

鋼 船 規 則

CSR-B & T 編

ばら積貨物船及び油タンカーの
ための共通構造規則

鋼船規則 CSR-B & T 編 2019 年 第 1 回 一部改正

2019 年 6 月 14 日 規則 第 29 号

2019 年 1 月 30 日 技術委員会 審議

2019 年 5 月 22 日 国土交通大臣 認可

2019 年 6 月 14 日 規則 第 29 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。

CSR-B&T 編 ばら積貨物船及び油タンカーのための共通構造規則

1 編 共通要件

2 章 一般配置要件

3 節 区画配置

2. 二重底

2.3 二重底高さ

2.3.1 を次のように改める。

2.3.1

特に規定が無い場合、二重底高さは次に示す値のうち、小さい方の値未満としてはならない。

- ・ 油タンカー： $B/15$ 又は $2m$ 。ただし、 $1.0m$ 未満としてはならない。なお、二重底高さはいかなる横断面においても外板の法線方向に測ること。
- ・ ばら積貨物船： $B/20$ 又は $2m$ 。ただし、 $0.76m$ 未満としてはならない。なお、二重底高さはキール線と平行な面から内底板までを垂直に測ること。

3 章 構造設計の原則

3 節 腐食予備厚

表 1 を次のように改める。

表 1 構造部材の片側の腐食予備厚

区画の種類	構造部材		t _{c1} 又は t _{c2} (mm)				
			油タンカー	BC-A 又は BC-B を付記するばら積貨物船であって、長さが 150m 以上の船舶	左記以外のばら積貨物船		
バラストタンク、ビルジタンク、排水貯蔵タンク、チェーンロッカ ⁽¹⁾	主要支持部材の面材	タンク頂板から下方 3m まで ⁽⁴⁾	2.0				
		その他の箇所	1.5				
	上記以外の部材 ⁽²⁾⁽³⁾	タンク頂板から下方 3m まで ⁽⁴⁾	1.7				
		その他の箇所	1.2				
貨物油タンク及びスロップタンク	主要支持部材の面材	タンク頂板から下方 3m まで ⁽⁴⁾	1.7	N/A			
		その他の箇所	1.4				
	内底板及びタンクの底板		2.1				
	上記以外の部材	タンク頂板から下方 3m まで ⁽⁴⁾	1.7				
		その他の箇所	1.0				
ばら積貨物倉 ⁽⁵⁾	横隔壁	上部 ⁽⁶⁾	N/A	2.4	1.0		
		下部スツールの斜板、垂直板及び頂板 ⁽⁷⁾		5.2	2.6		
		その他		3.0	1.5		
	ホッパ斜板、内底板			3.7	2.4		
	上記以外の部材	上部 ⁽⁶⁾		1.8	1.0		
		単船側構造ばら積貨物船の倉内肋骨上部ブラケットのウェブ及び面材					
		単船側構造ばら積貨物船の倉内肋骨下部ブラケットのウェブ及び面材				2.2	1.2
		その他				2.0	1.2
	大気暴露	暴露甲板の板部材		1.7			
上記以外の部材		1.0					

海水暴露	設計最小バラスト喫水線と構造用喫水線の間の外板	1.5
	その他の外板	1.0
燃料油タンク及び潤滑油タンク		0.7
清水タンク		0.7
空所 ⁽⁸⁾	ボルト締めマンホールからのみ出入り可能な区画、パイプトンネル、貨物倉又はバラスト兼用倉の一部とならないスツールの内側等の通常は出入りしない区画	0.7
ドライスペース	機関区域、ポンプ室、貯蔵品室、操舵機室等の内部	0.5
(1) チェーンロッカの底板上面から上方 3m 以内にある板部材の表面には、1.0mm 追加しなければならない。 (2) 加熱される貨物油タンク／スロップタンクとバラストタンクの境界であって、バラストに接する板部材の表面には 0.5mm 追加しなければならない。加熱される貨物油タンク又は加熱される燃料油／潤滑油タンク／スロップタンクとバラストタンクの境界であって、バラストタンク内に付く防撓材のウェブ及び面材には、両表面に 0.3mm ずつ追加しなければならない。加熱される貨物油タンクとは、加熱装置（最も一般的なものは加熱管）が設置されている貨物油タンク／スロップタンクのことをいう。 (3) 加熱される燃料油タンク又は加熱される潤滑油タンクとバラストタンクの境界であって、バラストに接する板部材の表面には 0.7mm 追加しなければならない。 (4) タンク頂板が暴露甲板である貨物油タンク／スロップタンク及びバラストタンクに適用する。3m の距離はタンク頂部と平行に、タンク頂部から垂直に測る。 (5) ばら積貨物倉は、バラスト兼用倉を含む。 (6) 貨物倉の上部とは、トップサイドタンクと二重船側又は船側外板との交差部より上側をいう。トップサイドタンクが無い場合は、貨物倉の高さの上部 1/3 の範囲とする。（平板隔壁が貨物倉に配置される場合も、隔壁の上部は同様の定義とする。） (7) 下部スツールがない場合（機関室隔壁又は船首隔壁等）又は平板隔壁の場合、腐食予備厚は当該貨物倉の向かい側にある隔壁のスツールの高さまで適用しなければならない。向かい側の隔壁にスツールがない場合は、内底板から隣接するビルジホップ斜面の上端の高さまで適用しなければならない。ただし、3m より大きくする必要はない。 (8) 外板の腐食予備厚の決定において、パイプトンネルはバラストタンクとして考える。		

6 節 構造詳細の原則

3. 防撓材

3.4 スニップ端

3.4.1 を次のように改める。

3.4.1

スニップ端は、動的荷重の小さい箇所であって、防撓材によって支持される板部材のネット板厚 t_p (mm) が次の算式による値以上の場合には、使用して差し支えない。

$$t_p = c_1 \sqrt{\left(1000\ell - \frac{s}{2}\right) \frac{sPk}{10^6}}$$

P : 設計荷重条件における防撓材の設計圧力 (kN/m^2)

c_1 : 設計荷重条件に対する係数で、次による。

$c_1 = 1.2$: 許容基準が AC-S の場合

$c_1 = 1.1$: 許容基準が AC-SD の場合

機関室における主機や発電機の近傍の構造及び船尾付近のプロペラの振動の影響を受けるような区域の構造並びに外板には、スニップ端の防撓材を設けてはならない。

3.4.2 を次のように改める。

3.4.2

ブラケット先端及び防撓材のスニップ端は、端部を隣接部材の近くに設けなければならない。この距離は、ブラケット又はスニップ端が板部材の反対側の部材で支持されていない場合には、**40mm** を超えてはならない。スニップ端のテーパは**30度**を超えてはならない。ただし、本規定によることが困難な場合にあっては、代替構造について特別な配慮を払わなければならない。

ブラケットの先端又はスニップ端の深さは、一般にそのブラケットの先端又はスニップ端の板厚を超えてはならない。ただし、**15mm** 未満とする必要はない。

4 章 荷重

5 節 外圧

記号を次のように改める。

記号

(省略)

z_{SD} : 防撓材のスパンの midpoint 又は 基本板 パネルの midpoint の z 座標 (m)

1. 海水圧

1.3 強度評価における動的な外圧

1.3.3 の表題を次のように改める。

1.3.3 荷重ケース ~~HAS~~ HSA における波浪変動圧

8 節 積付状態

3. 油タンカー

3.2 直接強度解析に用いる設計荷重の組合せ

3.2.6 を次のように改める。

3.2.6 2 列の縦通油密隔壁を有する油タンカー（船側貨物タンクにクロスタイを配置するものを除く）

2 列の縦通油密隔壁を有する油タンカーにあつては、船側貨物タンクにクロスタイを配置するものを除き、左右一対の船側貨物タンクの非対称積付によってより厳しい応力応答が生じる可能性を考慮し、表 2、表 4、表 6 及び表 8 の積付パターン A7 及び A12 について検討しなければならない。ただし、当該非対称積付状態が航海状態としてローディングマニュアルに含まれる場合にのみ、積付パターン A7 の解析を要求する。有限要素解析においては、ローディングマニュアルに記載される実際の積付パターン、喫水、 GM 及び k_r を用いる。 GM 及び k_r の値がローディングマニュアルに記載されていない場合、 GM 及び k_r の値は 4 章 3 節の規定により算定しなければならない。

積付パターン A7 及び A12 を考慮しない場合にあっては、ローディングマニュアルに左舷側及び右舷側の船側貨物タンクの液位差が船側貨物タンクの液位の 25%を超えてはならない旨の運航制限を追記しなければならない。

船側貨物タンクにクロスタイを配置する油タンカーにあつては、積付パターン A7 及び A12 について検討しなくても差し支えない。

6 章 船体局部寸法

5 節 防撓材

1. 面外圧力が作用する防撓材

1.1 降伏強度評価

1.1.4 を次のように改める。

1.1.4 異なる材料の板部材及び防撓材

防撓材の最小降伏応力が付き板の最小降伏応力に比べて 35%以上大きい場合、次の基準を満足しなければならない。

$$\frac{R_{eH-S}}{R_{eH-P}} \leq \frac{\left(R_{eH-P} - \frac{\sigma_s |\sigma_{hg}|}{\beta_s} \right) \frac{Z_P}{Z} + \frac{\alpha_s |\sigma_{hg}|}{\beta_s}}{R_{eH-S} \leq \left(R_{eH-P} - \frac{\alpha_s |\sigma_{hg}|}{\beta_s} \right) \frac{Z_P}{Z} + \frac{\alpha_s |\sigma_{hg}|}{\beta_s}}$$

R_{eH-S} : 防撓材の最小降伏応力 (N/mm^2)

R_{eH-P} : 付き板の最小降伏応力 (N/mm^2)

σ_{hg} : ハルガード縦曲げ応力 (N/mm^2), 6 章 2 節 1.1 の規定による。ただし, $|\sigma_{hg}|$ は $0.4R_{eH-P}$ 未満としてはならない。

Z : 防撓材の面材又は遊辺のネット断面係数 (cm^3)

Z_P : 付き板のネット断面係数 (cm^3)

α_s, β_s : 係数で, 表 2 による。

7 章 直接強度評価

3 節 局部構造強度解析

2. 詳細メッシュ解析により評価する局部箇所

2.1 評価が必須となる構造詳細のリスト

2.1.1 を次のように改める。

2.1.1 構造詳細のリスト

船体中央部の貨物倉区域において、次の構造詳細は、**1.1.3** に規定する詳細メッシュ解析手順に従って評価しなければならない。

- (a) 二重船側を有する船のホッパナックル部 (**2.1.2** 参照)
- (b) 単船側ばら積貨物船の倉内肋骨の端部ブラケット及び下部ホッパナックル部 (**2.1.3** 参照)
- (c) 大開口 (**2.1.4** 参照)
- (d) 上甲板及び二重底の縦通防撓材と横隔壁との結合部 (**2.1.5** 参照)
- (e) 波形隔壁と隣接構造との結合部 (**2.1.6** 参照)
- (f) 水平ストリングのヒール部のブラケット (**2.1.7** 参照)

上記の各構造詳細につき 1 箇所を詳細メッシュで再現した詳細メッシュモデルを準備する必要がある。なお、詳細メッシュモデルは、船体中央部の貨物倉区域内の評価対象貨物倉ごとに準備すること。この詳細メッシュモデルの位置は、**2.1.2** から ~~2.1.6~~**2.1.7** の規定に基づいて船体中央部の貨物倉区域内の全ての貨物倉解析の内から選択されなければならない。

2.1.7 として次の 1 条を加える。

2.1.7 水平ストリングのヒール部のブラケット

水平ストリングのヒール部のブラケットは詳細メッシュ解析により評価しなければならない。二重船側、縦通隔壁及び横隔壁を含む当該ヒール部に隣接するすべての構造部材は許容基準を満足しなければならない。詳細メッシュ解析を行う箇所は、貨物倉解析において降伏使用係数 λ_y が最大となる箇所の水平ストリングのヒール部を選択しなければならない。ヒール部のブラケットと水平ストリングの配置につき著しい変更がある場合は、追加の箇所の解析を要求することがある。

3. スクリーニング手順

3.2 構造詳細のリスト

3.2.2 を次のように改める。

3.2.2 船体中央部の貨物倉区域以外

船体中央部の貨物倉区域以外にあっては、次の構造詳細に対して、スクリーニング評価を行わなければならない。

- (a) ホッパナックル部 (2.1.2 及び 2.1.3 参照)
- (b) 倉内肋骨の端部ブラケット (2.1.3 参照)
- (c) 大開口 (2.1.4 参照)
- (d) 波形隔壁と隣接構造との結合部 (2.1.6 参照)
- (e) 水平ストリングのヒール部のブラケット (2.1.7 参照)

スクリーニング評価を行う隣接構造と波形隔壁との結合部及び水平ストリングのヒール部のブラケットは、船体中央部の貨物倉区域内の詳細メッシュモデルにおける詳細部の形状及び位置関係を類似させなければならない。

船体中央部の貨物倉区域以外における隣接構造と波形隔壁との結合部及び水平ストリングのヒール部のブラケットは、船体中央部の貨物倉区域内の詳細メッシュモデルにおいて対応する詳細部と異なる場合は、同じ形状及び位置関係を持ち、降伏使用係数 λ_y が最大となる箇所に位置する詳細部に対して、詳細メッシュ解析を行わなければならない。

本会が必要と認める場合、1.1.3 に従った詳細メッシュ解析を要求することがある。

3.3 スクリーニング基準

表 4 を次のように改める。

表 4 スクリーニング係数及び許容スクリーニング係数

詳細部の種類	スクリーニング係数 λ_{sc}	許容スクリーニング係数 λ_{scperm}	
貨物倉区域内全体		S+D	S
横桁（表 1 及び表 2 参照）、ストリング、二重底内のフロア及びガーダ（表 3 参照）等の主要支持部材のウェブに設ける、7 章 2 節 2.4.9 の規定により貨物倉モデルにモデル化する必要のない開口	表 5	1.70	1.36
マンホール ⁽²⁾	λ_y	0.85 λ_{yperm}	
横桁（表 1 及び表 2 参照）、水平ストリング、二重底又はバットレスに結合する平板横隔壁（表 3 参照）に付くブラケット端部	表 6	1.50	1.20
横隔壁付ストリングのヒール部（表 3 参照）	表 7	1.50	1.20
横隔壁下部スツールとボトムガーダとの結合部、縦通隔壁下部スツールとフロアとの結合部（図 5 参照） 下部ホップ斜板と横隔壁下部スツール構造との交差部（図 5 参照） トップサイドタンク斜板と内側板との結合部（図 6 参照） 波形隔壁と上部スツールを含む上部支持構造との結合部（図 7 参照）	λ_y	0.75 λ_{yperm}	
ハッチコーナ周辺箇所	λ_y	0.95 λ_{yperm}	
船体中央部の貨物倉区域以外			
ホッパナックル部	λ_y	0.65 λ_{yperm}	
倉内肋骨の端部ブラケット		0.85 λ_{yperm}	
大開口 ⁽²⁾		0.85 λ_{yperm}	
波形隔壁と隣接構造との結合部及び水平ストリングのヒール部のブラケット	$\lambda_{sc} = \frac{K_{sc} \cdot \sigma_c}{R_y} \text{ (1)}$	1.50 f_f	1.20 f_f
λ_y : コースメッシュ解析における降伏使用係数（7 章 2 節 5.2.4 参照） λ_{yperm} : コースメッシュ解析における許容降伏使用係数（7 章 2 節 5.2.4 参照） K_{sc} : スクリーニングの応力集中係数で、次による。 $K_{sc} = \frac{\sigma_{FM}}{\sigma_{CM}}$ σ_{FM} : 2 に従って船体中央部の貨物倉区域内で計算した、考慮する詳細部における詳細メッシュ要素のミーゼス応力 (N/mm ²) σ_{CM} : 7 章 2 節に従って船体中央部の貨物倉区域内で計算した、考慮する詳細部におけるコースメッシュ要素のミーゼス応力 (N/mm ²) σ_c : 考慮する詳細部におけるコースメッシュ要素のミーゼス応力 (N/mm ²) f_f : 疲労に対する係数（6.2.1 参照） (1) 各スクリーニング箇所について、 σ_{FM} 及び σ_{CM} は同一平面内の対応する要素から求めなければならない。 (2) マンホール及び大開口周りの降伏使用係数が最大となる代表的な要素は、基準に対して検証しなければならない。			

10 章 その他の構造

1 節 船首部

3. 衝撃荷重を受ける構造

3.2 船底スラミング

3.2.4 を次のように改める。

3.2.4 外板

外板のネット板厚 t (mm) は、次の算式による値以上としなければならない。ただし、船の平行部における横式構造のビルジ外板は除く。

$$t = \frac{0.0158 \alpha_p b}{C_d} \sqrt{\frac{P_{SL}}{C_a R_{eH}}}$$

C_d : 板耐荷修正係数で、次の値とする。

$$C_d = 1.3$$

C_a : 許容曲げ応力係数で、許容基準 AC-I にあつては、1.0 とする

船の平行部における横式構造のビルジ外板は、6 章 4 節 2.2 の要件を満足しなければならない。

3 節 船尾部

3. 船尾材

3.2 プロペラ柱

3.2.1 を次のように改める。

3.2.1 プロペラ柱のグロス寸法

プロペラ柱のグロス寸法は、一軸の船舶の場合は表 1、二軸の船舶の場合は表 2 に規定する算式による値以上としなければならない。

プロペラ柱断面の長さ方向の軸まわりの断面係数が、表 1 又は表 2 のプロペラ柱の寸法を用いて算定した値より大きい場合、~~上記表 1 又は表 2~~とは異なるプロペラ柱の寸法及び寸法比とすることができる。

3.2.2 を削る。

~~3.2.2 プロペラボス下部の断面係数~~

~~シェーピースの無いプロペラ柱の場合、プロペラ柱の断面係数は、プロペラボス下部において、表 1 又は表 2 により算出した寸法の 85%まで漸次減じることができる。~~

~~ただし、プロペラ柱の板厚は、表 1 又は表 2 の算式による値以上としなければならない。~~

12 章 建造

3 節 溶接継手の設計

記号

記号を次のように改める。

(省略)

ReH_{weld} : ~~溶接~~溶着金属の最小降伏応力 (N/mm^2)

(省略)

2. T 字継手又は十字継手

2.5 溶接寸法の基準

表 1 を次のように改める。

表 1 最小溶接脚長

区画	区域の種類		最小溶接脚長（mm）
貨物倉区域	貨物倉及び貨物タンク	区画タンク上端から 3m 下部までの溶接の範囲 ⁽²⁾	6.5 ⁽¹⁾
		その他	6.0 ⁽¹⁾
	バラスト及び清水タンク	区画タンク上端から 3m 下部までの溶接の範囲 ⁽²⁾	6.5 ⁽¹⁾
		その他	6.0 ⁽¹⁾
	液体を積載しない区画及び空所		5.0
	その他のタンク		6.0 ⁽¹⁾
その他の区画	バラスト及び清水タンク	区画タンク上端から 3m 下部までの溶接の範囲 ⁽²⁾	6.0 ⁽¹⁾
		その他	5.5 ⁽¹⁾
	燃料油、ディーゼル油、清水タンク及びその他のタンク	区画上端から 3m 下部までの溶接	5.0
		その他	4.5
	液体を積載しない区画及び空所	区画上端から 3m 下部までの溶接	4.5
		その他	4.0
	船楼及び甲板室		3.5

(1) 建造板厚が 12mm より小さい場合、最小溶接脚長は 0.5mm 減じても差し支えない。

(2) タンク頂部が暴露甲板である貨物タンク及びバラストタンクにのみ適用する。3m の距離はタンク頂部と平行に、タンク頂部から垂直に測ること。

表 2 を次のように改める。

表 2 他の部材の溶接係数

区画	結合箇所				f_{weld}
	部材		取り付ける部材		
(省略)					
甲板	強力甲板	$t_{as_built} \geq 13$	船体中央部 $0.6L_{CSR}$ 間の船側外板		PPW ⁽³⁾
			その他		0.48
		$t_{as_built} < 13$	船側外板		0.48
	その他の甲板		船側外板		0.38
			防撓材		0.20
	ハッチコーミング	甲板	倉口長さ ハッチコーミング高さの 15%にあたる <u>長さのハッチコーナ部の縦通ハッチコーミング</u>		FPW ⁽⁴⁾⁽¹⁾
			<u>倉口長さの 15%にあたるハッチコーナ部の縦通ハッチコーミングであって上記以外の箇所</u>		0.48
			その他		0.38
	ウェブ防撓材		コーミングのウェブ		0.20 ⁽²⁾
	隔壁 ⁽⁵⁾	非水密隔壁構造		境界	制水隔壁
防撓材		隔壁板	端部ブラケットを備えない場合にあっては、端部（スパンの 25%）	0.48	
船尾	内部材		水線より下部：境界及び個々の部材の取り合い		0.38
			水線より上部		0.20
船首	内部材		境界及び個々の部材の取合い		0.20
機関区域	センターガーダ		平板竜骨及び内底板		0.48
	フロア		センターガーダ		0.48
	主機台下のガーダ		頂板及び主要構造部材		PPW ⁽³⁾
	フロア及びガーダ		内底板及び船側外板		0.38
船楼及び甲板室	外壁（第 1 層目及び 2 層目）		外壁と甲板との間		0.48
	外壁及び内壁		その他		0.20
(1) 貨物倉以外のハッチコーミングに対しては、0.43 とする。					
(2) 連続溶接					
(3) PPW: 2.4.2 に規定する部分溶込み溶接					
(4) FPW: 2.4.2 に規定する完全溶込み溶接					
(5) 船楼及び甲板室の隔壁は、「船楼及び甲板室」の規定によること。					

表 4 を次のように改める。

表 4 主要支持部材の溶接係数

構造部材	結合箇所			f_{weld}
	部材	取り付ける部材		
主要支持部材	ウェブ	外板，甲板，内底板 及び隔壁	せん断スパンの 15%を含む端部結合箇所	0.48
			その他	0.38
		面材	タンク及び貨物倉内において、ウェブの面材及び 船首から $0.125L_{CSR}$ 間の部材面材	0.38
			断面積が 65cm^2 を超える面材	0.38
			その他	0.24
			その他	0.24
	継手端部	バラストタンク及び貨物タンクの境界	0.48	
		その他	0.38	

2.5.2 を次のように改める。

2.5.2

連続溶接，重ね継手，又は断続すみ肉溶接の脚長 l_{leg} は次の算式で最も大きい値以上としなければならない。

(省略)

R_{eH_weld} : ~~溶接溶着~~溶着金属の最小降伏応力 (N/mm^2) で，次の値以上としなければならない。

R_{eH} が 235N/mm^2 の軟鋼に使用する場合： 305N/mm^2

R_{eH} が 265 から 355N/mm^2 までの高張力鋼に使用する場合： 375N/mm^2

R_{eH} が 390N/mm^2 の高張力鋼に使用する場合： 400N/mm^2

(省略)

附 則

1. この規則は、2019 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。
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。

* 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。