha_{\beta 1} z_{\beta 1} - \alpha_{\beta 2} z_{\beta 2}) \quad (MPa)$$

ここで $\rho$ 、 $\alpha_{\beta}$ 、 $z_{\beta}$ は，規則N編4.3.2に定めるところによる。

$\alpha_{\beta 1}$ 及び $z_{\beta 1}$ は，規則N編4.3.2に規定する内部液圧が最大となる $\alpha_{\beta}$ 及び $z_{\beta}$ の値

$\alpha_{\beta 2}$ 及び $z_{\beta 2}$ は，規則N編4.3.2に規定する内部液圧が最小となる $\alpha_{\beta}$ 及び $z_{\beta}$ の値

### N4.6 支持構造

N4.6.2 として次の1条を加える。

#### N4.6.2 タンク及び支持構造の許容応力

規則N編4.6.2の規定の適用上，炭素-マンガン鋼の独立型タンクタイプCの支持構造近傍の補強構造の強度評価は，次の(1)から(3)によること。

- (1) 補強構造の許容応力は次の基準を用いて差し支えない。

$$\sigma_e = \sqrt{(\sigma_n + \sigma_b)^2 + 3\tau^2} \leq \sigma_a$$

$\sigma_e$ :等価応力 ( $N/mm^2$ ) で，補強構造の全範囲について，規則N編4.6.2及び4.6.3

で定義する十分な数の荷重ケースを含めて計算すること。

$\sigma_n$  : 補強構造円周方向の直応力 ( $N/mm^2$ )

$\sigma_b$  : 補強構造円周方向の曲げ応力 ( $N/mm^2$ )

$\tau$  : 補強構造のせん断応力 ( $N/mm^2$ )

$\sigma_a$  : 許容応力 ( $N/mm^2$ ) で、次のうちの小さい方の値とする。

$0.57R_m$  及び  $0.85R_e$

$R_m$  及び  $R_e$  は規則 N 編 4.5.1-7.(1) の定義による。

(2) 補強構造のモデル化にあたっては次の(a)及び(b)によること。

(a) 補強構造は関連する胴板より構成されるもので、もしある場合、ウェブ、面材及び当板を含んで、円周上の梁とみなすこと。また板の有効幅は次の i) 及び ii) によること。

i) 円筒タンクの場合

有効幅 ( $mm$ ) は桁の各側において  $0.78\sqrt{rt}$  以下。もしある場合、その距離内の当板も含めて差し支えない。

$r$  = 円筒タンクの平均半径 ( $mm$ )

$t$  = タンク板厚 ( $mm$ )

ii) ローブタンクにおける縦通隔壁の場合

有効幅 ( $mm$ ) は確立された標準により決定すること。参考値として、桁の各側において  $20t_b$  として差し支えない。

$t_b$  = 隔壁板厚 ( $mm$ )

(b) 補強構造の各側には、タンクのせん断力からの二次元せん断流理論により決定されるせん断応力による円周上の荷重が作用されるものとする。

(3) 次の(a)から(c)の要素を検討に含めること

(a) 支持材料の弾性 (木材もしくは同様材料の中間層)

(b) 次の i) 及び ii) によるタンクと支持構造間の接触面変化及び釣り合い反力の変化

i) タンクの熱収縮

ii) タンク及び支持材料の弾性変形

支持構造の最終荷重分布において、引張り荷重を示してはならない。

(c) 補強構造の座屈強度検討

## N7 貨物の圧力・温度制御

### N7.2 冷却装置

N7.2.1 を次のように改める。

#### N7.2.1 予備ユニット及び熱交換器

-1. 規則 N 編 7.2.1 の規定の適用上、冷却装置の予備ユニット及び予備熱交換器については、次の(1)から(4)に示すところによる

- (1) 規則の規定に定める冷却装置の予備ユニットには、熱交換器は含まない。
- (2) 予備ユニットの能力は、全必要容量を数組のユニットで分担する場合、その数組のユニットのうち最大の容量を有する一組のユニットを補うものとして差し支えない。
- (3) 冷却装置を駆動する原動機がすべて電動の場合、2 個以上の発電機から給電できるものとする。
- (4) 予備の熱交換器の配管は、例えば、図 N7.2.1 に示すようなものとして差し支えない。この場合、予備を含む熱交換器の合計容量は、最大必要能力の 125%以上とする。

-2. メタン (LNG) の再液化装置については、次の(1)及び(2)に示すところによる。

(1) 貨物圧力制御の一次装置として備えられる機械的冷却装置

(a) メタン (LNG) の冷却装置に規則 N 編 7.2 を適用すること。予備容量については規則 N 編 7.2.1 の規定によること。予備の LNG/冷媒熱交換器を備える必要がなく、かつ、設置された LNG/冷媒熱交換器については、通常、25%増し以上の過剰能力を持つことを要求しない。冷却水を利用するその他の熱交換器は、予備又は 25%増し以上の過剰能力を持つこと。

(b) 本会の認める貨物の圧力及び温度を制御する代替の方法が設けられていない場合は、必要なユニットのうち最大のもの以上の予備能力を供給できる予備ユニットを備えること。また、この規定の適用上、圧力及び温度を制御する適当な代替手法は次の i)又は ii)によること。

i) ボイルオフガスを燃焼させる能力のある補助ボイラ及び本会が認める蒸気廃棄装置もしくは代替熱廃棄装置。21 日間 MARVS に達しないことが確認される場合、ボイルオフガスの一部を燃焼する装置を検討することができる。

ii) 船籍国主管庁が認める場合、規則 N 編 7.3.2 に規定する制御されたガス排出

(2) 貨物圧力制御の二次装置として備えられた機械的冷却

冷却装置が規則 N 編 7.1.1(2)に示された余剰エネルギー処理装置として備えられる場合、冷却装置に対しての予備装置を設ける必要はない。

## N8 貨物ベント装置

### N8.2 圧力逃し装置

N8.2.2 を次のように改める。

#### N8.2.2 インタバリアスペースの圧力逃し装置

-1. 規則 N 編 8.2.2 の規定にいう「本会の認める圧力逃し装置」とは圧力逃し弁、ラプチャディスク又はこれと同等な装置をいい、対象区画ごとにこれら装置又はその組合せで 2 個以上とすること。インタバリアスペースの圧力逃し装置は、一次防壁の損傷によりインタバリアスペースの圧力上昇時における過大な応力が生じることを防止する非常装置である。そのため圧力逃し装置は規則 N 編 8.2.9 及び 8.2.10 を適用する必要はない。

-2. 前-1.の圧力逃し装置として、圧力逃し弁のみを設ける場合、次の(1)及び(2)に示すところによること。

- (1) 貨物タンクが独立型タンクタイプ A、完全二次防壁を設けるセミメンブレンタンク、メンブレンタンク又は一体型タンクの場合、次の(a)及び(b)に示すところによる。
  - (a) イナーティング装置及び乾燥空気供給装置の供給最大容量と、貨物タンクの破壊時に想定される貨物蒸発量のうち、大きい方の量を逃すのに十分な容量を有する圧力逃し弁とする。
  - (b) 圧力逃し弁は、N8.2.5 に示すところによる。
- (2) 貨物タンクが独立型タンクタイプ B 又は部分二次防壁を設けるセミメンブレンタンクの場合、次の(a)及び(b)に示すところによる。
  - (a) 圧力逃し弁の容量は、前(1)(a)に示すところによる。
  - (b) 圧力逃し弁は、N8.2.5 中の附属書 1「液化ガスばら積船用の装置及び機器に関する検査要領」に基づいて承認されたものとしなくて差し支えない。ただし R11.6.1 の PV 弁に関する規定に適合するものと同等以上のものとする。

-3. 前-1.の圧力逃し装置として、圧力逃し弁とラプチャディスクを併設する場合、前-2.(1)に示す貨物タンク型式に対して、次の(1)から(3)に示すところによること。

- (1) 圧力逃し弁の容量は、イナーティング装置の供給最大容量を逃すのに十分なものとする。
- (2) 圧力逃し弁は、前-2.(2)(b)に示すところによる。
- (3) ラプチャディスクの容量は、貨物タンク破壊時に想定される貨物蒸発量を逃すのに十分なものとし、その構造は本会の適当と認めるところによる。

#### -4. 圧力逃し装置の容量

(1) タンクに防熱が施される独立型タンクタイプ A のインタバリアスペースにおける圧力逃し装置の組み合わせられた容量は、次式により決定して差し支えない。

$$Q_{sa} = 3.4A_c \frac{\rho}{\rho_v} \sqrt{h} \quad \underline{(m^3/s)}$$

$$A_c = \frac{\pi}{4} \delta l \quad \underline{(m^2)}$$

$$\delta = 0.2t \text{ (m)}$$

$Q_{sa}$  : 273 K 及び 1.013 bar の標準状態における最小要求排気量

$A_c$  : 設計き裂開口面積 ( $m^2$ )

$\delta$  : 最大き裂開口幅 (m)

$t$  : タンク底板板厚 (m)

$l$  : 設計き裂長さ (m) で、タンク底板の最大板パネルの対角長と同等とする。

$h$  : タンク底板からの最大液頭高さ+10MARVS (m)

$\rho$  : インタバリアスペースの逃し装置設定圧力における、液体状態での貨物密度 ( $kg/m^3$ )

$\rho_v$  : インタバリアスペースの逃し装置設定圧力及び温度 273K における、気体状態での貨物密度 ( $kg/m^3$ )

$MARVS$  = 貨物タンクの逃し弁の最大許容設計圧力 (bar)

- (2) 独立型タンクタイプ B のインタバリアスペースにおける圧力逃し装置の容量は、(1) で与えられる手法に基づき決定して差し支えないが、漏洩量は規則 N 編 4.7.6-1 に基づき決定すること。
- (3) メンブレンタンク及びセミメンブレンタンクのインタバリアスペースにおける圧力逃し装置の容量はメンブレン/セミメンブレンタンク特有の設計に基づき評価すること。
- (4) 一体型タンクに隣接するインタバリアスペースにおける圧力逃し装置の容量は独立型タンクタイプ A と同様に決定して差し支えない。

## N13 制御及び指示装置（計測，ガス検知）

### N13.2 貨物タンクの液面指示装置

N13.2.1 を次のように改める。

#### N13.2.1 一般

規則 N 編 13.2.1 の規定の適用上，次の(1)及び(2)に示すところによる。

- (1) 液面指示装置の性能及び構造は，「船用材料・機器等の承認及び認定要領」に基づいて承認されたものとする。
- (2) 液面指示装置の有効性及び設置個数は，次の(a)及び(b)に示すところによること。
  - (a) 貨物タンクに貨物を積載している状態で液面計の開放点検等の必要な保守が行える場合は，液面計測装置の個数は，1 個として差し支えない。
  - (b) 例えば，高液位や低液位に液面計測の範囲が限定される場合で，その範囲に貨物を積載することを条件としている貨物タンクについては，この液面計測装置は有効なものとみなす。

## 附 則 (改正その1)

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、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。

## N8 貨物ベント装置

N8.2.4 を次のとおり改める。

### N8.2.4 圧力逃し弁の配置等

規則 N 編 8.2.4 の規定の適用上、設計温度が 0℃より低い貨物タンクの場合、圧力逃し弁は、温度分布計算等により氷結しないことが確認された配置とするか、又は氷結しない構造を有するものとする。また、規則 ~~C 編 28 章 I 編~~ の規定を適用する船舶及び寒冷海域を定期的に運航する船舶では、氷結状態での良好な作動が確認された構造を有する圧力逃し弁とするか、又は加熱装置等を設けることにより氷結を防止できるものとする。

## 附 則 (改正その2)

1. この達は、2008年3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、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。

## N11 防火及び消火

### N11.1 火災に対する安全性の規定

N11.1.1 を次のように改める。

#### N11.1.1 一般

-1. 規則 N 編 11.1.1 にいう液化ガスばら積船により引火点が 61℃以下の原油及び石油生成品であってレイド蒸気圧が大気圧より低いもの又はこれらと同等の火災の危険性を有する液体貨物を運送する場合の代替措置は、危険化学品ばら積船を液化ガスばら積船と読み替えて鋼船規則検査要領 S 編 S11.1.1-2.によること。

-2. 規則 N 編 11.1.1-1.(2)にかかわらず、~~総トン数 500 トン未満の~~国際航海に従事しない船舶等にあつては、規則 R 編 ~~21.2.1-19., 21.2.2-10.及び 21.2.3-18.~~を適用して差し支えない。

#### 附 則 (改正その3)

1. この達は、2008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。