

# 鋼船規則

規則

## A 編 総則

### 2015 年 第 1 回 一部改正

2015 年 2 月 27 日 規則 第 15 号

2015 年 2 月 2 日 技術委員会 審議

2015 年 2 月 23 日 理事会 承認

2015 年 2 月 27 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。

## A 編 総則

### 1 章 通則

#### 1.1 一般

1.1.2 を次のように改める。

##### 1.1.2 ばら積貨物船及び油タンカーに関する適用の特例

-1. 2006 年 4 月 1 日以降から 2015 年 6 月 30 日までの間に建造契約をが行われた長さが 90m 以上のばら積貨物船であって、国際航海に従事し、かつ、航路を制限しないものに関しては、**CSR-B 編**を適用しなければならない。**CSR-B 編**に定めるもののほかは本規則の他編に定めるところによるが、適用にあたっては、**CSR-B 編**の規定に適切な配慮を払わなければならない。

-2. 2006 年 4 月 1 日以降から 2015 年 6 月 30 日までの間に建造契約をが行われた長さが 150m 以上の二重船殻油タンカーであって、国際航海に従事し、かつ、航路を制限しないものに関しては、**CSR-T 編**を適用しなければならない。**CSR-T 編**に定めるもののほかは本規則の他編に定めるところによるが、適用にあたっては、**CSR-T 編**の規定に適切な配慮を払わなければならない。

-3. 前-1.及び-2.の適用にあたっては、次の定義による。

(1) 船の長さは、満載喫水線における船首材の前面から、舵柱を備える船舶ではその後方まで、舵柱を備えない船舶では舵頭材の中心までの距離 (m) をいう。ただし、この長さは、満載喫水線における船舶の全長の 96%以上とするが、97%を超える必要は無い。また、舵頭材を備えない船舶にあつては、この長さは、満載喫水線における船舶の全長の 97%とする。

(2) ばら積貨物船とは、主として乾貨物をばら積みし自航する船舶であつて、一般に、貨物区域の長さの範囲にわたり、一層の甲板、二重底、ビルジホッパタンク及びトップサイドタンクを有し、船側構造を単船側又は二重船側構造とするものをいい、鉱石運搬船及び兼用船は除く。

貨物区域の一部のみが本規定の構造配置に該当するばら積貨物船については、**CSR-B 編**を適用する。この場合、本規定の構造配置に該当しない貨物倉（例えば、ビルジホッパタンクもしくはトップサイドタンク又はその両方を有しない貨物倉）については、**CSR-B 編**の規定中、構造部材強度に関する要件を満足しなければならない。

(3) 油タンカーとは、主として油を貨物区域にばら積みして運送する船舶をいい、兼用船及び、危険化学品ばら積船のうちばら積みの油を貨物又は貨物の一部として運送するものを含む。二重船殻油タンカーとは、油タンカーのうち、貨物エリアの全長にわたって貨物タンクを保護するための二重底及び二重船側構造を有するものを

いう。

-4. 2015 年 7 月 1 日以降に建造契約を行う船の長さが 90m 以上のばら積貨物船及び船の長さが 150m 以上の二重船殻油タンカーであって、国際航海に従事し、かつ、航路を制限せずに自航するものに関しては、**CSR-B&T 編**を適用しなければならない。**CSR-B&T 編**に定めるもののほかは本規則の他編に定めるところによるが、適用にあたっては、**CSR-B&T 編**の規定に適切な配慮を払わなければならない。

-5. 前-4.の適用にあたっては、次の定義による。

(1) 船の長さは、**CSR-B&T 編 1 編 1 章 4 節 3.1.1** の定義による。

(2) ばら積貨物船とは、主として乾貨物をばら積みする船舶であって、一般に、貨物区域の長さの範囲にわたり、一層の甲板、二重底、ビルジホッパタンク及びトップサイドタンクを有し、船側構造を単船側又は二重船側構造とするものをいう。  
貨物区域の一部のみが本規定の構造配置に該当するばら積貨物船については、**CSR-B&T 編**を適用する。この場合、本規定の構造配置に該当しない貨物倉（例えば、ビルジホッパタンクもしくはトップサイドタンク又はその両方を有しない貨物倉）については、**CSR-B&T 編**の規定中、構造部材強度に関する要件を満足しなければならない。

ただし、次に掲げる船舶は除く。

- ・ 鉱石運搬船
- ・ 兼用船
- ・ チップ船
- ・ セメント船、飛散灰運搬船及び砂糖運搬船

ただし、積荷または揚荷に 10 トンを超えるグラブ、パワーショベル、その他貨物倉の構造部材を損傷させる恐れがある機材を用いない場合に限る。

- ・ 自動揚荷装置が備えられた船底構造を有する船舶

(3) 油タンカーとは、主として油を貨物区域にばら積みして運送する船舶をいい、兼用船及び、危険化学品ばら積船のうちばら積みの油を貨物又は貨物の一部として運送するものを含む。二重船殻油タンカーとは、油タンカーのうち、貨物エリアの全長にわたって貨物タンクを保護するための二重底及び二重船側構造を有するものをいう。

~~-4. 前-1.にかかわらず、貨物区域の一部のみが前-3.(2)に規定する構造配置に該当する船舶については、**CSR-B 編**を適用する。この場合、前-3.(2)に規定する構造配置に該当しない貨物倉（例えば、ビルジホッパタンクもしくはトップサイドタンク又はその両方を有しない貨物倉）については、**CSR-B 編**の規定中、構造部材強度に関する要件を満足しなければならない。~~

## 1.2 船級符号への付記

### 1.2.1 一般

-2.及び-3.を次のように改める。

-2. 1.1.2の規定により **CSR-B 編**又は**CSR-B&T 編**の適用を受けるばら積貨物船において、船体構造・艀装に関する付記については、**1.2.4-6.**及び**-20.**の規定に代えてそれぞれ CSR-B 編又はCSR-B&T 編の規定を適用する。この場合、関連する付記の冒頭に”CSR”を付記する。（例：CSR, BC-A）

-3. 1.1.2の規定により **CSR-T 編**又は**CSR-B&T 編**の適用を受ける二重船殻油タンカーにおいて、船体構造・艀装に関する付記については、**1.2.4**の規定に加え、それぞれ CSR-T 編又はCSR-B&T 編の規定に基づき関連付記の冒頭に”CSR”を付記する。（例：CSR, TOB61）

## 附 則

1. この規則は、2015 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。  
\*建造契約とは、最新版の 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：

本 PR は、2009 年 7 月 1 日から適用する。

# 鋼船規則検査要領

A 編

総則

要  
領

2015 年 第 1 回 一部改正

2015 年 2 月 27 日 達 第 12 号

2015 年 2 月 2 日 技術委員会 審議

2015 年 2 月 27 日 達 第 12 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。

## A 編 総則

### A1 通則

#### A1.2 船級符号への付記

A1.2.1 を次のように改める。

##### A1.2.1 総則一般

-1. 規則 A 編 1.2.1において，兼用船等に対する付記については，当該船舶の船体構造及び艀装に関する主たる特徴を表すと考えられる付記を主とし，次の要領に従って行う。

- (1) 鉱石兼油運搬船の場合：*OC/TOB*
- (2) ばら積兼木材運搬船の場合：*BC, EQ C LB*

-2. 規則 A 編 1.2.1-2.及び-3.の適用上，規則 CSR-B&T 編の適用を受けるばら積貨物船及び二重船殻油タンカーについては，船級登録原簿に注記としてその旨を記載する。

## 附 則

1. この達は、2015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、最新版の 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：

本 PR は、2009 年 7 月 1 日から適用する。