

鋼船規則

規則

〇編 作業船

2021年 第1回 一部改正

2021年6月30日 規則 第20号

2021年1月27日 技術委員会 審議

2021年6月4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。

2021年6月30日 規則 第20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

改正その1

1章 通則

1.3 定義

1.3.5 として次の1条を加える。

1.3.5 SPSコード

SPSコードとは、特殊目的船コードをいう。

11 章 洋上風力発電設備設置船

11.1 一般

11.1.1 適用

-1.を次のように改める。

-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。）にあっては、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。ここで、本章に規定される「最大搭載人員の多い船舶」とは、旅客船以外であって船員を除く乗船者が 12 人を超える船舶をいう。

11.8 電気設備

11.8.1 を次のように改める。

11.8.1 一般*

-1. 電気設備は、**H 編**各章の該当規定によるほか、本 **11.8** の規定によらなければならない。

-2. 非常電源装置は、**H 編 3.3.2-2**の該当する負荷に加えて、次に掲げる負荷（電気に依存するものに限る。）にそれぞれ指定された時間同時に給電できるものでなければならない。

(1) 次に示す場所に設置する非常照明に対して 18 時間

(a) すべての甲板上の召集場所、乗艇場所及び船側

(b) ヘリコプタ甲板

(2) 海洋構造物であることを示す信号灯又は音響信号に対して 4 日間

(3) 次の(a)及び(b)の負荷に対して 30 分間

(a) **P 編 5.2.2** に規定する水密扉の開閉装置。ただし、暫定的な独立貯蔵エネルギーが設けられていない限り、すべての扉が同時に作動する必要はない。

(b) **P 編 5.2.2** に規定する制御装置と表示装置

~~-3.~~ 最大搭載人員の多い船舶の主電源設備及び非常電気設備については、前-1.及び-2.に加え、特別な考慮を払わなければならない。

附 則（改正その 1）

1. この規則は、2021 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、船舶の所有者から申込みがあれば、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。

4章 曳航作業に従事する船舶

4.4 船体機装

4.4.2 曳航設備*

-3.を次のように改める。

-3. 陸地の近傍，港湾又はターミナルにおいて曳航作業に従事する引船及びエスコートタグ（通常，船舶の横方向（ビーム方向）の曳航作業に従事しない引船及びエスコートタグを含む。）にあつては，その曳航用ウインチ（船上の曳航用ウインチのうち，専ら外洋における長距離の曳航，揚錨又は類似の海洋における活動のために使用されるものを除く。）には，附属書 4.4.2-3.の規定に適合する緊急離脱装置を備えなければならない。

附属書 4.4.2-3. 曳航用ウインチの緊急離脱装置

1.1 一般

1.1.1 及び 1.1.2 を次のように改める。

1.1.1 一般

-1. 本附属書は，陸地の近傍，港湾又はターミナルにおいて曳航作業に従事する船舶引船及びエスコートタグ（通常，船舶の横方向（ビーム方向）の曳航作業に従事しない引船及びエスコートタグを含み，以下，本附属書において「引船船舶」という。）の安全を確保するべく当該引船船舶の曳航用ウインチに備える緊急離脱装置に関する最小要件を定めるものである。

~~1.1.2 適用~~

-2. 本附属書の規定は，~~1.1.1 前-1.~~に掲げる船舶の曳航用ウインチに適用するが，外洋における長距離の曳航，揚錨又は類似の海洋における活動のためのみに使用される曳航用ウインチには適用しない。

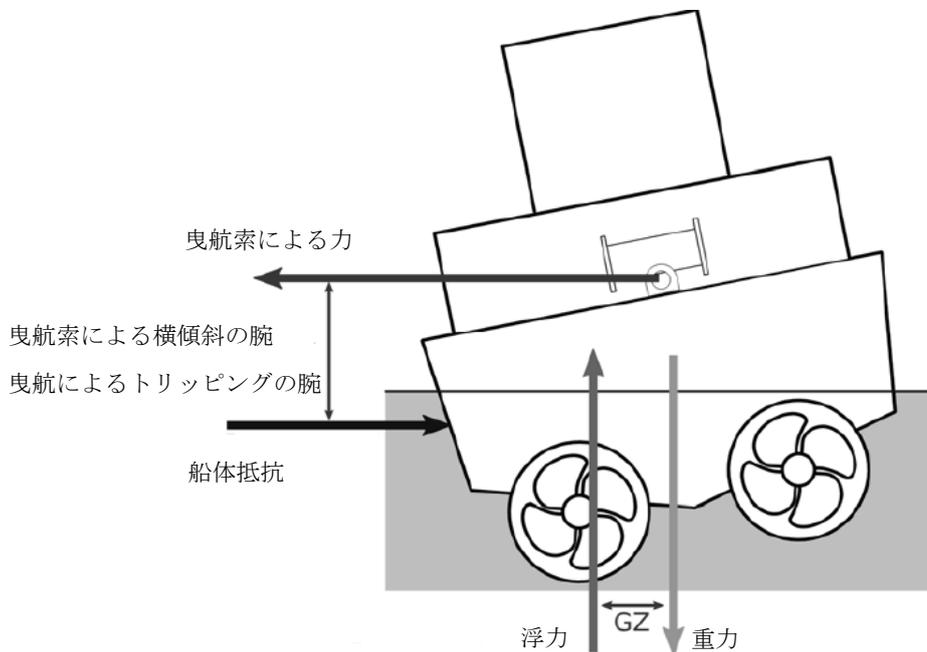
1.1.2 として次の 1 条を加える。

1.1.2 目的

本附属書の目的は，推進あるいは操舵機能の損失又はその他の予期せぬ事象に起因して，曳航索による力が船舶の横方向（ビーム方向）に作用することにより，曳航作業中の船舶が転覆する（「ガーシング」，「ガーディング」又は「トリッピング」とも呼ばれる）ことを防ぐための要件を提供することである。なお，当該転覆は，オフセットがある横方向の力が，横向きかつ反対方向に作用する（スラスト又は船体抵抗が，曳航索による力と反

対方向に生じる) ことにより, 当該船舶の横傾斜が偶力により発生し, 最終的に引き起こされるものである。(曳航作業中に作用する力については, 図 1.2.1-1.参照)

図 1.2.1-1. 曳航作業中に作用する力



1.2 用語

1.2.1 を次のように改める。

1.2.1 定義

本附属書で使用する用語の定義は, 次による。

- (1) 「緊急離脱装置」とは, 通常状態及び~~デッドシンプ状態~~ブラックアウト状態の両方において, 曳航索に作用する荷重を制御された方法により取り除くために使用される機構及び関連する制御設備をいう。
- (2) 「最大設計荷重」とは, 曳航ウインチにより支持することができる最大の荷重であって, 製造者が定格として定めるものをいう。
- ~~(3) 「ガーディング」とは, 推進あるいは操舵機能の損失又はその他の予期せぬ事象に起因して, 曳航索による力が引船の横方向 (ビーム方向) に作用することにより, 曳航作業中の引船が転覆することをいう (「ガーシング」, 「ガーディング」又は「トリッピング」とも呼ばれる)。なお, 当該転覆は, オフセットがある横方向の力が, 横向きかつ反対方向に作用する (スラスト又は船体抵抗が, 曳航索による力と反対方向に生じる) ことにより, 当該引船の横傾斜が偶力により発生し, 最終的に引き起こされるものである。(曳航作業中に作用する力については, 図 1.2.1-1.参照)~~
- (4) 「フリートアングル」とは, 作用する荷重 (曳航索による力) とウインチドラムに巻きつけられる曳航索とがなす角度をいう。(図 1.2.1-2.参照)

図 1.2.1-1. ~~曳航作業中に作用する力~~

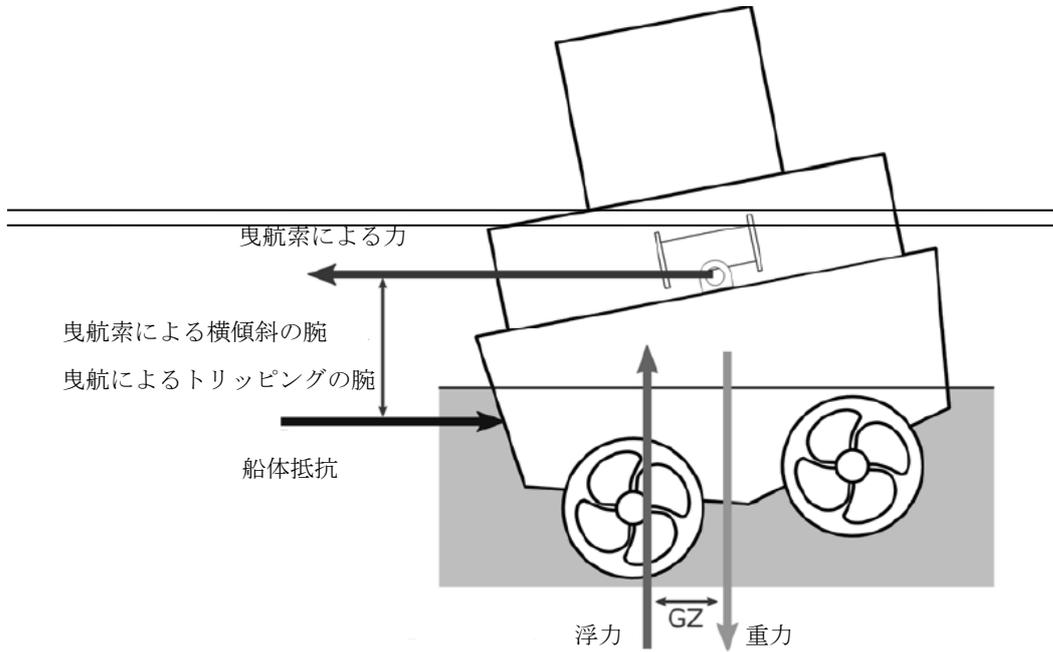
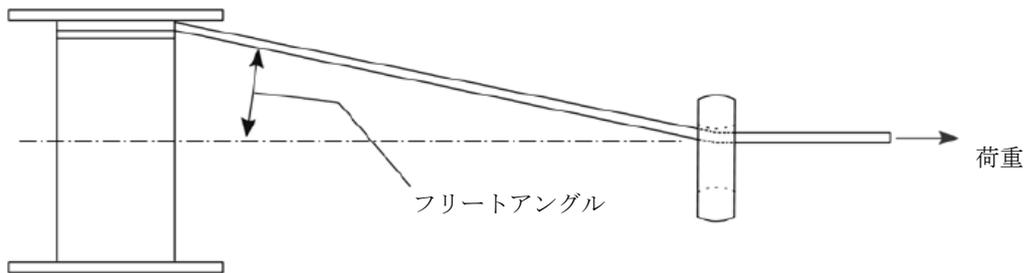


図 1.2.1-2. 曳航索のフリートアングル



1.4 緊急離脱装置の要件

1.4.1 性能要件

-6.及び-7.を次のように改める。

~~-6. 緊急離脱装置には、その作動をデッドシップ状態においても異常なく維持することができるよう、代替のエネルギー源を備えなければならない。曳航索の緊急離脱は、ブラックアウト状態時に行うことができなければならない。このため、追加のエネルギー源が必要な場合には、当該エネルギー源は、次の-7.に適合するものでなければならない。~~

-7. 前-6.で要求される代替のエネルギー源は、該当する次の(1)又は(2)の条件のうち、より厳しいものを達成するために十分なものでなければならない。

- (1) 曳航索の離脱を3回実行する(緊急離脱装置を3回作動させる)ために十分なものであること。緊急離脱装置が複数の曳航用ウインチにエネルギーを供給するもので

ある場合は、最もエネルギーを必要とする曳船用ウインチについて3回実行するために十分なものであること。

- (2) ウインチドラムの離脱機構が連続的な動力の供給を必要とする設計の曳船用ウインチの場合(ばねの張力を利用したブレーキによる制動が与えられている状態で当該ブレーキを油圧又は空気圧により解除する場合等)には、~~デッドストップ状態において~~ブラックアウト状態時に少なくとも5分間にわたり緊急離脱装置を作動させる(ブレーキの解除を継続した状態で曳航索を離脱させる等)ために十分な動力が供給されること。ただし、この時間は、前-5.に規定する荷重でウインチドラムから曳航索を全長にわたり繰り出すために必要な時間が5分未満である場合には、後者の時間まで軽減して差し支えない。

1.4.2 操作に関する要件

-1.及び-2.を次のように改める。

-1. 緊急離脱の操作は、船橋及び甲板上のウインチ制御場所から実行することができなければならない。また、当該ウインチ制御場所は、安全な場所でなければならない。なお、曳船用ウインチのすぐ近くの場所は、当該場所が少なくとも曳航索の破断又はウインチの損傷に対して保護されていることが文書化されていない限り、「安全な場所」とはみなされない。

-2. 緊急離脱の制御装置は、ウインチの操作用の非常停止ボタン(もしあれば)のすぐ近くに配置されなければならないし、~~それぞれが~~容易に識別、視認及びアクセスでき、かつ、安全に操作できるように配置しなければならない。

-10.及び-11.を削る。

~~-10. 曳船用ウインチの年次検査の方法は、文書化しなければならない。~~

~~-11. 甲板上には、曳船用ウインチの年次検査の実施のために必要な場合、適当な大きさの補強点を設けなければならない。~~

1.5 試験要件

1.5.1 一般

-3.を次のように改める。

-3. 緊急離脱装置の性能達成能力及び操作の手引は、製造者が文書化し、曳船用ウインチを据付けた引船船舶の船上で利用できるようにしなければならない。

-4.及び-5.として次の2項を加える。

-4. 緊急離脱装置の検査の手引は、製造者が文書化した上で本会が確認し、曳船用ウインチを据付けた船舶の船上で利用できるようにしなければならない。

-5. 甲板上には、曳船用ウインチの年次検査及び定期検査の実施において必要な場合、適当な大きさの補強点を設けなければならない。

附 則 (改正その2)

1. この規則は、2021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。
* 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であれば、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

○ 編 作業船

要
領

2021 年 第 1 回 一部改正

2021 年 6 月 30 日 達 第 16 号

2021 年 1 月 27 日 技術委員会 審議

2021年6月30日 達 第16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。

〇編 作業船

〇11 洋上風力発電設備設置船

〇11.5として次の1節を加える。

〇11.5 船体艙装

〇11.5.1 一般

規則 〇編 11.5.1-2.を適用する場合にあって、規則 P 編 10.2.1(2)に規定される自動船位保持設備を備える場合には、一組の一時係留設備を軽減することができる。ただし、自動船位保持設備は、次の(1)から(3)を有すること。

- (1) 規則 P 編 10.2.3 に規定される 2 級もしくは 3 級の自動船位保持設備を備えること。
- (2) 規則 C 編 27 章表 C27.1 に規定される環境条件及び想定される位置保持時間を考慮すること。ただし、航路が制限されている船舶にあっては、所有者の指定する環境条件としてもよい。
- (3) 一時係留設備と併用して自動船位保持設備を使用する場合の操作手順を規則 P 編 18.2.2 に規定されるオペレーションマニュアルに含むこと。

〇11.7 機関

〇11.7.1 を次のように改める。

〇11.7.1 一般

-1. 規則 〇編 11.7.1-1.の適用上、非自航の甲板昇降型船舶にあっては、規則 D 編 13.6.5 の規定を適用しなくても差し支えない。

-2. 規則 〇編 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、又は SPS コードの準用）を講じることをいう。

〇11.8 電気設備

〇11.8.1 を次のように改める。

〇11.8.1 一般

規則 〇編 11.8.1-23.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、又は SPS コードの準用）

を講じることをいう。

O11.9 防火構造及び脱出設備

O11.9.1 を次のように改める。

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、又は SPS コードの準用）を講じることをいう。

O11.10 消火設備

O11.10.1 を次のように改める。

O11.10.1 一般

-1. 規則 O 編 11.10.1-2.において、国際航海に従事せず、かつ航路制限のある船舶にあつては、規則 P 編 15.2.2-11.(1)又は(2)のいずれかを免除することができる。

-2. 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、又は SPS コードの準用）を講じることをいう。

附 則

1. この達は、2021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つては、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、船舶の所有者から申込みがあれば、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。