

# 鋼船規則

## 鋼船規則検査要領

C 編

船体構造及び船体艤装

鋼船規則 C 編

2007 年 第 1 回 一部改正

鋼船規則検査要領 C 編

2007 年 第 1 回 一部改正

2007 年 2 月 1 日 規則 第 3 号 / 達 第 4 号

2006 年 11 月 17 日 技術委員会 審議

2006 年 12 月 19 日 理事会 承認

2007 年 1 月 24 日 国土交通大臣 認可

# ClassNK

財団法人 日本海事協会

# 鋼船規則

規  
則

C 編

船体構造及び船体艤装

2007 年 第 1 回 一部改正

2007 年 2 月 1 日 規則 第 3 号

2006 年 11 月 17 日 技術委員会 審議

2006 年 12 月 19 日 理事会 承認

2007 年 1 月 24 日 国土交通大臣 認可

「鋼船規則」の一部を次のように改正する。

## C 編 船体構造及び船体艙装

### 4 章 区画

#### 4.3 開口

##### 4.3.1 内部開口

-2.を次のように改める。

-2. 前-1.により水密性が要求される内部開口は、その数を必要最小限としなければならない。その閉鎖装置については次の(1)から(5)によらなければならない。乾舷甲板より上方の開口については、船舶の安全が損なわれるものではないと本会が認める場合、要件の緩和を認めることがある。

- (1) 閉鎖装置は、最終平衡状態及び中間状態における水高による圧力に対し、十分な強度と水密性を備えるものとしなければならない。
- (2) 航海中に使用されるものにあつては、次の(a)から(e)に掲げる要件を満足する水密すべり戸としなければならない。
  - (a) 船橋から、動力により遠隔閉鎖することができること。
  - (b) 船舶がいずれの側に30度横傾斜した場合においても、水密戸の両側において、手動で開閉することができること。
  - (c) 水密戸のすべての操作場所には、戸の開閉状態を示す表示装置を備えること
  - (d) 戸の閉鎖機構には、戸の設置場所において遠隔閉鎖時に可聴警報を与える音響警報装置を備えること。
  - (e) 戸の操作に係る動力、制御装置及び表示装置については、主電源が喪失した際にも機能し得るものとする。また、制御装置の故障した場合にその影響を最小化するよう、特に配慮したものとする。
- (3) 航海中に通常は閉鎖されているものにあつては、次の(a)から(d)に掲げる要件を満足する水密閉鎖装置としなければならない。
  - (a) 船舶がいずれの側に30度横傾斜した場合においても、閉鎖装置の両側において、手動で開閉することができること。また、ヒンジ式の戸とする場合、単一動作又はこれと同等の動作で締付操作ができるものとする。
  - (b) 船橋及び閉鎖装置のすべての操作場所には、閉鎖装置の開閉状態を示す表示装置を備えること。また、当該表示装置については、主電源が喪失した際にも機能し得るものとする。
  - (c) 船橋からの遠隔閉鎖装置を備える場合を除き、閉鎖装置の両側に、航海中に開

放したままとすることを禁止する旨を標示すること。

- (d) 遠隔制御装置を備える場合にあっては、**(2)(d)**及び**(e)**によること。
- (4) 貨物区域を区画する水密隔壁に設けられる戸，ランプ等の閉鎖装置については，航海中は必ず閉鎖しておくものとし，次の**(a)**から**(c)**の要件を満足するものとしなければならない。
- (a) 遠隔操作が可能なものとしなないこと。
- (b) 閉鎖装置の両側に，航海中に使用してはならない旨を標示すること。
- (c) 航海中に近付き得るものにあつては，許可無く使用されることを防止する措置を講じること。
- (5) 航海中は必ず閉鎖しておくその他の閉鎖装置にあつては，**(4)(a)**及び**(b)**の要件を満足するものとしなければならない。

-4.として次の1項を加える。

-4. 前-1.により水密性が要求される内部開口の閉鎖装置は，前-2.に規定されない事項については，**13.3**の規定によらなければならない。

#### 4.3.2 外部開口

-2.を次のように改める。

-2. 前-1.の規定により水密性が要求される外部開口の閉鎖装置は，航海中は必ず閉鎖しておくものとし，次の**(1)**から**(4)**の要件を満足するものとしなければならない。

- (1) 閉鎖装置は，最終平衡状態及び中間状態における水高による圧力に対し，十分な強度と水密性を備えるものとする。
- (2) 船橋に閉鎖装置の開閉状態を示す表示装置を備えること。また，当該表示装置については，主電源が喪失した際にも機能し得るものとする。ただし，貨物倉の倉口蓋，固定式丸窓及びボルト止めのマンホールについてはこの限りでない。
- (3) 閉鎖装置の操作場所に航海中に使用してはならない旨を標示すること。ただし，貨物倉の倉口蓋，固定式丸窓及びボルト止めのマンホールについてはこの限りでない。
- (4) 外板に設けられた外部開口の閉鎖装置であつて航海中に近付き得るものについては，許可無く使用されることを防止する措置を講じること。ただし，本会が特に認めた場合にはこの限りではない。

-3.として次の1項を加える。

-3. 最終平衡状態及び中間状態における水線より上方の外部開口であつても，隔壁甲板より下方の外板に設けられた開口の閉鎖装置については，航海中に通常は閉鎖しておくものとし，次の**(1)**から**(4)**の要件を満足するものとしなければならない。

- (1) 航海中に必ず閉鎖しておくものを除き，船舶がいずれの側に30度横傾斜した場合においても，閉鎖装置の両側において，手動で開閉することができること。また，ヒンジ式の戸とする場合，単一動作又はこれと同等の動作で締付操作ができるものとする。
- (2) 船橋に閉鎖装置の開閉状態を示す表示装置を備えること。また，当該表示装置につ

いては、主電源が喪失した際にも機能し得るものとする。ただし、固定式丸窓についてはこの限りでない。

- (3) 閉鎖装置の操作場所に、航海中に開放したままとすることを禁止する旨を標示すること。航海中に必ず閉鎖しておくものとする場合には、航海中に使用してはならない旨を標示すること。ただし、固定式丸窓についてはこの限りでない。
- (4) 航海中に近付き得る閉鎖装置には、許可無く使用されることを防止する措置を講じること。ただし、本会が特に認めた場合にはこの限りではない。

## 13章 水密隔壁

### 13.3 水密戸

#### 13.3.1 一般

現行規定を次のように改める。

- 1. 水密隔壁及び水密隔壁の階段部の甲板に設ける開口には、次の**13.3.2**から**13.3.5**によって、水密閉鎖装置（以下、「水密戸」という。）を設けなければならない。
- 2. 前-1.の水密戸は、船舶の運航のために必要であると本会が認める場合を除き、航海中に通常は開放されるものとしてではない。また、貨物区域を区画する水密隔壁に設けられる荷役用等の戸、ランプ等の閉鎖装置については、航海中は必ず閉鎖しておくものとしなければならない。

#### 13.3.2 水密戸の形式

-2.及び-3.を次のように改める。

- 2. 前-1.にかかわらず、乗員が交通できる程度の小さな出入り口にあっては、**13.3.4-2.**の規定により遠隔閉鎖が要求される場合を除き、ヒンジ戸又はロール戸として差し支えない。
- 3. 前-1.にかかわらず、貨物区域を区画する水密隔壁に設けられる荷役用等の戸、ランプ等の閉鎖装置については、すべり戸以外の戸を設けることができる。

#### 13.3.4 操作

-3.を削り、-4.を-3.と改める。

### 13.3.5 表示装置

-1.及び-2.を次のように改める。

-1. すべての水密戸には、船橋及び当該戸のすべての操作場所において開閉状態が確認できる表示装置が備えられなければならない。ただし、航海中は必ず閉鎖されているものについてはこの限りでない。

-2. 水密戸に遠隔閉鎖装置が設けられる場合、前-1.に加え、水密戸の設置場所において当該水密戸が遠隔制御モードにあることが確認できる表示装置が備えられなければならない。

### 13.3.6 警報装置

現行規定を次のように改める。

遠隔閉鎖装置を備える水密戸については、戸の設置場所において遠隔閉鎖時に可聴警報を与える音響警報装置が備えられなければならない。

### 13.3.7 動力源の確保

-1.を次のように改める。

-1. **13.3.4** から **13.3.6** で要求される遠隔閉鎖装置、表示装置及び警報装置については、主電源が喪失した場合でも機能し得るものとしなければならない。

### 13.3.8 注意銘板

-2.を次のように改める。

-2. 航海中は必ず閉鎖されている水密戸については、当該戸の両側に「航海中禁止」の注意銘板を設けなければならない。また、航海中に近づき得るものについては、許可無く使用することを防止する措置を講じなければならない。

## 19章 甲板室

19.2.4 の表題を次のとおり改める。

### 19.2.4 甲板室下部等の補強

-1.を次の通り改める。

-1. 甲板室の下部に横隔壁あるいは縦通隔壁が設けられているときは、その隔壁直上付近の甲板室と甲板との取り合い部の構造にはなるべく不連続部を設けないよう特別の考慮を払わなければならない。

-4.として次の1項を加える。

-4. クレーンポスト等を支持する構造の甲板室と甲板との取り合い部については、甲板室周壁直下に梁又は縦通部材を配置する等、応力集中を避ける適当な構造としなければならない。

## 20章 倉口，機関室口その他の甲板口

### 20.1 一般

20.1.3 として次の1条を加える。

#### 20.1.3 就航後の切替え板厚

20.2 の適用を受ける鋼製倉口蓋及び倉口縁材については、図面に、建造時の板厚 ( $t_{\text{as-built}}$ ) に加え、次の算式により定まる切替え板厚 ( $t_{\text{renewal}}$ ) を記載しなければならない。ただし、建造時の板厚を特に増している場合については本会の適当と認める値とすることができる。

$$t_{\text{renewal}} = t_{\text{as-built}} - t_c + 0.5 \text{ (mm)}$$

$t_c$ : 表 C20.1 及び 20.2.3 -1 に規定する腐食予備厚

ただし、 $t_c$  を 1.0(mm)としたものについては、 $t_{\text{renewal}} = t_{\text{as-built}} - t_c \text{ (mm)}$ として差し支えない。

## 31A 章 新造ばら積貨物船の追加要件

### 31A.3 貨物倉内横置隔壁

31A.3.6 として次の 1 条を加える。

#### 31A.3.6 就航後の切替え板厚

-1. 31A.3.4 の適用を受ける波形隔壁については、図面に、建造時の板厚 ( $t_{\text{as-built}}$ ) に加え、次の算式により定まる切替え板厚 ( $t_{\text{renewal}}$ ) を記載しなければならない。ただし、建造時の板厚を特に増している場合については本会の適当と認める値とすることができる。

$$t_{\text{renewal}} = t_{\text{as-built}} - 3.0 \text{ (mm)}$$

## 33 章 乾貨物船の損傷制御

### 33.2 損傷制御

#### 33.2.1 水密戸

-1. を次のように改める。

-1. 水密隔壁に設けられる水密戸には、航海中は必ず閉鎖されているものを除き、戸の開閉状態を示す表示器を船橋及び操作場所に設けなければならない。

### 附 則

1. この規則は、2007 年 7 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日以降に製造中登録検査の申し込みをする船舶以外の船舶にあっては、この規則による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

---

# 鋼船規則検査要領

C 編

船体構造及び船体艤装

要  
領

2007 年 第 1 回 一部改正

2007 年 2 月 1 日 達 第 4 号  
2006 年 11 月 17 日 技術委員会 審議

2007年2月1日 達 第4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。

## C 編 船体構造及び船体艤装

改正その1

### C35 点検設備

#### C35.2 油タンカー及びばら積貨物船に対する特別要件

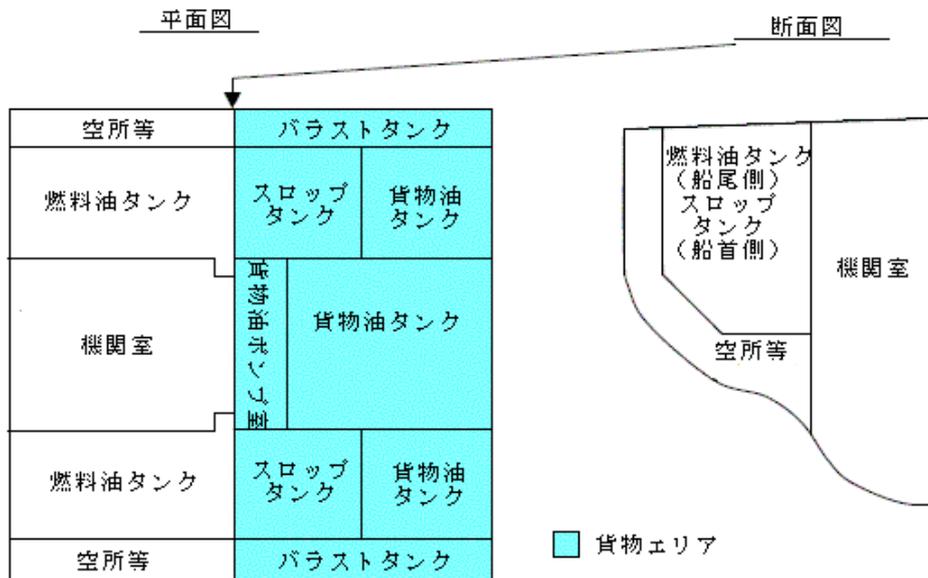
##### C35.2.2 一般

-2.(9)を次のように改める。

- (9) 貨物エリアとは、油タンカーについては、規則 A 編 2.1.35 に規定される場所から開放甲板区域を除いたものとする。ばら積貨物船については、貨物区域及びバラストタンク、コファダム、空所等であって、貨物区域に含まれる場所又は船体横断面において貨物区域に隣接する場所をいう。ただし、図 C35.2.2 に示すような機関室船側に配置される燃料油タンクを保護する区画については、貨物油タンク又はスロップタンクと線接触となる場合であっても、規則 C 編 35.2 の規定を適用することを要しない。

図 C35.2.2 として下図を加える。

図 C35.2.2



附 則 (改正その1)

1. この達は、2007年2月1日から施行する。

## C4 区画

### C4.3 開口

#### C4.3.1 内部開口

現行規定を-1.とし、-2.から-5.として次の4項を加える。

-2. 規則 C 編 4.3.1-2.の適用上、水密戸の分類は以下による。

- (1) 航海中は必ず閉鎖されているもの：港内にいるときにのみ使用され、出航前に閉鎖されるもの。これらの戸については、開閉操作を行った日時を航海日誌に記録する必要があることに留意すること。
- (2) 航海中に通常は閉鎖されるもの：航海中は通常閉鎖されており、当直士官が許可する場合にのみ使用が認められるもので、使用後は速やかに閉鎖されなければならない。
- (3) 航海中に使用されるもの：日常的に使用されるもので、閉鎖可能であるが、開放されたままとなっていることがあるもの。

-3. 規則 C 編 4.3.1-2.に規定する水密戸の基本的な要件を表 C4.3.1 に示す。

-4. 規則 C 編 4.3.1-2.に規定する水密戸の操作に係る動力、制御装置、表示装置、警報装置、注意銘板等の機能及び仕様の詳細については、規則 C 編 13.3 によること。

-5. 規則 C 編 4.3.1-2.の適用上、隔壁甲板より上方に設けられる水密戸にあつては、規則 R 編 13 章の脱出設備に設けられる戸に関する要件に適合すること。

#### C4.3.2 外部開口

-1.を次のように改める。

-1. 規則 C 編 4.3.2 に規定する閉鎖装置の基本的な要件を表 C4.3.1 に示す。

-2.を-3.と改め、-2.として次の1項を加える。

-2. 規則 C 編 4.3.2 に規定する閉鎖装置に係る表示装置の詳細については、規則 C 編 13.3.5 に準じること。

表 4.3.1 として次表を加える。

表 C4.3.1 内部開口及び外部開口の閉鎖装置に関する要件

	最終平衡状態 又は中間状態 における水面 との位置関係	閉鎖装置 の分類 (C4.3.1-2. 参照)	戸の形式	遠隔 閉鎖	船体傾 斜時の 操作	開閉表示	遠隔閉 鎖時の 音響警 報	注意 銘板	開放 防止 措置	規則 C 編 の参照規 定
内部 開口	下	航海中に 使用され るもの	動力式す べり戸	必要	必要	すべての 操作場所 (船橋を 含む。)	必要	不要	不要	4.3.1-2.(2)
		航海中に 通常は閉 鎖されて いるもの	すべり戸, ロール戸 又はヒン ジ戸*2	不要	必要	船橋及び すべての 操作場所	---*3	必要* 4,6	不要	4.3.1-2.(3)
		航海中は 必ず閉鎖 しておく もの(貨物 区域)	すべり戸, ロール戸 又はヒン ジ戸	禁止	不要	不要	---	必要*5	必要*7	4.3.1-2.(4)
		航海中は 必ず閉鎖 しておく もの(貨物 区域以外 のもの)	すべり戸, ロール戸 又はヒン ジ戸	禁止	不要	不要	---	必要*5	必要*7	4.3.1-2.(5)
外部 開口	下	航海中は 必ず閉鎖 しておく もの	すべり戸, ロール戸 又はヒン ジ戸	不要	不要	船橋	---*3	必要*5	必要*7	4.3.2-2.
		航海中必 ず閉鎖し ておくも の	すべり戸, ロール戸 又はヒン ジ戸	不要	不要	船橋	---*3	必要*5	必要*7	4.3.2-3.
	上*1	航海中に 通常は閉 鎖してお くもの	すべり戸, ロール戸 又はヒン ジ戸*2	不要	必要	船橋	---*3	必要*4	必要*7	4.3.2-3.

\*1: 規則 C 編 4.3.2-3.の適用を受けるもの。

\*2: ヒンジ戸とする場合、単一動作又はこれと同等の操作で締付け操作ができるものとする。

\*3: 遠隔閉鎖装置を備える場合には必要

\*4: 『航海中、開放禁止/Kept closed at sea』

\*5: 『航海中、使用禁止/Not to be opened at sea』

\*6: 遠隔閉鎖装置を備えるものを除く。

\*7: 航海中に近付くことができないものを除く。

## C10 梁

### C10.9 車両甲板の梁

#### C10.9.1 梁の断面係数

-1.を次のように改める。

-1. 車両甲板の梁の断面係数は、次の算式による値以上とすること。ただし、連続する梁の支点間の長さ、断面二次モーメント等が異なる場合にあつては、-2.に示す直接強度計算により寸法を定めること。

$$C_1 C_2 M \quad (\text{cm}^3)$$

$C_1$ : 係数で次の算式による値。

$b/S \leq 0.8$  のとき: 1.0

$b/S > 0.8$  のとき:  $1.25 - 0.31b/S$

$S$ : 梁の心距 (m)

$b$ : 梁に直角方向に測った車輪の接地長さ (m) (図 C10.9.1-1.参照)。ただし、通常空気入りのタイヤを有する車両に対しては表 C10.9.1-1.の値を使用して差し支えない。

$C_2$ : 係数で表 C10.9.1-2.による値。

$M$ : 次の  $M_1$ ,  $M_2$  及び  $M_{3j}$  の値のうち一番大きい値。 ( $\text{kN} \cdot \text{m}$ )

$$M_1 = \frac{1}{15} \left[ \sum_{i=1}^{N_I} 4P_{Ii} \alpha_{Ii} \left\{ 1 - \left( \frac{\alpha_{Ii}}{l} \right)^2 \right\} + \sum_{j=1}^{N_{II}} P_{IIj} \alpha_{IIj} \left( 1 - \frac{\alpha_{IIj}}{l} \right) \left( 7 - 5 \frac{\alpha_{IIj}}{l} \right) - \sum_{k=1}^{N_{III}} P_{IIIk} (l - \alpha_{IIIk}) \left\{ 1 - \left( \frac{l - \alpha_{IIIk}}{l} \right)^2 \right\} \right]$$

$$M_2 = \frac{1}{15} \left[ - \sum_{i=1}^{N_I} P_{Ii} \alpha_{Ii} \left\{ 1 - \left( \frac{\alpha_{Ii}}{l} \right)^2 \right\} + \sum_{j=1}^{N_{II}} P_{IIj} \alpha_{IIj} \left( 1 - \frac{\alpha_{IIj}}{l} \right) \left( 2 + 5 \frac{\alpha_{IIj}}{l} \right) + \sum_{k=1}^{N_{III}} 4P_{IIIk} (l - \alpha_{IIIk}) \left\{ 1 - \left( \frac{l - \alpha_{IIIk}}{l} \right)^2 \right\} \right]$$

$$M_{3j} = \left| R_{II} \alpha_{IIj} - \sum_{r=0}^{j-1} P_{IIr} (\alpha_{IIj} - \alpha_{IIr}) - \left( \frac{M_2 - M_1}{l} \right) \alpha_{IIj} - M_1 \right|$$

ただし、 $P_{II0} = 0$ ,  $\alpha_{II0} = 0$  とする。

$l$ : 梁の支点間距離 (m)

$P_{Ii}, P_{IIj}, P_{IIIk}$ : 各支点間に作用する計画最大輪荷重 (kN)。なお、最大輪荷重が  $t$  の単位で与えられる場合には、その値に 9.81 を乗じたもの (kN) を各々  $P_{Ii}, P_{IIj}, P_{IIIk}$  とする。添え字の “ $I_i$ ” は、図 C10.9.1-2 に示す 3 連梁において、 $I$  番目の梁の左端から  $i$  番目の荷重点を意味する。添え字の “ $II_j$ ” (又は “ $II_r$ ”) は、図 C10.9.1-2 に示す 3 連梁において、 $II$  番目の梁の左端から  $j$  番目 ( $r$  番目) の荷重点を意味する。添え字の “ $III_k$ ” は、図 C10.9.1-2 に示す 3

連梁において、III 番目の梁の左端から  $k$  番目の荷重点を意味する。

$\alpha_{Ii}, \alpha_{IIj}, \alpha_{IIIk}$ : 各支点から輪荷重の作用する点までの距離 ( $m$ ) (図 C10.9.1-2. 参照) で  $M$  の値が最も大きくなるように車両を配置した場合の値とする。

$N_I, N_{II}, N_{III}$ : 各支点間に作用する輪荷重の個数。

$R_{II}$ : 次の算式による値。

$$R_{II} = \frac{1}{l} \sum_{j=1}^{N_{II}} P_{IIj} (l - \alpha_{IIj})$$

図 C10.9.1-2. を次のように改める。

図 C10.9.1-2.  $P_{Ii}, \alpha_{Ii}, l$  等の測り方

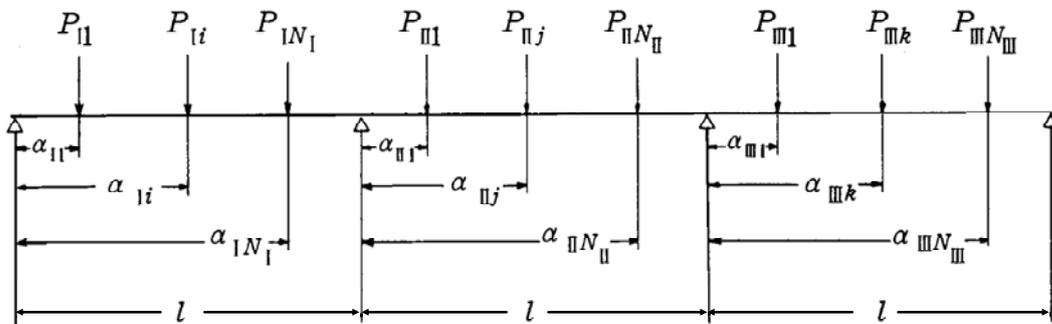


表 C10.9.1-2. を次のように改める。

表 C10.9.1-2.  $C_2$  の値

		荷役専用車両	左記以外
船の中央部の強力 甲板縦通梁	専ら車両を積載する甲板（上方が開放された甲板を除く）	$\frac{5.6K}{1-0.34f_{DH}K}$	$\frac{7.0K}{1-0.64f_{DH}K}$
	上記以外	$\frac{6.1K}{1-0.34f_{DH}K}$	$\frac{7.7K}{1-0.64f_{DH}K}$
上記以外	専ら車両を積載する甲板（上方が開放された甲板を除く）	5.6K	7.0K
	上記以外	6.1K	7.7K

(備考)

$f_{DH}$ : 規則 C 編 15 章の規定により定まる、軟鋼を使用する場合の船体横断面の断面係数と船の甲板に対する船体横断面の断面係数との比。ただし、0.79/K 未満としないこと。

$K$ : 材料強度に応じた材料係数で、規則 C 編 1 章 1.1.7 -2.による。

-2.(3)及び(4)を次のように改める。

- (3) 断面係数を算定する場合の許容応力は、表 C10.9.1-3.に示す値とする。
- (4) 腐食等を考慮して、専ら車両を積載する甲板（上方が開放された甲板を除く）に対しては、上記(1)から(3)の条件により算定される断面係数の値を 1.1 倍、それ以外の甲板に対しては 1.2 倍する。

表 C10.9.1-3.を次のように改める。

表 C10.9.1-3. 許容応力 ( $N/mm^2$ )

部材	荷役専用車両	左記以外
船の中央部の強力甲板縦通梁	$\frac{235}{K} - 80f_{DH}$	$\frac{235}{K} - 150f_{DH}$
上記以外	$\frac{235}{K}$	$\frac{235}{K}$

## C13 水密隔壁

### C13.3 水密戸

#### C13.3.1 一般

-1.(4)を次のように改める。

- (4) 航海中に使用されるもの：日常的に使用されるもので、閉鎖可能であるが、開放されたままとなっていることがあるもの。

-2.を次のように改める。

-2. 規則 C 編 13.3 の要件は、他の規則に定める損傷時復原性要件により設置される水密戸についても適用される。この時、隔壁甲板より上方に設けられる水密戸にあっては、規則 R 編 13 章の脱出設備に設けられる戸に関する要件に適合すること。

#### C13.3.4 操作

-2.(1)を次のように改める。

- (1) 船橋の制御装置には、次の 2 つの制御方式を切り替えるマスタースイッチを備えること。（このスイッチは、通常、局所制御モードとしておき、緊急時又は試験目的

の場合にのみ遠隔制御モードを使用する。) また、このスイッチの信頼性については、特別な配慮が払われること。

(a) 局所制御モード：設置場所において開放し、かつ、使用後は自動閉鎖装置を使用することなしに設置場所において閉鎖する制御モード。

(b) 遠隔制御モード：設置場所において開放することができるが、使用後は、自動的に閉鎖する制御モード。

### C13.3.5 表示装置

-4.を次のように改める。

-4. 規則 C 編 13.3.5-2.で要求される表示装置は、当該水密戸が C13.3.4-2.(1)(b)に規定する遠隔制御モードにあることを注意喚起するようなものであること。(例えば、赤色灯)

### C13.3.8 注意銘板

現行規定を次のように改める。

規則 C 編 13.3.8-2.にいう「許可無く使用することを防止する措置」とは、操作装置又は閉鎖装置自体に鍵を取り付ける等の措置をいう。

## C33 乾貨物船の損傷制御

### C33.2 損傷制御

#### C33.2.1 水密戸

-1.を次のように改める。

-1. 規則 C 編 33.2.1 の適用にあたり、戸の操作場所から戸の開閉状態が確認できる場合には、操作場所に表示器を設ける必要はない。

## 附 則（改正その2）

1. この達は、2007年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日以後に製造中登録検査の申込みをする船舶以外の船舶にあっては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。

## 改正その3

### C20 倉口，機関室口その他の甲板口

#### C20.2 倉口

##### C20.2.10 暴露甲板前方部分に設置される小倉口の追加要件

-1.(3)を次のように改める。

- (3) 前**(1)**にかかわらず，非常時の脱出に供されるよう設計される小倉口については，**-3.(1)(a)**，**(b)**，**-4.(3)**及び**-5.**の規定を適用することを要しない。

-1.(4)として次の1号を加える。

- (4) 非常時の脱出に供されるよう設計される小倉口の締付装置は，ハッチの両側から操作可能で，かつ，迅速に開閉可能なもの（例えば，単一の動作で締付装置の開閉を行うことができるハンドルを備えたもの）とすること。

## 附 則 (改正その3)

1. この達は、2007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ことができる。  
\* 建造契約とは、IACS Procedural Requirement(PR) No.29(Rev.3)に定義されたものをいう。

### IACS PR No.29(Rev.3)

#### 英文 (正)

Unless specified otherwise:

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 sister 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, a “series of sister vessels” is a series of vessels built to the same approved plans for classification purposes, under a single contract for construction. The optional vessels will be considered part of the same series of sister 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.

Notes:

1. This Procedural Requirement applies to all IACS Members and Associates.
2. This Procedural Requirement is effective for ships “contracted for construction” on or after 1 January 2005.
3. Sister vessels may have minor design alterations provided such alterations do not affect matters related to classification.
4. Revision 2 of this Procedural Requirement is effective for ships “contracted for construction” on or after 1 April 2006.
5. Revision 3 of this Procedural Requirement was approved on 5 January 2007 with immediate effect.

#### 仮訳

特に規定しない限り、

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同型シリーズ船の「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、同型シリーズ船とは、船級要件において、1つの契約書に記された同じ承認図面によって建造される船舶をいう。オプションによる建造予定船は、同型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、同型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、全ての IACS メンバー及び準メンバーに適用する。
2. 本 PR は、2005 年 1 月 1 日以降に“建造契約”が行われた船舶に適用する。
3. 同型船は、船級要件を満足することを条件に、若干の設計変更を認められる。
4. 本 PR の Rev.2 は、2006 年 4 月 1 日以降に“建造契約”が行われた船舶に適用する。
5. 本 PR の Rev.3 は、2007 年 1 月 5 日に承認され、これは直ちに効力が生じる。