

鋼 船 規 則

P 編

海洋構造物等

規
則

2016 年 第 1 回 一部改正

2016 年 6 月 30 日 規則 第 34 号

2016 年 2 月 5 日 技術委員会 審議

2016 年 2 月 22 日 理事会 承認

2016 年 6 月 24 日 国土交通大臣 認可

2016 年 6 月 30 日 規則 第 34 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。

P 編 海洋構造物等

改正その 1

15 章 消火設備

15.2 海底資源掘削船

15.2.16 操作準備及び保守

-4.(1)を次のように改める。

- 4. 保守，試験及び点検については，次の要件を満足しなければならない。
- (1) 船上での保守，試験，点検は，IMO が策定した指針“*Revised Guidelines for the Maintenance and Inspection of Fire Protection Systems and Appliances (MSC.1/Circ.1432 及び MSC.1/Circ.1516 による改正を含む。)*”を参考として，また，消火用の装置及び器具の信頼性の確保に配慮した方法で，実行されなければならない。

附 則（改正その 1）

1. この規則は，2016 年 6 月 30 日から施行する。

9 章 船体艤装

9.6 を次のように改める。

9.6 点検設備

9.6.1 一般

-1. 各区分には、船体構造部材の概観検査及び精密検査並びに板厚計測に供される固定点検設備を少なくとも1組備えなければならない。~~備える固定点検設備はC編35章によらなければならない。~~

-2. 前-1.の固定点検設備が正常な稼動状態において損傷を受けやすい又は設置が实际的でないとき本会が認める場合にあつては、固定点検設備に代えて本会が適当と認める可搬式点検設備を備えるものとして差し支えない。この場合、当該設備は船体構造の一部に取付け、固定及び支持されなければならない。可搬式点検設備は乗組員によって容易に架設及び展開できるものとしなければならない。

-3. すべての点検設備及び点検設備の船体構造への取付け部の構造及び材料は本会の適当と認めるものでなければならない。

9.6.2 ~~貨物倉、コファダム、タンク及びその他の区分への交通~~

-1. ~~貨物倉船倉~~、コファダム、タンク及びその他の区分への交通は、開放甲板から直接行うものとし、次の(1)から(4)の規定によらなければならない。

- (1) 長さが35 m以上のタンクには、少なくとも2組のハッチ及びはしごを設け、できる限り遠く離して配置しなければならない。
- (2) 長さが35 m未満のタンクには、少なくとも1組のハッチ及びはしごを設けなければならない。
- (3) 各~~貨物倉船倉~~には、少なくとも2組の点検設備を設け、できる限り遠く離して配置しなければならない。例えば、これらの点検設備は前面隔壁の左舷付近及び後面隔壁の右舷付近というように対角に配置しなければならない。
- (4) タンクが迅速な交通の障害となるような制水隔壁又は同様のものによって分割されている場合、少なくとも2組のハッチ及びはしごを設けなければならない。

-2. ~~貨物倉船倉~~、コファダム、タンク及びその他の区分への交通を開放甲板から直接行うことが实际的でない場合、~~貨物倉船倉~~、コファダム、タンク及びその他の区分への交通は、機関室、ポンプ室、ディーブ・コファダム、パイプ・トンネル、~~貨物倉船倉~~、二重船殻区分又はこれらと同様の区分であつて油もしくは危険な貨物を積載する計画のない場所を経由して行なうものとして差し支えない。

-3. バラストタンク及びその他のタンクへの交通に供されるはしごの最上端となる甲板からの入口部分については、上部甲板支持構造の下面から下方2.5 m以上3 m以下の位置で踊り場に接続するものとし、踊り場で次のはしごに接続するものとしなければならない。また、甲板から踊り場まではしごについては、垂直はしごとしなければならない。ただし、甲板の下方1.6 mから3 mの間に設けられた縦通又は船幅方向の固定点検設備に

連絡する場合、垂直はしごの範囲を当該交通設備までとすることができる。

-4. バラストタンク及びその他のタンクへの交通に使用されるはしごは、次によらなければならない。

- (1) 前-1.(1)により 2 組のハッチ及びはしごが要求される場合、少なくとも 1 組のはしごは、傾斜はしご又は傾斜はしご群としなければならない。ただし、はしごの最上端となる甲板からの入口部分については、前-3.に従って垂直はしごとしなければならない。
- (2) 前(1)の場合において、傾斜はしごとすることが要求されないはしごについては、通常、垂直距離が 6 m を超えない間隔で踊り場を備え、かつ、踊り場で次のはしごに接続するよう千鳥に配置された垂直はしご群として差し支えない。はしごの最上端となる甲板からの入口部分については、前-3.に従わなければならない。
- (3) 前-1.(2)により、1 組のはしごを設ける場合には、当該はしごは、前(1)に従って傾斜はしご又は傾斜はしご群としなければならない。
- (4) 幅が 2.5 m 未満の二重船殻区画については、通常、垂直距離が 6 m を超えない間隔で踊り場を備え、かつ、踊り場で次のはしごに接続するよう千鳥に配置された垂直はしご群として差し支えない。隣接する上下のはしごは、少なくとも当該はしごの幅の分だけ、水平方向にずらして配置すること。はしごの最上端となる甲板からの入口部分については、前-3.に従わなければならない。
- (5) 二重底区画への交通を開放甲板からトランクを経由して行う場合、トランク内のはしごについては、垂直はしご又は垂直はしご群として差し支えない。この場合、本会が特に認める場合を除き、通常、垂直距離が 6 m を超えない間隔で踊り場を備えなければならない。

-5. 大きな船倉及びその他これに類する区画への交通に使用されるはしごは、次によらなければならない。

- (1) 隣接する甲板の上面間又は甲板と船倉底部の垂直距離が 6 m を超えない場合、垂直はしご又は傾斜はしごのいずれかとする。
- (2) 隣接する甲板の上面間又は甲板と船倉底部の垂直距離が 6 m を超える場合、船倉の前部又は後部の一端は 1 組の傾斜はしご又は傾斜はしご群としなければならない。ただし、船倉上部甲板支持構造の下面から下方 2.5 m の範囲及び船倉下部 6 m の範囲については垂直はしごとして差し支えないが、いかなる場合も傾斜はしごの範囲の垂直距離を 2.5 m 以上とすること。
- (3) 船倉の点検設備であって(2)に規定される以外のものについては、垂直距離が 6 m を超えない間隔で踊り場を備え、かつ、踊り場で次のはしごに接続するよう千鳥に配置された垂直はしご群として差し支えない。隣接する上下のはしごは、少なくとも当該はしごの幅の分だけ、水平方向にオフセットすること。最上端となる入口部分であって、船倉に直接曝される部分の垂直はしごについては、船倉上部甲板支持構造の下面から下方 2.5 m の位置で踊り場に接続するものとしなければならない。
- (4) 甲板からタンク又は区画については、甲板から当該タンクの縦通点検設備もしくはタンク入口直下の水平桁又は当該タンク底板までの垂直距離が 6 m 未満の場合、垂直はしごを使用して差し支えない。最上端となる甲板からの入口部分のはしごについては、上部甲板支持構造の下面から下方 2.5 m 以内に当該タンクの縦通点検設備もしくはタンク入口直下の水平桁又は当該タンク底板がない場合、上部甲板支持構造の下面から下方 2.5 m の位置に踊り場を設け、踊り場で次のはしごに接続するも

のとしなければならない。また、甲板から踊り場までのはしごについては、垂直はしごとしなければならない。

- (5) 前(4)で認められる場合を除き、甲板から入口直下の水平桁、水平桁間もしくは甲板又は水平桁から入口直下の区画底板までの垂直距離が 6 m を超える場合、タンク及び区画への交通は、傾斜はしご又は傾斜はしごの組み合わせとしなければならない。
- (6) 前(5)の場合、最上端となる甲板からの入口部分については、上部甲板支持構造の下面から下方 2.5 m の位置で踊り場に接続する垂直はしごとし、傾斜はしごに連絡するものとしなければならない。傾斜はしごによる移動は、実長で 9 m 以下とし、通常、垂直距離においても 6 m 以下としなければならない。最下部 2.5 m の範囲については垂直はしごとして差し支えない。
- (7) 幅が 2.5 m 未満の小さい区画については、垂直距離が 6 m を超えない間隔で踊り場を備え、かつ、踊り場で次のはしごに接続するよう千鳥に配置された垂直はしご群として差し支えない。隣接する上下のはしごは、少なくとも当該はしごの幅の分だけ、水平方向にオフセットすること。
- (8) 傾斜はしごに代えて螺旋はしごを備えるものとして差し支えない。この場合、最上部 2.5 m についても螺旋はしごとすることができ、垂直はしごに切り換える必要はない。

9.6.3 区画内の交通

-1. バラストタンク及びその他のタンクであって-2.に掲げる以外の区画については、次の(1)から(6)に従って点検設備を設けなければならない。

- (1) 高さが 6 m 以上のタンクについては、次の(a)から(f)に従って、固定点検設備を設けなければならない。
 - (a) 横置隔壁の防撓材が取り付けられる面の、甲板の下方 1.6 m から 3 m の高さに、船舶の幅方向に連続した固定点検設備。
 - (b) タンクの両舷それぞれに、各 1 組の船舶の長さ方向に連続した固定点検設備。このうちの 1 組の点検設備は、甲板の下方 1.6 m から 6 m の高さに、もう 1 組の点検設備は、甲板の下方 1.6 m から 3 m の高さに、それぞれ配置すること。
 - (c) (a)及び(b)で規定される点検設備間を交通するもの並びに上甲板と(a)又は(b)に規定される点検設備のいずれかを交通するもの。
 - (d) トランスウェブへの交通のために、縦通隔壁の防撓材が取り付けられた面に、船舶の長さ方向に連続した固定点検設備を、船体構造部材の一部として、可能であれば横置隔壁の水平桁の位置に整合させて、設けなければならない。また、当該点検設備は、上甲板及びタンク底部から交通できるものとしなければならない。ただし、トランスウェブの高さ方向の中間部分の検査のために、本会が適当と認める代替設備を使用するための固定装備が最上層の足場に設けられる場合については、固定点検設備を設ける必要はない。
 - (e) タンク底部からの高さが 6 m を超えるクロスタイを有する船舶にあっては、当該クロスタイ両端の肘板部分の検査が可能で、(d)に規定される船舶の長さ方向に連続した固定点検設備の 1 つから交通できる船舶の幅方向の固定点検設備。
 - (f) 高さが 17 m 未満のバラストタンク以外のタンクについては、(d)に規定される点検設備の代替として、本会が適当と認める代替設備を設けることとして差し支えない。

- (2) 高さが 6 m 未満のタンクについては、固定点検設備に代えて、本会が適当と認める代替設備又は可搬式の点検設備を使用することとして差し支えない。
- (3) 前(1)及び(2)の規定にかかわらず、内部構造材が配置されないタンクにあっては、固定点検設備を備える必要はない。
- (4) 甲板支持構造、トランスウェブ及びクロスタイであって前(1)及び(2)に規定する固定点検設備又はそれらと可搬式の点検設備との組み合わせでは交通することができない部分への交通のために、本会が適当と認める設備を設けなければならない。
- (5) 甲板昇降型船舶において、高さが 17 m 未満のプレロードタンクについては、形状によって前(1)及び(2)に規定する固定点検設備の設置が实际的でないとして本会が認める場合にあっては、固定点検設備に代えて本会が適当と認める代替設備を備えるものとして差し支えない。
- (6) 半潜水型船舶のコラムにおいて、バラストタンクについては、縦方向とはコラムの円周方向、横方向とはコラムの半径方向をいう。

-2. 幅が 5 m 未満のバラストタンクについては、次の(1)から(5)に従って点検設備を設けなければならない。

- (1) 船型及びバージ型である船舶のビルジホッパ部上部ナックルの上方の二重船側部については、次の(a)から(c)に従って、固定点検設備を設けなければならない。
 - (a) 最上部水平桁と甲板の垂直距離が 6 m 以上の場合、甲板面の下方 1.6 m から 3 m の高さに、当該タンク全長にわたって船舶の水平方向に連続した固定点検設備（トランスウェブを通過して交通できる設備も含めること。）を 1 組設けなければならない。また、当該タンクの前後端に、この点検設備へ交通するためのはしごを設けなければならない。
 - (b) 船舶の長さ方向に連続した固定点検設備。船体構造部材の一部とし、垂直距離が 6 m を超えない間隔で設けなければならない。
 - (c) 水平桁とする場合、実行可能な限り、横置隔壁の水平桁の位置に整合させて、設けなければならない。
- (2) 船型及びバージ型である船舶並びに半潜水型船舶のポンツーンにおいて、ビルジホッパ部については、タンク底部から上部ナックル点までの垂直距離が 6 m 以上である場合、次の(a)又は(b)に従って、当該タンク全長にわたって船舶の長さ方向に交通するための固定点検設備を 1 組設けなければならない。また、この点検設備は、垂直方向に交通する固定点検設備により、当該タンクの前後端から交通できるものとしなければならない。
 - (a) 縦通固定点検設備は、ビルジホッパ部の頂部から下方 1.6 m から 3 m の高さに設けるものとして差し支えない。この場合、縦通点検設備を延長した踊り場をトランスウェブの箇所設け、構造的に重要な場所と認識された部分への交通に使用することができる。
 - (b) 上記に代えて、トランスリングの開口から 1.2 m 以上下方の位置に設ける縦通固定点検設備であって、構造的に重要な部分に接近するために可搬式点検設備が使用できるものを設けるものとして差し支えない。
- (3) 前(2)に規定される垂直距離が 6 m 未満の場合には、固定点検設備に代えて、本会が適当と認める代替設備又は可搬式の点検設備を使用することとして差し支えない。代替点検設備の運用を容易にするために、水平桁には、一直線状に配置された開口を設けなければならない。この開口は、十分な大きさのものとし、適当な保護

レールを設けること。

(4) 甲板昇降型船舶のプレロードタンクについては、形状によって前-1.(1)及び(2)に規定する固定点検設備の設置が实际的でないときと本会が認める場合にあっては、固定点検設備に代えて本会が適当と認める代替設備を備えるものとして差し支えない。

(5) 半潜水型船舶のコラムにおいて、バラストタンクについては、水密甲板間又は水平桁と非水密甲板の間の垂直距離が 6 m 以上の場合、当該タンクの全長にわたって前(1)に規定する固定点検設備を 1 組設けること。

-3. 船倉の主甲板の支持構造については、次の(1)から(4)に従って、点検設備を設けなければならない。

(1) 当該甲板の両舷及び中心線付近に交通可能な、固定点検設備を備えなければならない。それぞれの点検設備は、船倉への点検設備から又は直接上甲板から交通可能なものとし、甲板の下方 1.6 m から 3 m の高さに設けなければならない。

(2) 当該甲板の下方 1.6 m から 3 m の高さに、船舶の幅方向に連続した固定点検設備を横置隔壁に設ける場合、前(1)に規定する点検設備と同等と認められる。

(3) 前(1)及び(2)の固定点検設備への交通は、最上部の水平桁を経由するものとして差し支えない。

(4) 船倉の底部から甲板口側線内甲板までの垂直距離が 17 m 以下の場合、前(1)の点検設備に代えて、甲板口側線内甲板の支持構造への交通に移動式の点検設備を使用することとして差し支えない。

-4. すべての船倉については、いかなる場合も、各舷に 3 組（前後端及び中央）以上の垂直方向に交通する固定点検設備を備えなければならない。

-5. 船型及びバージ型である船舶の船首隔壁及び船尾隔壁の船体中心線上の位置における高さが 6 m 以上の船首倉及び船尾倉については、甲板支持部材、水平桁、船首隔壁及び船尾隔壁並びに船側外板構造といった重要部分に交通するための、次の(1)及び(2)に従って、適切な点検設備を設けなければならない。

(1) 甲板又は上方に取り付けられている中間水平桁からの垂直距離が 6 m を超えない水平桁が設けられている場合、可搬式点検設備との組み合わせにおいて、適切な点検設備が設けられているものと認められる。

(2) 甲板と水平桁の間、水平桁間又は最下部水平桁とタンク底部の間の垂直距離が 6 m 以上の場合、本会が適当と認める代替設備を設けなければならない。

-6. 区画の底部から 6 m 以上に位置する構造的に重要な場所への交通のための固定点検設備であって、前-1.から-5.に規定されるもの以外については、横置隔壁の防撓材が取り付けられる側に、甲板面の下方 1.6 m から構造的に重要な場所の下方 3 m の高さにおいて、当該場所の全長にわたって連続した固定点検設備を設けなければならない。

-7. 区画の底部より 6 m 未満に位置する構造的に重要な場所については、本会が適当と認める代替設備を使用することとして差し支えない。

-8. 半潜水型船舶の水平ブレースの内部への交通については、本会が適当と認める点検設備を設けなければならない。また、垂直面の開口の交通については、9.6.4-6.の規定によること。

9.6.3 点検設備に関する手引書

~~船舶は点検設備に関する手引書を備えなければならない。点検設備に関する手引書は、全体及び精密検査並びに板厚計測を実施するための船舶の点検設備が記載されたものであって、それぞれの区画の点検設備について、次の(1)から(8)を含むものでなければならない。~~

~~い。内容に変更が生じた場合は、適宜これを更新し、最新のものを船上に保管しなければならない。また、点検設備に関する手引書はオペレーションマニュアルの一部として差し支えない。~~

- ~~(1) 当該区画への点検設備を記載した図面であって、必要な技術仕様及び寸法を含むもの。~~
- ~~(2) 各区画内の内部検査用の点検設備を記載した図面であって、必要な技術仕様及び寸法を含むもの。この図面は、当該区画内のそれぞれの範囲がどこから点検可能であることを示すものでなければならない。~~
- ~~(3) 各区画内の精密検査用の点検設備を記載した図面であって、必要な技術仕様及び寸法を含むもの。この図面は、構造的に重要な場所の位置、当該場所への交通が固定点検設備又は可搬式の点検設備のいずれにより行われるか及び当該場所がどこから点検可能であることを示すものでなければならない。~~
- ~~(4) すべての点検設備及び取り付け用設備の構造強度に関する点検及び保守するための指示であって、当該区画内で発生し得るいかなる腐食性蒸気も考慮に入れたもの。~~
- ~~(5) 精密検査及び板厚計測のためにボートを使用する時の安全指針に関する指示。~~
- ~~(6) 可搬式点検設備の安全な取り付け及び使用に関する指示。~~
- ~~(7) すべての可搬式点検設備を記載した目録。~~
- ~~(8) 船舶の点検設備に関する定期的点検及び保守の記録。~~

9.6.4 開口、ハッチ又はマンホールを通じての交通点検設備及びはしごの仕様

~~-1. 固定点検設備は、十分な強度を有するものとし、原則として船体構造の一部としないなければならない。当該点検設備を船体構造の一部とするために、特に本会が必要と認める場合にあっては、合理的な範囲において、9.6.2 及び 9.6.3 に規定される点検設備の設置位置に関する要件を斟酌することがある。~~

~~-2. 固定点検設備の一部として設けられる歩路は、少なくとも 600 mm のクリア幅を有するものでなければならない。ただし、垂直桁部材のウェブを迂回する必要がある部分においては、クリア幅を 450 mm として差し支えない。~~

~~-3. 固定点検設備の歩路面が傾斜している場合、傾斜部には滑り防止措置を施さなければならない。~~

~~-4. 固定点検設備の一部として設けられる高所歩路には、開放された側に高さ 1,000 mm 以上の手摺を備えなければならない。この手摺は、十分な強度を有するものとし、500 mm を超えない間隔で中間レールを設け、3 m を超えない間隔で支柱を設けたものとしなければならない。この支柱は、固定点検設備に取り付けなければならない。~~

~~-5. 水平面の開口、ハッチ又はマンホールを通じての交通については、その寸法は、自蔵式呼吸具及び防護装具を着用した者が支障なくいずれのはしごも昇降することができ、かつ、負傷者を当該場所の底部から引き上げることが容易となるような障害物のない開口となるよう、十分なものでなければならない。障害物のない開口の最小の大きさは、600 mm × 600 mm 未満としてはならない。船倉への交通を甲板又はハッチのマンホールを通じて行う場合、交通用のはしごの頂部は、可能な限り倉口縁材等に近接するものとしなければならない。交通用ハッチの縁材の高さが 900 mm を超える場合、交通用のはしごに連絡するように、縁材の外側にステップを設けなければならない。~~

~~-6. 垂直面の開口又はマンホールであって、当該タンク内の船首尾方向及び船幅方向の移動のために制水隔壁、肋板、桁板及び特設肋骨に設けられるものを通じての交通については、障害物のない開口の最小の大きさは、600 mm × 800 mm 以上としなければならない。~~

また、船底外板から当該開口までの高さは、格子又は他の足場が備えられない限り、600 mmを超えてはならない。

-7. 特別な事情があり、水平面／垂直面の開口を通じて交通することができ、かつ、負傷者を搬出できると本会が認める場合には、前-5.及び-6.で規定される寸法より小さな寸法を認めることがある。

-8. 固定点検設備及び垂直面の開口は、歩路、はしご又は踏み板等により船底から容易に交通可能なものとしなければならない。踏み板は、足を横方向に支持するものでなければならない。はしごの横木を垂直面に取り付ける場合、横木の中心と垂直面との距離は、少なくとも150 mmとしなければならない。垂直面に設けられたマンホールの歩行面からの高さが600 mmを超える場合、マンホールの両側に踊り場を設けるとともに踏み板及びグリップを取り付け、交通が容易となるようにしなければならない。

-9. 固定点検設備の一部として設けられるはしご等の仕様については、本会の適当と認めるところによる。

9.6.5 点検設備に関する手引書

-1. 船舶は点検設備に関する手引書を備えなければならない。点検設備に関する手引書は、全体及び精密検査並びに板厚計測を実施するための船舶の点検設備が記載されたものであって、それぞれの区画の点検設備について、次の(1)から(8)を含むものでなければならない。内容に変更が生じた場合は、適宜これを更新し、最新のものを船上に保管しなければならない。また、点検設備に関する手引書はオペレーションマニュアルの一部として差し支えない。

- (1) 当該区画への点検設備を記載した図面であって、必要な技術仕様及び寸法を含むもの。
- (2) 各区画内の内部検査用の点検設備を記載した図面であって、必要な技術仕様及び寸法を含むもの。この図面は、当該区画内のそれぞれの範囲がどこから点検可能であるかを示すものでなければならない。
- (3) 各区画内の精密検査用の点検設備を記載した図面であって、必要な技術仕様及び寸法を含むもの。この図面は、構造的に重要な場所の位置、当該場所への交通が固定点検設備又は可搬式の点検設備のいずれにより行われるか及び当該場所がどこから点検可能であるかを示すものでなければならない。
- (4) すべての点検設備及び取り付け用設備の構造強度に関する点検及び保守するための指示であって、当該区画内で発生し得るいかなる腐食性蒸気も考慮に入れたもの。
- (5) 精密検査及び板厚計測のためにボートを使用する時の安全指針に関する指示。
- (6) 可搬式点検設備の安全な取り付け及び使用に関する指示。
- (7) すべての可搬式点検設備を記載した目録。
- (8) 船舶の点検設備に関する定期的点検及び保守の記録。

-2. 9.6.3 の規定により代替設備を備える場合、前-1.に規定する内容に加え、当該設備の安全操作に関する手段及び架設についても、点検設備に関する手引書に明確に示されなければならない。

附 則（改正その2）

1. この規則は、2016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. 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。

鋼船規則検査要領

P 編

海洋構造物等

要
領

2016 年 第 1 回 一部改正

2016 年 6 月 30 日 達 第 34 号

2016 年 2 月 5 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。

P 編 船体艤装

P9 船体艤装

P9.6 を次のように改める。

P9.6 点検設備

P9.6.1 一般

-1. 規則 P 編 9.6 の目的上, 規則 B 編の該当する規定により精密検査又は板厚計測が要求される場所及び構造的に重要な場所の精密検査を実施できるように, 適切な点検設備を設けること。この場合, 「構造的に重要な場所」とは, 計算により監視が必要であると認識された位置又は類似船もしくは姉妹船の実績により船体構造の健全性に影響を与えるであろう亀裂, 座屈, 変形もしくは腐食が発生しやすいと認識された位置とする。燃料油タンクのような精密検査が要求されない区画にあっては, 船体構造の現状を報告するための概観検査に必要な点検設備を設けることとして差し支えない。

-2. 点検設備は足場, 通路及びはしご又はステップ等船体に恒久的に取り付けられた設備 (以下, 「固定点検設備」という。) と, ボート, 可搬式はしご等の一時的な設備とする。ただし, 船体構造部材が足場又は通路として利用できる場合は, これを固定設備の一部とみなすことができる。

-3. 規則 P 編 9.6 において使用される用語の定義は, 次のとおりとする。

- (1) 横木とは, 垂直はしごのステップ又は垂直面のステップ (足掛け) をいう。
- (2) 踏み板とは, 傾斜はしごのステップ又は垂直面の交通口のためのステップをいう。
- (3) 傾斜はしごによる移動とは, 傾斜はしご側板の実長をいう。垂直はしごについては, 踊り場間の距離とする。
- (4) 水平桁とは, 外板, 横置隔壁及び／又は縦通隔壁に取り付けられる防撓された水平板部材をいう。幅が 5 m 未満のバラストタンクにおいては, 船側外板並びに縦通又は横置隔壁に取り付けられた縦通材又は防撓材の部分における幅が 600 mm 以上の全長にわたる通路が設けられる場合, 水平板部材を水平桁とみなし, 縦通の固定点検設備として認める。固定点検設備として使用する水平部材の開口には, 水平部材上又はそれぞれのトランスウェブへの安全交通を阻害しないように手摺又は格子の蓋を設けること。
- (5) 垂直はしごとは, 傾斜角が 70 度以上 90 度以下のはしごをいう。垂直はしごの横倒れは, 2 度以下としなければならない。
- (6) 上部甲板支持構造とは, 防撓材を含む甲板構造又は水平桁構造であって点検設備の上方に配置されているものをいう。

(7) 甲板下面下方の距離とは、板の下面から下方の距離をいう。

(8) 甲板口側線内甲板とは、掘削船若しくは半潜水型船舶の主甲板における大きな倉口／船倉間、又は、ムーンプールの開口と倉口／船倉との間であって、これら開口間にある横置隔壁の両端より船体中心線側の範囲のことをいう。

(9) 船倉とは、船型及びバージ型である船舶並びに甲板昇降型船舶の船体内部又は半潜水型船舶の上部船体、コラム若しくはポンツーン内部に位置する機関区域を除く乾燥した区画をいう。貯蔵容器を設置する乾燥した場所及び空所は、船倉とみなす。

-4. 規則 P 編 9.6.1-2.にいう「本会が認める場合」とは、次のいずれにも該当する場合をいう。

(1) 当該代替設備が、固定点検設備と同等の交通性及び安全性を与える場合。

(2) 船籍国主管庁及び船主が認める場合。

P9.6.2 ~~貨物倉、コファダム、タンク及びその他の区画への交通~~

-1. 規則 P 編 9.6.2 の適用上、甲板と水平桁、水平桁間、甲板間、甲板若しくは水平桁と当該区画の底部、甲板若しくは水平桁と踊り場又は踊り場間の垂直距離とは、当該場所における、下方の甲板、水平桁板又は踊り場の上面から上方の甲板、水平桁板又は踊り場の下面までの垂直距離とする。

-2. 規則 P 編 9.6.2 の適用上、甲板からの交通口の設置にあたっては、構造強度上の影響に十分配慮すること。

-3. 規則 P 編 9.6.2-1.及び-2.で要求される交通は、独立型タンクではなく、船体構造の一部として考えられるタンクにのみ適用すること。ただし、甲板昇降型船舶のスパッド函及びジャッキケースについては、この限りでない。

-4. 規則 P 編 9.6.2-2.の適用上、「油もしくは危険な貨物を積載する計画のない」は「これらと同様の区画」のみに適用され、ポンプ室、ディーブ・コファダム、パイプ・トンネル、~~貨物倉船倉~~、二重船殻区画を経由して交通を行なうものとして差し支えない。

-5. 規則 P 編 9.6.2-3.にいう「甲板」とは、暴露甲板をいう。

-6. 規則 P 編 9.6.2-4.の適用上、踊り場の配置を船体構造と整合させるために必要と判断される場合、踊り場間の垂直距離を 6.6 m として差し支えない。

-7. 規則 P 編 9.6.2-4.(2), (4), -5.(3)及び(7)の適用上、隣接する垂直はしごは、次の(1)から(3)によること。(図 P9.6.2-1., 図 P9.6.2-2.及び表 P9.6.2 参照)

(1) 隣接する 2 つの垂直はしごの側板は、各側板の厚さの中心から少なくとも 200 mm 離れていること。

(2) 隣接する上下の垂直はしごは、はしご間の移動が安全なものとなるように、下方の垂直はしごは、踊り場から垂直方向に少なくとも 1,500 mm 重なるように配置しなければならない。

(3) 上方の垂直はしごは、その一部であっても、交通のための開口上に配置してはならない。

図 P9.6.2-1. 踊り場の開口に設ける垂直はしご

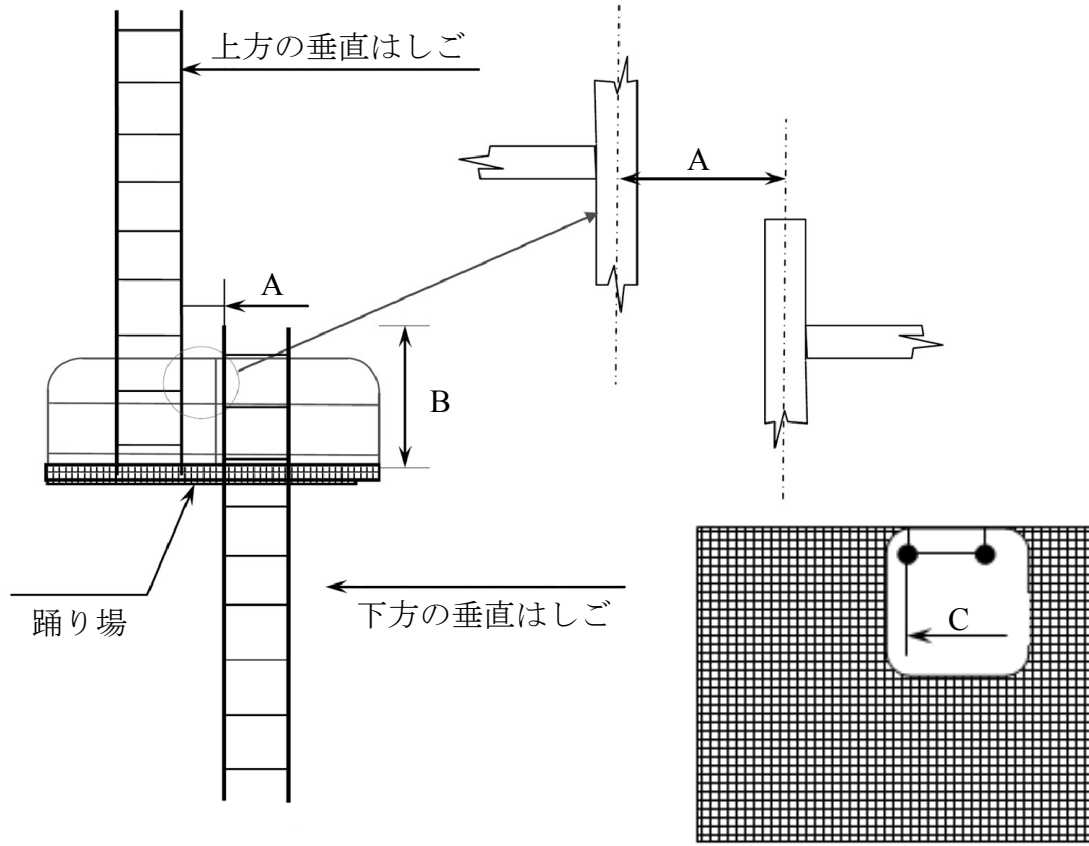


図 P9.6.2-2. 踊り場に近接して設ける垂直はしご

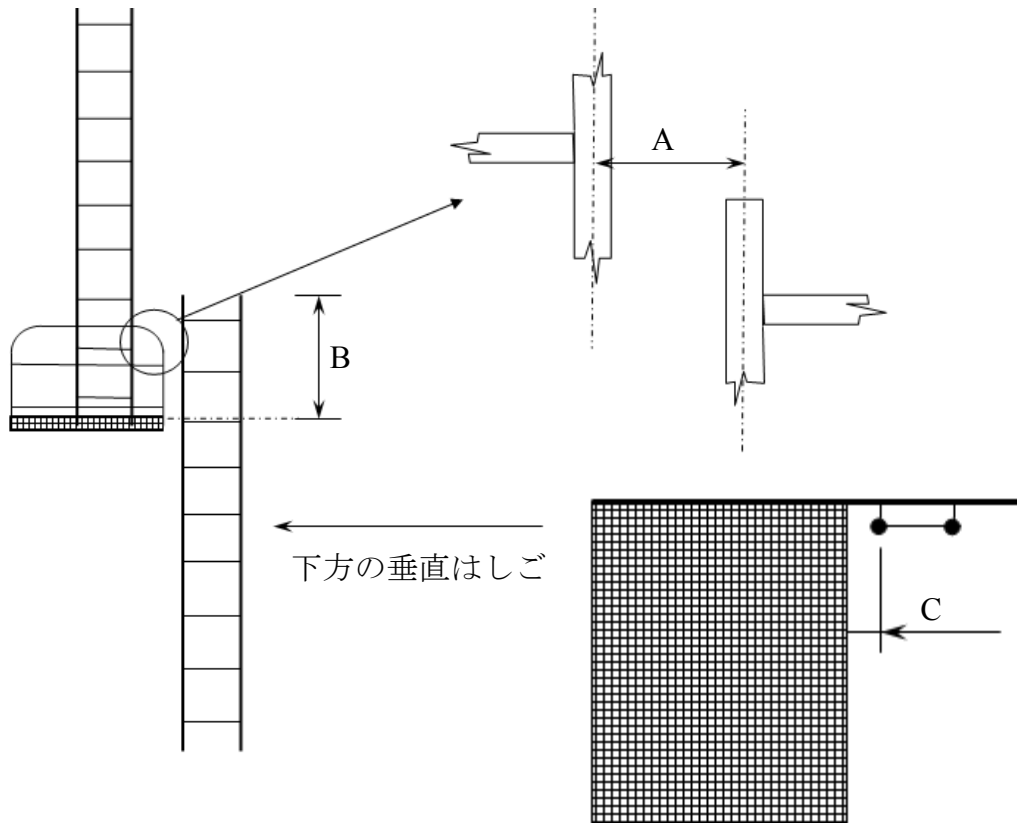


表 P9.6.2 寸法

A	隣接する垂直はしごの側板間の水平距離	$\geq 200 \text{ mm}$
B	踊り場から下方の垂直はしごの上端までの高さ	$\geq 1,500^* \text{ mm}$
C	垂直はしごと踊り場の水平距離	$100 \text{ mm} \leq C < 300 \text{ mm}$
備考		
*: 踊り場の手摺の高さは、少なくとも $1,000 \text{ mm}$ であること。		

P9.6.3 区画内の交通

-1. 規則 P 編 9.6.3 にいう「本会が適当と認める代替設備」とは、例えば次の設備をいう。

- (1) 安定した基台に設置された油圧式アーム
- (2) ワイヤにより昇降する作業台
- (3) 足場
- (4) ボート
- (5) ロボット・アーム又は遠隔制御機器
- (6) 長さが 5 m を超える可搬式はしご。ただし、その上部が機械的な装置によって固定される場合にのみ使用することができる。ここでいう機械的な装置としてフックのようなものを使用する場合、はしごの上端が移動することを防止する措置を講ずること。
- (7) その他の本会が適当と認めるもの

-2. 規則 P 編 9.6.3 の適用上、代替設備の選択に当たっては、次の事項を確保すること。
詳細については、鋼船規則検査要領 C 編附属書 C35.2.4 を参照すること。

- (1) 当該代替設備が、固定点検設備と同等の交通性及び安全性を与えること。
- (2) 当該代替設備が、使用される環境に適合したものであること。
- (3) タンク内の甲板支持構造を点検するために ROV 等を使用する場合については、開放甲板から当該区画へのハッチ等から直接投入できるものであること。
- (4) 適当な安全規格等に適合したもの又は準じたものであること。
- (5) P9.6.3-1.(3)、(4)及び(6)以外の代替設備を使用する場合にあっては、船籍国主管庁及び船主が認めたものであること。

-3. 代替設備としてボートを使用する場合にあっては、鋼船規則検査要領 C 編 C35.1.4-5.によること。また、タンク又は区画における甲板下部分について、ウェブの深さが 1.5 m 以下の場合、ボート単独で検査することが認められ得るが、ウェブの深さが 1.5 m を超える場合については、甲板横桁で区切られた場所（以下、「ベイ」という。）に安全な出入りが可能となる固定設備を設けること。ここでいう固定設備とは、次のいずれかとする。

- (1) 甲板の上方へ直接通ずる垂直はしご及び甲板から約 2 m 下方の位置に配置される踊り場を、各ベイ毎に設けること。
- (2) タンク又は区画全長に亘る縦通固定プラットフォームであって、甲板下構造のボート検査のために必要な最高漲水レベル以上に配置され、かつ、その前後端に甲板の上方へ通ずるはしごが備えられているものを設けること。この場合、最高漲水レベルは、甲板から下方への距離（タンクの長さ方向の中央における甲板横桁のスパン中央の位置で計測する。）が 3 m を超えない位置を想定すること。また、当該プラットフォームには、各ベイ毎に、最高漲水レベルにあるボートからプラットフォームに安全に交通することが可能な適当な固定設備を備えること。（例えば、各ベイのいずれかの甲板横桁のウェブに、最高漲水レベルからプラットフォームに移るのに十分な高さまで、垂直はしご又はステップ（足掛け）を設ける等。）

-4. 規則 P 編 9.6.3 の適用上、可搬式の点検設備の使用が必要な場所については、当該可搬式設備の搬入及び架設が容易に行えることを検証すること。

-5. 規則 P 編 9.6.3 の適用上、区画の高さとは、それぞれの区画における区画の底板の上面から頂板の下面までの垂直距離をいう。一般に、当該区画の高さは当該区画の最も低い位置と最も高い位置で計るが、区画の高さが船長方向で変化する場合については、それぞれの位置における高さを用いて当該場所における固定点検設備の要件を決定して差し支えない。

-6. 規則 P 編 9.6.3 の適用上、構造部材への交通口の設置にあたっては、構造強度上の影響に十分配慮すること。

-7. 規則 P 編 9.6.3 において別に規定される場合を除き、垂直部材の点検用に垂直はしごを設ける場合については、垂直距離が 6 m を超えない間隔で踊り場を備え、かつ、踊り場で次のはしごに接続するよう千鳥に配置すること。また、隣接する上下のはしごは、少なくとも当該はしごの幅の分だけ、水平方向にずらして配置すること。

-8. 規則 P 編 9.6.3-1.(1)の適用上、(a)から(c)の規定は甲板支持構造部材の点検のための設備を、(d)から(f)の規定は垂直部材の点検のための設備を、それぞれ与えるものであり、該当する部材がない場合、それぞれの規定を適用する必要はない。ただし、甲板支持構造部材（甲板横桁及び及び甲板縦通梁）は配置されていないが、横置隔壁及び縦通隔壁を支

持する垂直部材（甲板横桁下部の肘板を含む。）が配置されている場合については、規則 P 編 9.6.3-1.(1)(d)から(f)の該当する規定に従うことに加え、当該垂直部材上部の点検のために、規則 P 編 9.6.3-1.(1)(a)から(c)の規定に従った固定点検設備（例えば、甲板横桁下部の肘板のみが配置される場合については、規則 P 編 9.6.3-1.(1)(b)の縦通固定点検設備のみで差し支えない。）を備えること。

-9. 前-1.にかかわらず、規則 P 編 9.6.3-1.(1)(d)の適用において「本会が適当と認める代替設備」とは、P9.6.3-1.(2)のワイヤにより昇降する作業台又は固定点検設備と同等の安全性を有するその他の設備を想定しており、ボート及びこれを使用するための固定装備を備えることにより船舶の長さ方向に連続する固定点検設備の省略を認めるものではない。

-10. 原油を除く、腐食の低いと考えられる油（燃料油、ディーゼル油、基油等）を格納するタンクについては、規則 P 編 9.6.3-1.(1)及び(2)の規定を適用しなくても差し支えない。なお、腐食の影響があると考えられる製品（ブライン、掘削泥水等）を格納するタンクについては、規則 P 編 9.6.3-1.(1)及び(2)に基づく点検設備を設けること。

-11. 規則 P 編 9.6.3-1.(4)の適用上、「本会が適当と認める設備」については、一般に、ボートを使用することを想定している。ボートを使用する場合にあっては、前-3.によること。

-12. 規則 P 編 9.6.3-2.の適用上、船舶の長さ方向に連続した固定点検設備は、船側外板又は縦通隔壁に取り付けられる縦通肋骨を利用したものとすることができる。この場合、固定点検設備が取り付けられた側と反対側の場所（船側外板側に取り付けられた場合は縦通隔壁側、縦通隔壁側に取り付けられた場合は船側外板側の場所）の点検が必要と考えられる場所については、必要に応じて反対側の場所に交通するための踊り場を設けること。また、トランスウェブの位置で交通口を通過する必要がある場合には、安全に交通するために当該トランスウェブの両側に適切な踊り場を設けること。

-13. 規則 P 編 9.6.3-2.(1)の適用上、固定点検設備を船体構造の一部とするために設計上必要であると認められる場合にあっては、その 10 %を限度として、同(a)及び(b)に規定される垂直距離 6 m を超えることができる。

-14. 規則 P 編 9.6.3-2.(1)(a)の固定点検設備は、規則 P 編 9.6.2-1.に規定する甲板からのはしごに接続すること。同規定により 2 組のはしごが設けられる場合には、いずれのはしごにも接続すること。

-15. 規則 P 編 9.6.3-2.(2)の適用上、船体平行部を外れた場所におけるビルジホッパ部の高さについては、前-5.にかかわらず、それぞれの位置におけるタンク底板からタンク斜板までの垂直距離として差し支えない。

-16. 規則 P 編 9.6.3-2.(2)の適用上、最も船首側又は船尾側のタンクであって、船底外板が基線より上方となる場合については、縦通固定点検設備に代えて、それぞれのトランスウェブに、上部ナックル点に交通可能な点検設備を設けることとして差し支えない。

-17. 規則 P 編 9.6.3-2.(2)の固定点検設備には、タンク底部から交通するはしごを設けること。

-18. 規則 P 編 9.6.3-3.(4)の移動式点検設備については、船上に備えおく必要はない。

P9.6.4 点検設備及びはしごの仕様

-1. 規則 P 編 9.6.4-1.にいう「十分な強度を有するもの」とは、船舶の耐用年数において十分な残存強度を有するよう設計されたものをいい、通常、船体構造と同様の防食措置が採用されたものとする。

-2. 規則 P 編 9.6.4-3.にいう「歩路面が傾斜している場合」とは、船舶がトリム及び横

-3. 規則 P 編 9.6.4-4.で要求される手摺の詳細については、次による。

- 図 P9.6.4-1. 手摺の詳細

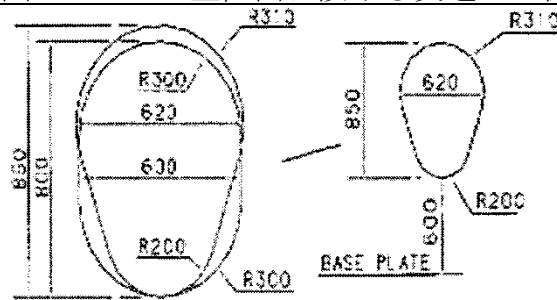


-5. 規則 P 編 9.6.4-5.のに規定する 600 mm×600 mm 以上の開口については、その四すみに適当な丸みを付けること。600 mm×600 mm の開口とする場合、その R は 100 mm 以下とすること。開口周りの応力集中を避けるために、四すみの R を大きくする場合については、上記 600 mm×600 mm の開口と同等の交通性を確保するために、さらに大きな開口とすること。例えば、600 mm×800 mm の開口とする場合には、300 mm 以下の R とすることができる。

-6. 規則 P 編 9.6.4-6.に規定する 600 mm×800 mm 以上の開口については、その四すみに適当な丸みを付けること。600 mm×800 mm の開口とする場合、その R は 300 mm 以下とすること。また、上記 600 mm×800 mm の開口は、原則として垂直方向を 800 mm とするが、二重底区画の桁板又は肋板のように、構造強度上大きな開口を設けることが望ましくない場合については、垂直方向を 600 mm とし差し支えない。

-7. 規則 P 編 9.6.4-6.の適用上、担架に載せた負傷者を容易に搬出することが可能なことが検証される場合、通常の 600 mm×800 mm の開口とは異なる寸法の開口（例えば、図 P9.6.4-2.のようなもの。）とすることができる。

図 P9.6.4-2. 垂直面に設ける交通口の例



-8. 規則 P 編 9.6.4-6.の適用上、船底外板から当該開口までの高さが 600 mm を超える場合にあっては、担架に載せた負傷者を容易に搬出することが可能なことを実証すること。

-9. 規則 P 編 9.6.4-7.でいう「より小さい寸法」については、鋼船規則検査要領 S 編表 S3.4.4 の規定を準用する。

-10. 規則 P 編 9.6.4-8.の適用上、船底外板から当該開口までの高さが 600 mm を超える場合にあっては、担架に載せた負傷者を容易に搬出することが可能なことを実証すること。

-11. 規則 P 編 9.6.4-9.の適用上、はしご等の詳細は次によること。

- (1) 固定傾斜はしごは、その傾斜角を 70 度未満とすること。また、当該傾斜はしごの表面から 750 mm の範囲は、障害物がないようにすること。ただし、開口部分については、障害物のない範囲を 600 mm とし差し支えない。なお、この距離は当該はしごの取り付け斜面に対して垂直に計ること。幅方向については、600 mm の範囲に手摺以外の障害物がないようにすること。また、通常、垂直距離で 6 m を超えない間隔で、適当な大きさの踊り場を設けること。ただし、踊り場の配置を船体構造と整合させるために必要と判断される場合、踊り場間の垂直距離を 6.6 m とし差し支えない。この場合、傾斜はしごによる移動は、実長で 9 m 以下とすること。はしご及び手摺は、適切な強度と剛性を有する鋼又はこれと同等の材料で造られたものとし、支柱によりタンクの構造部材にしっかりと取り付けること。この時、支持の方法及び支柱の長さについては、有害な振動を発生しないように配慮すること。船倉内のはしごは、貨物荷役装置の接触に配慮して設計・配置すること。

- (2) 傾斜はしごの側板の間隔は、400 mm 以上とすること。ただし、船倉内に備える傾斜はしごについては、側板の間隔を 450 mm 以上とすること。横木は等間隔に配置するものとし、その間隔は垂直距離で 200 mm から 300 mm の間とすること。鋼構造のはしごとする場合、横木は、断面が 22 mm×22 mm 以上の角棒 2 本から成るものとし、歩行面が水平となり、かつ、角棒の角が垂直上方となるように配置すること。これらの横木は、側桁間に間隙を設けることなく両側連続溶接により取り付けられるものとする。すべての傾斜はしごには、堅固な構造であって横木からの高さが 890 mm 以上の手摺を両側に備えること。側板と手摺の頂部レールの間には、当該手摺に中間レールを備えること。
- (3) 垂直はしごの幅及び構造については、次によること。その他詳細については、本会が適当と認める国際又は国内規格によること。
- (a) 側板の間隔は、350 mm 以上とすること。
- (b) 横木は等間隔に配置するものとし、その間隔は垂直距離で 250 mm から 350 mm の間とすること。
- (c) 横木は、断面が 22 mm×22 mm 以上の角棒とし、歩行面が水平となり、かつ、角棒の角が垂直上方となるように配置すること。
- (d) 2.5 m を超えない間隔で支柱を設け、タンクの構造部材にしっかりと取り付けること。
- (e) 倉内肋骨間に取り付けられるものを除き、当該はしごの移動面の幅 600 mm の範囲については、障害物がないようにすること。また、はしごの移動面から垂直方向 600 mm の範囲についても、実行可能な限りクリアとすること。
- (4) 螺旋階段については、その幅及び構造は本会が適当と認める国際又は国内規格によること。
- (5) はしごに設けられる踊り場については、規則 P 編 9.6.4-1.から-4.にならうこと。
- (6) 自立構造の可搬式はしごは、P9.6.3-1.(6)で認められるものを除き、長さが 5 m 以下のものとする。また、適当な安全規格等に適合したものとする。
- (7) 可搬式及び移動式点検設備の選択にあたっては、鋼船規則検査要領 C 編附属書 C35.2.4 を参照すること。

P9.6.5 点検設備に関する手引書

-1. 規則 P 編 9.6.5 で要求される点検設備に関する手引書は、次の 2 部構成とすること。

(1) 第 I 部

規則 P 編 9.6.5-1.(1)から(7)に規定される内容を含むものであり、以下の事項が明記されていること。内容に変更が生じた際は、本会の承認を受けること。

- (a) 規則 P 編 9.6 の規定により要求される点検設備に変更が生じた際等に、内容を修正のうえ、本会の承認を受ける必要があること及びその手順。
- (b) 点検設備の有効性の検証が、当該設備が取り付けられている区画の検査の一部であること。
- (c) 船舶の乗務員及び当該船舶の管理会社の責任ある人間による点検設備の点検が、定期的な点検及び保守の一環として行われなければならないこと。
- (d) 点検設備に不具合が生じた時の措置。
- (e) 可搬式の点検設備を使用することになっている場合については、当該設備をどこからどのように対象となる区画内に搬入するかを示す図。

(2) 第 II 部

規則 P 編 9.6.5-1.(8)に規定される点検及び保守の記録並びに就航後の可搬式の点検設備の変更に係る記録のための様式。本会は、製造中登録検査においてその様式のみを承認する。

-2. 規則 P 編 9.6.5-1.で要求される点検設備に関する手引書は、当該船舶の乗務員が理解できる言語により作成されること。その言語が英語でない場合、少なくとも英語による翻訳が付されること。

-3. 規則 P 編 9.6.5-1.(3)にいう「構造的に重要な場所」については、P9.6.1-1.の規定によること。

附 則

1. この達は、2016 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。