

鋼船規則

K 編 材料

規
則

2010 年 第 2 回 一部改正

2010 年 10 月 15 日 規則 第 74 号

2010 年 7 月 6 日 技術委員会 審議

2010 年 7 月 27 日 理事会 承認

2010 年 9 月 13 日 国土交通大臣 認可

2010年10月15日 規則第74号
鋼船規則の一部を改正する規則

「鋼船規則」の一部を次のように改正する。

K 編 材料

改正その1

3章 圧延鋼材

3.5 ステンレス圧延鋼材

表 K3.18 を次のように改める。

表 K3.18 種類及び化学成分

材料記号	化学成分 (%)																
	C	Si	Mn	P	S	Ni	Cr	Mo	N	その他							
KSUS304	0.08 以下	1.00 以下	2.00 以下	0.045 以下	0.030 以下	8.00~10.50	18.00~20.00	—	—	—							
KSUS304L	0.030 以下					9.00~13.00											
KSUS304N1	0.08 以下		7.00~10.50	0.10~0.25													
KSUS304N2	0.08 以下		2.50 以下	7.50~10.50		0.15~0.30	Nb ≤ 0.15										
KSUS304LN	0.030 以下		2.00 以下	8.50~11.50		17.00~19.00	0.12~0.22				—						
KSUS309S	0.08 以下		2.00 以下	12.00~15.00		22.00~24.00	—										
KSUS310S	0.08 以下		1.50 以下	19.00~22.00		24.00~26.00	—										
KSUS316	0.08 以下		1.00 以下	2.00 以下		0.045 以下	0.030 以下				10.00~14.00	16.00~18.00	2.00~3.00	—	—		
KSUS316L	0.030 以下										12.00~15.00 10.00~14.00						
KSUS316N	0.08 以下										10.00~14.00					0.10~0.22	
KSUS316LN	0.030 以下	10.50~14.50			16.50~18.50			0.12~0.22									
KSUS317	0.08 以下	11.00~15.00			18.00~20.00			3.00~4.00	—								
KSUS317L	0.030 以下	—			—			—	—								
KSUS317LN	0.030 以下									0.10~0.22							
KSUS321	0.08 以下	—			—			—	—	9.00~13.00	17.00~19.00	—	—			Ti ≥ 5 × C	
KSUS329J3L	0.030 以下									0.040 以下	4.50~6.50	21.00~24.00	2.50~3.50			0.08~0.20	—
KSUS347	0.08 以下									0.045 以下	9.00~13.00	17.00~19.00	—			—	Nb ≥ 10 × C

附 則 (改正その1)

- この規則は、2010年10月15日（以下、「施行日」という。）から施行する。
- 施行日前に検査の申込みがあった材料にあっては、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。

3章 圧延鋼材

3.1 船体用圧延鋼材

3.1.8 を次のように改める。

3.1.8 表面検査及び寸法許容差

- 1. 表面検査及び寸法検査は、製造者の責任において行うものとする。
- 2. 鋼材の呼び厚さに対する負の許容差は、表 K3.7 による。ただし、鋼板の平均厚さについては、呼び厚さ以上としなければならない。
- 3. 厚さの計測手順及び計測記録は、必要に応じ、検査員に提示又は提出されなければならない。
- ~~4.~~ 呼び厚さに対する負の許容差以外の寸法許容差は、本会の適当と認めるところによる。
- 5. 本会が適当と認める場合、前-2.によらなくても差し支えない。

表 K3.7 を次のように改める。

表 K3.7 負の許容差

製品 ⁽¹⁾	負の許容差 (mm)
鋼板	0.3 以下 ⁽²⁾
鋼板以外	本会の適当と認めるところによる。

(備考)

(1) 鋼板には、幅 150mm を超える平鋼を含む。

(2) 厚さの測定箇所は、鋼板の縦線から板幅の中心方向に 10mm 以上離れた任意の箇所とする。ただし、~~切断加工による影響部、あるいは表面欠陥の除去部等は、測定箇所の対象外として差し支えない。~~

3.2 ボイラ用圧延鋼板

3.2.9 及び 3.2.10 をそれぞれ 3.2.10 及び 3.2.11 と改め、3.2.9 として次の 1 条を加える。

3.2.9 品質及び欠陥の補修

表面欠陥の除去に部分的なグラインダを用いて差し支えない。ただし、いかなる場合においても、欠陥を除去した後の鋼材の厚さは、3.2.8 に規定する負の許容差を超えて呼び厚さを下回ってはならない。

3.3 圧力容器用圧延鋼板

3.3.9 から 3.3.11 をそれぞれ 3.3.10 から 3.2.12 と改め、3.3.9 として次の 1 条を加える。

3.3.9 品質及び欠陥の補修

表面欠陥の除去に部分的なグラインダを用いて差し支えない。ただし、いかなる場合においても、欠陥を除去した後の鋼材の厚さは、3.3.8-2.に規定する負の許容差を超えて呼び厚さを下回ってはならない。

3.4 低温用圧延鋼材

3.4.9 及び 3.4.10 をそれぞれ 3.4.10 及び 3.4.11 と改め、3.4.9 として次の 1 条を加える。

3.4.9 品質及び欠陥の補修

表面欠陥の除去に部分的なグラインダを用いて差し支えない。ただし、いかなる場合においても、欠陥を除去した後の鋼材の厚さは、3.4.8-2.に規定する負の許容差を超えて呼び厚さを下回ってはならない。

3.5 ステンレス圧延鋼材

3.5.10 を 3.5.11 と改め、3.5.10 として次の 1 条を加える。

3.5.10 品質及び欠陥の補修

表面欠陥の除去に部分的なグラインダを用いて差し支えない。ただし、いかなる場合においても、欠陥を除去した後の鋼材の厚さは、3.5.9-2.に規定する負の許容差を超えて呼び厚さを下回ってはならない。

3.8 構造用調質高張力圧延鋼材

3.8.8 を次のように改める。

3.8.8 表面検査及び寸法許容差

表面検査及び寸法許容差は、3.1.8 の規定による。~~ただし、鋼板の呼び厚さに対する負の許容差は、0.25mm 以下とする。~~

3.8.9 及び 3.8.10 をそれぞれ 3.8.10 及び 3.8.11 と改め、3.8.9 として次の 1 条を加える。

3.8.9 品質及び欠陥の補修

品質及び欠陥の補修は、3.1.9 の規定による。

附 則 (改正その 2)

1. この規則は、2011年1月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に検査申込みのあった鋼材又は施行日前に建造契約*が行われた船舶に使用される鋼材については、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。
* 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、2009年7月1日から適用する。

鋼船規則検査要領

K 編 材料

要
領

2010 年 第 2 回 一部改正

2010 年 10 月 15 日 達 第 89 号
2010 年 7 月 6 日 技術委員会 審議

2010年10月15日 達 第89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。

K 編 材料

改正その1

K3 圧延鋼材

K3.12 脆性亀裂伝播停止特性に関する特別規定

K3.12.2 を次のように改める。

K3.12.2 脆性亀裂伝播停止特性等

-1. 規則 K 編 3.12.2-1.にいう「本会の適当と認めるところ」とは、温度勾配型 *ESSO* 試験にあっては、附属書 K3.12.2-1.「脆性亀裂伝播停止靱性値 K_{ca} 試験方法に関する検査要領」とすることができる。

-2. 規則 K 編 3.12.2-1.及び 3.12.4-4.において、製造者は次に掲げる事項を試験要領書方案として取りまとめ、本会の承認を得なければならない。

~~(1) 試験片の寸法、形状~~

~~(2) 試験方法~~

~~(3) 評価温度における脆性破壊亀裂伝播停止靱性値の求め方~~

(1) 試験機概要（試験機容量及びピン間距離を含むこと）

(2) 試験片詳細（形状、寸法及びタブ板との接合方法を含むこと）

(3) タブ板、負荷ジグの形状、寸法及び機械的性質

(4) 計測要領（動的計測の有無、熱電対貼付位置、歪ゲージ貼付位置及びクラックゲージ貼付位置を含むこと）

(5) 試験条件（脆性亀裂の発生方法、打撃エネルギー、試験片温度、温度勾配、予荷重応力及び試験応力を含むこと）

附属書 K3.12.2-1.として次の附属書を加える。

附属書 K3.12.2-1. 脆性亀裂伝播停止靱性値 K_{ca} 試験方法に関する検査要領

1.1 範囲

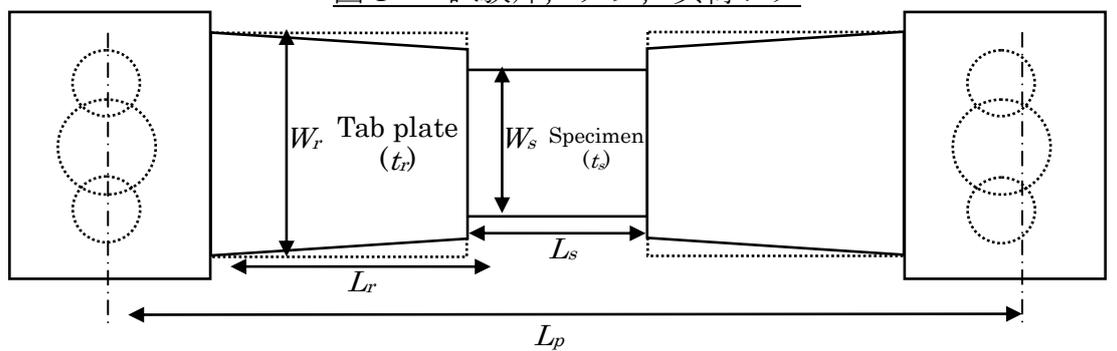
本試験手順は、板厚 90mm 程度以下の船体用圧延鋼板の脆性亀裂伝播停止靱性値 K_{ca} を求めるために用いる。それ以外の船体用圧延鋼板の脆性亀裂伝播停止靱性値については、本会の適当と認めるところによる。

1.2 記号

表 1 使用する記号の意味

記号	単位	意味
t_s	mm	試験片板厚
W_s	mm	試験片幅
L_s	mm	試験片長さ
t_r	mm	タブ板の板厚
W_r	mm	タブ板の幅
L_r	mm	タブ板の長さ
L_p	mm	ピン間距離
a	mm	荷重線に垂直な面への投影亀裂長さ
a_n	mm	脆性亀裂伝播停止位置における最長亀裂長さ
T	℃	試験片の温度
dT/da	℃/mm	試験片の温度勾配
σ	N/mm ²	試験部グロス応力 (荷重/ $W_s \cdot t_s$)
K_{ca}	N/mm ^{3/2}	脆性亀裂伝播停止靱性値

図 1 試験片, タブ, 負荷ジグ



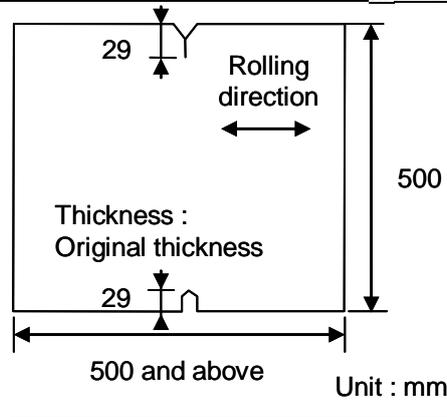
1.3 目的

温度勾配を付した脆性亀裂伝播停止評価試験を行い、脆性亀裂伝播停止靱性値 K_{ca} を得る。

1.4 標準試験片

-1. 標準試験片形状を図 2 に示す。

図 2 脆性亀裂伝播停止靱性 K_{ca} 試験片形状



-2. 試験片板厚および板幅は表 2 による。

表 2 試験片板厚と幅

試験片板厚, t_s	90mm 以下
試験片幅, W_s	500mm

(備考)

試験片幅を 500mm とすることが困難な場合は 600mm まで広げても良い。

- 3. 脆性亀裂伝播停止靱性 K_{ca} 試験片は同一鋼板から採取することとする。
-4. 試験片は荷重軸方向が鋼板の圧延方向に平行となるよう採取する。
-5. 試験片の厚さは鋼板の元厚のままとする。

1.5 試験装置

試験装置は、引張り試験可能なピン負荷方式油圧試験装置でピン間距離 2,000mm 以上とする。ここでピン間距離とはピンの軸心間距離のことを指す。脆性亀裂を発生させるための衝撃エネルギーは、落重式または空気銃式の打撃装置を用いる。楔は試験片上部切欠きより大きな角度を持ち、切欠きに開口力を加えられるものとする。

1.6 試験準備

-1. 試験片はピン負荷ジグに直接またはタブ板を介して溶接接合にて固定する。試験片 + タブ板の全長は $3W_s$ 以上とする。タブ板の板厚及び幅は表 3 による。

表3 タブ板の寸法許容値

タブ板の寸法	タブ板の板厚, t_r	タブ板の幅, W_r
	$0.8 t_s^{(1)(2)} \leq t_r \leq 1.5 t_s$	$W_s^{(3)} \leq W_r \leq 2 W_s$

(備考)

(1) t_s : 試験片板厚

(2) タブ板が試験板よりも薄い場合は、応力波の反射が評価に対して安全側となるため、試験遂行の実際を考慮し、 $0.8t_s$ を下限値とした。

(3) W_s : 試験片幅

-2. 試験片切欠き延長上に50mmピッチで熱電対を貼付する。

-3. 脆性亀裂が逸れることが予想される場合、試験片幅の中央部で、切欠き延長線上から荷重線方向に100mm離れた2点に熱電対を貼付する。

-4. 動的計測が必要な場合、歪ゲージ、クラックゲージを所定の位置に貼付する。

-5. 試験片は、溶接後タブ板ピン負荷ジグとともに試験機に装着する。

-6. 打撃装置を取り付ける。打撃装置は、打撃エネルギーが確実に伝わる構造とすること。また、打撃装置による曲げ負荷の効果を最小限とするため、適切な受けジグ等を配すること。

1.7 試験方法

-1. 残留応力の影響を除去するあるいは、タブ溶接の角変形を是正するなどの目的で試験荷重以下の予荷重を冷却前に付与してもよい。

-2. 冷却および加熱は、熱電対貼付側の反対側の片面もしくは両面側から実施する。

-3. 温度勾配は、試験片幅の中央 $0.3W_s \sim 0.7W_s$ の範囲で $0.25 \text{ }^\circ\text{C}/\text{mm} \sim 0.35 \text{ }^\circ\text{C}/\text{mm}$ の範囲に制御する。

-4. 所定の温度勾配に到達してから、10分間以上温度保持をした後、所定の試験荷重を載荷する。

-5. 試験荷重を30秒以上キープした後、打撃により脆性亀裂を発生させる。打撃エネルギーは板厚1mm当たり20-60Jを標準とする。母材の脆性亀裂発生特性が高く、脆性亀裂発生が困難な場合、板厚1mm当たり120Jを限界として打撃エネルギーを上げてよい。

-6. 亀裂の発生、伝播、停止が確認されたら除荷し、常温に戻し、必要に応じてリガメントをガス切断した後、試験機にて強制破断する。あるいは、試験機にて延性亀裂を十分な長さ進展させた後、リガメントをガス切断にて割断する。

-7. 強制破断後、破面、伝播経路の写真撮影及び、亀裂長さの測定を実施する。

1.8 試験結果

-1. ノッチを含む試験片頂部から停止亀裂先端の板厚方向の最長長さまでの距離を測定し、停止亀裂長さとする。亀裂面が試験片荷重線に垂直な面から逸れた場合には、荷重線に垂直な面に投影した長さを測定する。その際、明瞭な脆性亀裂の停止跡が破面上で観察される場合は、その最初の亀裂停止位置を停止亀裂位置とする。

-2. 熱電対測定結果から、温度分布曲線をプロットし、停止亀裂長さに対応する停止亀裂温度を測定する。

-3. 各試験の脆性亀裂伝播停止靱性値 (K_{ca} 値) は、下式により求める。

$$K_{ca} = \sigma \sqrt{\pi a} \sqrt{\left(\frac{2W_s}{\pi a}\right) \tan(\pi a/2W_s)}$$

1.9 報告

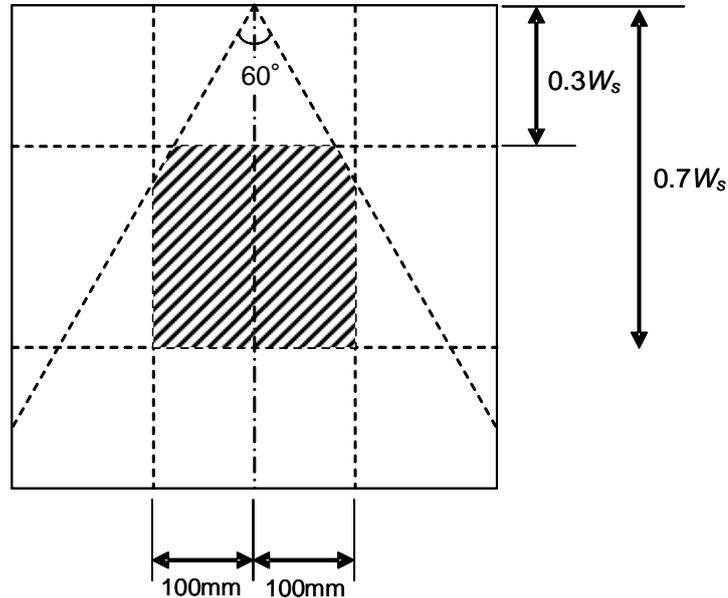
-1. 次の各項目を報告する。

- (1) 試験機：試験機容量，ピン間距離 (L_p)
- (2) 負荷ジグ寸法：タブ板の板厚 (t_r) ，タブ板の幅 (W_r) ，タブ板を含めた試験片の長さ (L_s+2L_r)
- (3) 試験片寸法：板厚 (t_s) ，試験片幅 (W_s) ，長さ (L_s)
- (4) 試験条件：予荷重応力，試験応力，温度分布 (図または表) ，打撃エネルギー
- (5) 試験結果：停止亀裂長さ (a_a) ，停止位置温度勾配，脆性亀裂伝播停止靱性値 (K_{ca})
- (6) 動的計測結果 (実施した場合)：亀裂速度，歪変化
- (7) 試験片写真：破断経路，破面

-2. 以下の条件を満足しない場合は，試験結果を参考値として扱う。

- (1) 脆性亀裂停止位置が，**図3**の斜線部の範囲にあること。その際，脆性亀裂停止位置が試験片中央から試験片長手方向に 50mm 以上離れている場合には， $\pm 100\text{mm}$ 位置の熱電対の温度が中央の熱電対と $\pm 3^\circ\text{C}$ 以内であること。
- (2) 脆性亀裂が伝播途中で明瞭な亀裂分岐を起こしていないこと。

図3 停止亀裂位置の必要条件



- (3) 3点以上の有効な試験結果から，アレニウスプロット上での線形近似式を求めたうえで求めたい温度における K_{ca} を算出する。その際評価温度を挟む高温，低温，両側にデータが存在することが望ましい。

附 則 (改正その1)

1. この達は、2010年10月15日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に検査申込みのあった材料にあっては、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。

K3 圧延鋼材

K3.1 船体用圧延鋼材

K3.1.8 を次のように改める。

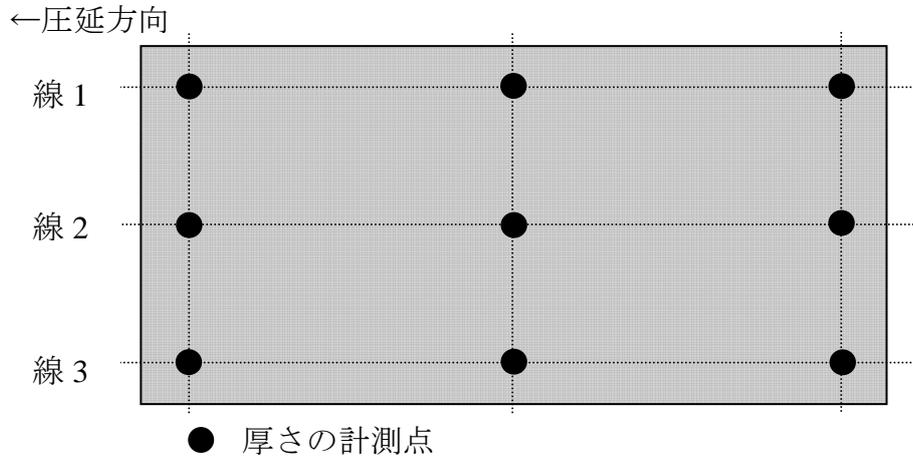
K3.1.8 表面検査及び寸法許容差

規則 K 編 3.1.8 の取扱いについては次による。

- (1) 本会は、鋼材の品質が承認当時と同等であることを確認するために表面検査及び寸法検査を行うことがある。
- (2) 鋼板の表面疵のうち痘及び剥に対する表面検査基準は、日本鋼船工作法精度標準 (JSQS) によるのを標準とする。
- (3) 鋼板 (幅 150mm を超える平鋼を含む。以下、本(3)においても同じ。) の呼び厚さに対する負の許容差を除いて、鋼材の寸法許容差 (鋼板の呼び厚さに対する正負の許容差範囲を含む。) は、JIS G3191, JIS G3192, JIS G3193 及び JIS G3194 によるのを標準とする。
- (4) 規則 K 編 3.1.8-2.の適用上、鋼板の厚さの測定箇所は、以下のとおりとする。
 - (a) 図 K3.1.8-1.に示すとおり、線 1、線 2 及び線 3 のうち、少なくともいずれか 2 本の線を選択し、各線において少なくとも 3 点について計測する。4 点以上計測を行う場合にあっても、各線における計測点の数は等しくすること。
 - (b) 自動計測の場合、側面寄りの計測点の位置は、鋼材の縁より 10mm 以上 300mm 以下とすること。
 - (c) 手動計測の場合、側面寄りの計測点の位置は、鋼材の縁より 10mm 以上 100mm 以下とすること。
- (5) 規則 K 編 3.1.8-2.にいう平均厚さは、(4)に定める測定箇所における厚さの平均値とする。
- (6) 規則 K 編 3.1.8-5.にいう「本会が適当と認める場合」とは、ISO7452 において、Class C の要件に適合する場合をいう。

図 3.1.8-1.として次の図を加える。

図 K3.1.8-1. 厚さの計測箇所



K3.2 ボイラ用圧延鋼板

K3.2.8 として次の 1 条を加える。

K3.2.8 厚さの許容差

厚さの測定箇所は、鋼板の縦縁から板幅の中心方向に 10mm 以上離れた任意の箇所とする。ただし、切断加工による影響部、あるいは表面欠陥の除去部等は、測定箇所の対象外として差し支えない。

K3.2.10 を K3.2.11 と改める。

K3.3 圧力容器用圧延鋼板

K3.3.8 として次の 1 条を加える。

K3.3.8 表面検査及び寸法許容差

厚さの測定箇所は、鋼板の縦縁から板幅の中心方向に 10mm 以上離れた任意の箇所とする。ただし、切断加工による影響部、あるいは表面欠陥の除去部等は、測定箇所の対象外として差し支えない。

K3.3.10 を K3.3.11 と改める。

K3.4 として次の 1 節を加える。

K3.4 低温用圧延鋼材

K3.4.8 表面検査及び寸法許容差

厚さの測定箇所は、鋼板の縦縁から板幅の中心方向に 10mm 以上離れた任意の箇所とする。ただし、切断加工による影響部、あるいは表面欠陥の除去部等は、測定箇所の対象外として差し支えない。

K3.5 ステンレス圧延鋼材

K3.5.9 として次の 1 条を加える。

K3.5.9 表面検査及び寸法許容差

厚さの測定箇所は、鋼板の縦縁から板幅の中心方向に 10mm 以上離れた任意の箇所とする。ただし、切断加工による影響部、あるいは表面欠陥の除去部等は、測定箇所の対象外として差し支えない。

附 則 (改正その 2)

1. この達は、2011年1月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に検査申込みのあった鋼材又は施行日前に建造契約*が行われた船舶に使用される鋼材については、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。

* 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。