

鋼船規則

規則

〇編

作業船

2018 年 第 2 回 一部改正

2018 年 10 月 25 日 規則 第 116 号

2018 年 1 月 31 日 技術委員会 審議

2018 年 10 月 15 日 国土交通大臣 認可

規則の節・条タイトルの末尾に付けられた
アスタリスク (*) は, その規則に対応する
要領があることを示しております。

2018 年 10 月 25 日 規則 第 116 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。

〇 編 作業船

1 章 通則

1.2 一般

1.2.6 満載喫水線*

-3.として次の 1 項を加える。

-3. 特殊な構造を有する船舶にあっては、本会の適当と認めるところによる。

3 章 クレーン船

3.2 復原性

3.2.1 を次のように改める。

3.2.1 一般*

~~1.~~ 非損傷時復原性及び損傷時復原性については、**U 編**及び**C 編 4 章**によるほか、**本 3.2 の規定によらなければならない。**

~~2. 非損傷時復原性については、**U 編**の規定に適合するほか、作業中の復原性について特別な考慮を払わなければならない。~~

3.2.2 を次のように改める。

3.2.2 復原性要件の計算揚貨作業中の復原性要件*

~~**U 編 2.1.2**の適用にあたり、所定の作業により生じる傾斜偶力は、作業中に生じ得る傾斜偶力のうち、復原性に対し最も不利なものとしなければならない。揚貨作業中の非損傷時復原性については、次の(1)又は(2)に該当する船舶に対して本会が別途定める復原性要件を適用しなければならない。~~

(1) 揚貨作業（船体に積載されている構造物の吊り上げを含む）により生じる最大傾斜モーメントが、次の算式による値よりも大きい船舶。なお、 M_L の算定は、揚貨設備を使用する場合の最も不利な積付状態に基づいて行うこと。

$$M_L = 0.67 \times \Delta \times G_0 M \times \left(\frac{f}{B} \right)$$

M_L ： 揚貨設備の荷重及び吊り上げによる荷重（以下、本章において揚貨荷重という。）によって生じる最大傾斜モーメントに対する閾値（ $t \cdot m$ ）

$G_0 M$ ： 揚貨荷重の影響を含む自由表面影響の修正を施した初期メタセンタ高さ（ m ）

f ： 最小乾舷（ m ）で、ここでいう乾舷とは、暴露甲板の上面から喫水線までの距離をいう。

B ： 船の幅（ m ）で、**A 編 2.1.4**の規定による。

Δ ： 揚貨荷重を含む船の排水量（ t ）

(2) 揚貨作業により幅方向の傾斜モーメントが生じない場合であっても、揚貨荷重により船の垂直方向の重心位置が 1%を超えて上がる船舶

11 章を次のように改める。

11 章 洋上風力発電設備設置船

11.1 一般

11.1.1 適用

- 1. 洋上風力発電設備設置船（以下、本章において船舶という。）にあつては、他編の関連規定によるほか、本章の規定を適用しなければならない。
- 2. 半潜水型船舶にあつては、本会の適当と認めるところによる。

11.2 復原性

11.2.1 一般*

- 1. 船型及びバージ型船舶の非損傷時復原性及び損傷時復原性については、U 編、及び C 編 4 章によらなければならない。~~るほか、本 11.2 の規定によらなければならない。~~
- 2. 非損傷時復原性については、U 編の規定に適合するほか、作業中の復原性について特別な考慮を払わなければならない。甲板昇降型船舶の非損傷時復原性及び損傷時復原性については、P 編 4.1.2 から 4.1.5 及び 4.2 から 4.5 によらなければならない。
- ~~-3. 甲板昇降型船舶にあつては、前-1.及び-2.によるほか、P 編 4 章によらなければならない。~~
- 4. 管等の水が滞留する恐れのある貨物を甲板に積付ける船舶にあつては、自由表面影響について考慮しなければならない。
- 4. 特殊な形状又は特殊な用途等の理由から前-1.により難い船舶の復原性は、本会の適当と認めるところによる。

11.2.2 転倒モーメント揚貨作業中の復原性要件*

~~転倒モーメントの算定にあたって、以下の(1)から(4)の状態を考慮しなければならない。~~

- ~~(1) 揚貨設備の制限荷重と同時に最大設計風荷重が働く状態~~
- ~~(2) クレーンの位置、仰角、貨物重量は、転倒モーメントが最も大きくなる状態~~
- ~~(3) 積載貨物に風荷重が働く状態~~
- ~~(4) 貨物の揚げ降ろしを行う際にカウンターバラストを用いる船舶にあつては、揚貨設備の巻上げ荷重が急に喪失した状態。なお、カウンターバラストを漲水するタンクの自由表面影響を考慮しなければならない。~~

岸壁等に係船又は同等の手段により船舶を固定しない場合であつて、浮上状態での揚貨作業を計画している場合の揚貨作業中の非損傷時復原性については、次の(1)又は(2)に該当する船舶に対して本会が別途定める復原性要件を適用しなければならない。

- (1) 揚貨作業（船体に積載されている構造物の吊り上げを含む）により生じる最大傾斜モーメントが、次の算式による値よりも大きい船舶。なお、 M_L の算定は、揚貨設備を使用する場合の最も不利な積付状態に基づいて行うこと。

$$M_L = 0.67 \times \Delta \times G_0 M \times \left(\frac{f}{B} \right)$$

M_L : 揚貨設備の荷重及び吊り上げによる荷重（以下、本章において揚貨荷重という。）によって生じる最大傾斜モーメントに対する閾値 ($t \cdot m$)

G_0M : 揚貨荷重の影響を含む自由表面影響の修正を施した初期メタセンタ高さ (m)

f : 最小乾舷 (m) で、ここでいう乾舷とは、暴露甲板の上面から喫水線までの距離をいう。

B : 船の幅 (m) で、**A 編 2.1.4** の規定による。

Δ : 揚貨荷重を含む船の排水量 (t)

(2) 揚貨作業により幅方向の傾斜モーメントが生じない場合であっても、揚貨荷重により船の垂直方向の重心位置が 1%を超えて上がる船舶

11.3 水密隔壁及び閉鎖装置

11.3.1 一般

-1. 船型及びバージ型船舶の水密隔壁及び閉鎖装置は、**C 編**、**CS 編**又は**Q 編**各章の該当規定によらなければならない。

-2. 甲板昇降型船舶の水密隔壁及び閉鎖装置は、**P 編 5 章**の規定によらなければならない。

11.3.4 船体構造

11.3.4.1 一般

-1. 船体構造は、**C 編**、**CS 編**又は**Q 編**各章の該当規定によるほか、本 **11.3.4** の規定によらなければならない。

-2. **P 編 7.1.2** から **7.1.12** 並びに **P 編 7.2** 及び **7.3** の規定により、構造解析を行わなければならない。

-3. 甲板昇降型船舶にあつては、前-1.及び-2.によるほか、以下の(1)から(5)によらなければならない。

(1) 全体強度については、-2.に規定する構造解析を行わなければならない。また、必要に応じて、脚の不均等支持状態についても検討しなければならない。

(2) 船体構造は、船体上昇時にすべての脚で支えられた状態において、設計荷重を受けた場合、十分な強度を有するものでなければならない。

(3) 船体構造の各部材の寸法は、(1)の規定によるほか、**P 編 3 章**に規定する荷重に対して、**P 編 7.1.2** から **7.1.12** 並びに **P 編 7.2** 及び **7.3** の規定を満足するものでなければならない。

(4) 船体構造は、ウェル等の開口部分を含み、縦強度及び横強度の連続性が良好でなければならない。

(5) 船舶は、甲板上昇後の状態において、船体の下面と波頂との垂直距離が、以下の(a)及び(b)のいずれか小さい方の値より大きくなるよう設計しなければならない。

(a) $1.2m$

(b) 高潮及び満潮が重なる際の潮位に平均低水位から計った設計波の高さを加えた値の 10%の値。なお、設計波高については、本会の承認を得て、船舶の所有

者の指定した値とする。

11.34.2 構造用材料

- 1. 船型及びバージ型船舶に用いる構造用材料については、**1.2.5**によらなければならない。
- 2. 甲板昇降型船舶に用いる構造用材料については、**P 編 6.2**によらなければならない。

11.34.3 揚貨装置等の支持構造

揚貨装置及び揚貨装置の支持設備の支持構造の許容応力は、以下の**(1)**及び**(2)**によらなければならない。

- (1) 揚貨装置の制限荷重を考慮して、揚貨装置の静的荷重及び動的荷重に対して、**P 編 7.2.2**に規定される値以下としなければならない。
- (2) **P 編 7.2.1**に規定される静荷重状態及び組合わせ荷重状態に対して、**P 編 7.2.2**に規定される値以下としなければならない。

11.34.4 杭打ち込み装置の支持構造

杭打ち込み装置の支持構造の許容応力は、以下の**(1)**及び**(2)**によらなければならない。

- (1) 杭打ち込み装置の静的荷重及び動的荷重に対して、**P 編 7.2.2**に規定される値以下としなければならない。
- (2) **P 編 7.2.1**に規定される静荷重状態及び組合わせ荷重状態に対して、**P 編 7.2.2**に規定される値以下としなければならない。

11.34.5 貨物積載に対する支持構造

-1. 貨物積載箇所周辺の周辺及びブレードラック等の船体に取り付けられる貨物積載設備の支持構造の許容応力は、**P 編 7.2.1**に規定される静荷重状態及び組合わせ荷重状態に対して、**P 編 7.2.2**に規定される値以下としなければならない。

-2. 支持構造は、損傷時における船体の傾斜による付加荷重に耐え得るよう適切に設計しなければならない。

11.34.6 上部構造

甲板昇降型船舶の船側外板近くにある甲板室は **C 編 18 章**の規定を適用しなければならない。その他の甲板室は、**C 編 19 章**の規定によらなければならない。

11.34.7 脚

甲板昇降型船舶の脚の構造及び強度は、**11.34.1-2**の規定によるほか、次の**(1)**から**(8)**の規定にもよらなければならない。ただし、船舶及び脚の運動については、本会が適当と認める解析法又は模型試験により、決定しても差し支えない。

- (1) 脚は、板構造又はトラス構造とし、原則としてフーティング又は底部マットを設けなければならない。フーティング又は底部マットを設けない場合は、地中へのめり込み及び脚の端部の固着度を考慮しなければならない。この場合、海底面から少なくとも $3m$ 下方の位置でピン支持として、計算を行わなければならない。
- (2) 短距離移動中の脚は、次の**(a)**及び**(b)**の規定によらなければならない。ここで短距離移動とは、12 時間以内の移動のことをいう。ただし、その移動中においても、目的地まで、6 時間以内に到達できるものとする。
 - (a) 脚は、次の算式による曲げモーメントに対し、十分な強度のものでなければな

らない。

$$M_1 + 1.2M_2(N-m)$$

M_1 : 船舶がその固有周期で片振幅 6 度の横揺れ又は縦揺れをする場合の各脚に作用する動的曲げモーメント($N-m$)

M_2 : 脚が 6 度傾斜して生じる重力による静的曲げモーメント($N-m$)

- (b) 脚のいかなる上下位置においても、強度及び復原性について考慮しなければならない。これらの承認された脚の位置は、オペレーションマニュアルに記載しなければならない。
- (3) 大洋移動中、脚は、次の(a)から(d)の規定によらなければならない。
- (a) 脚は、移動中予測される最も過酷な条件で、風によるモーメント、船体の運動により生じる重力モーメント及び加速度を考慮しなければならない。
- (b) 脚は、次の算式による曲げモーメントに対し、十分な強度のものでなければならない。
- $$M_3 + 1.2M_4(N-m)$$
- M_3 : 船舶が 10 秒の周期で片振幅 15 度の横揺れ又は縦揺れをする場合の各脚に作用する動的曲げモーメント($N-m$)
- M_4 : 脚が 15 度傾斜して生じる重力による静的曲げモーメント($N-m$)
- (c) 大洋移動の際、脚の固定される部分又は取り外される接合部分は、適当に補強しなければならない。
- (d) これらの承認された条件をオペレーションマニュアルに記載しなければならない。
- (4) 脚は、着底する直前の脚の長さの状態において受ける動的荷重及び浮上中波の運動により海底に接触する場合の衝撃に対して、十分な強度のものでなければならない。
- (5) 脚を降下中の最大許容動揺、海底及び海面等の条件並びに脚を上昇中の海面の条件をオペレーションマニュアルに記載しなければならない。
- (6) 船体上昇後の脚の強度を計算する場合は、**P 編 3 章**に規定する荷重も含め最大転倒荷重も考慮しなければならない。また、脚の水平方向の撓みによる荷重及びモーメントも考慮しなければならない。
- (7) 脚の寸法は、本会が適当と認める解析法により、決定しなければならない。
- (8) 底部マットを設けない場合、各脚に付加可能な最大の荷重に相当するプレロードを加える能力を備えなければならない。プレロードを加える方法はオペレーションマニュアルに記載しなければならない。

11.34.8 底部マット

甲板昇降型船舶の脚に底部マットを備える場合、底部マットは以下の(1)から(6)によらなければならない。

- (1) 底部マットの構造は、脚から伝達される荷重が底部マットの各部に平均に分散するよう考慮しなければならない。
- (2) 海中への開口を持たない底部マットの外板の厚さ及び外板に設けられる防撓材の寸法は、**P 編 7.3.2** 及び **7.3.3** の規定により定まるもの未満としてはならない。この場合、 h_s の頂点は、満潮時の水位とし h_c の頂点は、計画水深における水位に設計波高の 0.6 倍を加えた点とする。
- (3) 底部マット内に設けられる水密隔壁及びそれらに設けられる防撓材の寸法は **C 編**

13 章の規定により定まるものの未満としてはならない。この場合、 h の頂点は、前(2)の h_c の頂点とする。

- (4) 着底している場合、洗掘の影響も考慮しなければならない。
- (5) スカート板が設けられている場合には、その効力について特別の考慮を払わなければならない。
- (6) 船舶が浮上中、波の運動により、底部マットが海底に接触することが想定される場合、底部マットは、海底に接触する際の衝撃に対して、十分な強度を有するものでなければならない。

11.34.9 甲板荷重装置及び荷重伝達部分の構造

甲板昇降型船舶の荷重伝達部分の構造は、以下の(1)及び(2)によらなければならない。

- (1) 甲板昇降装置の荷重伝達部分の構造寸法は、P 編 3 章及び 11.34.7 に規定する荷重に対し、十分な強度を有するものでなければならない。
- (2) 荷重伝達部分の構造は、脚からの荷重を有効に船体に分散するようなものとしなければならない。

11.45 船体艀装

11.45.1 一般

-1. 船型及びバージ型船舶の船体艀装は、C 編、CS 編又は Q 編各章の該当規定によるほか、本 11.45 の規定によらなければならない。

-2. 甲板昇降型船舶の船体艀装は、P 編 9.1 から 9.6 によるほか、本 11.5 の規定によらなければならない。

~~-3. 船舶の目的とする作業のための設備、装置等を備える場合、当該設備等が当該船舶の安全を損なうことのないよう適切な措置を講じなければならない。~~

~~11.4.2 揚貨装置~~

~~船舶に設備される揚貨設備については、揚貨設備規則によるほか、本会の適当と認めるところによる。~~

~~11.4.3 揚貨装置の支持設備~~

~~ブームレスト等の揚貨装置の支持設備は、風荷重並びに船体の運動及び傾斜による付加荷重に耐え得るよう適切に設計されなければならない。~~

11.44.2 タンクの塗装

甲板昇降型船舶のプレロードタンクについてはを含め、海水バラストタンクとしての塗装については、C 編 25.2.2 を適用しなければならない。ただし、スパッド函については、この限りではない。

11.6 位置保持設備

11.6.1 一般

船舶に設備される位置保持設備については、P 編 10 章によらなければならない。

11.57 機関

11.57.1 一般*

- 1. 当該船舶の主機，動力伝達装置，軸系，プロペラ，主機以外の原動機，ボイラ等，焼却設備，圧力容器，補機，管装置，制御装置及び甲板昇降装置（以下，本章において機関という）は，**D 編**各章の該当規定によるほか，本 **11.57**の規定によらなければならない。
- 2. 最大搭載人員の多い船舶のデッドシップ状態からの復帰については，前-1.に加え，**D 編 22.2.1-4.(1)**を適用する場合に特別な考慮を払わなければならない。

11.57.2 試験

- 1. 機関を構成する機器及びその部品にあつては，船内に据付けられる前に，製造工場等において，**D 編**の関連規定に従って試験を行わなければならない。
- 2. 当該船舶の目的とする作業のみに使用される機関であつて，ボイラ，第1種及び第2種圧力容器並びに可燃性及び毒性を有する液体を扱う管装置以外のものにあつては，前-1.にかかわらず，本会の適当と認める試験に代えることができる。
- 3. 当該船舶の安全及び推進に係る関係のある設備又は装置に用いられる機関については，当該船舶に装備した後，効力試験を行わなければならない。

11.57.3 甲板昇降装置

- 1. 甲板昇降装置の駆動装置，機構，強度及び安全装置は，本会が適当と認めたものでなければならない。
- 2. 甲板昇降装置は，その装置の一部及び制御装置の故障，又は，駆動装置の動力源が喪失した場合にあつても，船舶の安全性を損なうものであつてはならない。また，甲板昇降装置の異常を表示するため，適当な監視装置を通常人がいる制御場所に備えておかなければならない。
- 3. 甲板昇降装置の動力源として油圧又は空気圧を用いる場合には，これらの動力源を2組以上とし，このうちいずれか1組が故障しても甲板昇降装置を安全に作動できるようにしておかななければならない。ただし，海域を制限された船舶（最大搭載人員の多い船舶を除く。）にあつては，これを1組とすることができる。
- 4. 甲板昇降装置は，オペレーションマニュアルに記載される最大昇降荷重を考慮し，設計及び建造しなければならない。
- 5. 甲板昇降装置は，その装置における最悪の環境条件によって生じる力に耐えうるものでなければならない。
- 6. 甲板昇降装置は，船橋若しくは，中央甲板昇降制御室から制御できなければならない。
- 7. 甲板昇降装置の制御を行う場所には，次の装置を備えなければならない。
 - (1) 甲板昇降装置に過負荷及び異常が発生した場合に警報を発する可視可聴警報装置
 - (2) 次の(a)から(c)の表示装置
 - (a) 傾斜（前後左右方向）の表示
 - (b) 消費電力又は各脚の昇降に関わるその他の表示
 - (c) ブレーキの開放状態
- 8. 甲板昇降装置の制御を行う場所と各脚のある場所との間には，通信装置を設けなければならない。

11.57.4 ビルジ管装置

甲板昇降型船舶のビルジ管装置は、以下の(1)から(3)によらなければならない。

- (1) 弁の操作が可能なすべての場所には当該弁の開閉状態を示す指示装置を設けなければならない。指示装置はバルブスピンドルの動きによるものとする。
- (2) 独立の動力によって駆動される自己呼び水形ポンプ又は他に呼び水ポンプを備えたポンプを少なくとも2台備え、ビルジ吸引主管からそれぞれ吸引可能なように配置しなければならない。独立の動力によって駆動されるバラストポンプ、衛生ポンプ、雑用ポンプ等がビルジ吸引主管に適当に連結されている場合には、これらのポンプは、独立の動力によって駆動されるビルジポンプとみなすことができる。ただし、海域を制限された船舶（最大搭載人員の多い船舶を除く。）にあってはポンプを1台とすることができる。
- (3) 各水密区画からのビルジ吸引支管は、次式による内径以上の管又は算定した値に最も近い内径を有する標準管を使用しなければならない。ただし、その標準管の内径が算定した値より5mm以上不足する場合には、1ランク大きい標準管を使用しなければならない。

$$d' = 2.15\sqrt{A} + 25 \text{ ただし、最小値 } 50\text{mm}$$

d' : ビルジ吸引支管の内径 (mm)

A : 区画の深さの1/2まで、水が入ったと仮定した場合の区画内の接水面積 (m^2)、ただし、内部部材は接水面積に算入しないものとする。

11.57.5 空気管及びオーバーフロー管

甲板昇降型船舶の空気管及びオーバーフロー管にあっては、空気管の開口端及びオーバーフロー管の船外開口端を11.2の規定による損傷時最終水線より上とし、11.2で規定する損傷範囲外の位置に設けなければならない。

11.57.6 測深装置

甲板昇降型船舶の測深装置は、以下の(1)及び(2)によらなければならない。

- (1) 長さが20mを超える測深管の内径は、50mm未満としてはならない。
- (2) 通常近寄ることのないタンクに遠隔液面指示装置を設ける場合には、他に1組の測深装置を追加して設けなければならない。

11.68 電気設備

11.68.1 一般*

-1. 電気設備は、H編各章の該当規定によるほか、本11.68の規定によらなければならない。

-2. 最大搭載人員の多い船舶の主電源設備については、前-1.に加え、H編6.2.7-1.を適用する場合に特別な考慮を払わなければならない。

-3. 最大搭載人員の多い船舶の非常電気設備については、前-1.に加え、H編6.2.11を適用する場合に特別な考慮を払わなければならない。

11.68.2 試験

-1. 当該船舶の目的とする作業のみに用いられる電気機器のうち、ヒューズ、遮断器、

防爆形電気機器及びケーブルについては、**H 編 1.2.1-4.**の規定によるものでなければならない。ただし、これにより難いものにあつては、仕様書、構造図、試験成績書、公的機関発行の証明書等の資料を提出し本会の審査を受けたものとすることができる。

-2. 当該船舶の目的とする作業のみに用いられる前-1.に掲げるもの以外の電気機器は、本会が適当と認める規格に適合したものでなければならない。

-3. 当該船舶の目的とする作業のみに用いられる電気設備は、当該船舶に装備した後、**H 編 2.18.1**に規定する絶縁抵抗試験並びに発電機及び変圧器の保護装置の作動試験を行わなければならない。

11.79 防火構造、及び脱出設備及び消火設備*

11.79.1 一般

-1. ~~防火構造、及び脱出設備及び消火設備~~は、**R 編**各章の該当規定によらなければならない。

-2. 最大搭載人員の多い船舶にあつては、前-1.に加え、特別な考慮を払わなければならない。

11.10 消火設備*

11.10.1 一般

-1. 消火設備は、R 編各章の該当規定によらなければならない。

-2. 甲板昇降型船舶の水中ポンプ及び給水装置については、前-1.に加え、P 編 15.2.2-11.を準用する。

-3. 最大搭載人員の多い船舶にあつては、前-1.及び-2.に加え、特別な考慮を払わなければならない。

11.11 安全設備

11.11.1 一般

-1. 安全設備は、安全設備規則各章の該当規定によらなければならない。

-2. 甲板昇降型船舶にあつては、P 編 16 章を準用する。

-3. 推進機関を有しない船舶にあつては、安全設備規則 1 編 1.1.1-2.を適用し、安全設備規則各章の規定の一部又は全部の適用を免除することがある。ただし、この場合、国内法規にも適合しなければならないことに注意する必要がある。

11.12 無線設備

11.12.1 一般

-1. 無線設備は、無線設備規則各章の該当規定によらなければならない。

-2. 推進機関を有しない船舶にあつては、無線設備規則 1.1.4 を適用し、無線設備規則各章の規定の一部又は全部の適用を免除することがある。

11.13 居住衛生設備

11.13.1 一般

- 1. 居住衛生設備は、居住衛生設備規則各章の該当規定によらなければならない。
- 2. 推進機関を有しない船舶にあっては、居住衛生設備規則 1.1.1-2.を適用し、居住衛生設備規則各章の規定の一部又は全部の適用を免除することがある。

11.14 揚貨設備

11.14.1 一般

揚貨設備は、揚貨設備規則によるほか、本会の適当と認めるところによる。

11.14.2 揚貨設備の支持設備

ブームレスト等の揚貨設備の支持設備は、風荷重並びに船体の運動及び傾斜による付加荷重に耐え得るよう適切に設計されなければならない。

附 則

1. この規則は、2019年4月25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。
3. 前2.にかかわらず、申込みがあれば、この規則による規定を施行日前に建造契約が行われた船舶に適用することができる。

鋼船規則検査要領

○ 編

作業船

要
領

2018 年 第 2 回 一部改正

2018 年 10 月 25 日 達 第 77 号

2018 年 1 月 31 日 技術委員会 審議

2018 年 10 月 25 日 達 第 77 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。

O 編 作業船

O1 通則

O1.2 一般

O1.2.6 として次の 1 条を加える。

O1.2.6 満載喫水線

規則 1.2.6-3.の適用上，甲板昇降型船舶及び半潜水型船舶にあつては，P 編 8 章を準用すること。

03 クレーン船

03.2 復原性

03.2.1 を削る。

~~03.2.1 一般~~

~~規則 U 編 2.2.1 の要件に加え、作業内容に応じて少なくとも次の要件を満たすこと。ただし、本会が認める他の復原性要件に適合する場合は、この限りでない。~~

~~復原力範囲は、次によること。~~

~~復原力曲線と所定の作業による傾斜偶力曲線との間の面積であって、2つの曲線の最初の交点をなす傾斜角から、2つ目の交点をなす傾斜角又は海水流入角のうちいずれか小さい横傾斜角までの範囲の面積が、 $0.09m \cdot rad$ 以上であること。~~

03.2.2 として次の1条を加える。

03.2.2 揚貨作業中の復原性要件

規則 O 編 3.2.2 にいう「本会が別途定める復原性要件」とは、附属書 U1.1.1-3.「揚貨作業中の非損傷時復原性要件に関する検査要領」に規定する要件をいう。

O11 洋上風力発電設備設置船

O11.2 復原性

O11.2.1 を削る。

~~O11.2.1 一般~~

~~規則 U 編 2.2.1 の要件に加え、作業内容に応じて少なくとも次の要件を満たすこと。ただし、本会が認める他の復原性要件に適合する場合は、この限りでない。~~

~~復原力範囲は、次によること。~~

~~復原力曲線と所定の作業による傾斜偶力曲線の間の面積であって、2つの曲線の最初の交点をなす傾斜角から、2つ目の交点をなす傾斜角又は海水流入角のうちいずれか小さい横傾斜角までの範囲の面積が、 $0.09m \cdot rad$ 以上であること。~~

O11.2.2 として次の1条を加える。

O11.2.2 揚貨作業中の復原性要件

規則 O 編 11.2.2 にいう「本会が別途定める復原性要件」とは、附属書 U1.1.1-3.「揚貨作業中の非損傷時復原性要件に関する検査要領」に規定する要件をいう。

O11.7 から O11.10 として次の4節を加える。

O11.7 機関

O11.7.1 一般

規則 O 編 11.7.1-2.にいう「特別な考慮」とは、本会が適当と認める対策（例えば、最大搭載人員が多いことにより生じるリスクの分析及びその対応）を講じることをいう。

O11.8 電気設備

O11.8.1 一般

規則 O 編 11.8.1-2.及び-3.にいう「特別な考慮」とは、本会が適当と認める対策（例えば、最大搭載人員が多いことにより生じるリスクの分析及びその対応）を講じることをいう。

O11.9 防火構造及び脱出設備

O11.9.1 一般

規則 O 編 11.9.1-2.にいう「特別な考慮」とは、本会が適当と認める対策（例えば、船舶安全法に従った、旅客船の防火構造及び脱出設備に適用される要件の準用や、最大搭載人員が多いことにより生じるリスクの分析及びその対応）を講じることをいう。

O11.10 消火設備

O11.10.1 一般

規則 O 編 11.10.1-3.にいう「特別な考慮」とは、本会の適当と認める対策（例えば、船舶安全法に従った、旅客船の消火設備に適用される要件の準用や、最大搭載人員が多いことにより生じるリスクの分析及びその対応）を講じることをいう。

附 則

1. この達は、2019 年 4 月 25 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。
3. 前 2.にかかわらず、申込みがあれば、この達による規定を施行日前に建造契約が行われた船舶に適用することができる。