

鋼船規則

CSR-T 編

二重船殻油タンカーのための
共通構造規則

鋼船規則 CSR-T 編

2008 年 第 2 回 一部改正

2008 年 9 月 5 日 規則 第 52 号

2008 年 6 月 25 日 技術委員会 審議

2008 年 7 月 22 日 理事会 承認

2008 年 8 月 22 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。

CSR-T 編 二重船殻油タンカーのための共通構造規則

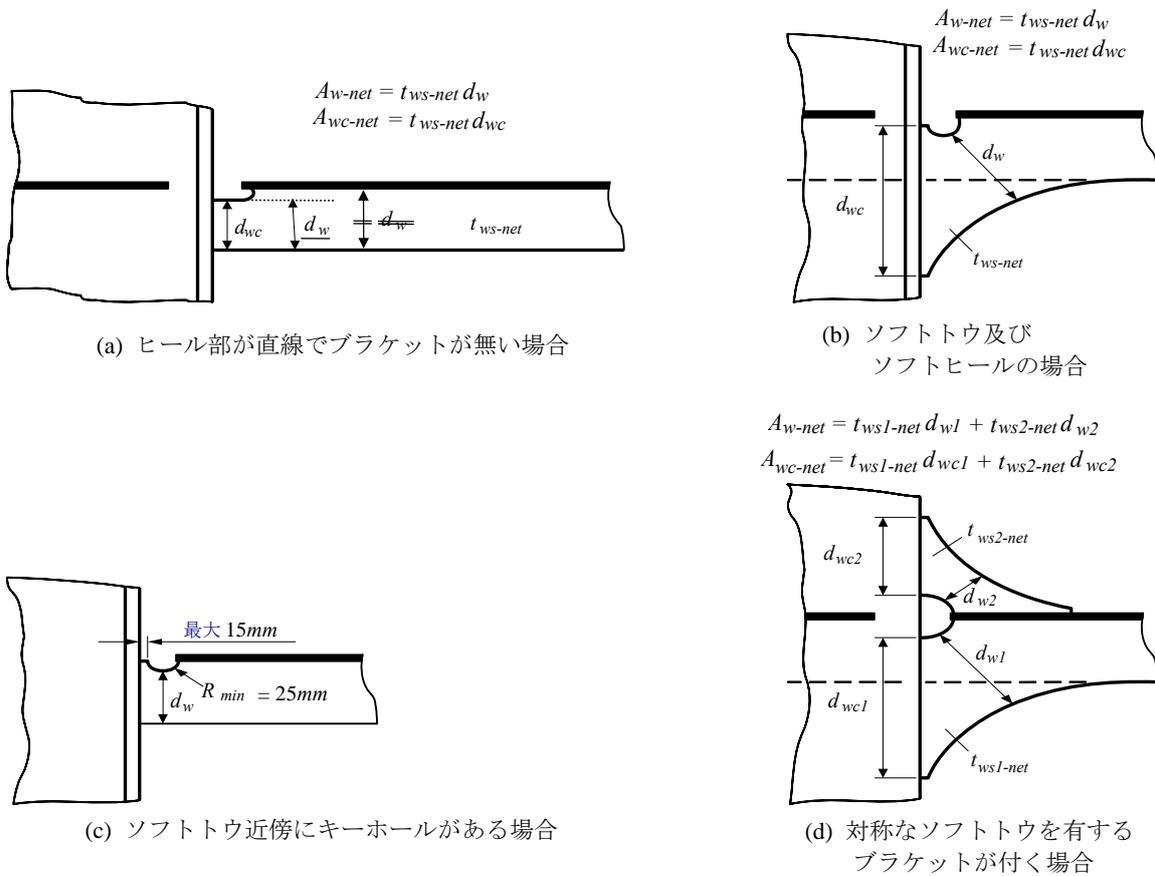
4 節 基本情報

3 構造詳細設計

3.4 連続した局部支持部材と主要支持部材の交差部

図 4.3.6 を次のように改める。

図 4.3.6 主要支持部材のウェブ防撓材の詳細



t_{ws-net} , $t_{ws1-net}$ 及び $t_{ws2-net}$
 d_w , d_{w1} 及び d_{w2}
 d_{wc} , d_{wc1} 及び d_{wc2}

主要支持部材のウェブ防撓材及び裏当てブラケットのネット板厚 (mm)
主要支持部材のウェブ防撓材及び裏当てブラケットの最小深さ (mm)
主要支持部材のウェブ防撓材, 裏当てブラケットと局部支持部材との結合部の

長さ (mm)

(備考)

ソフトヒール付近のキーホールに対し特別な寸法が記載される場合 (3.4.1.4 参照) を除き、この図に示す詳細は、本編で述べる例示に使用され、設計指針や推奨事項を示すものではない。

8 節 部材寸法要件

1 ハルガーダ強度

1.3 ハルガーダせん断強度

1.3.3 貨物タンク間の縦通隔壁に対するせん断力修正

1.3.3.4 を次のように改める。

1.3.3.4 貨物タンク間の船体中心線上に隔壁を有する船舶における横隔壁に対する修正係数 K_3 は次の算式による値とする。

$$K_3 = \left[0.40 \left(1 - \frac{1}{1+n} \right) - f_3 \right]$$

n : 横隔壁間のフロアの数。ただし、~~制水隔壁下のフロアは除く。~~

f_3 : せん断力分布係数 (図 8.1.2 を参照)。

1.3.3.6 を次のように改める。

1.3.3.6 貨物タンク間に二列の縦通隔壁を有する船舶における横置隔壁に対する修正係数 K_3 は次の算式による値とする。

$$K_3 = \left[0.5 \left(1 - \frac{1}{1+n} \right) \left(\frac{1}{r+1} \right) - f_3 \right]$$

n : 横置隔壁間のフロアの数。ただし、~~制水隔壁下のフロアは除く。~~

r : 制水隔壁とフロアによって縦通隔壁から二重船側板へ伝達される局部荷重比で、次の算式による。

$$r = \frac{1}{\left[\frac{A_{3-net50}}{A_{1-net50} + A_{2-net50}} + \frac{2 \times 10^4 b_{80} (n_s + 1) A_{3-net}}{l_{tk} (n_s A_{T-net50} + R)} \right]}$$

(備考) 初期計算では、 r は 0.5 として差し支えない。

l_{tk} : 貨物タンクの長さで、船側貨物タンク内の横隔壁間距離とする (m)

b_{80} : タンク中央部における縦通隔壁から二重船側部を形成する縦通隔壁内殻板までの距離の 80% (m)

$A_{T-net50}$: 船側貨物タンク内の直下の二重底フロアを含む制水横隔壁のネットせん断面積 (cm^2) で、垂直断面の最小面積をとる。 $A_{T-net50}$ は $t_{grs} - 0.5t_{corr}$ によるネット板厚を用い算出する。

$A_{1-net50}$: 図 8.1.2 に示すネット面積 (m^2)

$A_{2-net50}$: 図 8.1.2 に示すネット面積 (m^2)

$A_{3-net50}$: 図 8.1.2 に示すネット面積 (m^2)

f_3 : 図 8.1.2 に示すせん断力分布係数

- n_s : 船側貨物タンク内の制水隔壁の数
 R : 船側貨物タンクにおける横方向主要支持部材の効率

$$R = \frac{\left(\frac{n}{2} - 1\right) A_{Q-net50}}{\gamma} \quad R = \frac{\left(\frac{n-n_s}{2} - 1\right) A_{Q-net50}}{\gamma} \quad (cm^2)$$

$$\gamma = 1 + \frac{300b_{80}^2 A_{Q-net50}}{I_{psm-net50}}$$

$A_{Q-net50}$: 船側貨物タンク内の横方向主要支持部材のネットせん断面積 (cm^2) で、フロア、クロスタイ、甲板横桁のせん断面積の合計。

$A_{Q-net50}$ は $t_{grs} - 0.5t_{corr}$ によるネット板厚を用い算出する。ネットせん断面積は、部材の中央位置で求めること。

$I_{psm-net50}$: 船側貨物タンク内の横方向主要支持部材のネット断面二次モーメント (cm^4) で、横式部材及びクロスタイの断面二次モーメントの合計。

$t_{grs} - 0.5t_{corr}$ によるネット板厚を用い算出する。ネット断面二次モーメントは、部材が取り付けられている板の主要支持部材間を含み、部材の中央位置で求める。

t_{grs} : グロス板厚 (mm)

t_{corr} : 6節 3.2 の規定による腐食予備厚

1.4 ハルガーダ座屈強度

1.4.2 座屈評価

1.4.2.6 を次のように改める。

1.4.2.6 板部材の圧縮座屈強度は、次に示す基準を満足しなければならない。

$$\eta \leq \eta_{allow}$$

η : 座屈使用係数

$$= \frac{\sigma_{hg-net50}}{\sigma_{cr}}$$

$\sigma_{hg-net50}$: 1.4.2.3 に規定するネット断面性能に基づくハルガーダの曲げによる圧縮応力 (N/mm^2)

σ_{cr} : 10節 3.2.1.3 に規定するネット断面性能に基づく限界圧縮応力で σ_{xcr} 又は σ_{ycr} の適当な方とする。 (N/mm^2) 限界座屈応力はハルガーダの曲げによる圧縮応力の影響のみを考慮して算出したものとする。その他膜応力及び水平方向の圧力横圧についての影響は考慮しない。 σ_{cr} の算出には、6節 3.3.2.2 に規定するネット板厚 $t_{grs} - t_{corr}$ を用いなければならない。

η_{allow} : 許容座屈使用係数

= 1.0 ~~0.5D より上にある~~及びその上方に位置する板部材の場合

= 0.9 ~~0.5D より下にある~~下方に位置する板部材の場合

t_{grs} : グロス板厚 (mm)

t_{cor} : 6節 3.2 で規定する腐食予備厚 (mm)

1.4.2.8 を次のように改める。

1.4.2.8 縦通防撓材の圧縮座屈強度は次に示す基準を満足しなければならない。

$$\eta \leq \eta_{allow}$$

η : **10 節 3.3.2.1** 及び **10 節 3.3.3.1** の規定による座屈使用係数のうち大きい方の値とする。座屈使用係数はハルガーダの曲げによる圧縮座屈の影響のみを考慮して算出したものとする。その他膜応力及び水平方向の圧力横圧についての影響は考慮しない。

η_{allow} : 許容座屈使用係数
= 1.0 ~~0.5D より上にある~~及びその上方に位置する縦通防撓材の場合
= 0.9 ~~0.5D より下にある~~下方に位置する縦通防撓材の場合

2 貨物タンク区域

2.1 一般

2.1.4 一般部材要件

2.1.4.8 として次の 1 項を加える。

2.1.4.8 固定点検設備 (PMA) として用いられる幅広の防撓材にあつては、ウェブ防撓材が設けられるか否かにかかわらず、次の要件を満足しなければならない。

(a) 以下に示す主要支持部材に対する寸法要件を含む座屈強度要件

- ・ 防撓材のウェブに対して、10 節 2.3.1.1(a)及び 10 節 3.2 の規定
- ・ 防撓材の面材に対して、10 節 2.3.1.1(b)及び 10 節 2.3.3.1 の規定
- ・ ウェブ防撓材に対して、10 節 2.3.2.1、10 節 2.3.2.2 及び 10 節 3.3 の規定
備考：表 10.2.1 の備考(1)は適用しない。

(b) ウェブ防撓材が設けられない縦通する PMA にあつては、10 節 2.2 及び 10 節 3.3 (表 10.2.1 の備考(1)を含む) に規定する局部支持部材に対する要件を適用することにより、上記(a)の座屈強度要件を満足するものとして差し支えない。ただし、10 節 3.2 に従いウェブのせん断座屈強度を検証すること。

(c) 局部支持部材に対する他の全ての要件

- ・ 腐食予備厚
- ・ 最小板厚
- ・ 疲労強度

(備考)

PMA の全体又は一部が主要支持部材として機能する場合には、主要支持部材の要件を適用しなければならない。

6 スロッシング荷重及び衝撃荷重に対する構造評価

6.4 船首衝撃

6.4.7 主要支持部材

6.4.7.6 を次のように改める。

6.4.7.6 端部ブラケットの支点又はトウにおける，各主要支持部材のウェブのネットせん断面積 ($A_{shr-net50}$) は，次の算式による値以上としなければならない。

$$\frac{A_{w-net50}}{C_t \tau_{yd}} = \frac{5 f_{pt} P_{im} b_{slm} l_{shr}}{C_t \tau_{yd}} \quad A_{shr-net50} = \frac{5 f_{pt} P_{im} b_{slm} l_{shr}}{C_t \tau_{yd}} \quad (cm^2)$$

f_{pt} : 局所的な分布荷重の修正係数で次の算式による。

$$= \frac{l_{slm}}{l_{shr}}$$

l_{slm} : スパンに沿った船首衝撃荷重面積の範囲で，次の算式による。

$$= \sqrt{A_{slm}} \quad (m) \quad \text{ただし, } l_{shr} \text{ 以下とする。}$$

l_{shr} : **4 節 2.1.25** に規定する防撓材の心距 (m) 。

P_{im} : **7 節 4.4** に規定する船首衝撃圧で，及び **3 節 5.3.2** に規定する荷重点における計算による船首衝撃圧で計算する (kN/m^2) 。

b_{slm} : 主要支持部材によって支持する衝撃荷重面積の幅で，**4 節 2.2.2** に規定する主要支持部材間のスペースとする。ただし， l_{slm} 以下とする (m) 。

C_t : 許容せん断応力の係数で，~~設計許容評価基準条件 AC3~~ にあつては 0.75 とする。

$$\tau_{yd} = \frac{\sigma_{yd}}{\sqrt{3}} \quad (N/mm^2)$$

σ_{yd} : 材料の最小降伏応力 (N/mm^2)

10 節 座屈及び最終強度

2 剛性及び寸法

2.2 板部材及び局部支持部材

2.2.1 板部材及び局部支持部材の寸法

表 10.2.1 の（備考）を次のように改める。

表 10.2.1 細長係数

評価部材		係数
板部材 C	甲板, 外板及びタンク周壁	100
	その他の構造部材	125
防撓材ウェブ C_w	アングル及び T 型形状	75
	バルブ形状	41
	平型形状	22
フランジ又は面材 ⁽¹⁾ C_f	アングル及び T 型形状	12
(備考) (1) アングル及び T 型形状のフランジの全幅 b_f は, $0.25d_w$ 未満としてはならない。 (2) 幅及び深さの計測は, 4 節 2.4.1.2 に規定する 4 節 2.4.1.2 に規定する グロス寸法に基づくこと。		
t_{net} : 板部材のネット板厚 (mm) d_w : ウェブプレートの深さ (mm) t_{w-net} : ウェブプレートのネット板厚 (mm) b_{f-out} : フランジの幅 (mm) t_{f-net} : フランジのネット板厚 (mm)		

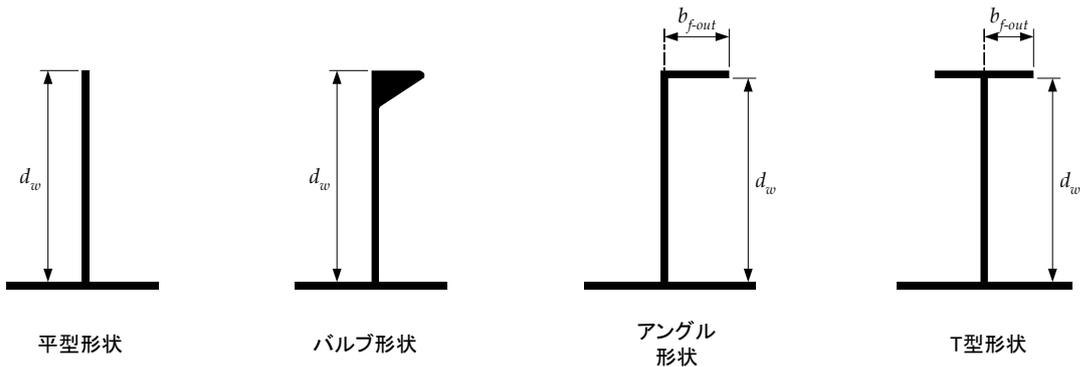
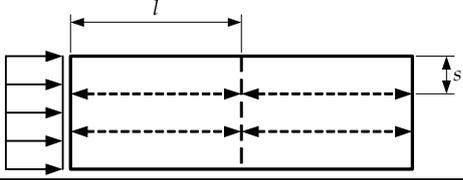
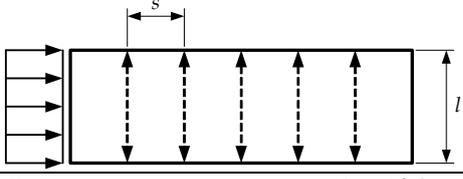


表 10.2.2 を次のように改める。

表 10.2.2 ウェブ付防撓材の剛性評価基準

モード	慣性モーメント要求値 (cm^4)
(a) <u>圧縮応力に平行な主要支持部材のフランジに対し平行に付くウェブ付防撓材</u> 	$I_{net} = Cl^2 A_{net} \frac{\sigma_{yd}}{235}$
(b) <u>圧縮応力に直角な主要支持部材のフランジに対し直角に付くウェブ付防撓材</u> 	$I_{net} = 1.14 \times 10^{-5} ls^2 t_{w-net} \left(2.5 \frac{1000l}{s} - 2 \frac{s}{1000l} \right) \frac{\sigma_{yd}}{235}$
<p>C : =1.43 ハルガード応力を受ける <u>貨物タンク区域内の縦通防撓材肋骨</u> =0.72 その他の防撓材</p> <p>L : ウェブ付防撓材の長さ (m) 局部支持部材 (LSM) に溶接されたウェブ付防撓材において、長さは局部支持部材のフランジ間の距離としなければならない。ウェブ付防撓材において、長さは側面支持間の距離としなければならない。例えば、モード(b)に示すように主要支持部材のフランジ間の総長さ。</p> <p>A_{net} : 防撓材間の心距 s の 80% の有効幅を含んだウェブ付防撓材のネット断面積 (cm^2)</p> <p>s : 防撓材間の心距 (mm) で 4 節 2.2.1 に規定する。</p> <p>t_{w-net} : 主要支持部材のウェブのネット板厚 (mm)</p> <p>σ_{yd} : 主要支持部材のウェブの規定最小降伏応力 (N/mm^2)</p>	

2.4.3 開口部や端部ブラケットの遊辺補強に対する要件

2.4.3.1 を次のように改める。

2.4.3.1 開口部やブラケットの遊辺に設ける防撓材のウェブ深さ d_w は、

$$\underline{d_w = Cl_{\#} \sqrt{\frac{\sigma_{yd}}{235}}} \quad d_w = Cl \sqrt{\frac{\sigma_{yd}}{235}} \quad (mm) \text{ 又は } 50 (mm) \text{ のどちらか大きい方の値以上と}$$

しなければならない。

- $l_{\#}$: ~~有効支持間~~ 防撓材の長さ (m)
- σ_{yd} : 材料の最小降伏応力 (N/mm^2)
- C : 細長係数
- 75 端部ブラケットの場合
 - 50 倒れ止ブラケットの場合
 - 50 開口部の周縁補強材の場合

3 座屈に対する要求規定

3.3 防撓材の座屈

3.3.3 ねじり座屈モード

表 10.3.2 を次のように改める。

表 10.3.2 断面二次モーメント

断面特性	平板	球平形鋼，型鋼及び T 型鋼
I_{P-net}	$\frac{d_w^3 t_{w-net}}{3 \times 10^4}$	$\left(\frac{A_{w-net} (e_f - 0.5 t_{f-net})^2}{3} + A_{f-net} e_f^2 \right) 10^{-4}$
I_{T-net}	$\frac{d_w^3 t_{w-net}}{3 \times 10^4} \left(1 - 0.63 \frac{t_{w-net}}{d_w} \right)$	$\frac{(e_f - 0.5 t_{f-net}) t_{w-net}^3}{3 \times 10^4} \left(1 - 0.63 \frac{t_{f-net}}{e_f - 0.5 t_{f-net}} \right)$ $+ \frac{b_f t_{f-net}^3}{3 \times 10^4} \left(1 - 0.63 \frac{t_{f-net}}{b_f} \right)$ <hr/> $\frac{(e_f - 0.5 t_{f-net}) t_{w-net}^3}{3 \times 10^4} \left(1 - 0.63 \frac{t_{w-net}}{e_f - 0.5 t_{f-net}} \right)$ $+ \frac{b_f t_{f-net}^3}{3 \times 10^4} \left(1 - 0.63 \frac{t_{f-net}}{b_f} \right)$
$I_{\omega-net}$	$\frac{d_w^3 t_{w-net}^3}{36 \times 10^6}$	球平形鋼及び型鋼に対して $\frac{A_{f-net} e_f^2 b_f^2}{12 \times 10^6} \left(\frac{A_{f-net} + 2.6 A_{w-net}}{A_{f-net} + A_{w-net}} \right)$ T 型鋼に対して $\frac{b_f^3 t_{f-net} e_f^2}{12 \times 10^6}$

付録 A ハルガーダの最終強度

2 ハルガーダ最終強度の計算

2.2 増分反復法による簡易評価法

2.2.2 船体横断面のモデル化及び仮定

2.2.2.4 を次のように改める。

2.2.2.4 ハードコーナーのモデル化及び大きさは次によらなければならない。

- (a) 防撓材を縦通方向に配置した板部材に対する交差板部材から $s/2$ までの範囲としなければならない。 s は防撓材心距。
- (b) 防撓材を横方向に配置した板部材に対する交差板部材から $20t_{grs}$ までの範囲としなければならない。 t_{grs} はグロス板厚。

(備考)

防撓材を横方向に配置した板部材において、応力ひずみ曲線の荷重端部における板部材の有効幅は、その板部材の全幅としなければならない。~~つまりハードコーナー部の即ち、ハードコーナー部が存在する場合には、その端部からではなく、他の板部材との交差部までとする。この範囲は交差する板部材間の幅としなければならない。~~また **2.3.8.1** に規定する σ_{CR5} が作用する範囲は、ハードコーナー部を除く板幅間とすること。

付録 C 疲労強度評価

2 ホットスポット応力手法（有限要素ベース）

2.4 疲労被害度の計算

2.4.2 使用する応力

2.4.2.6 を次のように改める。

2.4.2.6 ホットスポット応力は、溶接止端から $0.5t$ 離れた表面応力とすること（図 C.2.1）。当該ホットスポット応力は、構造の交差部点から 1 番目及び 2 番目の要素における おいて ~~おいて~~ 各応力を使用し、線形補間法を適用して算定すること。

付録 D 座屈強度評価

1 高度座屈解析

1.1 一般

1.1.2 代替手法

1.1.2.3 として次の 1 項を加える。

1.1.2.3 付録 D の技術背景に規定するテストケースに対して検証することを条件に，高度座屈解析手法の代替手法を使用して差し支えない。ただし，許容座屈使用係数は，次の算式を満足すること。

$$\eta_{all-alt} \leq \eta_{all} \cdot \left(\frac{\eta_{alt-i}}{\eta_{ref-i}} \right)$$

η_{all} : 9 節 表 9.2.2 に規定する板部材及び防撓パネルに対する許容座屈使用係数

η_{ref-i} : 付録 D の技術的背景に規定するテストケース i に対応する高度座屈解析手法の座屈使用係数

η_{alt-i} : 付録 D の技術的背景に規定するテストケース i に対応する代替手法の座屈使用係数

5 有限要素法による構造解析結果に対する座屈評価手順

5.2 構造モデル及び強度評価法

5.2.3 非防撓パネル

表 D.5.1 を次のように改める。

表 D.5.1 有限要素法による強度評価に対する構造要素

構造要素	モデル化	評価法 ⁽¹⁾	パネルの定義 ⁽²⁾
縦強度部材 (図 D.5.1 参照)			
縦通防撓パネル 外板 甲板 内殻 ホッパタンク斜板 縦通隔壁 中心線縦通隔壁	防撓パネル	評価法 1	長さ方向： ウェブフレーム間 幅方向： 主要支持部材間 (PSM) ⁽²⁾
縦通隔壁直下及びホッパタンク斜板を構成する二重底縦通桁のウェブ	防撓パネル	評価法 1	長さ方向： ウェブフレーム間 幅方向： 全ウェブ深さ
ホッパタンク斜板を構成する二重船側内の水平桁のウェブ	防撓パネル	評価法 1	長さ方向： ウェブフレーム間 幅方向： 全ウェブ深さ
縦通隔壁の直下でない及びホッパタンク斜板を構成しない二重底縦通桁のウェブ	防撓パネル	評価法 2	長さ方向： ウェブフレーム間 幅方向： 全ウェブ深さ
ホッパタンク斜板を構成しない二重船側内の水平桁のウェブ	防撓パネル	評価法 2	長さ方向： ウェブフレーム間 幅方向： 全ウェブ深さ
縦通桁のウェブ (上記以外)	非防撓パネル	評価法 2	局部補強の防撓材, 面材及び主要支持部材間
横強度部材 (図 D.5.2 参照)			
甲板横桁のウェブ (肘板も含む)	非防撓パネル	評価法 2	局部補強の防撓材, 主要支持部材間
二重船側内縦通桁	防撓パネル	評価法 2	長さ方向： 全ウェブ深さ 幅方向： 主要支持部材間
不規則に防撓されたパネル, 例えばホッパタンクやビルジ部のウェブパネル	非防撓パネル	評価法 2	局部補強の防撓材, 主要支持部材間
二重底フロア	防撓パネル	評価法 2	長さ方向： 全ウェブ深さ 幅方向： 主要支持部材間
立桁 (肘板も含む。)	非防撓パネル	評価法 2	防撓材, 面材又は主要支持部材間
クロスタイのウェブ	非防撓パネル	評価法 2	立桁のウェブに取り付けられる防撓材, 面材又は主要支持部材間
水密, 油密横隔壁 (図 D.5.3 参照) 非水密隔壁 (図 D.5.4 参照)			
規則的に防撓された全ての隔壁パネル	防撓パネル	評価法 1	長さ方向： 主要支持部材間 幅方向： 主要支持部材間

規則的に配置された防撓材に対して 直角に付く座屈防止のための二次防 撓材により防撓された隔壁 ⁽³⁾	防撓パネル	評価法 1	長さ方向：主要支持部材間 幅方向：主要支持部材間
不規則に防撓された全ての隔壁パネ ル，例えばホップタンクやビルジ部	非防撓パネ ル	評価法 2	局部補強の防撓材又は面材間
隔壁付きストリンガーのウェブプレ ートで肘板も含む	非防撓パネ ル	評価法 2	ウェブ付防撓材又は面材間
波型横隔壁			
上下スツール（防撓材も含む。）	防撓パネル	評価法 1	長さ方向：スツール内ウェブダイアフラ ム間 幅方向：スツール側壁の長さ
スツール内のウェブダイアフラム	非防撓パネ ル	評価法 2	局部補強の防撓材，面材又は主要支持部 材間
<p>(備考)</p> <p>(1) 座屈強度評価手法は規定される評価手法を用いなければならない（4.1 参照）。</p> <p>(2) 3.1.3 に規定する構造のモデル化を参照。</p> <p>(3) 二次防撓材は，スニップ又は連続するものとしてモデル化することができるが，防撓材の両端において回転が拘束されない限り，スニップ端として扱うこと。座屈防止のための防撓材により不規則に防撓される場合には，パネル内の板要素それぞれを非防撓パネルとみなし，評価法 2 を用いて評価しなければならない。</p>			

附 則

1. この規則は、2006年4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。
*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.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。