

2024 年 6 月 27 日 一部改正
2024 年 1 月 30 日 技術委員会 審議

燃料油サービスタンクの設備構成

改正対象

鋼船規則検査要領 D 編

改正理由

SOLAS 条約第 II-1 章第 26 規則では、主機及び重要な補機を少なくとも 8 時間運転できる容量の燃料油サービスタンクを、燃料の種類毎に 2 個ずつ設けるか、又は、これと同等な設備を設ける旨規定している。本会は同規定を既に本会規則に取入れている。

IACS では、当該「同等な設備」について IACS 統一解釈 SC123 に示しているが、この中で用いている「ディーゼル油」の定義が不明確であった。このため、サービスタンクの下流において、噴射時に必要な粘度を得るために加熱を必要とする燃料油はディーゼル油でないものとみなす旨を明確にすべく、IACS 統一解釈 SC123(Rev.5)を 2023 年 9 月に採択した。

今般、IACS 統一解釈 SC123(Rev.5)に基づき、関連規定を改める。

改正内容

主な改正内容は次のとおり。

- (1) 鋼船規則 D 編に規定する 2 個のサービスタンクと同等な設備について、サービスタンクの下流において、噴射時に必要な粘度を得るために加熱を必要とする燃料油はディーゼル油でないものとみなす旨追記する。
- (2) 鋼船規則 D 編に規定する 2 個のサービスタンクと同等な設備について、IACS 統一解釈 SC123(Rev.5)との対応を明確にする。

施行及び適用

- (1) 鋼船規則検査要領 D 編図 D13.9.1-2.注釈(3)及び図 13.9.1-3.注釈(1)
2024 年 7 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶に適用
- (2) 前(1)以外
1998 年 7 月 1 日以降に起工又は同等段階にある船舶に適用

ID: DD23-25

「燃料油サービスタンクの設備構成」 新旧対照表

新	旧	備考
鋼船規則検査要領 D 編 機関 D13 管艤装 D13.9 燃料油管装置 D13.9.1 一般 <u>-3. 規則 D 編 13.9.1-6.にいう「サービスタンク」及び一般的な燃料油管装置における「同等な設備」については、次による。</u>	鋼船規則検査要領 D 編 機関 D13 管艤装 D13.9 燃料油管装置 D13.9.1 一般 <u>-3. 規則 D 編 13.9.1-6.にいう「サービスタンク」とは、直ちに機関に使用できる品質の燃料油であって、機関の製造所が指定した仕様に適合するもののみを貯蔵するタンクをいう。この場合、当該タンクは他の目的に使用するものであってはならず、かつ、サービスタンクであることを明示したものとする。</u>	
(1) <u>「サービスタンク」とは、直ちに機関に使用できる品質の燃料油であって、機関の製造所が指定した仕様に適合するもののみを貯蔵するタンクをいう。この場合、当該タンクは他の目的に使用するものであってはならず、かつ、サービスタンクであることを明示したものとする。</u>	(新規)	UI SC123 Interpretation 1 つ目
(2) <u>セッティングタンク、清浄機又はその両方と、1個のサービスタンクとの組合せは、「同等な設備」として認められない。</u>	(新規)	現行 D13.9.1-3.の内容 Interpretation 2 つ目 Interpretation 3 つ目

「燃料油サービスタンクの設備構成」新旧対照表

新	旧	備考					
(3) <u>規則 D 編 13.9.1-6.及び-7.に適合する一般的な設備の例並びに「同等な設備」として認められるものの例を、図 D13.9.1-2.及び図 D13.9.1-3.に示す。ただし、これに限らない。なお、「同等な設備」を備える場合には、船舶の推進に必要な機関に使用する 2 種類の燃料が、速やかに切替え可能であって、いずれの燃料（低質油及びディーゼル油）を用いても海上におけるすべての通常の使用状況において運転可能であること。</u>	(新規)	UI SC123 Para. 3					
<u>図 D13.9.1-2. 主機及び補機に用いる往復動内燃機関並びに補助ボイラに低質油を使用する船舶における例</u>							
(a)一般的な設備の例 <table><tr><td>低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの)</td><td>低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの)</td><td>ディーゼル油のタンク (機関及び補助ボイラの冷態始動用 又は洗浄、フラッシング等を含む 修理時用のもの)</td></tr></table> (b)同等な設備の例^{(1), (2)} <table><tr><td>低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの)</td><td>ディーゼル油のサービスタンク (連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの)</td></tr></table>			低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの)	低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの)	ディーゼル油のタンク (機関及び補助ボイラの冷態始動用 又は洗浄、フラッシング等を含む 修理時用のもの)	低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの)	ディーゼル油のサービスタンク (連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの)
低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの)	低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの)	ディーゼル油のタンク (機関及び補助ボイラの冷態始動用 又は洗浄、フラッシング等を含む 修理時用のもの)					
低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの)	ディーゼル油のサービスタンク (連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの)						
<u>(注)</u> (1) <u>主機及び補機が、操船時を含むすべての負荷において低質油で運転できる場合に限る。</u> (2) <u>点火用バーナを備える補助ボイラについては、当該ボイラを 8 時間運転するために当該バーナ用の追加のタンクが必要となる場合がある。</u>							
		UI SC123 Para. 1 (a) Para. 1.1 (b) Para. 1.2 <					

「燃料油サービスタンの設備構成」 新旧対照表

新	旧	備考
図 D13.9.1-3. 主機に用いる往復動内燃機関及び補助ボイラに低質油を使用し、 補機に用いる往復動内燃機関にディーゼル油を使用する船舶における例 (a)一般的な設備の例 低質油のサービスタン (連続最大出力の主機及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの) 低質油のサービスタン (連続最大出力の主機及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの) ディーゼル油のサービスタン (常用負荷の発電装置を 少なくとも8時間維持できる 容量を有するもの) ディーゼル油のサービスタン (常用負荷の発電装置を 少なくとも8時間維持できる 容量を有するもの) (b)同等な設備の例 低質油のサービスタン (連続最大出力の主機及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの) ディーゼル油のサービスタン (次のi)又はii)のうち、 いずれか大きい方の容量を有するもの i) 連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを 少なくとも4時間維持できる容量 ii) 常用負荷の発電装置及び補助ボイラを 少なくとも8時間維持できる容量) ディーゼル油のサービスタン (次のi)又はii)のうち、 いずれか大きい方の容量を有するもの i) 連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを 少なくとも4時間維持できる容量 ii) 常用負荷の発電装置及び補助ボイラを 少なくとも8時間維持できる容量) ディーゼル油のサービスタン (次のi)又はii)のうち、 いずれか大きい方の容量を有するもの i) 連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを 少なくとも4時間維持できる容量 ii) 常用負荷の発電装置及び補助ボイラを 少なくとも8時間維持できる容量)		UI SC123 Para. 2 (a) Para. 2.1 (b) Para. 2.2

「燃料油サービスタンクの設備構成」 新旧対照表

新	旧	備考
附 則 1. この達は 2024 年 6 月 27 日から施行する。 2. 1998 年 7 月 1 日以前にキールが据え付けられる船舶又は特定の船舶として確認できる建造が開始され、かつ、少なくとも 50 トン又は全建造材料の見積重量の 1%のいずれか少ないものが組み立てられた状態にある船舶については、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例による。		

「燃料油サービスタンクの設備構成」 新旧対照表

新	旧	備考
図 D13.9.1-2. 主機及び補機に用いる往復動内燃機関並びに補助ボイラに低質油を使用する船舶における例 (a) 一般的な設備の例 低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機, 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの) 低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機, 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの) ディーゼル油のタンク (機関及び補助ボイラの冷態始動用 又は洗浄, フラッシング等を含む 修理時用のもの) (b) 同等な設備の例(1), (2), (3) 低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機, 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの) ディーゼル油のサービスタンク (連続最大出力の主機, 常用負荷の発電装置及び 補助ボイラを少なくとも8時間 維持できる容量を有するもの) (注) (1) 主機及び補機が, 操船時を含むすべての負荷において低質油で運転できる場合に限る。 (2) 点火用バーナを備える補助ボイラについては, 当該ボイラを 8 時間運転するために当該バーナ用の追加のタンクが必要となる場合がある。 (3) サービスタンクの下流において, 噴射時に必要な粘度を得るために加熱を必要とする燃料油は, <u>ディーゼル油でないものとみなす。</u>		注(3) UI SC123 脚注(1)

「燃料油サービスタンクの設備構成」 新旧対照表

新	旧	備考
図 D13.9.1-3. 主機に用いる往復動内燃機関及び補助ボイラに低質油を使用し、補機に用いる往復動内燃機関にディーゼル油を使用する船舶における例 (a)一般的な設備の例 低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機及び補助ボイラを少なくとも8時間維持できる容量を有するもの) 低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機及び補助ボイラを少なくとも8時間維持できる容量を有するもの) ディーゼル油のサービスタンク (常用負荷の発電装置を少なくとも8時間維持できる容量を有するもの) ディーゼル油のサービスタンク (常用負荷の発電装置を少なくとも8時間維持できる容量を有するもの) (b)同等な設備の例[㊦] 低質油のサービスタンク (連続最大出力の主機及び補助ボイラを少なくとも8時間維持できる容量を有するもの) ディーゼル油のサービスタンク (次のi)又はii)のうち、 いずれか大きい方の容量を有するもの i) 連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び補助ボイラを 少なくとも4時間維持できる容量 ii) 常用負荷の発電装置及び補助ボイラを 少なくとも8時間維持できる容量) ディーゼル油のサービスタンク (次のi)又はii)のうち、 いずれか大きい方の容量を有するもの i) 連続最大出力の主機、 常用負荷の発電装置及び補助ボイラを 少なくとも4時間維持できる容量 ii) 常用負荷の発電装置及び補助ボイラを 少なくとも8時間維持できる容量)		

「燃料油サービスタンクの設備構成」 新旧対照表

新	旧	備考
(注) (1) サービスタンクの下流において、噴射時に必要な粘度を得るために加熱を必要とする燃料油は、ディーゼル油でないものとみなす。	注(1) UI SC123 脚注(1)	

附 則

1. この達は、2024 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、この達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.

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

「燃料油サービスタンクの設備構成」 新旧対照表

新	旧	備考
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.	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つては、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。	