

鋼 船 規 則

規
則

B 編

船級検査

2022 年 第 2 回 一部改正

2022 年 12 月 27 日 規則 第 83 号

2022 年 7 月 27 日 技術委員会 審議

2022 年 12 月 26 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。

「鋼船規則」の一部を次のように改正する。

B 編 船級検査

改正その 1

1 章 通則

1.1 検査

1.1.3 船級維持検査の時期*

-3.を次のように改める。

-3. 臨時検査は、船級の登録を受けた船舶が、次の**(1)**から**(6)**のいずれかに該当するとき、これを行う。~~検査の実施にあつては、通常の検査方法と異なる本会が適当と認める検査方法で行うことを認める場合がある。~~なお、臨時検査を受けるべき時期に定期的検査を受ける場合であつて当該臨時検査の検査事項が含まれる場合には、その検査項目に対しての臨時検査は行わない。

((1)から(6)は省略)

1.3 定義

1.3.1 用語*

(26)を次のように改める。

(26) 「遠隔検査技術」とは、無人航空機又はドローン等を用い、現場において検査員が直接近づくことなく、構造の任意の部分の検査を実施できる手段である。

(29)として次の 1 号を加える。

(29) 「遠隔検査」とは、検査員による現場での立会検査を行わず、船舶及びその機器が本会の規則に適合していることを検証又は部分的に検証するための手順をいう。

1.5 その他

1.5.3 として次の 1 条を加える。

1.5.3 遠隔検査による船級検査

船級維持検査における検査の方法にあつては、検査員立会による現場での検査方法を原則とするが、附属書 1.5.3「遠隔検査による船級維持検査」の要件に従うことを条件に、通常の検査方法と異なる検査方法で行うことを認める場合がある。ただし、国際条約に規定される事項又は主管庁より指示がある場合にあつては、主管庁の了承が得られた場合に限る。

附属書 1.5.3 として次の附属書を加える。

附属書 1.5.3 遠隔検査による船級維持検査

An 1 一般

An 1.1 一般

- 1. 本附属書は、遠隔検査を行うための原則及び最低限の要件について規定する。
- 2. 遠隔検査は、検査の信頼性の水準が維持され、乗船した検査員による立会検査と同等の有効性を確保できる場合に適用する。
- 3. 本附属書の規定に適合することに加えて、沿岸国の国内法規等に適合しなければならない場合があることに注意する必要がある。船主代表は、通信手段や通信インフラの選定の際に、事前に十分な確認を行わなければならない。

An 1.2 適用

- 1. 本附属書に規定する要件は、自航又は非自航船にかかわらず、すべての船舶に適用する。
- 2. 前-1.の規定に関わらず、12章に規定する海洋構造物等の検査及び14章に規定する浮体式海洋石油・ガス生産、貯蔵、積出し設備に関する検査にあつては、本会が適当と認める場合、本附属書に規定する検査方法と異なる遠隔検査方法の適用を認める場合がある。

An 1.3 定義

An 1.3.1 遠隔検査

遠隔検査とは、乗船した検査員による立会検査を行わず、船舶及びその機器が本会の規則に適合していることを検証又は部分的に検証するための手順をいう。

(備考)

- (1) 乗船した検査員による立会検査とは、検査員による船上での物理的な検査立会をいう。
- (2) 検査による検証を必要としない遠隔地での船級業務（一部の管理業務等）は、遠隔検査とはみなされない。
- (3) 前(2)でいう管理業務とは、例えば証書又は記録書の訂正に伴う再発行、本会が所持する船舶の記録の更新及び図書の見直し等、検査による検証を伴わない業務をいう。

An 1.3.2 情報通信技術（ICT : Information and Communication Technology）

情報通信技術（以下、ICT）とは、遠隔検査において、情報の収集、保存、検索、処理、分析及び送信等を使用される技術をいい、ソフトウェアとハードウェアの両方を含む。

An 2 同等性に関する要件

An 2.1 一般

- 1. 遠隔検査と乗船した検査員による立会検査との同等性については次の事項を考慮しなければならない。

- (1) 遠隔検査の適格性
- (2) 検査員の資格
- (3) 遠隔検査の計画
- (4) 遠隔検査の実施
- (5) 遠隔検査の評価
- (6) 報告

-2. 同等性は、利用可能な ICT を使用し、検査員が遠隔地で次の事項を実施可能な場合に認められる。

- (1) 適用される要件により要求される確認事項の裏付けとなる証拠及び技術的証拠を入手できること
- (2) 適用される検査項目及び関連する試験を検証できること
- (3) 遠隔検査の結果は、乗船した検査員による立会検査と同等の信頼性が得られること

An 2.2 遠隔検査の適格性

-1. 遠隔検査の適格性は、An 3.1 に規定する検査の種類及び範囲に基づき決定しなければならない。ただし、船級検査の内容が条約検査に関連し、本会が主管庁に代わって条約検査を実施する場合、主管庁による了承及び指示事項に基づかなければならない。

-2. 遠隔検査は、同等性に関する要件に基づき、乗船した検査員による立会検査と同等の信頼性が確保される場合に適格であるとみなす。

-3. 遠隔検査は、一般的にライブストリーミングによる目視検査を可能とするインターネット接続により実施するが、検査員の判断により、An 2.4 に規定する遠隔検査方法を組み合わせて使用することができる。ただし、簡易又は限定的な検証の場合、その他の種類の ICT を使用することがある。

An 2.3 遠隔検査の計画

-1. 遠隔検査の計画は、遠隔検査が適用される要件に従い実施されることを保証するものでなければならない。計画の内容は、遠隔検査の範囲に従ったものとしなければならない。

-2. 検査員が遠隔検査を適切に計画し、担当者／船員と連絡を取り、適用される要件に従って検査を確実に実施するために、次に示す事項を、検査員が実施でき、本会が適当と認めることができる適切な手段を利用できるようにしなければならない。

- (1) 検査開始前及び検査中に、遠隔検査に携わる船上の担当者／船員との適切な意思疎通
- (2) 使用する ICT の手段についての合意
- (3) 遠隔検査に携わる担当者／船員が、本会が使用する遠隔検査に関連する電子機器／ソフトウェアの使用に関し、適切な技能を有していることの確認
- (4) 必要に応じ、遠隔検査に携わる担当者／船員の身分及び階級等の情報の入手
- (5) 遠隔検査の実施に携わる担当者／船員に対し、実施する試験を含む検査項目／範囲の提供
- (6) 遠隔検査実施中に、収集すべき証拠に応じた追加指示の連絡

(備考) 船上の担当者／船員

- 船上の担当者／船員の訓練及び資格は、STCW 条約で規定されており、主管庁の権限の下で定められる。
- 船舶の主管庁は、船舶の管理会社に対し、船舶の安全管理システムを更新し、

遠隔検査に従事する船員に対する特定の訓練に関する規定を含めることを要求することがある。

-3. 遠隔検査を計画するために、次のうち1つ以上の手段を設けなければならない。

(1) ライブストリーミング動画及び音声の接続

(2) データ／電子図書の交換

(3) その他本会が適当と認める手段

-4. 船主代表は、検査を安全に実施するために必要な設備を提供しなければならない。

An 2.4 遠隔検査の実施

-1. 適用される要件に従い、検査員が適切に遠隔検査を実施できるよう、検査員が次の事項を実施できる利用可能な証拠を提供しなければならない。

(1) 検査項目、検査項目群及び／又は補足資料の検証及び評価

(2) 適用する試験及び／又はサービスの検証及び評価

-2. 検査員に提供された証拠は、適用される要件に従い要求される検査の実施における完全性及び正確性の観点から、検査員による技術的評価及び最終的な了承を受けなければならない

-3. 遠隔検査を行うため、次に示す証拠のうち1つ以上を提出しなければならない。

(1) ライブストリーミング動画及び音声

(2) 船主代表が提供する録画された動画

(3) 船主代表が撮影した写真

(4) その他、本会が認めたデータ及び／又は補足資料

-4. 船主代表は、遠隔検査時に撮影されたライブストリーミング、記録動画及び静止画像を機密情報として取り扱い、遠隔検査員による遠隔検査実施を補助する目的以外に使用せず、また、本会による書面での同意なく、第三者に開示又は漏洩したり、複写、複製、改変等をしたりしないこと。

-5. 船主代表は、遠隔検査員の音声が含まれる動画を記録保管しないこと。

An 2.5 遠隔検査の評価

-1. 検査員は、受領したすべての証拠を評価し、それらを受け入れた上で、遠隔検査をクレジットするものとする。

-2. 遠隔検査に使用される手段は、関連する検査項目を十分に完了し、検査をクレジットするため、検査員の専門的な判断に従い検証される必要な証拠を収集できるものでなければならない。

-3. 検査員の専門的な判断により、遠隔検査が、乗船した検査員による立会検査と同等の信頼性を確保できないと判断された場合、検査員は当該検査項目をクレジットしないことがある。

An 3 範囲及び手順

An 3.1 範囲 – 対象とする検査項目

-1. 遠隔検査は、乗船した検査員による立会検査と同等の信頼性を確保できる場合にのみ適用する。

-2. 表 An 3.1 に示す検査項目について、乗船した検査員による立会検査に代えて、遠隔検査とすることができる。

-3. 船級検査が条約検査項目に関連しており、本会が主管庁に代わって条約検査を実施する場合、主管庁の了承が必要であり、追加の指示事項にも従わなければならない。

-4. 検査員は、遠隔検査が不十分と判断した場合、又は本会が必要と認める場合には、関連する検査項目をクレジットするために、乗船した検査員による立会検査により遠隔検査の結果の確認を要求することがある。

表 An 3.1 遠隔検査の対象となる検査項目

項目	遠隔検査の対象となる検査及び関連項目	ライブストリーミングの 要求あり（備考参照）
1.	船級指定事項の付与、延期又は解除	○ (1)
2.	船級検査の延期	○ (1)
3.	機関継続検査又は機関計画保全検査の各項目	○ (1)
4.	船名変更による臨時検査	○ (1)
5.	アンカーの落失による臨時検査	○ (1)
6.	機関又は艀装品の軽微な損傷による臨時検査	○ (1)
7.	船体の軽微な損傷による臨時検査	○ (1)
8.	船級指定事項に該当しない軽微な欠陥／不具合のための臨時検査	○ (1)
9.	水中検査	○
10.	船級の定期的検査の特定項目（初回又は更新検査の追加特定項目を除く）、船級の定期的検査の項目のうちの残存項目の完了を含む。	○ (1)(2)
11.	非推進／無人はしけ／ポンツーン - 船体区画の検査が必要ない年次検査	○
12.	艀装品の軽微なレトロフィット／設置／改良	○ (1)
13.	書類又はデータに基づく、初回検査／定期的検査／定期検査／臨時検査の検証及び検査	-

備考

- (1) 表中の(1)は、本会が適当と認める場合、小規模な検査範囲であればライブストリーミングを必要としないこと又は An 2.4 に規定する遠隔検査方法を組み合わせて使用することができることを指す。
- (2) 表中の(2)は、項目 13 に従った書類による検証が対象であることを指す。
- (3) 表中に○印のない検査については、本会が必要と認める場合、検査範囲に応じ、ライブストリーミングが必要となる場合があることを指す。
- (4) 項目 6、7、8 及び 12 の「軽微」とは、前 An 2. に規定する同等性に関する要件に従い、その項目を遠隔地から検査できることを指す。

An 3.2 手順

An 3.2.1 適格性

An 2.1 の要件を参照しなければならない。

An 3.2.2 デジタル情報の品質、完全性及び正確性

-1. デジタル情報の品質の最終的な評価は、検査員の判断に委ねられる。収集したデジタル情報の内容と品質は検査員の満足するものでなければならず、また、実施した検査の完了が検査員により確認できるものでなければならない。

-2. 船主代表は、提供するデジタル情報の完全性及び正確性に責任を負わなければならない。船主代表が検査員に提出するデジタル情報は、検査対象の実際の状況を反映したものでなければならない。写真又は動画が撮影された日付及び時間は、検査員が利用できるようにするか、そのメタデータから特定できなければならない。

-3. 本会は、検査の証拠となるデジタル情報を収集及び保存しなければならない。ただし、受領した全てのデジタル情報を保存する必要はない。保存するデジタル情報は検査の

判断を裏付けるものでなければならず、その保存については検査をクレジットする検査員によって決定されなければならない。

-4. 遠隔検査は、検査をクレジットする検査員による監督及び指示の下で実施される。検査員の指示及び判断により、検査を完了するために乗船した検査員による立会検査を要求することがある。

An 3.2.3 ライブストリーミングを使用しない場合の遠隔検査の要件

-1. ライブストリーミングを使用しない場合、通信及びデジタル情報の収集は、ICT チャンネル（電子メール、データストリーム及びクラウド等）を使用して行うものとし、事前に本会の了承を得なければならない。

-2. 船主代表は、検査開始時に、船舶が検査対象船舶であることを確認しなければならない。

An 3.2.4 ライブストリーミングを使用する場合の遠隔検査の要件

-1. 船主代表は、次の事項を確保しなければならない。

(1) 船主代表が乗船し、検査対象となる区域に立ち入ることができること。

(2) 船主代表は、An 4 の要件に適合した双方向の視覚的及び聴覚的な通信手段を使用できること。

(3) ICT ソリューションが通信手段として使用でき、An 4 の要件を満たしていること。

-2. 前-1.の要件を満たすことができない場合、遠隔検査の実施を認めないことがある。

-3. 検査員は、検査開始時にライブストリーミングにより検査対象船舶であることを確認しなければならない。

An 3.3 ハードウェア及び ICT ソリューション

An 4.1 の要件を参照しなければならない。

An 3.4 接続性に関する要件

-1. 船主代表は、検査開始前にインターネットへの接続試験が実施されていることを確認し、検査時に適切な接続が利用可能であり、維持されることを確認しなければならない。

-2. ライブストリーミングによる遠隔検査を実施する場合、検査員と乗船した船主代表との間でのライブストリーミングを可能とする接続が必要となる。ライブストリーミング接続（音声及び動画）の品質は、適切なコミュニケーションを確保し、検査員が満足する遠隔検査を実施できるものでなければならない。

-3. 検査場所（例：機関室）において、検査員とのライブストリーミング接続が不可能又は継続できない場合には、検査員の判断により、部分的にオンラインシーケンス（ライブストリーミングでカバーされない項目について、船主代表がオフラインで写真又は動画を撮影することができる場合）を認めることがある。

An 4 ICT

An 4.1 一般

-1. 本 An 4.1 では、船舶からの画像の撮影、動画の記録及び／又はライブストリーミング又はその他のデータを収集可能な ICT の使用に関する最低限の要件を規定する。

-2. 本船で使用する使用機材は、船主代表が準備しなければならない。

-3. 写真や動画等の大容量データを共有するための手段については、遠隔検査の申請受領後、本会にて指定する。

-4. ハードウェア及びソフトウェアともに、十分な使用実績のある機器を選定しなければならない。

-5. 記録動画や静止画像のデータフォーマットは汎用的な形式のものとしなければならない。

-6. 記録動画や静止画像等の大容量データを共有するための手段については、本会にて指定する手段（指定アプリケーション等）を用いることを原則とする。ただし、情報セキュリティの観点から、申請者の指定する情報共有のための手段を用いる場合は、申請者は本会が受信・閲覧できる環境を提供しなければならない。

-7. 通信インフラにおいては、情報セキュリティ（データ漏洩の危険性等）の面から、十分な信頼性のあるものを選定しなければならない。

-8. リアルタイム動画を転送するための情報通信機器（スマートフォン、タブレット等）及びソフトウェア（コミュニケーション用のアプリケーション）は、情報セキュリティを十分に考慮した上で選定しなければならない。

An 4.2 ハードウェア

-1. 船主代表は、遠隔検査のために船上に設置されるすべてのハードウェアの搭載が「危険場所」に対する要件を含め、船上における使用及び場所に関する要件に適合していることを確保する責任を負わなければならない。

-2. ICT は一般に、次により構成されなければならない。

(1) 画像／データ／動画のストリーミングを受信するホストコンピュータデバイス。一般に、遠隔検査に使用するソフトウェアアプリケーションと互換性のあるラップトップ又はデスクトップコンピュータを指す。

(2) 動画／写真／データを撮影できるデジタルカメラを含む、船上のスタンドアローン機器

(3) 該当するソフトウェア／技術に対応した船上のスマートデバイス

(4) 騒音環境用のヘッドフォン、マイクなどのコミュニケーションアクセサリ（該当する場合及び必要と判断する場合）

（備考） スマートデバイスとは、スマートフォン、タブレット、コンピュータ、ウェアラブルデバイス、スマートグラス、デジタルカメラ又はネットワークに接続でき、陸上に必要なデータ／画像を転送可能なその他のデバイスをいう。

-3. ライブストリーミングに使用する通信機器は、次の最低限の機能を備えなければならない。

(1) 双方が同時に同じ画像／動画をほぼリアルタイムで視聴可能であること（すなわち、ライブストリーミング）

(2) 双方向ダイレクトボイスコミュニケーションが可能であること

(3) スクリーンショットの撮影が可能であること

-4. ライブストリーミングのために船上で携帯機器を使用する場合、携帯機器の動きが動画や画像の安定性に影響を与え、出力品質が低下する可能性があるため、必要に応じて、適切な手ぶれ防止装置を使用し、適切な安定性を確保しなければならない。

（備考）

(1) ホストコンピュータの画面は、検査の判断を行うことができるよう十分な画質で表示できるものでなければならない。

- (2) 船上の携帯機器は、意図する検査の範囲及び時間に適した電力容量を備えているものでなければならない。

An 4.3 インターネットの接続性（通信距離及び速度）

- 1. 船上におけるインターネットの接続性については、An 3.4 の規定にもよらなければならない。
- 2. 船上のスマートデバイスは、セルラー、Wi-Fi 又は衛星接続を介して、画像／動画／データを遠隔地の検査員に送信する機能を有するものでなければならない。
- 3. ライブストリーミング通信を使用する場合、インターネット接続は、検査員の満足する、遠隔の検査地とのダイレクトカラー画像／動画及び音声通信の品質（解像度、フレームレート等）を確保できる十分かつ安定した帯域幅を有していなければならない。

An 4.4 ソフトウェア及びデータセキュリティ

- 1. 遠隔検査に使用されるソフトウェアは、本会が適当と認めるものでなければならない。データのセキュリティを確保するために使用されるソフトウェアの総合的な機能及び性能は、使用前に本 An 4.4 の要件に従い、評価されなければならない。
- 2. 検査員は、一般に、ライブビデオ通話を制御し、現場の担当者／船員に指示を与え、関連情報を取得するため検査活動を監督しなければならない。船上の機器は、セルラー、Wi-Fi 又は衛星接続を介し、データを検査員に送信する機能を有するものでなければならない。
- 3. 遠隔検査を行うためのソフトウェアには、検査員の判断を支援する次の技術を備えていることがある。
- (1) 欠陥の認識と分類のための人工知能（AI : Artificial Intelligence）
 - (2) パラメータを収集し、機関及び設備の適切性／稼働状況进行评估するモノのインターネット（IoT : Internet of Things）。
 - (3) データによる検証又はその他本会が適当と認める方法
- 4. 上記のソフトウェアや技術は、その都度、本会が評価を行い適用の可否を判断するものとする。
- 5. ソフトウェア／アプリケーション及びその他の技術の使用を検討する場合、遠隔検査を開始する前に、本会の関連規定に従い、データ保護について検討しなければならない。遠隔検査を行うために使用されるソフトウェア／アプリケーションは、本項に規定する技術要件に適合するものでなければならない。使用されるソフトウェアは、次の事項に関する本会の該当する要件に適合するものでなければならない。
- (1) サイバーセキュリティ
 - (2) 送信データのデータ保護及び機密保持
- 6. 遠隔検査を行うために使用される音声／動画のソフトウェア又はアプリケーションを本会が提供しない場合、使用するソフトウェア又はアプリケーションは本会が適当と認めるものでなければならない。
- 7. 検査の準備中、船主代表は、会社の安全管理システムに従ったデータセキュリティポリシーを確保する責任を負わなければならない。
- （備考）会社の安全管理システムは、IMO 決議 MSC.428(98)、MSC-FAL.1／Circ.3 及び IACS Rec.166 を考慮すること。

An 5 検査の証拠の保管

An 5.1 証拠の保管

An 5.1.1 要求される証拠

-1. 原則として、ライブストリーミングによる動画及び音声を、遠隔検査の主要な手段として使用しなければならない。（表 An 3.1 参照）

-2. 遠隔検査では、追加及び／又は代替として、検査員が検査対象の状態を検証できるよう、検査員の要求により、次に示す証拠のうち 1 つ以上を提出又は検証の対象とすることがある。

- (1) 記録された動画及び音声
- (2) 写真
- (3) 船長又は機関長による声明書
- (4) 船舶の航海日誌
- (5) 船主代表による確認

-3. 動画と音声のライブストリーミング

ICT を用いた動画・音声のライブストリーミングは、前 An 4.の規定によらなければならない。

-4. 記録された動画及び写真

動画及び写真については、以下の情報が得られるものでなければならない。

- (1) 船主代表によって、実際に船内で撮影されたものであることが確認できるもの
- (2) 撮影された日時
- (3) 証拠の撮影を担当する担当者／船員の身元

-5. 船長又は機関長による声明書

船主代表から提供された動画／写真については、検査対象の状態を確認する船長／機関長によって署名された声明書により補足することができる。検査員による遠隔検査の最終評価は、提供された全ての証拠に基づくものであり、船長／機関長の声明書のみに責任を委ねるものではない。

-6. 航海日誌

船長は、次の場合に航海日誌に記入し、検査員の要求に応じ、関連ページの写しを提出しなければならない。

- (1) 検査員による遠隔検査を行う場合
- (2) 動画／写真を撮影し、船長／機関長の声明書及び必要に応じ追加の書類を検査員に提出する場合

-7. 船主代表による確認

船主代表又は船長は、検査対象の状態に関連する情報及び証拠（ある場合）の正確性及び完全性を確認しなければならない。この確認された情報及び証拠は、検査申込書に含めることができる。

An 5.1.2 証拠の保持又は保管

-1. 船主代表又は船長から提出された証拠は、次を含む事項を考慮して本会の手続きに従って保持又は保管されなければならない。

- (1) 保持又は保管すべき証拠の種類
- (2) 保持又は保管すべき期間及び場所

-2. 本会は、検査員が必要と認めた場合を除き、ライブストリーミングの動画又は音声
を証拠として記録又は保存することを要しない。

An 5.1.3 その他の補足文書

-1. 検査員は、船主代表又は船長に対し、船舶の整備報告書、機関及び設備の運転記録
並びに製造者、サービス供給者又はサービス提供者により発行されたサービス報告書等の
補足書類の提出を要求することがある。

-2. 検査員は、補足文書が適切に作成され、検査の対象とする船舶に向けて発行されて
いることを確認しなければならない。ただし、当該補足文書を証拠として保持又は保管す
ることを要しない。

附 則（改正その1）

1. この規則は、2023年1月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に申込みのあった遠隔検査については、この規則による規定にかかわら
ず、なお従前の例による。

1 章 通則

1.4 検査の準備その他

1.4.5 試験，衰耗に対する処置等*

-2.を次のように改める。

-2. 傾斜試験

復原性に大きな影響があると認められる修理又は変更が行われたとき及び検査員が必要と認めたときは、船級維持検査において、傾斜試験を行う傾斜試験の実施及び復原性資料の更新の要否につき、2.5.1-2.の規定に従わなければならない。

2 章 登録検査

2.5 登録事項の変更

2.5.1 を次のように改める。

2.5.1 改造検査*

-1. 船級の登録を受けた船舶が、その船体、艀装又は機関について修理、変更もしくは改造又はこれらに関連する艀装（以下、「改造等」という。）が行われる場合にあっては、少なくとも、該当船舶が従来適用されていた要件に引き続き適合しなければならない。また、当該船舶が建造された後の規則改正により、建造時に適用されていなかった要件が規定されている場合については、原則として、改造等の時点で有効なこれらの要件について、少なくとも当該改造等の前と同じ程度の適合を確保しなければならない。船舶の主要な要目等に影響を及ぼす改造等を行う場合にあっては、本会が特に認める場合を除き、当該船舶は、改造等の時点で有効な要件に適合しなければならない。

-2. 船舶の主要な要目等に影響を及ぼす改造等を行った船舶にあっては、鋼船規則検査要領 B 編表 B2.5.1-1.に従わなければならない。

附 則（改正その2）

1. この規則は、2023 年 1 月 1 日から施行する。

5 章 定期検査

5.2 船体，艀装，消火設備及び備品の定期検査

5.2.6 構造部材等の板厚計測*

表 B5.10-1 を次のように改める。

表 B5.10-1 油タンカー及び危険化学品ばら積船（一体型タンクを有するもの）の
板厚計測対象部材

定期検査	対象部材
<u>ダブルハルの油タンカー及び危険化学品ばら積船に対する要件</u>	
1 建造後5年以下の船舶に対する定期検査 (第1回定期検査)	(1) 疑わしい箇所 (2) 貨物エリア内の1個のバラストタンク（バラストタンクがない場合には専らバラストタンクとして使用される1個の貨物タンク）の位置における、船の全幅にわたる1個の横断面の甲板の各板 (3) 腐食様式を全般的に評価し記録するための、次の部材： (a) 精密検査を行う構造部材 (4) ポンプ室内及び暴露した甲板上の貨物管装置、通気装置、パージ装置、ガスフリー装置及びイナートガス装置その他すべての管装置（5.2.2に規定する現状検査の結果、検査員が必要と認めた場合）
2 建造後5年を超え10年以下の船舶に対する定期検査 (第2回定期検査)	(1) 疑わしい箇所 (2) 貨物エリア内において； (a) 甲板の各板 (b) 1個の横断面の縦通部材。ただし、横式構造にあっては当該横断面近傍の横肋骨材及び横肋骨端部肘板を含む。 (3) 腐食様式を全般的に評価し記録するための、次の部材； (a) 精密検査を行う構造部材 (4) 貨物エリア外のバラスト喫水線と満載喫水線の間の各舷少なくとも1条以上の船側外板の各板 (5) ポンプ室内及び暴露した甲板上の貨物管装置、通気装置、パージ装置、ガスフリー装置及びイナートガス装置その他すべての管装置（5.2.2に規定する現状検査の結果、検査員が必要と認めた場合）
3 建造後10年を超え15年以下の船舶に対する定期検査 (第3回定期検査)	(1) 疑わしい箇所 (2) 貨物エリア内において； (a) 甲板の各板 (b) 2個の横断面の縦通部材。ただし、横式構造にあっては当該横断面近傍の横肋骨材及び横肋骨端部肘板を含む。 (3) 腐食様式を全般的に評価し記録するための、次の部材； (a) 精密検査を行う構造部材 (4) 貨物エリア外のバラスト喫水線と満載喫水線の間の各舷少なくとも1条以上の船側外板の各板 (5) 貨物エリア内のバラスト喫水線と満載喫水線の間のすべての船側外板の各板 (6) 船首尾バラストタンクの内部構造部材 (7) ポンプ室内及び暴露した甲板上の貨物管装置、通気装置、パージ装置、ガスフリー装置及びイナートガス装置その他すべての管装置（5.2.2に規定する現状検査の結果、検査員が必要と認めた場合） (8) 危険化学品ばら積み船にあっては、貨物タンク外の鋼製貨物管及び貨物タンク内を通過するバラスト管について、それぞれ任意に選択したもの

4 建造後 15 年を超える船舶に対する定期検査 (第 4 回定期検査及びそれ以降の定期検査)	(1) 疑わしい箇所 (2) 貨物エリア内において； (a) 甲板の各板 (b) 3 個の横断面の縦通部材。ただし、横式構造にあっては当該横断面近傍の横肋骨材及び横肋骨端部肘板を含む。 (c) 船底外板の各板 (3) 腐食様式を全般的に評価し記録するための、次の部材； (a) 精密検査を行う構造部材 (4) バラスト喫水線と満載喫水線の間のすべての船側外板の各板 (5) 船首尾バラストタンクの内部構造部材 (6) 貨物エリア外の強力甲板の暴露部の各板 (7) 船楼甲板の暴露部の適当数の板 (8) 平板竜骨の各板並びにコファダム、機関室及びタンク後端部における適当数の船底外板 (9) シーチェスト部の水密板及び検査員が必要と認めた場合の船外排水管周りの外板 (10) ポンプ室内及び暴露した甲板上の貨物管装置、通気装置、パージ装置、ガスフリー装置及びイナートガス装置その他すべての管装置（5.2.2 に規定する現状検査の結果、検査員が必要と認めた場合） (11) 危険化学品ばら積み船にあっては、貨物タンク外の鋼製貨物管及び貨物タンク内を通過するバラスト管について、それぞれ任意に選択したもの
<u>ダブルハル以外の油タンカーに対する要件</u>	
1 建造後 5 年以下の船舶に対する定期検査 (第 1 回定期検査)	(1) 疑わしい箇所 (2) 貨物エリア内の 1 個のバラストタンク（バラストタンクがない場合には専らバラストタンクとして使用される 1 個の貨物タンク）の位置における、船の全幅にわたる 1 個の横断面の甲板の各板 (3) 腐食様式を全般的に評価し記録するための、次の部材； (a) 精密検査を行う構造部材 (4) ポンプ室内及び暴露した甲板上の貨物管装置、通気装置、パージ装置、ガスフリー装置及びイナートガス装置その他すべての管装置（5.2.2 に規定する現状検査の結果、検査員が必要と認めた場合）
2 建造後 5 年を超え 10 年以下の船舶に対する定期検査 (第 2 回定期検査)	<u>ダブルハルの油タンカー及び危険化学品ばら積船に対する第 2 回定期検査に同じ</u>
3 建造後 10 年を超え 15 年以下の船舶に対する定期検査 (第 3 回定期検査)	<u>ダブルハルの油タンカー及び危険化学品ばら積船に対する第 3 回定期検査に同じ</u>
4 建造後 15 年を超える船舶に対する定期検査 (第 4 回定期検査及びそれ以降の定期検査)	<u>ダブルハルの油タンカー及び危険化学品ばら積船に対する第 4 回定期検査及びそれ以降の定期検査に同じ</u>

表 B5.15 を次のように改める。

表 B5.15 ばら積貨物船の板厚計測対象部材

定期検査	対象部材
1 建造後 5 年以下の船舶に対する定期検査 (第 1 回定期検査)	(1) 疑わしい箇所 (2) 腐食様式を全般的に評価し記録するための、次の部材； (a) 精密検査を行う構造部材 (b2) 貨物倉内の空気管及び測深管の内底板の直上の部分（精密検査の結果、検査員が差し支えないと認める場合には省略して差し支えない。） (c) すべての倉口縁材の側縁材及び端縁材の両端並びに中央部の板及び適当数の防撓部材 (d) すべての倉口蓋の適当数の板及び防撓部材
2 建造後 5 年を超え 10 年以下の船舶に対する定期検査 (第 2 回定期検査)	(1) 疑わしい箇所 (2) 貨物積載区域内において； (a) 甲板口側線外の甲板における 2 個の横断面の甲板の各板 (b) 原木又は腐食を進行させる貨物を強力甲板上に積載した場合の強力甲板 (3) 腐食様式を全般的に評価し記録するための、次の部材； (a) 精密検査を行う構造部材 (b) 貨物倉内の管装置全体。ただし、精密検査の結果、検査員が差し支えないと認める場合には省略して差し支えない。 (c) すべての倉口縁材の側縁材及び端縁材の両端並びに中央部の板及び適当数の防撓部材 (d) すべての倉口蓋の適当数の板及び防撓部材 (4) 前(2)(a)で考慮されている横断面でのバラスト喫水線と満載喫水線の間の船側外板の各板 (5) 貨物積載区域外のバラスト喫水線と満載喫水線の間の任意に選定された船側外板の各板
3 建造後 10 年を超え 15 年以下の船舶に対する定期検査 (第 3 回定期検査)	(1) 疑わしい箇所 (2) 貨物積載区域内において； (a) 甲板口側線外の甲板の各板 (b) 甲板口側線外の甲板において、その内 1 個を船体中央部の横断面とする 2 個の横断面の縦通部材。ただし、横式構造にあっては当該横断面近傍の横肋骨材及び横肋骨端部肘板を含む。 (3) 腐食様式を全般的に評価し記録するための、次の部材； (a) 精密検査を行う構造部材 (b) 貨物倉内の管装置全体。ただし、精密検査の結果、検査員が差し支えないと認める場合には省略して差し支えない。 (c) すべての倉口縁材の側縁材及び端縁材の両端並びに中央部の板及び適当数の防撓部材 (d) すべての倉口蓋の適当数の板及び防撓部材 (4) 船首尾バラストタンクの内部構造部材 (5) 貨物積載区域内のバラスト喫水線と満載喫水線の間のすべての船側外板の各板 (6) 貨物積載区域外のバラスト喫水線と満載喫水線の間の任意に選定された船側外板の各板

表 B5.15 ばら積貨物船の板厚計測対象部材（続き）

定期検査	対象部材
4 建造後 15 年を超える船舶に対する定期検査 (第 4 回定期検査及びそれ以降の定期検査)	(1) 疑わしい箇所 (2) 貨物積載区域内において； (a) 甲板口側線外の甲板の各板 (b) 甲板口側線外の甲板において、内 1 個を船体中央部の横断面とする 3 個の横断面の縦通部材。ただし、横式構造にあっては当該横断面近傍の横肋骨材及び横肋骨端部肘板を含む。 (c) 船底外板の各板 (3) 腐食様式を全般的に評価し記録するための、次の部材； (a) 精密検査を行う構造部材 (b) 貨物倉内の管装置全体。ただし、精密検査の結果、検査員が差し支えないと認める場合には省略して差し支えない。 (c) すべての倉口縁材の側縁材及び端縁材の両端並びに中央部の板及び適当数の防撓部材 (d) すべての倉口蓋の適当数の板及び防撓部材 (4) 船首尾バラストタンクの内部構造部材 (5) 貨物積載区域外の強力甲板の暴露部の各板 (6) 船楼甲板の暴露部の適当数の板 (7) 平板竜骨の各板並びにコファダム、機関室及びタンク後端部における適当数の船底外板 (8) シーチェスト部の水密板及び検査員が必要と認めた場合の船外排水管周りの外板 (9) バラスト喫水線と満載喫水線の間のすべての船側外板の各板

附 則（改正その 3）

1. この規則は、2023 年 1 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に申込みのあった検査については、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例による。

附属書 2.3.1-2. 船内騒音計測に関する実施要領

4 章 評価基準

An 4.1 一般

計測結果は，次の表 **An4.1** に示す騒音レベル以下とすること。同一区画において，複数の計測を行った場合にあっては，計測結果の最大値で評価すること。

表 An4.1 を次のように改める。

表 An4.1 騒音レベル (単位: dB(A))

区域及び区画	船舶の大きさ	
	総トン数 1,600 トン以上 10,000 トン未満	総トン数 10,000 トン以上
作業区域		
機関区域 ^{1,2}	110	110
機関制御室	75	75
機関区域外の工作室 ³	85	85
特に規定されていない作業区域 (その他の作業場所)	85	85
航海業務に充当する区域		
船橋及び海図室 ²⁴	65	65
船橋ウイング及び窓を含む監視場所 ²⁵	70	70
無線室 ⁴⁶ (無線機器は作動状態であるが、音が発生していない状態)	60	60
レーダ室	65	65
居住区域		
居室及び病室 ⁵⁷	60	55
公室	65	60
娛樂室	65	60
娛樂用の開放区域	75	75
事務室	65	60
業務区域		
調理室 (調理器具が使用されていない状態)	75	75
配ぜん室	75	75
通常無人状態の区域		
3.8 に規定される区域	90	90

(備考)

1. 機関区域において、表 An4.1 に規定する騒音レベルを超える場合にあっては、主管庁が認める場合に限り、短時間の滞在が認められる。
2. 機関区域内にある工作室 (作業台及び作業場所を含む) は、「機関区域」とみなす。
3. 前 2.に関わらず、機関区域内にある工作室が隔壁及び当該隔壁と同等の遮音性能を有する扉(設置されている場合)により閉囲され機関区域から隔離された場合は「機関区域外の工作室」とみなす。
24. 船橋に無線機器が設置されている場合であっても「船橋」とみなす。
25. 閉囲された船橋ウイングについては、船橋との間に壁及び戸等による仕切りがある場合には「船橋ウイング」とみなし、当該仕切りがない場合には「船橋」とみなす。(図 An4.1 参照)
46. 無線室とは、無線の送受信のための専用の区画をいう。
57. 執務室及び寝室により構成される 1 人用の居室は、1 つの居室とみなす。

附 則（改正その 4）

1. この規則は、2023 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。

* 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

B 編

船級検査

要
領

2022 年 第 2 回 一部改正

2022 年 12 月 27 日 達 第 59 号

2022 年 7 月 27 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。

B 編 船級検査

改正その 1

B1 通則

B1.1 検査

B1.1.2 船級維持検査

-1.(4)を次のように改める。

-1. 規則 B 編 1.1.2-2.(3)に規定される臨時検査の対象となる変更等については、次による。

((1)から(3)は省略)

(4) ローディングマニュアル，復原性資料等の変更更新

船舶の主要データの変更を伴う改造が行われる場合は，次の(a)から(d)による B2.5.1-7.から同-9.によること。

~~(a) 変更後の軽荷重量及び重心位置の計算値と改造前の値の差が次に掲げる値のいずれかを超える場合については，復原性試験を行い軽荷重量及び重心位置を計測すること。また，変更されたデータに基づいて新たにローディングマニュアル，復原性資料等を作成し，本会の承認を得ること。~~

~~i) 軽荷重量：2%~~

~~ii) 船の長さ方向の重心位置：船の乾舷用長さ (L_k) の 1% (ただし，国際航海に従事する総トン数 500 トン以上の船舶以外のものについては，船の長さ (L) の 1%として差し支えない。)~~

~~iii) 船の深さ方向の重心位置：1%~~

~~(b) 前(a)に規定された許容偏差を超えない場合であって，変更後の軽荷重量及び重心位置の計算値と改造前の値との差が次に掲げる値のいずれかを超える場合については，変更されたデータに基づいて新たにローディングマニュアル，復原性資料等を作成し，本会の承認を得ること。~~

~~i) 軽荷重量：1%~~

~~ii) 船の長さ方向の重心位置：船の乾舷用長さ (L_k) の 0.5% (ただし，国際航海に従事する総トン数 500 トン以上の船舶以外のものについては，船の長さ (L) の 0.5%として差し支えない。)~~

~~iii) 船の深さ方向の重心位置：0.5%~~

- ~~(c) 一定の期間にわたり就航中の船舶に複数の変更が加えられ、それぞれの変更が前(a)及び(b)に規定する許容偏差内にある場合、直近の傾斜試験又は軽荷重量査定試験から得られた値と変更後の軽荷重量及び重心位置の計算値の累積値との差についても、(a)及び(b)の許容偏差を適用すること。~~
- ~~(d) 変更後の喫水、静水中曲げモーメント及びせん断力の計算値と改造前の値の差が2%以上となる場合については、変更されたデータに基づいて新たにローディングマニュアル、復原性資料等を作成し、本会の承認を得ること。~~

B2 登録検査

B2.5 登録事項の変更

B2.5.1.を次のように改める。

B2.5.1 改造検査

-1. 規則 B 編 2.5.1-1.の適用上、「船舶の主要な要目等に影響を及ぼす改造等を行う場合」（以下、「主要な改造を行う場合」という。）については、本会又は船籍国主管庁が特に指示する場合を除き、以下を原則とする。

- (1) 主要な改造とは、例えば次の場合をいう。ただし、これらに限定するものではない。
 - (a) 船舶の寸法を変更する場合。例えば、新しい船体を挿入して船体延長を行う場合等。
 - (b) 船舶の種類を変更する場合。例えば、タンカーからばら積貨物船への変更等。
 - (c) 船舶の区画要件への適合性に影響を及ぼすような構造上の変更を行う場合。なお、次の(i)から(iii)のいずれにも該当しない船舶にあっては、変更後の船舶における、規則 C 編 4.2 に示す船舶の要求区画指数 (R) 及び船舶の到達区画指数 (A) は、変更後の船舶について計算した A/R が変更前の船舶について計算した A/R より小さくならないことを示すこと。ただし、変更前の船舶の A/R が 1 以上の場合については、変更後の船舶について計算された A/R が 1 以上であればこの限りでない。
 - (i) 2020 年 1 月 1 日以降に、建造契約が結ばれる船舶
 - (ii) 建造契約が存在しない場合には、2020 年 7 月 1 日以降に、建造開始段階にある船舶
 - (iii) 2024 年 1 月 1 日以降に、引き渡しが行われる船舶
- (2) 主要な改造を行う場合、本規則で別に定める場合を除き、新たに造られる又は改造される船体構造、機関及び装置については、改造等の時点で有効な要件に適合したものとすること。例えば、船体延長を行う場合、新しい船体は当該改造の時点で有効な要件に適合したものとするとともに、船の長さを変更となることにより影響を受けるその他の要件（例えば、縦強度、艀装数等）にも適合することを要する。
- (3) 「改造の時点で有効な要件」とは、本会が特に指示する場合を除き、次のいずれかの日以降に建造開始段階にある船舶に適用される要件とする。
 - (a) 当該改造工事に係る契約が結ばれる日
 - (b) 改造工事に係る契約日が存在しない場合、当該工事と認識し得る工事が開始された日

-2. 規則 B 編 2.5.1-1.の適用上、シングルハル油タンカーからダブルハル油タンカー又はばら積貨物船に改造を行う場合の規則要件の適用については、本会又は船籍国主管庁が特に指示する場合を除き、前-1.の規定によるほか、以下によること。

((1)から(11)は省略)

-3. 規則 B 編 2.5.1-1.の適用上、「本会が特に認める場合」については、新しい要件に適合することが困難であると本会が認める場合であって、かつ、船籍国主管庁が当該要件の適用を斟酌することを認める場合とする。

-4. 規則 B 編 2.5.1-1.の適用上、水密区画のタイトネスに影響を及ぼす改造又は修理が

行われた船舶にあつては、**附属書 2.1.5「水密区画の試験方法」**に定める試験により当該区画のタイトネスを確認すること。

-5. **規則 B 編 2.5.1-1.**の適用上、推進装置の後進性能に影響を及ぼす大規模な修理工事が行われたと本会が認めた船舶にあつては、製造中登録検査時に行う後進試験の規定（**規則 B 編 2.3.1** 及び **B2.1.4** 参照）を準用し、当該修理工事後の後進性能を確認する。当該試験では、現実的な航海状態で推進装置が前進及び後進の両方向に亘り十分に作動することを実証する。なお、本会は、当該修理工事の実際の程度に応じて、当該試験の程度を軽減する場合がある。

-6. **規則 B 編 2.5.1-1.**の適用上、選択式触媒還元脱硝装置、排ガス浄化装置又は排ガス再循環装置を新たに備える船舶にあつては、当該装置（該当するもの）に適用される**規則 B 編 2.1**の規定に従って検査を行う。

-7. **規則 B 編 2.5.1-2.**の適用上、傾斜試験の実施及び復原性資料の更新の要否は、**表 B2.5.1-1.**に従うこと。また、ここでいう「軽荷重量計算」、「軽荷状態の特性」及び「復原性資料」については、以下によること。

- (1) 軽荷重量計算：改造後の軽荷状態の特性を決定するために行う、直近の傾斜試験からの軽荷重量の増減の詳細な計算をいう。計算された重量及び重心位置と実際の船舶の状態の一致が、本会により確認されること。
- (2) 軽荷状態の特性：軽荷重量及び重心位置をいう。
- (3) 復原性資料：軽荷状態の特性を含む復原性の計算に用いられる資料（電子や紙等の媒体を問わない）及び電子計算機をいい、復原性計算機のソフトウェア及びローディングマニュアル並びに積付計算機が含まれるが、これらに限定するものではない。

表 B2.5.1-1. 傾斜試験の実施及び復原性資料の更新の要否

軽荷重量計算の結果	傾斜試験実施	復原性資料の更新
軽荷重量の増減 > 2%	要	要（実施された傾斜試験の結果を用いる）
船の長さ方向の重心位置の偏差 > 船の乾舷用長さ (L_f) の 1% (ただし、国際航海に従事する総トン数 500 トン以上の船舶以外のものについては、船の長さ (L) の 1%として差し支えない。)	要	要（実施された傾斜試験の結果を用いる）
船の深さ方向の重心位置の偏差 > 1%	要	要（実施された傾斜試験の結果を用いる）
1% < 軽荷重量の増減 ≤ 2%	不要	要（実施された軽荷重量計算の結果を用いる）
乾舷用長さ (L_f) の 0.5% < 船の長さ方向の重心位置の偏差 ≤ 乾舷用長さ (L_f) の 1% (ただし、国際航海に従事する総トン数 500 トン以上の船舶以外のものについては、船の長さ (L) の 0.5%として差し支えない。)	不要	要（実施された軽荷重量計算の結果を用いる）
0.5% < 船の深さ方向の重心位置の偏差 ≤ 1%	不要	要（実施された軽荷重量計算の結果を用いる）
軽荷重量の増減 ≤ 1%	不要	不要
船の長さ方向の重心位置の偏差 ≤ 船の乾舷用長さ (L_f) の 0.5% (ただし、国際航海に従事する総トン数 500 トン以上の船舶以外のものについては、船の長さ (L) の 0.5%として差し支えない。)	不要	不要
船の深さ方向の重心位置の偏差 ≤ 0.5%	不要	不要

(備考)

- (1) 一定の期間にわたり就航中の船舶に複数の変更が加えられた場合は、直近の傾斜試験から得られた値からの軽荷重量及び重心位置の偏差の累積値を用いること。
- (2) 船の深さ方向の重心位置の偏差は、上下いずれの方向のものも含む。
- (3) 変更後の喫水、静水中曲げモーメント及びせん断力の計算値と改造前の値の差が 2%を超える場合については、変更されたデータに基づいて復原性資料を更新すること。
- (4) 軽荷状態の特性は全ての資料や計算機のデータで一貫したものをを用いること。
- (5) 軽荷重量の増減による載貨重量の増減は、乾舷を変更しない限り、MARPOL Annex VI 等の他の規則の適合にも影響し得ることに留意する。

-8. 規則 B 編 2.5.1-2.の適用上、前-7.により、復原性資料が更新された場合は、本会の承認を得ること。また、更新された復原性資料は、すべての復原性計算に用いる旨の指示とともに船長に提供されること。

-9. 規則 B 編 2.5.1-2.の適用上、前-7.により、傾斜試験の実施及び復原性資料の更新のいずれも不要と判断された場合は、以下の(1)及び(2)によること。

- (1) 本会の確認を受けた軽荷重量計算の結果の写しを本船に保管すること。
- (2) 以降の参照と計算のため、得られた軽荷状態の特性の変化分を復原性資料に記録しておくこと。

附 則 (改正その 1)

1. この達は、2023 年 1 月 1 日から施行する。

B1 通則

B1.1 検査

B1.1.3 船級維持検査の時期

-5.を削る。

~~-5. 規則 B 編 1.1.3-3.にいう、「本会が適当と認める検査方法」とは、通常検査において得られる検査に必要な情報と同様の情報が得られると本会が認める検査方法をいう。~~

-6.を-5.に改める。

~~-6. 規則 B 編 1.1.3-3.(6)にいう「その他検査を行う必要があるとき」とは、例えば、プロペラ軸軸受にころがり軸受を採用する旋回式推進装置において、温度計測装置及び温度記録装置に代えて用いる振動計測装置又は鉄粉濃度測定装置の計測データにより異常が認められた場合をいい、この場合、速やかに本会に報告し、その指示によって臨時検査を受けること。~~

附 則（改正その2）

1. この達は、2023年1月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に申込みのあった遠隔検査については、この達による規定にかかわらず、なお従前の例による。

B3 年次検査

B3.3 機関の年次検査

B3.3.2 効力試験

-6.を-7.に改め、-6.として次の1項を加える。

-6. 規則 B 編 3.3.2-1.の適用上、規則 H 編附属書 2.11.1-2.が適用される蓄電池システムを備える船舶にあっては、規則 H 編附属書 2.11.1-2.中 1.2.7 による試験を行う。

~~-6.7.~~ 規則 B 編表 B3.8 第1項の適用上、次の(1)から(3)にもよる。
(1)から(3)は省略)

B4 中間検査

B4.3 機関の中間検査

B4.3.1 現状検査

-3.として次の1項を加える。

-3. 規則 B 編表 B4.5 第2項に関し、規則 H 編附属書 2.11.1-2.が適用される蓄電池システムを備える船舶にあっては、蓄電池システム本体及び関連機器の主回路部の絶縁抵抗を測定し、現状が良好であることを確認する。加えて、規則 H 編附属書 2.11.1-2.中 1.2.8 の規定に従った保守、管理等が適切に実施されていることを確認する。

B5 定期検査

B5.2 船体、艀装、消火設備及び備品の定期検査

B5.2.2 現状検査

-4.として次の1項を加える。

-4. 規則 B 編表 B5.25 第2項に関し、規則 H 編附属書 2.11.1-2.が適用される蓄電池システムを備える船舶にあっては、蓄電池システム本体及び関連機器の主回路部の絶縁抵抗を測定し、現状が良好であることを確認する。加えて、規則 H 編附属書 2.11.1-2.中 1.2.8 の規定に従った保守、管理等が適切に実施されていることを確認する。

附 則（改正その3）

1. この達は、2023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、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。
- * 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。