

タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画

改正対象

鋼船規則 H 編, R 編

鋼船規則検査要領 D 編, H 編, S 編, R 編

(日本籍船舶用及び外国籍船舶用(翻訳))

改正理由

タンカーの船首部安全バラストタンクと貨物エリア内の危険バラストタンクを同じバラストシステムを用いて操作する際の要件を定めた IACS 統一規則(UR) F44 が、貨物エリアの保護要件の解釈を定めた IACS 統一解釈(UI) SC211 がそれぞれ発行されており、本会はこれを既に本会規則に取入れている。

2017 年にバラスト水管理条約が発効し、バラスト水処理装置の設置が義務付けられたことから、ケミカルタンカーの船首部安全バラストタンクと危険バラストタンクについても同じバラストシステムで操作する需要が高まったことを受け、UR F44 をケミカルタンカーにも適用できることを明確化するとともに、ケミカルタンカーに対する要件を規定のうへ UR F44 が改正された。また、UR F44 の改正に伴い、油タンカー及びケミカルタンカーの船首部区画の配置要件に関する解釈を明確化するため UI SC211 が改正された。

これに基づき、関連規定を改める。

改正内容

鋼船規則検査要領 D 編等において、油タンカー及びケミカルタンカーの船首部安全バラストタンクと危険バラストタンクのバラスト管を連結する際の要件を改める。

また、鋼船規則検査要領 S 編及び R 編において、船首部区画の配置要件を改める。

施行及び適用

1. 2026 年 1 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶に適用
2. 前 1.に関わらず、ただし、申出により先取り適用可

ID:DX24-19

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。

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p style="text-align: center;">鋼船規則 H 編 電気設備</p> <p>4 章 特殊な貨物を運送する船舶に対する追加規定</p> <p>4.3 引火点が 60 °C 以下の液体貨物を運送するタンカー及び危険化学品ばら積船</p> <p>4.3.1 危険場所の分類*</p> <p>引火点が 60 °C 以下の液体貨物を運送するタンカー及び危険化学品ばら積船における次の区画又は区域は、0 種、1 種及び 2 種危険場所に分類しなければならない。</p> <p>(1)及び(2)は省略</p> <p>(3) 2 種危険場所</p> <p style="padding-left: 20px;">(a)から(g)は省略</p> <p style="padding-left: 20px;">(h) <u>貨物タンクからコファダムにより隔離された分離バラストタンク。ただし、貨物タンクに隣接するバラストタンクのバラスト管装置に導く場合に限る。(規則 D 編 14.3.2-1.関連)</u></p>	<p style="text-align: center;">鋼船規則 H 編 電気設備</p> <p>4 章 特殊な貨物を運送する船舶に対する追加規定</p> <p>4.3 引火点が 60 °C 以下の液体貨物を運送するタンカー及び危険化学品ばら積船</p> <p>4.3.1 危険場所の分類*</p> <p>引火点が 60 °C 以下の液体貨物を運送するタンカー及び危険化学品ばら積船における次の区画又は区域は、0 種、1 種及び 2 種危険場所に分類しなければならない。</p> <p>(1)及び(2)は省略</p> <p>(3) 2 種危険場所</p> <p style="padding-left: 20px;">(a)から(g)は省略</p> <p style="padding-left: 20px;">(新規)</p>	<p>IACS UR F44 Rev.3 para.1.1f)</p>

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>鋼船規則 R 編 防火構造, 脱出設備及び消火設備</p> <p>3章 定義</p> <p>3.2 定義</p> <p>3.2.6 貨物エリア* (省略)</p>	<p>鋼船規則 R 編 防火構造, 脱出設備及び消火設備</p> <p>3章 定義</p> <p>3.2 定義</p> <p>3.2.6 貨物エリア (省略)</p>	<p>IACS UI SC211 Rev.1 Interpretation 2</p>

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p style="text-align: center;">鋼船規則検査要領 D 編 機関</p> <p style="text-align: center;">D13 管艙装</p> <p>D13.2 配管</p> <p>D13.2.5 隔壁弁 <u>-6. 規則 D 編 13.2.5-2.によらず, D14.3.2-1.(3)(g)で要求される隔壁弁は船首隔壁の前側に取付けること。</u></p> <p style="text-align: center;">D14 タンカーの管装置</p> <p>D14.3 貨物油ポンプ室, コファダム, 貨物油タンクに隣接するタンクの諸管装置</p> <p>D14.3.2 貨物油タンクに隣接するバラストタンク -1. 船首部バラストタンクのバラスト管装置等(規則 D 編 14.3.2-1.) タンクの前端が船首隔壁より前方に位置し, かつ, 貨物油タンクに隣接するバラストタンク (以下, 「船首部バラストタンク」という。) のバラスト管装置等については, 規則 D 編 14.3.2-2.から4.の規定に加えて次によること。また, タンクの前端が船首隔壁より前方に位置する, 貨物油タンクに隣接しないタンクであっても, 下記(2)又は(3)に示すバラスト管装置とする場合には, 船首部バラストタンクと見なしてこの規定を適用する。</p>	<p style="text-align: center;">鋼船規則検査要領 D 編 機関</p> <p style="text-align: center;">D13 管艙装</p> <p>D13.2 配管</p> <p>D13.2.5 隔壁弁 (新規)</p> <p style="text-align: center;">D14 タンカーの管装置</p> <p>D14.3 貨物油ポンプ室, コファダム, 貨物油タンクに隣接するタンクの諸管装置</p> <p>D14.3.2 貨物油タンクに隣接するバラストタンク -1. 船首部バラストタンクのバラスト管装置等(規則 D 編 14.3.2-1.) タンクの前端が船首隔壁より前方に位置し, かつ, 貨物油タンクに隣接するバラストタンク (以下, 「船首部バラストタンク」という。) のバラスト管装置等については, 規則 D 編 14.3.2-2.から4.の規定に加えて次によること。また, タンクの前端が船首隔壁より前方に位置する, 貨物油タンクに隣接しないタンクであっても, 下記(2)又は(3)に示すバラスト管装置とする場合には, 船首部バラストタンクと見なしてこの規定を適用する。</p>	<p>IACS UR F44 Rev.3 para.1.1f)</p>

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>(1) 船首部バラストタンクのバラストは、次の(2)又は(3)に定める場合を除き、船首部に設けたポンプにより注排水できるようにする。</p> <p>(2) 規則 D 編 14.2.7 及び D14.1.1 で禁止されている場合を除き、船首部バラストタンクのバラスト管装置を、貨物油タンク内を貫通したバラスト管装置により、バラストポンプに導く場合、そのバラスト管装置は次によること。</p> <p>(a) 管の継手にフランジ継手を用いる場合には、呼び圧力 1 MPa 未満のフランジ継手は使用できない。</p> <p>(b) 船首隔壁より前方に二重の止め弁(うち 1 個は規則 D 編 13.2.5-2.の止め弁としてよい。)を設ける。</p> <p>(c) バラストポンプは貨物油ポンプ室又は発火源を有しないその他の区画に設置する。</p> <p>(d) 下記(3)の(a)から(g)の要件に適合すること。</p> <p>(3) 船首部バラストタンクのバラスト管装置を他の貨物油タンクに隣接するバラストタンクのバラスト管装置に導く場合には、次によること。配置例並びに当該バラストタンク及び閉囲された区画の適用規則の例を図 D14.3.2 に示す。</p> <p>(a) 当該船首部バラストタンクは、規則 H 編の適用において、以下(i)(ii)いずれかの危険場所と見なすこと。</p> <p>(i) 船首部バラストタンクが貨物タンクに隣接する場合、規則 H 編 4.3.1(2)(c)に規定する 1 種危険場所と見なす。当該船首部バラストタンクの空気管の開口端は、発火源から 3 m 以上の適切な距離はなれた暴露甲板上に設けること。なお、同開口端周辺は規則 H 編</p>	<p>(1) 船首部バラストタンクのバラストは、次の(2)又は(3)に定める場合を除き、船首部に設けたポンプにより注排水できるようにする。</p> <p>(2) 規則 D 編 14.2.7 及び D14.1.1 で禁止されている場合を除き、船首部バラストタンクのバラスト管装置を、貨物油タンク内を貫通したバラスト管装置により、バラストポンプに導く場合、そのバラスト管装置は次によること。</p> <p>(a) 管の継手にフランジ継手を用いる場合には、呼び圧力 1 MPa 未満のフランジ継手は使用できない。</p> <p>(b) 船首隔壁より前方に二重の止め弁(うち 1 個は規則 D 編 13.2.5-2.の止め弁としてよい。)を設ける。</p> <p>(c) バラストポンプは貨物油ポンプ室又は発火源を有しないその他の区画に設置する。</p> <p>(d) 下記(3)の(a)から(e)の要件に適合すること。</p> <p>(3) 船首部バラストタンクのバラスト管装置を他の貨物油タンクに隣接するバラストタンクのバラスト管装置に導く場合には、次によること。</p> <p>(a) 当該船首部バラストタンクは、規則 H 編の適用において、規則 H 編 4.3.1(2)(c)に規定する危険場所と見なすこと。</p> <p>(b) 当該船首部バラストタンクの空気管の開口端は、発火源から 3 m 以上の適切な距離はなれた暴露甲板上に設けること。なお、同開口端周辺は規則 H 編 4.3.1(2)(i)及び規則 H 編 4.3.1(3)(a)で規定される危険場所とする。</p>	<p>IACS UR F44 Rev.3 para.1.1a), f)</p> <p>(i) 船体専門委員コメントにより、通常時閉鎖される測深管の開口端及びマンホールは規則 H 編 4.3.1(2)(i)及び規則 H 編 4.3.1(3)(a)で規定される危険場所に該当しないことを明記した。</p>


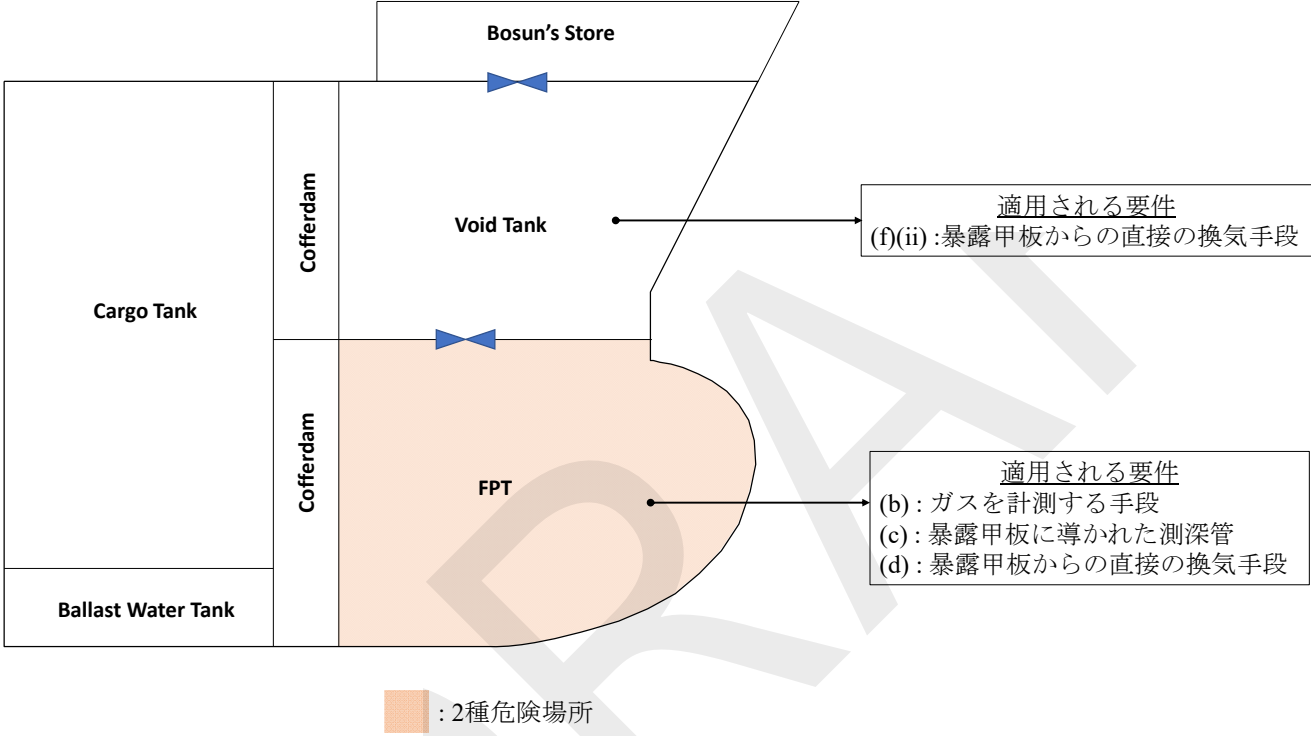

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p><u>4.3.1(2)(i)及び規則H編4.3.1(3)(a)で規定される危険場所とする。本規定は当該船首部バラストタンクの測深管の開口端及びマンホールには適用されない。</u></p> <p><u>(ii) 船首部バラストタンクがコファダムにより貨物タンクから隔離される場合、規則H編4.3.1(3)(h)に規定する2種危険場所と見なす。当該船首部バラストタンクの空気管の開口端は暴露甲板上に設けること。</u></p> <p>(b) 当該船首部バラストタンク内の<u>毒性及び可燃性</u>ガス濃度を計測する手段を設けること。この場合、暴露甲板上に導かれた検知管と規則R編4.5.7(2)(a)又は規則S編13.2.1に規定する可搬式ガス検知器の組み合わせとして差し支えない。この検知管は次の(c)に規定する測深管と兼用して差し支えない。</p> <p>(c) 当該船首部バラストタンクの測深管は、暴露甲板上に導くこと。</p> <p>(d) 当該船首部バラストタンクは暴露甲板において直接換気できる手段を設けること。</p> <p>(e) 当該船首部バラストタンクの出入り口は、暴露甲板から直接出入りすることができるものであること。</p> <p>(f) 前(e)に関わらず、次の(i)から(iii)の規定に従うことを条件に、<u>コファダム等の閉囲された区画</u> (以下、「<u>エントリースペース</u>」という。)を通じて当該船首部バラストタンクに間接的に出入り可能なものとして差し支えない。</p>	<p align="center">(新規)</p> <p>(c) 当該船首部バラストタンク内の可燃性ガス濃度を計測する手段を設けること。この場合、暴露甲板上に導かれた検知管と規則R編4.5.7(2)(a)に規定する可搬式ガス検知器の組み合わせとして差し支えない。この検知管は本会が<u>適当と認める場合</u>、次の(d)に規定する測深管と兼用して差し支えない。</p> <p>(d) 当該船首部バラストタンクの測深管は、暴露甲板上に導くこと。</p> <p align="center">(新規)</p> <p>(e) 当該船首部バラストタンクの出入り口は、開放甲板から直接出入りすることができるものであること。<u>ただし、次の(i)又は(ii)の規定に従うことを条件に、閉囲された区画</u>を通じて当該船首部バラストタンクに間接的に出入り可能なものとして差し支えない。</p>	<p></p> <p>IACS UR F44 Rev.3 para.1.1g)</p> <p>IACS UR F44 Rev.3 para.1.1d)</p> <p>IACS UR F44 Rev.3 para.1.1e)</p> <p>IACS UR F44 Rev.3 (e), (f): para.1.1b)</p> <p>(f)(i): para.1.1b) (f)(ii): para.2.2a), b) (f)(iii): para.2.1</p>

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>(i) 船首部バラストタンクの出入り口は、ガス密のマンホールとすること。この場合、船首部バラストタンクに<u>毒性及び可燃性ガスが存在しない事</u>を確認した後、又は<u>当該船首部バラストタンク</u>に設けられた<u>防爆形以外の電気機器が遮断された後</u>にのみ開放して良い旨の注意銘板を当該マンホールに取り付けること。</p> <p>(ii) エントリースペースの出入り口がボースンストア等他の閉囲された区画にある場合、<u>エントリースペースには、暴露甲板において直接換気できる手段を設けること。また、エントリースペースの出入り口は、ガス密のマンホールとすること。この場合、エントリースペースに毒性及び可燃性ガスが存在しない事</u>を確認した後、又は<u>当該エントリースペースに設けられた防爆形以外の電気機器が遮断された後</u>にのみ開放して良い旨の注意銘板を当該マンホールに取り付けること。</p> <p>(iii) エントリースペースが貨物油タンクに隣接する場合、<u>エントリースペースは前(a)(i)、(b)、(c)及び(d)の規定を満足すること。また、危険場所として関連要件を満足すること。</u></p> <p>(g) <u>バウスタスタ室が設けられている場合、バウスタスタ室内のバラスト管装置はフランジ継手等がない溶接構造とすること。また、規則D編13.2.5にいう隔壁弁は船首部バラストタンク内の船首隔壁の前側に取付けること。</u></p>	<p>(i) <u>閉囲された区画が貨物油タンクに隣接しない場合には、船首部バラストタンクの出入り口は、閉囲された区画に設けられたガス密のマンホールとすること。この場合、船首部バラストタンクに可燃性ガスが存在しない事</u>を確認した後、又は<u>閉囲された区画に設けられた防爆形以外の電気機器が遮断された後</u>にのみ開放して良い旨の注意銘板を当該マンホールに取り付けること。</p> <p>(新規)</p> <p>(ii) <u>閉囲された区画が貨物油タンクに隣接する場合、当該区画は危険場所として関連要件を満足することに加え、十分に換気可能なものであること。</u></p> <p>(新規)</p>	<p>IACS UR F44 Rev.3 para.1.1f)</p>

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p style="text-align: center;">図 D14.3.2</p> <p>(サンプル1) 油タンカー及びケミカルタンカーに認められる。</p> <p style="text-align: center;">  : (f)(i)及び(ii) : 注意銘板付きのボルト締めマンホール </p>  <p style="text-align: center;">  : 2種危険場所 </p>		<p>IACS UR F44 Rev.3 samples 1, 2, 5, 6 samples 3, 4</p>

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>(サンプル2) 油タンカー及びケミカルタンカーに認められる。</p> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;"> : (f)(i) : 注意銘板付きのボルト締めマンホール </div> <div style="margin-top: 20px; text-align: center;"> : 2種危険場所 </div>		


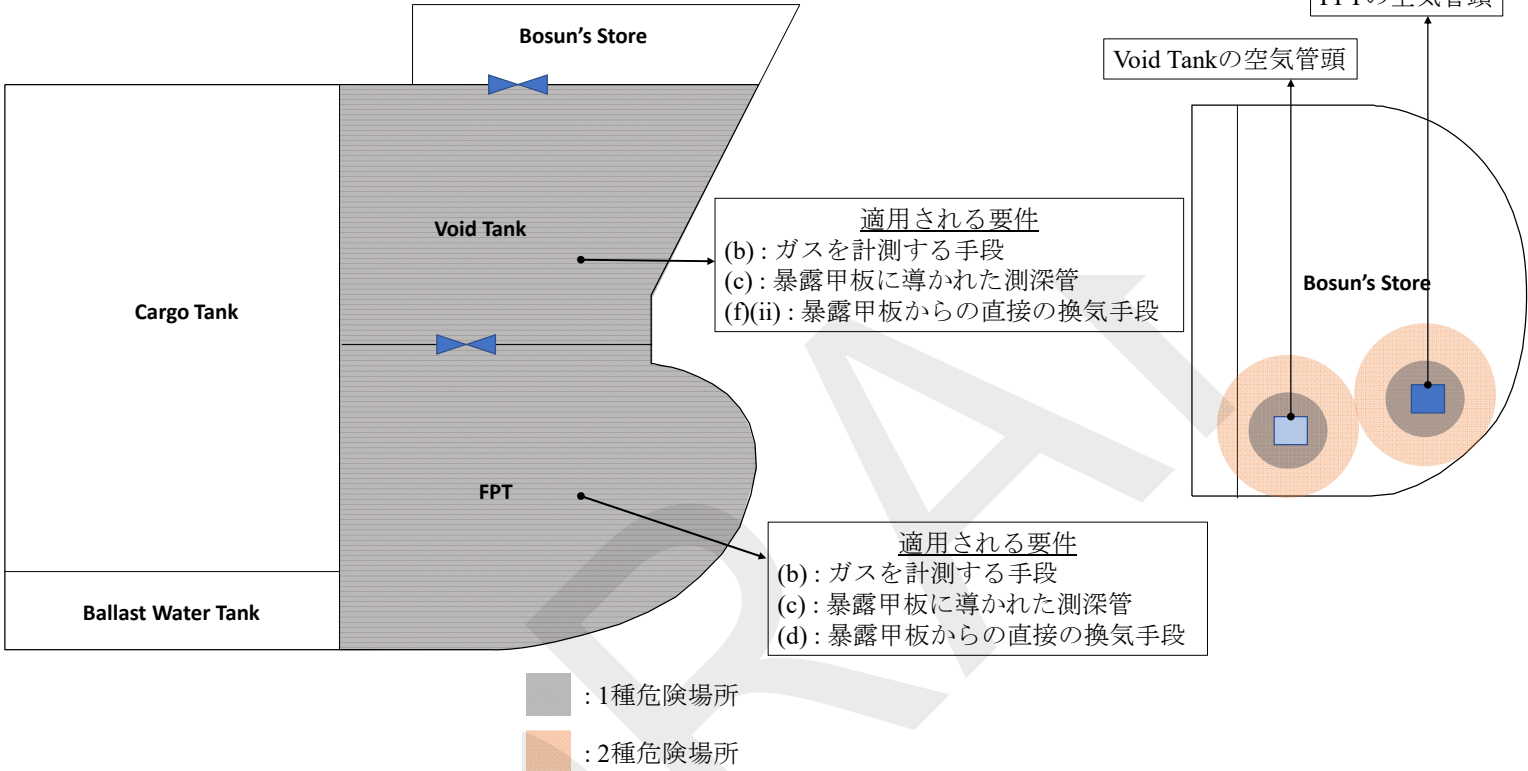
「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考	
<p>(サンプル3) 油タンカー及びケミカルタンカーに認められる。</p> <p style="text-align: center;"> : (f)(i)及び(ii): 注意銘板付きのボルト締めマンホール </p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-right: 20px;"> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Cargo Tank</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Ballast Water Tank</div> </div> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center; margin-right: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Cofferdam</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">Cofferdam</div> </div> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 20px;"> <p>Bosun's Store</p> </div> <div style="margin-bottom: 20px;"> <p>Void</p> </div> <div style="margin-bottom: 20px;"> </div> <div> <p>FPT</p> </div> </div> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 20px; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">適用される要件</p> <p>(f)(ii): 暴露甲板からの直接の換気手段</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">適用される要件</p> <p>(b): ガスを計測する手段 (c): 暴露甲板に導かれた測深管 (d): 暴露甲板からの直接の換気手段</p> </div> </div> </div> <p style="margin-top: 20px; text-align: center;"> : 2種危険場所 </p>			


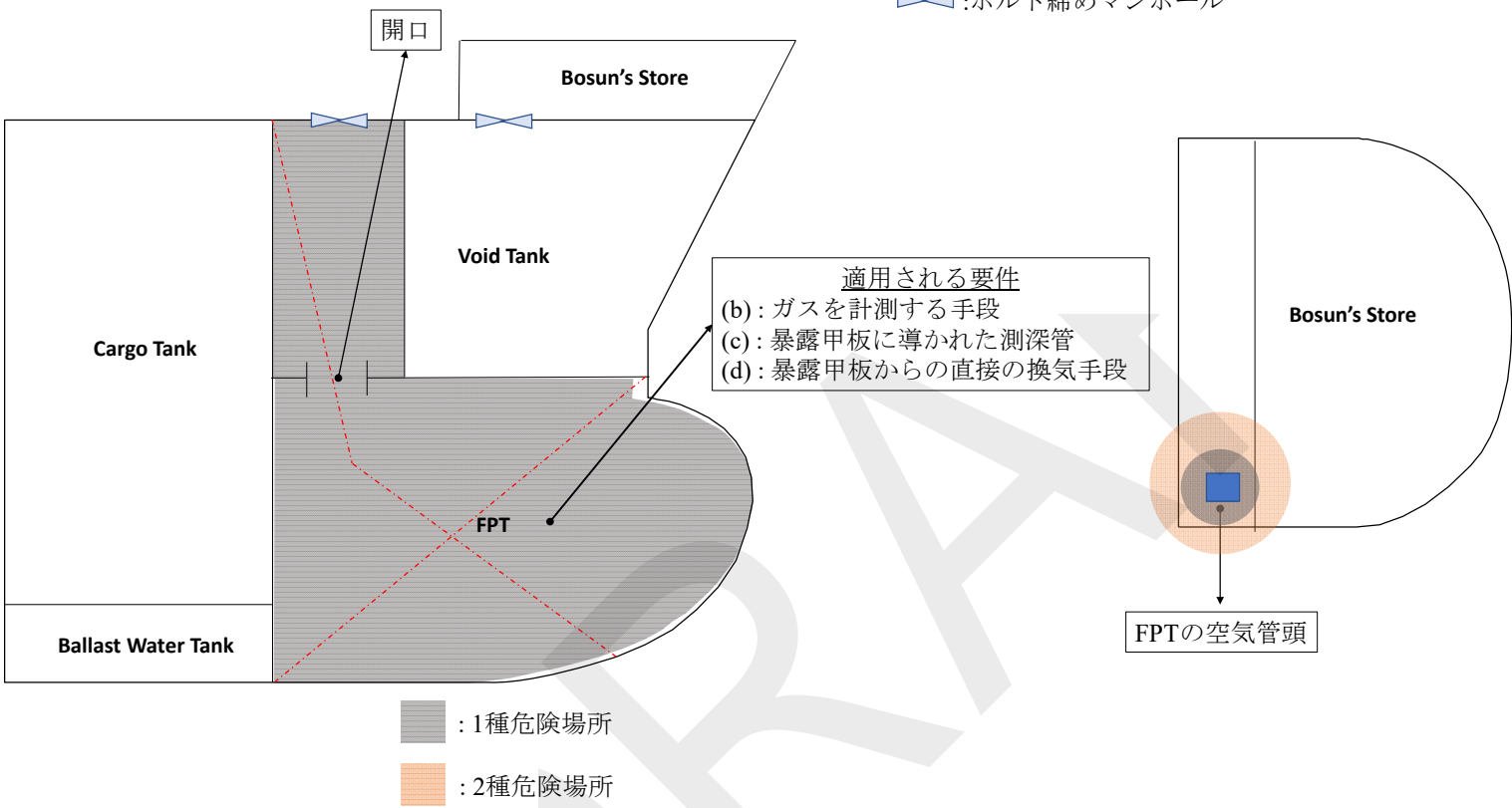


「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考	
<p>(サンプル4) 油タンカー及びケミカルタンカーに認められる。</p> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;"> : (f)(i) : 注意銘板付きのボルト締めマンホール </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> </div> <div style="flex: 1; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 20px;"> <p style="text-align: center; margin: 0;">適用される要件</p> <ul style="list-style-type: none"> (b) : ガスを計測する手段 (c) : 暴露甲板に導かれた測深管 (d) : 暴露甲板からの直接の換気手段 </div> </div> <p style="margin-top: 20px; text-align: center;"> : 2種危険場所 </p>			

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>(サンプル5) 油タンカーのみに認められる。</p> <p style="text-align: center;">  : (f)(i)及び(ii) : 注意銘板付きのボルト締めマンホール </p>  <p>適用される要件</p> <p>(b) : ガスを計測する手段 (c) : 暴露甲板に導かれた測深管 (f)(ii) : 暴露甲板からの直接の換気手段</p> <p>適用される要件</p> <p>(b) : ガスを計測する手段 (c) : 暴露甲板に導かれた測深管 (d) : 暴露甲板からの直接の換気手段</p> <p>■ : 1種危険場所 ■ : 2種危険場所</p>		

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>(サンプル6) 油タンカーのみに認められる。</p> <p style="text-align: center;">  : ボルト締めマンホール </p>  <p> 開口 Bosun's Store Void Tank Cargo Tank Ballast Water Tank FPT FPTの空気管頭 </p> <p style="text-align: center;"> <u>適用される要件</u> (b) : ガスを計測する手段 (c) : 暴露甲板に導かれた測深管 (d) : 暴露甲板からの直接の換気手段 </p> <p>  : 1種危険場所  : 2種危険場所 </p>		

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p style="text-align: center;">鋼船規則検査要領 H 編 電気設備</p> <p>H4 特殊な貨物を運送する船舶に対する追加規定</p> <p>H4.2 タンカー，液化ガスばら積船及び危険化学品ばら積船</p> <p>H4.2.3 危険場所</p> <p>-1. 規則 H 編 4.2.3-4.にいう「本会が別に定めるところ」とは、IEC 60092-502(1999) 第 4.1.4 項による危険場所の分類方法であって、爆発性混合気生成されるおそれのある閉囲された区画を基準（基準区画）として、同区画に隣接する区画又は区域の危険場所を、当該区画又は区域における貨物漏洩源の影響及び機械通風の効果を考慮して分類することをいう。（図 H4.2.3-1.参照）加えて、規則 H 編 4.2.3-4.にいう「本会が別に定めるところ」とは、<u>検査要領 D 編 D14.3.2-1.(3), 検査要領 R 編 R4.5.3-5., R11.6.2</u> もいう。</p>	<p style="text-align: center;">鋼船規則検査要領 H 編 電気設備</p> <p>H4 特殊な貨物を運送する船舶に対する追加規定</p> <p>H4.2 タンカー，液化ガスばら積船及び危険化学品ばら積船</p> <p>H4.2.3 危険場所</p> <p>-1. 規則 H 編 4.2.3-4.にいう「本会が別に定めるところ」とは、IEC 60092-502(1999) 第 4.1.4 項による危険場所の分類方法であって、爆発性混合気生成されるおそれのある閉囲された区画を基準（基準区画）として、同区画に隣接する区画又は区域の危険場所を、当該区画又は区域における貨物漏洩源の影響及び機械通風の効果を考慮して分類することをいう。（図 H4.2.3-1.参照）加えて、規則 H 編 4.2.3-4.にいう「本会が別に定めるところ」とは、<u>検査要領 R 編 R4.5.3-5., R11.6.2</u> もいう。</p>	<p>IACS UR F44 Rev.3 para.1.1a)</p>

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>鋼船規則検査要領 S 編 危険化学品ばら積船</p> <p>S1 通則</p> <p>S1.3 用語の定義</p> <p>S1.3.1 用語の定義</p> <p>-2. 規則 S 編 1.3.1(5)にいう「貨物エリア」は次による。</p> <p>(1) 「貨物エリア」には、図 S1.3.1-1.に示す配置の貨物タンク又はスロップタンクに隣接する燃料油タンクは含まれない。ただし、規則 S 編 3.4 の交通口の要件は適用する。</p> <p>(2) 貨物タンクからコファダム等で保護される船首楼内の非危険場所は、「貨物エリア」に含まれない。ただし、非危険場所を保護するコファダム等の上方に位置する区画は、「貨物エリア」に含まれる。(図 S1.3.1-3.参照)</p>	<p>鋼船規則検査要領 S 編 危険化学品ばら積船</p> <p>S1 通則</p> <p>S1.3 用語の定義</p> <p>S1.3.1 用語の定義</p> <p>-2. 規則 S 編 1.3.1(5)にいう「貨物エリア」には、図 S1.3.1-1.に示す配置の貨物タンク又はスロップタンクに隣接する燃料油タンクは含まれない。ただし、規則 S 編 3.4 の交通口の要件は適用する。</p> <p>(新規)</p>	<p>IACS UI SC211 Rev.1 Interpretation 2</p>

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>☒ S1.3.1-3.</p>		<p>IACS UI SC211 Rev.1 Figure 2</p>
<p>(サンプル1) 認められる。</p>	<p>(サンプル2) 認められる。</p>	
<p>(サンプル3) 認められる。</p>	<p>(サンプル4) 認められる。</p>	

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

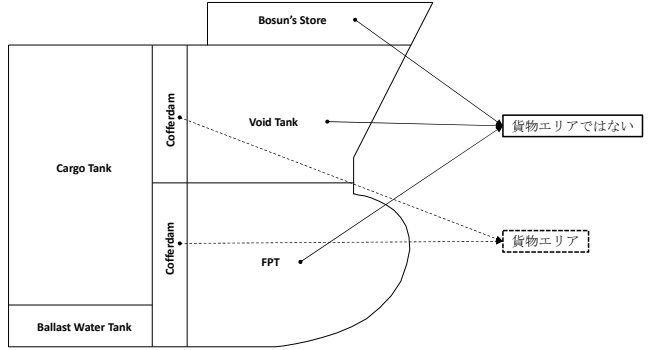
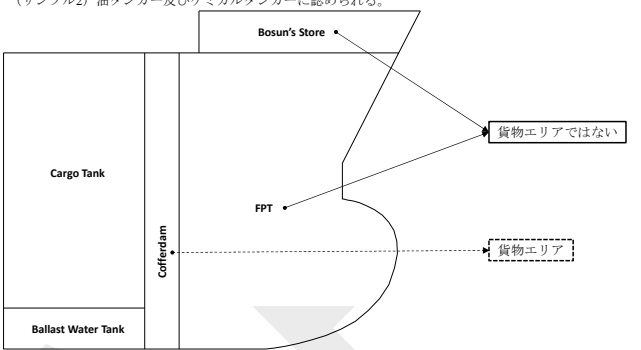
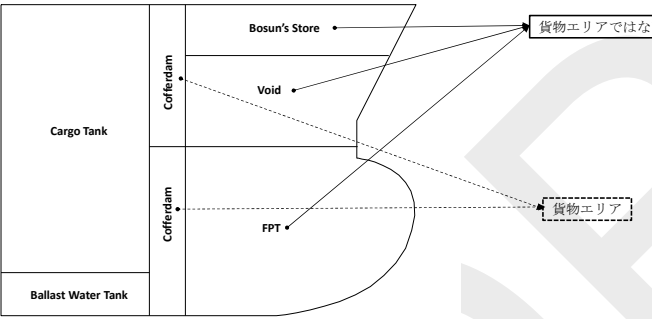
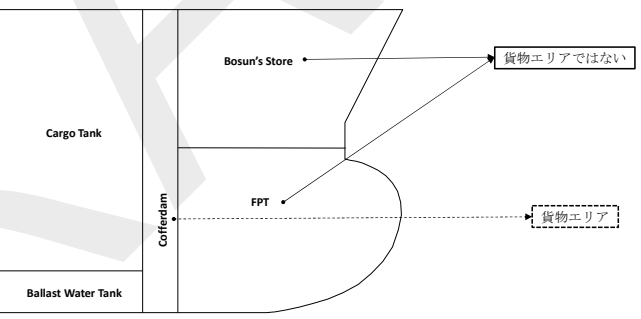
新	旧	備考
<p>(サンプル5) 認められない。</p>	<p>(サンプル6) 認められない。</p>	

DRAFT

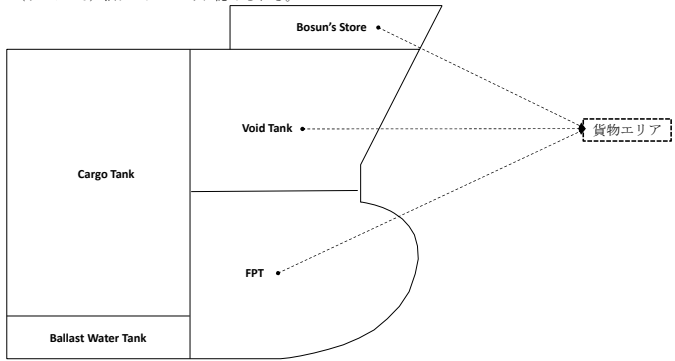
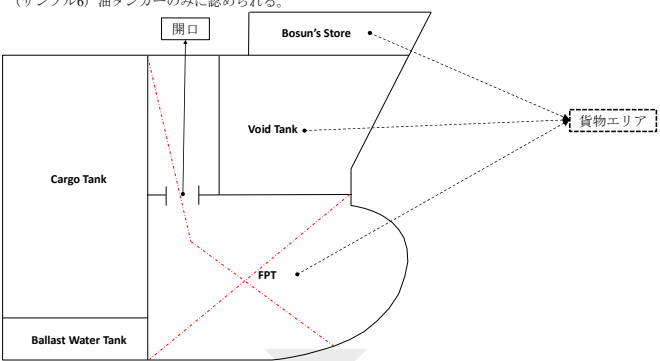
「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>鋼船規則検査要領 R 編 防火構造, 脱出設備 及び消火設備</p> <p>R3 定義</p> <p>R3.2 定義</p> <p>R3.2.6 貨物エリア 規則 R 編 3.2.6 にいう「貨物エリア」には, 貨物タンクからコファダム等で保護される船首楼内の非危険場所は含まれない。ただし, 非危険場所を保護するコファダム等の上方に位置する区画は, 「貨物エリア」に含まれる。(図 R3.2.6 参照)</p>	<p>鋼船規則検査要領 R 編 防火構造, 脱出設備 及び消火設備</p> <p>R3 定義</p> <p>R3.2 定義</p> <p>(新規)</p>	<p>IACS UI SC211 Rev.1 Interpretation 2</p>

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
図 R3.2.6		
<p>(サンプル1) 油タンカー及びケミカルタンカーに認められる。</p> 	<p>(サンプル2) 油タンカー及びケミカルタンカーに認められる。</p> 	<p>IACS UI SC211 Rev.1 Figure 2</p>
<p>(サンプル3) 油タンカー及びケミカルタンカーに認められる。</p> 	<p>(サンプル4) 油タンカー及びケミカルタンカーに認められる。</p> 	

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>(サンプル5) 油タンカーのみに認められる。</p> 	<p>(サンプル6) 油タンカーのみに認められる。</p> 	

附 則

1. この改正は、2026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、この改正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、この改正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:

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み者によって、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。

「タンカーの船首部バラストシステム及び船首部区画」 新旧対照表

新	旧	備考
<p>(1) such alterations do not affect matters related to classification, or</p> <p>(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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Note: This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.</p>	<p>(1) 設計変更が船級要件に影響を及ぼさない、又は、</p> <p>(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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>備考： 1. 本 PR は、2009年7月1日から適用する。</p>	