

高速船規則

高速船規則検査要領

高速船規則
高速船規則検査要領

2022 年 第 2 回 一部改正
2022 年 第 2 回 一部改正

2022 年 12 月 27 日 規則 第 86 号／達 第 62 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

ClassNK
一般財団法人 日本海事協会

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。

高速船規則

規則

2022 年 第 2 回 一部改正

2022 年 12 月 27 日 規則 第 86 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。

2022 年 12 月 27 日 規則 第 86 号
高速船規則の一部を改正する規則

「高速船規則」の一部を次のように改正する。

改正その 1

2 編 船級検査

1 章 通則

1.1 検査

1.1.3 を次のように改める。

1.1.3 臨時検査*

臨時検査は、船級の登録を受けた船舶が、その定期的検査又は機関計画検査の時期以外の時期に次の(1)から(6)のいずれかに該当するとき、これを行う。おのおの場合に応じ、必要な事項について検査又は試験あるいは調査を行い検査員が満足する状態にあることを確認する。臨時検査を受けるべき時期に中間検査又は定期検査を繰上げて当該指定事項を含めて受検したときは、臨時検査は行わない。~~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。~~

((1)から(6)は省略)

1.3 として次の 1 節を加える。

1.3 その他

1.3.1 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、鋼船規則 B 編附属書 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 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。

2 編 船級検査

1章 通則

1.2 検査の準備その他

1.2.5 試験，衰耗に対する処置等

-2.を次のように改める。

-2. 定期的検査及び機関計画検査において，復原性に大きな影響があると認められる変更又は修理が行われたとき及び検査員が必要と認めたときは，傾斜試験を行うの実施及び復原性資料の更新の要否につき，鋼船規則 B 編 2.5.1-2.の規定に従わなければならない。

8 編 浮力，復原力及び区画

1章 通則

1.7 傾斜試験及び復原性に関する資料

1.7.3 を次のように改める。

1.7.3 要目変更に伴う復原性資料等の改正

本船の復原性に影響を与えるような要目の変更が行われた場合には，復原性資料等を改正し，本会の承認を得なければならないは，傾斜試験の実施及び復原性資料の更新の要否につき，鋼船規則 B 編 2.5.1-2.の規定に従わなければならない。~~本会が必要と認める場合，傾斜試験を行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。

9 編 機関

2 章 往復動内燃機関

2.3 付属装置

2.3.2 を次のように改める。

2.3.2 始動装置

- 1. 始動空気管装置は、鋼船規則 D 編 2.5.3-1.の規定に適合すること。
- 2. 主機の始動に圧縮空気を必要とする船舶には、少なくとも2個の空気タンクを設け、容易に切換えて使用できるような装置を備えなければならない。この場合において、空気タンクの総容量は途中で充気することなく、次の(1)から(3)に掲げる回数だけ連続始動することができるものでなければならない。ただし、機関及び推進軸系の配置が下記以外の場合には、本会が適当と認める回数とする。また、主機の始動用空気タンクに他の機関（補機の始動装置、制御装置、汽笛等）を接続する必要がある場合には、当該機関に必要な空気の消費量を考慮すること。

(1) 自己逆転式の場合

$$Z=12C$$

Z: 始動回数の合計

C: 機関及び推進軸系の配置によって定まる定数で、次の値を標準とする。

C=1.0 1機1軸を直結又は減速装置を介して結合する場合

C=1.5 2機2軸を直結又は減速装置を介して結合する場合

2機1軸減速装置付きで、機関と減速装置との間に嵌脱可能な継手を有する場合

C=1.9 3機3軸を直結又は減速装置を介して結合する場合

C=2.0 2機1軸減速装置付きで、機関と減速装置との間に嵌脱可能な継手を有しない場合

C=2.3 4機4軸を直結又は減速装置を介して結合する場合

4機2軸減速装置付きで、機関と減速装置との間に嵌脱可能な継手を有する場合

C=3.0 4機2軸減速装置付きで、機関と減速装置との間に嵌脱可能な継手を有しない場合

(2) 逆転機を用いる場合、可変ピッチプロペラの場合及びウォータジェット推進装置の場合は前(1)に規定する回数の1/2とする。

(3) 電気推進船の場合

$$Z=6+3(k-1)$$

Z: 始動回数の合計

k: 機関の数

ただし、kの値は3を超える必要はない。

~~3. 主機の始動に蓄電池を使用する場合及び発電機及び補機を駆動する往復動内燃機~~

~~関の場合については、鋼船規則 D 編 2.5.3.3.及び 4.の規定に適合すること。~~

~~-3. 前-2.の空気タンクの容量は、それぞれ、ほぼ同容量のものとすること。~~

~~-4. 始動用空気圧縮機及び始動空気管装置については 8.12 の規定にもよらなければならない。~~

~~-5. 始動に電気を利用する往復動内燃機関の場合には、次の(1)から(3)による。~~

~~(1) 主機の始動装置には、2組の蓄電池を備えること。当該蓄電池は、並列に接続できないように配置し、各蓄電池は、始動準備を完了し冷態にある主機を始動できるものとし、これらの蓄電池の総容量は、再充電することなく 30 分以内に-2.に規定する回数だけ始動するために十分なものとすること。~~

~~(2) 発電機及び補機を駆動する往復動内燃機関の始動装置は、2組の別個の蓄電池を備えたものとするが、主機の始動用蓄電池から別回路によって給電できるものとしても差し支えない。なお、当該機関が 1 台のみである場合は、蓄電池を 1 組のみとして差し支えない。なお、1組の蓄電池の容量は各機関を少なくとも 3 回始動するのに十分なものとすること。~~

~~(3) 始動用蓄電池は、始動用及び当該往復動内燃機関の監視用のみに使用するものとすること。また、蓄電池は、蓄えられたエネルギーが常に間断なく維持されるよう施設すること。~~

3 章 ガスタービン

3.3 安全装置

3.3.2 を次のように改める。

3.3.2 遮断装置

-1. ガスタービン（非常用発電機を駆動するものを除く）には、すべての運転状態において、燃料を遮断することにより速やかにタービンを停止することができる少なくとも 2 の独立した装置を制御場所に設けること。これらの装置のうち少なくとも 1 の装置は非常時に燃料を遮断する手動停止装置とすること。なお、これらの装置のアクチュエーターは兼用して差し支えない。

-2. ガスタービンの遮断装置の機能については、表 9.3.1 によらなければならない。ただし、故障モード影響解析（FMEA）により、発生する故障の影響が許容されるレベル以下であると確認された場合にあってはこの限りではない。

~~-3.~~ ガスタービン（非常用発電機を駆動するものを除く）には、次の場合に自動的に燃料の供給を遮断する装置を設けること。また、この遮断装置が働いた場合、制御場所に警報を発する装置を設けること。

((1)から(7)は省略)

~~-4.~~ 主機として用いられるガスタービンには、前~~-3.~~の規定に加え、次の場合にも自動的に燃料の供給を遮断する装置を設けること。また、この遮断装置が働いた場合、制御場所に警報を発する装置を設けること。

((1)から(3)は省略)

3.3.3 を次のように改める。

3.3.3 警報装置

ガスタービン（非常用発電機を駆動するものを除く）には、表 9.3.1 に定めるところにより、警報装置を設けること。

ただし、故障モード影響解析（FMEA）の結果を考慮し、警報装置の追加又は省略を認める場合がある。

3.3.5 を次のように改める。

3.3.5 追加の安全装置

ガスタービンには、故障時の危険性（製造者が故障モード影響解析（FMEA）により検証するものとする）の程度に応じて追加の安全装置の設置が要求される場合がある。

3.4 付属装置

3.4.2 始動装置*

-2.を次のように改める。

-2. ガスタービンの始動に圧縮空気を用いる場合には、次の(1)から(5)によるほか、8.12の規定にもよらなければならない。

(1)は省略)

(2) 主機の始動装置には、少なくとも2個の空気タンクを設け、容易に切換えて使用できるような装置を備えること。この場合において、空気タンクの総容量は、~~主機が始動準備を完了し冷態にあるものとして、途中で充気することなく、少なくとも次の(a)及び(b)に掲げる回数だけ連続始動することができるものとする。ただし、機関及び推進軸系の配置が下記以外の場合には、本会が適当と認める回数とする。いずれの場合にも、温態にある回転中の主機について、始動回数の追加が必要になる場合がある。~~また、主機の始動用空気タンクに他の機関（補機の始動装置、制御装置、汽笛等）を接続する必要がある場合には、当該機関の始動に必要な空気の消費量を考慮すること。

(a) 電気推進船以外の場合

$$Z = 6C$$

Z: 各機関の始動回数の合計

C: 機関及び推進軸系の配置によって定まる定数で、次の値を標準とする。

C=1.0 1機1軸を直結又は減速装置を介して結合する場合

C=1.5 2機2軸を直結又は減速装置を介して結合する場合

2機1軸減速装置付きで、機関と減速装置との間に嵌脱可能な継手を有する場合

C=2.0 2機1軸減速装置付きで、機関と減速装置との間に嵌脱可能な継手を有しない場合

(b) 電気推進船の場合

$$Z = 6 + 3(k-1)$$

Z: 各機関の始動回数の合計

k: 機関の数。ただし、kの値は3を超える必要はない。

(3) 前(2)の空気タンクの容量は、それぞれ、ほぼ同容量のものとする。

~~(4) 8.12の規定により鋼船規則D編13.13.3-2が適用される空気圧縮機の容量は、同D編13.13.3-3に規定する総容量の50%以上とすること。~~

~~(5) 主機の始動用空気圧縮機は、それぞれ、ほぼ同容量のものとする。~~

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。

10 編 電気設備

2 章 電気設備及びシステム設計

2.8 蓄電池

2.8.1 を次のように改める。

2.8.1 一般*

- 1. 本 2.8 は、常設して使用されるベント形二次電池に適用する。ただし、2.8.5-4.の規定は、制御弁式シール型蓄電池にも適用する。
- 2. リチウムイオン電池により構成される総容量 20 kWh 以上の蓄電池システム及び関連機器については、鋼船規則 H 編附属書 2.11.1-2.によらなければならない。
- ~~-23.~~ ベント形二次電池及び前-2.に該当する二次電池以外の二次電池の構造、配置等は、本会の適当と認めるところによる。
- ~~-34.~~ 蓄電池は、用途に応じて適切な性能を有するものでなければならない。

11 編 防火構造，消火設備及び脱出設備

1 章 通則

1.1 一般

1.1.1 適用*

-3.として次の1項を加える。

-3. リチウムイオン電池により構成される総容量 20 kWh 以上の蓄電池システムを備える船舶については，鋼船規則 H 編附属書 2.11.1-2.中 1.2.3 にもよらなければならない。

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。

高速船規則検査要領

要
領

2022 年 第 2 回 一部改正

2022 年 12 月 27 日 達 第 62 号

2022 年 7 月 27 日 技術委員会 審議

「高速船規則検査要領」の一部を次のように改正する。

改正その 1

14 編 国際航海に従事する船舶に対する特別要件

1 章 通則

1.1 一般

1.1.1 を次のように改める。

1.1.1 適用

~~1. HSC コード 7.3.1.3 の規定に関し、階段室は、低火災危険場所と分類して差し支えない。~~

~~2. HSC コード 7.4.1.3 の規定に関し、次の(1)から(3)によること。~~

~~((1)から(3)は省略)~~

~~3. HSC コード 7.4.2.3 の規定に関し、次の(1)から(4)によること。~~

~~((1)から(4)は省略)~~

~~4. HSC コード 7.4.4.1 の規定に関し、2 層の甲板にわたる公室は、次による場合、1 つの区画として考えて差し支えない。~~

~~(1) 甲板の開口部の平均長さ及び幅が、公室空間全体の上部における平均長さ及び幅が 25% 以上、あるいはこれに相当する面積となる場合~~

~~(2) 両方の甲板から、隣接する安全区域に直接通じる十分な脱出手段が備えられる場合~~

~~(3) 単一の弁により起動するスプリンクラー装置により、空間全体が保護されている場合~~

~~5. HSC コード 9.1.5 の規定に関し、デッドクラフト状態及び当該状態からの復帰に関しては、次の(1)から(3)によること。~~

(1) デッドクラフト状態とは、動力を含むすべての機関が停止し、かつ、それらを復旧するための動力源（圧縮空気、始動用蓄電池など）が喪失している状態をいう。ただし、HSC コード 12.7.2 の規定に従って配置された 1 の主発電機及び非常発電機の始動動力源（始動エネルギー源）は確保されているものとみなしてよい。

(2) 非常電源装置が HSC コード 12.4 の規定を満たす非常発電機である場合又は HSC コード 12.7.2 を満たす 1 の主発電機である場合、当該発電機の始動動力源は確保されているものとみなしてよい。機関の始動に必要な給電に対して、当該発電機の始動装置と同様な保護がされている場合、当該発電機を主推進装置及び補機の復帰に使用することができる。

(3) 非常発電機が設備されていない場合又は非常発電機が HSC コード 12.4 を満足していない場合、主機関及び補機の作動装置は、始動空気又は初期電力及び機関始動の

ための給電が船外から援助を受けることなく船内で確保できるものであること。非常用空気圧縮機又は発電機を使用する場合、手動から始まる手段で始動させること。主機関及び補機の作動装置は、30 分以内にデッドクラフト状態から復帰できる機関の始動に必要な始動動力源（始動エネルギー源）及び電力を有すること。

附 則（改正その 1）

1. この達は、2022 年 12 月 27 日から施行する。

2 編 船級検査

1 章 通則

1.1 検査

1.1.3 を次のように改める。

1.1.3 臨時検査

~~1. 規則 2 編 1.1.3 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。~~

~~2. 規則 2 編 1.1.3(5)に該当する臨時検査については、次による。~~

~~((1)から(3)は省略)~~

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。

2 編 船級検査

2 章 登録検査

2.5 登録事項の変更

2.5.1 改造検査

-3.を次のように改める。

~~-3. 改造前の復原性試験の成績等により、改造後の復原性に関して十分信頼できる情報が得られると認められる場合には、改造後の船舶について 2.3.2 の規定を準用して復原性試験を省略することができる鋼船規則検査要領 B 編 2.5.1-7.から同-9.によること。~~

附 則（改正その3）

1. この達は、2023 年 1 月 1 日から施行する。

2 編 船級検査

3 章 定期的検査及び機関計画検査

3.6 機関の年次検査

3.6.2 効力試験

-5.として次の1項を加える。

-5. 規則 2 編 3.6.2 の適用上、鋼船規則 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、鋼船規則 H 編附属書 2.11.1-2.中 1.2.7 による試験を行う。

3.7 として次の1節を加える。

3.7 機関の中間検査

3.7.1 現状検査

-1. 鋼船規則 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、鋼船規則 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。

3.8 として次の1節を加える。

3.8 機関の定期検査

3.8.1 現状検査

-1. 鋼船規則 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、鋼船規則 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。

10 編 電気設備

1 章 通則

1.1 一般

1.1.5 提出図面及び資料

-6.として次の1項を加える。

-6. 規則 10 編 1.1.5(1)及び(2)の適用上, 鋼船規則 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, 鋼船規則 H 編附属書 2.11.1-2.中 1.1.3 に掲げる図面及び資料を提出すること。

1.2 試験

1.2.1 を次のように改める。

1.2.1 製造工場等における試験

-1. 規則 10 編 1.2.1-1.(7)の適用上, 鋼船規則 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, セル (又はモジュール) , 蓄電池システム及び電力変換器について, 鋼船規則 H 編附属書 2.11.1-2.の規定に従って試験を行う。

-2. 規則 10 編 1.2.1-2.において, 別に定めるところとは, 「事業所承認規則」の第 2 編 4 章をいい, 合格品は「List of approved materials and equipment」により公表する。

-3. 規則 10 編 1.2.1-3.において, 別に定めるところとは, 「船用材料・機器等の承認及び認定要領」の第 8 編をいい, 合格品は「List of approved materials and equipment」により公表する。

-34. 形式試験を必要とするケーブルは次のとおりとする。

- (1) 動力, 照明及び船内通信装置の給電及び配電回路, 制御回路等に使用されるケーブル
- (2) 動力装置の給電及び配電回路に使用されるキャブタイヤケーブル
- (3) 150V 電子機器用多心ビニル絶縁ケーブル

-45. 前-34.に示すケーブル以外のキャブタイヤコード, ビニルシースコード, 配電盤用及び制御機器用絶縁電線, 同軸ケーブル等についても, 製造者の要求があれば, 形式試験を行う。

附 則（改正その 4）

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。