

上、他の締約政府によつて認容される。証書は、他の締約政府により、当該他の締約政府が発給する証書と同一の効力を有するものとみなされる。

第十八規則 証書の附属の文書

(a) 特定の航海において船舶が旅客船安全証書に記載する総数より少ない人員を乗船させ、したがつて、この規則により、証書に記載する数より少ない数の救命艇その他の救命設備の積載を許される場合には、この章の第十二規則又は第十三規則にいう政府、者又は団体は、附属の文書を発給することができる。

(b) (a)の附属の文書には、その状況においてこの規則に対する違反がない旨を記載する。同文書は、証書に添付するものとし、救命設備に関する限り、証書に代わるものとする。同文書は、それが発給された特定の航海についてのみ効力を有する。

第十九規則 監督

この章の第十二規則又は第十三規則の規定に基づいて発給された証書を備える船舶は、他の締約政府の港において、船内に有効な証書を備えていることを確認するためのものである限り、当該他の締約政府から正当に権限を与えられた職員が行う監督に服する。証書は、船舶又はその設備の状態が実質的に証書の記載事項とおりでないと認める明確な根拠がある場合を除くほか、認容される。このような根拠がある場合には、監督を行う職員は、当該船舶が旅客又は乗組員に危険を及ぼすことな

the present Convention. They shall be regarded by the other Contracting Governments as having the same force as certificates issued by them.

Regulation 18

Qualification of Certificates

(a) If in the course of a particular voyage a ship has on board a number of persons in excess of the number specified in the Ship Safety Certificate and is in consequence, in accordance with the provisions of the present Regulations, free to carry a smaller number of lifeboats and other life-saving appliances than that stated in the Certificate, an annex may be issued by the Government, person or organization referred to in Regulation 12 or 13 of this Chapter.

(b) This annex shall state that in the circumstances there is no infringement of the provisions of the present Regulations. It shall be annexed to the Certificate and shall be substituted for it in so far as the life-saving appliances are concerned. It shall be valid only for the particular voyage for which it is issued.

Regulation 19

Control

Every ship holding a certificate issued under Regulation 12 or Regulation 13 of this Chapter is subject in the ports of the other Contracting Governments to control by officers duly authorized by such Governments in so far as this control is directed towards verifying that there is on board a fit crew and that the ship is in a condition to receive such control. Such certificate, if issued, shall be subject to the same control as the certificate of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, the officer carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it has proceeded to sea without danger to life and property. The officer carrying out the control shall inform the Consul of the country in which the ship is registered in writing forthwith of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary, and the facts shall be reported to the Organization.

航行することができるようになるまで、当該船舶を航行させないための措置をとる。何らかの干渉をすることとなる監督を行う場合には、監督を行う職員は、当該船舶が登録された国の領事に対し干渉を必要と認める事情を直ちに書面で通報するものとし、また、その事実を機関に報告する。

第二十規則 特権

この条約に基づく特権は、船舶が適正かつ有効な証書を備えている場合に限り、主張することができる。

C部 海難

第二十一規則 海難

(a) 主管庁は、いかなる変更がこの規則に加えられることが望ましいかを決定するに当たつて役立つと判断する場合には、この条約の適用を受ける自国の船舶の受けた海難について調査を行うことを約束する。

(b) 締約政府は、(a)の調査の結果に関する適切な情報を機関に提供することを約束する。この情報に基づく機関の報告又は勧告は、当該船舶又はその国籍を明らかにするものであつてはならず、また、いかなる方法によつても、いずれかの船舶若しくは人に責任を負わせ、又はその責任を暗示するものであつてはならない。

Regulation 20 Privileges

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds appropriate valid certificates.

PART C CASUALTIES

Regulation 21

Canada

(a) Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present Regulations might be desirable.

(b) Each Contracting Government undertakes to supply the Organization with pertinent information concerning the findings of such investigations. No reports or recommendations of the Organization based upon such information shall be made public in any manner which might prejudice the investigation or imply responsibility upon any ship or person.

第二章 構造（区画及び復原性並びに機関及び電気設備）

A部 総則

第一規則 適用

(i) この章の規定は、別段の明文の規定がない限り、新船に適用する。

(ii) 現存の旅客船及び貨物船は、この(a)(ii)の(1)から(4)までのいずれかの規定に適合するものでなければならぬ。

(1) 千九百六十年の海上における人命の安全のための国際条約の効力発生の日以後にキールが据え付けられた船舶又はこれと同様の建造段階にあつた船舶については、主管庁は、同条約第二章に定義する新船に対し同章の規定に基づいて適用される要件を満たすことを確保する。

(2) 千九百四十八年の海上における人命の安全のための国際条約の効力発生の日以後千九百六十年の海上における人命の安全のための国際条約の効力発生の日前にキールが据え付けられた船舶又はこれと同様の建造段階にあつた船舶については、主管庁は、千九百四十八年の条約第二章に定義する新船に対し同章の規定に基づいて適用される要件を満たすことを確保する。

(3) 千九百四十八年の海上における人命の安全のための国際条約の効力発生の日前にキールが据え付けられた船舶又はこれと同様の建造段階にあつた船舶については、主管庁は、同条約第三章に定義する現存船に対し同章の規定

CHAPTER II-1
CONSTRUCTION - SUBDIVISION AND STABILITY,
MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A - GENERAL

Regulation 1

Application

(a) Unless expressly provided otherwise, this Chapter applies to new ships.

(b) Existing passenger ships and cargo ships shall comply with the following:

(1) For ships the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of that Convention to existing ships as defined in that Chapter are complied with;

(2) For ships the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, but which were not subject to the provisions of that Convention, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of the 1948 Convention to new ships as defined in that Chapter are complied with;

(3) For ships the keels of which were laid or which were at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, the Administration shall ensure that the requirements which were applied under Chapter II of that Convention to existing ships as defined in that Chapter are complied with;

(4) As regards the requirements of Chapter II-1 of the present Convention, the Administration shall ensure that the requirements of these requirements shall be applied to existing ships, as defined in the present Convention.

(b) A ship which undergoes repairs, alterations, modifications and refitting related thereto shall continue to comply with at least the same requirements as it was required to comply with at the time such a case shall not, as a rule, comply to a lesser extent with the requirements for a new ship than it did before. Repairs, alterations and modifications of a major character and refitting related thereto shall be treated as the keel of a new ship in so far as the Administration deems reasonable and practicable.

(b) For the purpose of this Chapter:

(i) A new passenger ship is a passenger ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after the date of coming into force of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, which is converted to a passenger ship on or after that date; other passenger ships being described as existing passenger ships.

定に基づいて適用される要件を満たすことを確保する。
(4) 主管庁は、この章に定める要件であつて千九百六十年の海上における人命の安全のための国際条約第二章及び千九百四十八年の海上における人命の安全のための国際条約第二章に含まれないもののうち、この条約に定義する現存船に適用する要件を決定する。

(iii) 修繕、変更及び改造並びにこれらに関連する艤装が行われる船舶は、少なくともその船舶に従来適用されていた要件を引き続き満たすものとする。この場合において、現存船は、原則として、新船に対する要件を満たす程度が従前より劣つてはならない。主要な修繕、変更及び改造並びにこれらに関連する艤装は、主管庁が合理的かつ実行可能と認める限り、新船に対する要件を満たすものでなければならぬ。

(b) この章の規定の適用上、

(i) 「新旅客船」とは、この条約の効力発生の日以後にキールが据え付けられる旅客船若しくはこれと同様の建造段階にある旅客船又はその日以後に旅客船に用途変更される貨物船をいい、その他の旅客船は、現存旅客船とする。

(ii) 「新貨物船」とは、この条約の効力発生の日以後にキールが据え付けられる貨物船又はこれと同様の建造段階にある貨物船をいう。

(c) 主管庁は、保護された航海の性質及び状況によりこの章の特定の規定を適用することが不合理又は必要であると認める場合には、最も近い陸地から二十海里以内を航行する自国の個々の船舶又は船舶の種類について、当該規定の適用を免除することができる。

(ii) A new cargo ship is a cargo ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after the date of coming into force of the present Convention.

(c) The Administration may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any specific requirements of this Chapter unreasonable or unnecessary, exempt from those requirements individual ships or classes of ships belonging to that country, in the course of their voyage, or not proceed more than 20 miles from the nearest land.

(d) In the case of a passenger ship which is permitted under paragraph (c) of Regulation 2 of Chapter II to proceed more than 20 miles from the nearest land, the subdivision set out in paragraph (e) of Regulation 5 of this Chapter, and the associated special provisions regarding permeability in paragraph (d) of Regulation 6 of this Chapter, shall apply. The Administration may, however, in respect of the nature and conditions of the voyage, compliance with the other provisions of the Regulations of this Chapter and Chapter II-2 of the present Convention is sufficient.

(e) In the case of passenger ships which are employed in special trades for the carriage of large numbers of special trade passengers, such as the pilgrim trade, the Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the special provisions of this Chapter, may exempt individual ships or classes of ships from those provisions, provided that they comply fully with the provisions of:

(i) the Rules annexed to the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971, and

(ii) the Rules annexed to the Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973, when it enters into force.

- (d) 第三章第二十七規則(c)の規定により救命艇の所定の合計収容能力を超える数の乗船者を運送することを認められる旅客船は、この章の第五規則(e)に定める区画の特別規準及びこの章の第四規則(d)の浸水率に関する特別規定に従う。ただし、主管庁が航海の性質及び状況を考慮してこの章及び次章の他の規定に適合すれば十分であると認める場合は、この限りでない。
- (e) 主管庁は、巡礼者運送のような特殊な運送において多数の旅客の運送に使用される自国の旅客船については、この章の規定に適合させることが実行不可能であると認める場合には、次の規則に従うことを条件として、当該規定の適用を免除することができる。
- (i) 千九百七十一年の特殊運送旅客船協定に附属する規則
- (ii) 千九百七十三年の特殊運送旅客船についての場所の要件に関する議定書(効力を生じている場合)に附属する規則

第二規則 定義

- この章の規定の適用上、別段の明文の規定がない限り、
- (a) (i) 「区画満載喫水線」とは、船舶の区画を決定するために用いる喫水線をいう。
- (ii) 「最高区画満載喫水線」とは、適用される区画の要件に従って認められる最大喫水に対応する喫水線をいう。
- (b) 「船舶の長さ」とは、最高区画満載喫水線の両端における垂線の間の長さをいう。
- (c) 「船舶の幅」とは、最高区画満載喫水線又はその下方におけるフレームの外面から外面までの最大幅をいう。

For the purpose of this Chapter, unless expressly provided otherwise:

Definitions

Regulation 2

- (a) (i) A subdivision load line is a water-line used in determining the subdivision of the ship.
- (ii) The deepest subdivision load line is the water-line which corresponds to the greatest draught permitted by the subdivision requirements which are applicable.
- (b) The length of the ship is the length measured between perpendiculars taken at the extremities of the deepest subdivision load line.
- (c) The breadth of the ship is the extreme width from outside of frame to outside of frame at or below the deepest subdivision load line.
- (d) The draught is the vertical distance from the moulded base line amidships to the subdivision load line in question.
- (e) The bulkhead deck is the uppermost deck up to which the transverse watertight bulkheads are carried.
- (f) The margin line is a line drawn at least 76 millimetres (3 inches) below the upper surface of the bulkhead deck at side.

- (d) 「喫水」とは、船舶の長さの中央における型基線からその区画満載喫水線までの垂直距離をいう。
- (e) 「隔壁甲板」とは、横置水密隔壁の達する最上層の甲板をいう。
- (f) 「限界線」とは、隔壁甲板の船側における上面から少なくとも七十六ミリメートル（三インチ）下方に引いた線をいう。
- (g) 特定の場所の「浸水率」とは、その場所において水が占めることになる部分の百分率をいう。
- 限界線の上方に及ぶ場所の容積は、限界線の高さまでの容積について計算する。
- (h) 「機関区域」とは、型基線から限界線までの範囲において、主推進機関、補助推進機関、推進の用に供するボイラー及び常設石炭庫を含む場所を仕切る両端の横置水密隔壁の間に広がる場所をいう。
- 通例の配置と異なる配置の場合には、主管庁は、機関区域の範囲を定めることができる。
- (i) 「旅客区域」とは、手荷物室、貯藏品室、食料品室及び郵便室を除くほか、旅客の居住及び使用に充てる場所をいう。
- この章の第四規則及び第五規則の規定の適用上、限界線の下方の乗組員の居住及び使用に充てる場所は、旅客区域とみなす。
- (j) すべての場合に、容積及び面積は、モールド・ドット・ラインまでの容積及び面積について計算する。
- B部 区画及び復原性（注）
- （この部の規定は、第十九規則の規定を貨物船にも適用するほかは、旅客船にのみ適用する。）

注 この部に定める要件に代えて、機関が決議 A 二六五（Ⅶ）において採択し

(g) The permeability of a space is the percentage of that space which can be occupied by water.

The volume of a space which extends above the margin line shall be measured only to the height of that line.

(h) The machinery space is to be taken as extending from the moulded base line to the margin line and between the extreme main transverse watertight bulkheads bounding the spaces containing the main and auxiliary propelling machinery, boilers serving the needs of propulsion, and all permanent coal bunkers.

In the case of unusual arrangements, the Administration may define the limits of the machinery space.

(i) Passenger spaces are those which are provided for the accommodation and use of passengers, excluding baggage, store, provision and mail rooms.

For the purposes of Regulations 4 and 5 of this Chapter, spaces provided below the margin line for the accommodation and use of the crew shall be regarded as passenger spaces.

(j) In all cases volumes and areas shall be calculated to moulded lines.

PART B - SUBDIVISION AND STABILITY*
(Part B applies to passenger ships only, except that Regulation 19 also applies to cargo ships.)

た千九百六十年の海上における人命の安全のための国際条約第二章B部の同等物としての旅客船の区画及び復原性に関する規則（適用がある場合）を適用することができる。

第三規則 可浸長

- (a) 船舶の長さの特定の点における可浸長は、その船舶の形状、喫水その他の特性を考慮した計算方法によつて決定する。
- (b) 連続する隔壁甲板を有する船舶については、特定の点における可浸長は、その点を中心点とする船舶の長さの部分であつて、この章の第四規則に定める一定の仮定の下で船舶が限界線を越えて沈むことなく水が浸水し得る最大のものとする。
- (c) (i) 連続する隔壁甲板を有しない船舶については、特定の点における可浸長は、関係横置水密隔壁及び外板が水密で達する甲板の船側における上面から少なくともじ十六ミリメートル（三インチ）下方に引いた連続限界線を仮定することにより算定することができる。
- (ii) 仮定された限界線の一部が水密隔壁の達する甲板のかなり下方にある船舶については、主管庁は、限界線の上方にある水密隔壁の部分であつて上層の甲板の直近の部分の水密性について、ある程度その緩和を認めることができる。

第四規則 浸水率

- (a) この章の第三規則にいう一定の仮定は、限界線の下方の場所の浸水率に関するものである。
- 可浸長の算定に当たつては、限界線の下方における船舶の

Regulation 3

Floodable Length

- (a) The floodable length at any point of the length of a ship shall be determined by a method of calculation which takes into consideration the form, strength and other characteristics of the ship in question.
- Instead of the requirement in this Part, the Regulations on Subdivision and Stability adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organization for the Safety of Life at Sea, 1960, adopted by the Organization by Resolution A.235(VIII), may be used, if applied, in their entirety.
- (b) In a ship with a continuous bulkhead deck, the floodable length at a given point is the maximum portion of the length of the ship, having its centre at the point in question, which can be flooded under the definite assumptions set forth in Regulation 4 of this Chapter without the ship being submerged beyond the margin line.

- (c) (i) In the case of a ship not having a continuous bulkhead deck, the floodable length at any point may be determined to an assumed margin line, which is assumed to be a horizontal line extending across the deck (3 inches) below the top of the deck (as used) to which the bulkheads concerned and the shell are carried watertight.
- (ii) Where a portion of an assumed margin line is appreciably below the deck to which bulkheads are carried, the Administration may permit a limited relaxation in the watertightness of those portions of the hull which are above the margin line and immediately under the higher deck.

Regulation 4

Permeability

- (a) The definite assumptions referred to in Regulation 3 of this Chapter relate to the permeabilities of the spaces below the margin line.
- In determining the floodable length, a uniform average permeability shall be used for the whole length of each of the following portions of the ship below the margin line:

次の各部分の全長にわたり一律の平均浸水率を用いる。

- (i) この章の第二規則に定義する機関区域
- (ii) 機関区域の前方の部分
- (iii) 機関区域の後方の部分
- (b) 機関区域の一律の平均浸水率は、次の式で算定する。

$$85 + 10 \left(\frac{a - c}{v} \right)$$

この場合において、

a は、この章の第二規則に定義する旅客区域であつて機関区域の範囲内において限界線の下方にあるものの容積とする。

c は、貨物、石炭又は貯蔵品のために充てられる甲板間の場所であつて機関区域の範囲内において限界線の下方にあるものの容積とする。

- v は、限界線の下方にある機関区域の全容積とする。
- (ii) 精密な計算で決定する平均浸水率が(b)(i)の式で得られたものより小さいことが明らかであると主管庁が認める場合には、精密に計算した値を用いることができる。この計算

上、この章の第二規則に定義する旅客区域の浸水率は、九十五とし、貨物、石炭及び貯蔵品のために充てられる場所の浸水率は、六十とし、また、二重底の浸水率及び燃料油タンクその他のタンクの浸水率は、承認された値とする。

- (c) 機関区域の前方(又は後方)の船舶の部分の一律の平均浸水率は、(d)の規定が適用される場合を除くほか、次の式で算定する。

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

- (i) the machinery space as defined in Regulation 2 of this Chapter;
- (ii) the portion forward of the machinery space;
- (iii) the portion abaft the machinery space.
- (b) The uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula -

$$85 + 10 \left(\frac{a - c}{v} \right)$$

where:

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2 of this Chapter, which are situated below the margin line within

c = volume of between deck spaces below the margin line within the limits of the machinery space which are appropriated to cargo, coal or stores;

v = whole volume of the machinery space below the margin line.

- (ii) Where it is shown to the satisfaction of the Administration that the average permeability as determined by detailed calculation is less than that determined by the formula, the latter may be used. For the purpose of such calculation, the permeabilities of passenger spaces, as defined in Regulation 2 of this Chapter, shall be taken as 95, that of all cargo, coal and store spaces as 60, and that of between deck spaces as 100 and other tanks at such values as may be approved in each case.

- (c) Except as provided in paragraph (c) of this Regulation, the uniform average permeability throughout the machinery space shall be determined from the formula -

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

where:

a = volume of the passenger spaces, as defined in Regulation 2 of this Chapter, which are situated below the margin line, before (or abaft) the machinery space; and

v = whole volume of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

- (d) In the case of a ship which is permitted under paragraph (c) of Regulation 2 of Chapter II to carry a number of persons in excess of the number permitted under paragraph (a) of Regulation 1 of this Chapter to comply with special provisions, the uniform average permeability throughout the portion of the ship before (or abaft) the machinery space shall be determined from the formula -

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

where:

b = the volume of the spaces below the margin line and above the tops of floors, inner bottom, or peak tanks, as the case may be, which are appropriated to and used as cargo spaces, coal or oil fuel bunkers, water-tight spaces, or other spaces, and

v = whole volume of the portion of the ship below the margin line before (or abaft) the machinery space.

In the case of ships engaged on services where the cargo holds are not generally occupied by any substantial quantities of cargo, no part of the cargo spaces is to be included in calculating "b".

- (e) In the case of unusual arrangements, the Administration may allow, or require, a higher or lower permeability for the portions before or abaft the machinery space. For the purpose of such calculation, the permeability

この場合において、

a は、この章の第二規則に定義する旅客区域であつて機関区域の前方（又は後方）において限界線の下方にあるものの容積とする。

v は、機関区域の前方（又は後方）において限界線の下方にある船舶の部分の全容積とする。

(d) 第三章第二十七規則(c)の規定により救命艇の所定の合計収容能力を超える数の乗船者を運送することを認められ、かつ、この章の第一規則(d)の規定により特別規定に従うことを要求される船舶については、機関区域の前方（又は後方）の船舶の部分の一律の平均浸水率は、次の式で算定する。

$$0.5 - 35 \frac{b}{v}$$

この場合において、

b は、機関区域の前方（又は後方）において限界線の下方にあり、かつ、フロア、内底又は船首尾タンクの上面の上方にある場所であつて、貨物区域、石炭庫、燃料油タンク、貯藏品室、手荷物室、郵便室、チェーン・ロッカー及び清水タンクに充てるものの容積とする。

v は、機関区域の前方（又は後方）において限界線の下方にある船舶の部分の全容積とする。

通常その貨物倉が相当の量の貨物を積載する用途に用いられない船舶については、貨物区域の部分は、b の計算に含めない。

(e) 通例の配置と異なる配置の場合には、主管庁は、機関区域の前方又は後方の部分の平均浸水率の精密な計算を許容し、又は要求することができる。この計算上、この章の第二規則

of passenger spaces as defined in Regulation 2 of this Chapter shall be taken as 95, that of spaces containing machinery as 85, that of all cargo, coal and stores as 75, that of spaces for deck chairs, lifeboats, life rafts and other tanks as 50, while all other spaces may be approved in each case.

(1) Where a between deck compartment between two watertight transverse bulkheads is not completely enclosed within permanent steel bulkheads and less any space completely enclosed within permanent steel bulkheads and appropriated to other purposes, shall be regarded as passenger space. Where, however, the passenger or crew space in question is completely enclosed within permanent steel bulkheads, only the space so enclosed need be considered as passenger space.

に定義する旅客区域の浸水率は、九十五とし、機関を含む場所の浸水率は、八十五とし、貨物、石炭及び貯蔵品のために充てられる場所の浸水率は、六十とし、また、二重底の浸水率及び燃料油タンクその他のタンクの浸水率は、承認された値とする。

(f) 二の横置水密隔壁の間にある甲板間の区画室に旅客区域又は乗組員区域が含まれる場合には、常設鋼製隔壁によつて完全に閉閉されかつ他の目的に充てられる場所を除くほか、その区画室の全部を旅客区域とみなす。ただし、当該旅客区域又は乗組員区域が常設鋼製隔壁によつて完全に閉閉されている場合には、閉閉された場所のみを旅客区域とみなす。

第五規則 区画室の可許長

(a) 船舶は、その予定された用途の性質を考慮して、できる限り有効に区画する。区画の程度は、旅客の運送に主として従事する最も長い船舶が最も高い程度に区画されるように、船舶の長さ及び用途に応じて異なる。

(b) 区画係数 船舶の長さの特定の点を中心点とする区画室の最大の可許長は、可浸長に適当な係数(区画係数という。)を乗じて求める。

区画係数は、船舶の長さに応じて変わるものとし、一定の長さに対しては、船舶の予定された用途の性質に応じて変わる。この係数は、

(i) 船舶の長さが増大するに従い、
(ii) 貨物運送に主として従事する船舶に適用する係数Aから、旅客運送に主として従事する船舶に適用する係数Bま

Permissible Length of Compartments

Regulation 5

(a) Ships shall be as efficiently subdivided as is possible having regard to the nature of the service for which they are intended. The degree of subdivision shall be determined by the degree of subdivision corresponding to the length, bulkhead degree of subdivision corresponds with the ships of greatest length, primarily engaged in the carriage of passengers.

(b) *Factor of Subdivision* The maximum permissible length of a compartment having its centre at any point in the ship's length is obtained from the floodable length by multiplying the latter by an appropriate factor called the factor of subdivision.

The factor of subdivision shall depend on the length of the ship, and for a given length shall increase in a regular and continuous manner:—

(i) as the length of the ship increases, and
(ii) as the factor A, applicable to ships primarily engaged in the carriage of passengers,

The variations of the factors A and B shall be expressed by the following formulae, and (i) where L is the length of the ship as defined in Regulation 2 of this Chapter:

L in metres

$$A = \left[\frac{58.2}{L} \right] + 18 \quad (L = 121 \text{ and upwards}) \dots\dots\dots (1)$$

L in feet

$$A = \left[\frac{190}{L} \right] + 18 \quad (L = 430 \text{ and upwards})$$

で、

規則的かつ連続的に減少する。

係数 A 及び B の変化は、次の (I) 及び (II) の式で示す。式中の L は、この章の第二規則に定義する船舶の長さである。

L がメートルである場合

$$A = \frac{58.2}{L - 60} + 0.18 \quad (L = 131 \text{ 以上}) \quad \dots\dots\dots (I)$$

L がフィートである場合

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0.18 \quad (L = 430 \text{ 以上})$$

L がメートルである場合

$$B = \frac{30.3}{L - 42} + 0.18 \quad (L = 79 \text{ 以上}) \quad \dots\dots\dots (II)$$

L がフィートである場合

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0.18 \quad (L = 260 \text{ 以上})$$

(c) 用途の標準 特定の長さの船舶については、適当な区画係数は、次の (III) 及び (IV) の式で求める用途の標準数（以下「標準数」という。）を用いて算定する。

C は、標準数とする。

L は、この章の第二規則に定義する船舶の長さとする。

M は、この章の第二規則に定義する機関区域の容積とする。内底の上方において機関区域の前方又は後方に常設燃料タンクがある場合には、その容積を加算する。

P は、この章の第二規則に定義する旅客区域の限界線の下方の全容積とする。

V は、船舶の限界線の下方の全容積とする。

P = KN

L in metres

$$B = \frac{30.3}{L - 42} + 0.18 \quad (L = 79 \text{ and upwards}) \quad \dots\dots\dots (II)$$

L in feet

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0.18 \quad (L = 260 \text{ and upwards})$$

(5) *Criterion of Service.* For a ship of given length the appropriate factor of subdivision shall be determined by the Criterion Numerical, the figures of which are called the Criterion Numerals as given by the following formulae (III) and (IV) where:

C₁ = the Criterion Numerals;

L = length of the ship, as defined in Regulation 2 of this Chapter;

M = the volume of the machinery space, as defined in Regulation 2 of this Chapter, plus the volume of any permanent oil fuel bunkers which are situated above the inner bottom and before or abaft the machinery space;

P = the whole volume of the passenger spaces below the margin line, as defined in Regulation 2 of this Chapter;

V = the whole volume of the ship below the margin line;

P₁ = KN where:

N = number of passengers for which the ship is to be certified.

K has the following values:

L length in metres and volumes in cubic metres 0.96L

L length in feet and volumes in cubic feet 6L

Where the value of KN is greater than the sum of P and the whole volume of the ship below the margin line, the figures to be taken as P₁ is that sum or two-thirds KN, whichever is the greater.

When P₁ is greater than P -

$$C_1 = \frac{72}{V} \cdot \frac{M + 2P}{P_1 - P} \quad \dots\dots\dots (III)$$

and in other cases -

$$C_1 = \frac{72}{V} \cdot \frac{M + 2P}{P_1} \quad \dots\dots\dots (IV)$$

For ships not having a continuous bulkhead deck the volumes are to be taken up to the actual margin lines used in determining the floodable lengths.

(6) *Rules for Subdivision of Ships other than those covered by paragraph (5) of this Regulation*

(i) The subdivision abaft the forepeak of ships 131 metres (430 feet) in length and upwards having a criterion numeral of 23 or less shall be governed by the factor A given by formula (I); of those having a criterion numeral of 24 or more by formula (II); and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F obtained by linear interpolation between the factors A and B using the formula:

$$F = A - \frac{(A - B)(C_1 - 23)}{100} \quad \dots\dots\dots (V)$$

Nevertheless, where the criterion numeral is equal to 45 or more and notwithstanding the computed factor of subdivision, as given by formula (V), the factor of subdivision shall be 40.

Where the factor F is less than 40 and it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with the factor F in a machinery compartment of the ship, the subdivision

この場合において、
Nは、旅客定員とする。

Kは、次の値とする。

長さがメートル、容積が立方メートル

である場合………

$$0.056L$$

長さがフィート、容積が立方フィート

である場合………

$$0.6L$$

KNの値がPと限界線の上方の実際の旅客区域の全容積

との和より大きい場合には、 P_1 として用いる値は、この

和又は $\frac{2}{3}KN$ のいずれか大きい方の値とする。

P_1 がPより大きい場合

$$C_s = 72 \frac{M+2P}{V+P_1-P} \dots\dots\dots (III)$$

その他の場合

$$C_s = 72 \frac{M+2P}{V} \dots\dots\dots (IV)$$

連続する隔壁甲板を有しない船舶については、容積は、可浸長の算定に用いる実際の限界線までの容積について計算する。

(d) (e)の規定が適用される船舶以外の船舶の区画規則

(i) 長さ百三十一メートル（四百三十一フィート）以上の船舶の船首倉の後方の区画は、標準数が二十三以下である場合には(I)の式で求める係数Aにより、標準数が百二十三以上である場合には(II)の式で求める係数Bにより、また、標準数が二十三を超え百二十三未満である場合には次の式を用

of such compartment may be governed by an increased factor, which, however, shall not exceed 1.2.

(ii) The subdivision abaft the forepeak of ships less than 131 metres (430 feet) but not less than 79 metres (260 feet) in length having a criterion numeral less than 5, and of all ships less than 79 metres (260 feet) in length having a criterion numeral less than 5, shall be governed by the formula (III), of those having a criterion numeral between 5 and 125 inclusive, and of those having a criterion numeral equal to 5, where—

$$S = \frac{3.574 - 25L}{13} \quad (L \text{ in metres}) = \frac{9.382 - 20L}{34} \quad (L \text{ in feet})$$

shall be governed by the factor unity, of those having a criterion numeral of 125 or more by the factor B given by the formula (III), of those having a criterion numeral between 5 and 125 inclusive, and of those having a criterion numeral equal to 5, where—

$$F = 1 - \frac{(1.2 - S)C_s}{123 - S} \dots\dots\dots (VI)$$

(iii) The subdivision abaft the forepeak of ships less than 131 metres (430 feet) but not less than 79 metres (260 feet) in length and having a criterion numeral less than 5, and of all ships less than 79 metres (260 feet) in length having a criterion numeral less than 5, shall be governed by the formula (III), of those having a criterion numeral between 5 and 125 inclusive, and of those having a criterion numeral equal to 5, where—

(iv) The provisions of sub-paragraph (iii) of this paragraph shall apply to the subdivision of the forepeak of ships less than 131 metres (430 feet) in length having a criterion numeral less than 5, but not exceeding—

$$L^2 \quad \frac{L^2}{650} \quad (\text{in metres}) = \frac{L^2}{700} \quad (\text{in feet}), \text{ or } 50, \text{ whichever is the less.}$$

(e) *Special Standards of Subdivision for Ships which are permitted under paragraph (c) of Regulation 27 of Chapter II-1 to carry a number of persons on board in excess of the lifboat capacity provided and with special provisions for the application of this Chapter to comply with special provisions.*

(i) (1) In the case of ships primarily engaged in the carriage of passengers, the subdivision about the forepeak shall be governed by a factor of .50 or by the factor determined according to paragraph (c) and (d) of this Regulation, whichever is the less.

(2) In the case of such ships less than 91.5 metres (300 feet) in length, the Administration may, if it is satisfied that compliance with such factor would be impracticable in a compartment, it may allow the length of that compartment to be governed by a higher factor provided the factor used is the lowest that is practicable and reasonable in the circumstances.

(ii) Where, in the case of any ship, whether less than 91.5 metres (300 feet) or not, the necessity of carrying appreciable quantities of cargo makes it impracticable to require the subdivision about the forepeak to be governed by a factor not exceeding .50, the standard of subdivision to be applied to the forepeak shall be that of the subdivision to be applied to the forepeak of ships of the same length, but where the Administration is satisfied that insistence on strict compliance in any respect would be unreasonable, it may allow such alternative arrangement of the subdivision as will not diminish the general effectiveness of the subdivision.

(i) The provisions of paragraph (c) of this Regulation relating to calculating the value of P, for certified passengers K, is to have cubic metres (125 cubic feet), wherever it is greater, and for uncertified passengers K, is to have the value 3.55 cubic metres (125 cubic feet).

いて係数Aと係数Bとの間の一次補間法で求める係数Fにより決定する。

$$F = A - \frac{(A-B)(C-23)}{100} \dots\dots\dots(V)$$

標準数が四十五以上で、かつ、(V)の式で求めた係数が○・五〇を超え○・六五以下である場合には、船首倉の後方の区画は、係数○・五〇により決定する。

係数Fが○・四〇未満である場合において、船舶の機関区画室について係数Fによることが実行不可能であることが明らかであると主管庁が認めるときは、この区画室の区画は、○・四〇を超えない範囲内で係数Fより大きい係数により決定することができる。

- (ii) 長さ百三十一メートル(四百三十フィート)未満七十九メートル(二百六十フィート)以上の船舶の船首倉の後方の区画は、標準数が次の式で求めるSに等しい場合には、係数一・〇〇により決定する。

$$L \text{ がメートルである場合} \\ S = \frac{3,574-25L}{13}$$

Lがフィートである場合

$$S = 9,382-20L, \\ 34$$

この区画は、標準数が百二十三以上である場合にはⅡの式で求める係数Bにより、また、標準数がSを超え百二十三未満である場合には次の式を用いて一・〇〇と係数Bとの間の一次補間法で求める係数Fにより決定する。

- (2) The factor B in paragraph (b) of this Regulation shall be replaced by the factor BB determined by the following formula:

$$BB = \frac{L-76}{L-33} + 20 \quad (L = 55 \text{ and upwards}) \\ L \text{ in metres}$$

$$L \text{ in feet} \\ BB = \frac{57.6}{L-108} + 20 \quad (L = 180 \text{ and upwards})$$

- (3) The subdivision abaft the forepeak of ships 131 metres (430 feet) and over and having a criterion numeral of 123 or less shall be governed by the factor BB given by the formula in paragraph (b) of this Regulation; of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor BB given by the formula in paragraph (b) of this Regulation; and of those having a criterion numeral between 23 and 123 by the factor F, obtained by linear interpolation between the factors A and BB, using the formula:

$$F = A - \frac{(A-BB)(C-23)}{100}$$

except that if the factor F so obtained is less than .50 the factor to be used shall be either .50 or the factor calculated according to the formula in paragraph (b)(3) of this Regulation, whichever is the smaller.

- (4) The subdivision abaft the forepeak of ships less than 131 metres (430 feet) but not less than 55 metres (180 feet) in length having a criterion numeral equal to S, where -

$$S_1 = \frac{3,712-25L}{19} \quad (L \text{ in metres})$$

$$S_2 = \frac{1,950-4L}{10} \quad (L \text{ in feet})$$

shall be governed by the factor unity, of those having a criterion numeral of 123 or more by the factor BB given by the formula in subparagraph (b)(2) of this paragraph; of those having a criterion numeral of 123 or less by the factor BB given by the formula in paragraph (b)(2) of this paragraph; and of those having a criterion numeral between unity and the factor BB using the formula:

$$F = 1 - \frac{(1-BB)(C-S_1)}{123-S_1}$$

except that in either of the two latter cases if the factor so obtained is less than .50 the subdivision may be governed by a factor not exceeding .50.

- (5) The subdivision abaft the forepeak of ships less than 131 metres (430 feet) but not less than 55 metres (180 feet) in length and having a criterion numeral less than S₁ and of all ships less than 55 metres (180 feet) in length shall be governed by the factor BB, unless it is shown to the satisfaction of the Administration to be impracticable to comply with this factor in particular compartments, in which event the Administration may allow the factor BB to be applied to all compartments, provided that the aftermost compartment and as many as possible of the forward compartments (between the forepeak and the after end of the machinery space) shall be kept within the floodable length.

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C - S)}{123 - S} \dots\dots\dots (VI)$$

(iii) 長さ百三十一メートル（四百三十フィート）未満七十九メートル（二百六十フィート）以上で標準数がS未満である船舶及び長さ七十九メートル（二百六十フィート）未満の船舶の船首倉の後方の区画は、係数一・〇〇により決定する。もつとも、そのいずれの場合においても、主管庁は、船舶の特定の部分についてこの係数によることが明らかに実行不可能であると認めるときは、事情を考慮した上で妥当と認める緩和を許容することができる。

(iv) (d)(iii)の規定は、運送を認められる旅客定員が十二を超え次の数又は五十のいずれか小さい方の数を超えない船舶（長さのいかなを問わない。）にも適用する。

Lがメートルである場合.....L² 650

Lがフィートである場合.....L² 7,000

(e) 第三章第二十七規則(c)の規定により救命艇の所定の合計収容能力を超える数の乗船者を運送することを認められ、かつ、この章の第一規則(d)の規定により特別規定に従うことを要求される船舶に対する区画の特別規準

(i) (1) 旅客の運送に主として従事する船舶については、船首倉の後方の区画は、係数〇・五〇により決定する。(c)及び(d)の規定に従つて決定する係数が〇・五〇未満である場合には、その値により決定する。

(2) 長さ九十一・五メートル（三百フィート）未満の(e)(i)(1)の船舶について主管庁が(e)(i)(1)の係数を区画室に適用することが実行不可能であると認める場合には、主管庁

は、区画室の長さを、(e)(i)の係数より大きい係数により決定することを認めることができる。ただし、その係数は、その事情において合理的かつ実行可能な最も小さい係数とする。

- (ii) いずれの船舶についても、長さが九十一・五メートル（三百フィート）未満であるかどうかを問わず、相当の量の貨物を運送する必要がある船舶の後方の区画を○・五以下の係数により決定することが実行不可能である場合には、適用する区画の規準は、この(e)(ii)の(1)から(5)までの規定に従つて決定する。もつとも、主管庁は、何らかの点で厳格な適用を強制することが不合理であると認める場合には、適当と認められかつ区画の全般的な効果を減ずることがないような水密隔壁の別の配置を認めることができる。
- (1) 標準数に関しては、(c)の規定を適用する。寢床旅客に対する P_1 の値の計算に当たつては、 K は、(c)に定義する値又は三・五立方メートル（百二十五立方フィート）のいずれか大きい方の値をとり、無寢床旅客に対する P_1 の値の計算に当たつては、 K は、三・五立方メートル（百二十五立方フィート）の値をとる。
- (2) (b)の係数 B は、次の式で算定する係数 BB と置き換える。

L がメートルである場合

$$BB = \frac{17.6}{L-33} + 0.20 \quad (L=55 \text{以上})$$

L がフィートである場合

$$BB = \frac{57.6}{L-108} + 0.20 \quad (L=180 \text{以上})$$

- (3) 長さ百三十一メートル（四百三十フィート）以上の船舶の船首倉の後方の区画は、標準数が二十三以下である場合には(b)の(i)の式で求める係数Aにより、標準数が百二十三以上である場合には(e)(ii)(2)の式で求める係数BBにより、また、標準数が二十三を超え百二十三未満である場合には次の式を用いて係数Aと係数BBとの間の一次補間法で求める係数Fにより決定する。

$$F = A - \frac{(A - BB)(C - 23)}{100}$$

その求めた係数Fが○・五○未満である場合には、○・五○又は(d)(i)の規定に従つて計算する係数のいずれか小さい方の係数を用いる。

- (4) 長さ百三十一メートル（四百三十フィート）未満五十五メートル（百八十フィート）以上の船舶の船首倉の後方の区画は、標準数が次の式で求めるS₁に等しい場合には、係数一・○○により決定する。

Lがメートルである場合

$$S_1 = \frac{3,712 - 25L}{19}$$

Lがフィートである場合

$$S_1 = \frac{1,950 - 4L}{10}$$

この区画は、標準数が百二十三以上である場合には(e)(ii)(2)の式で求める係数BBにより、また、標準数がS₁を超え百二十三未満である場合には次の式を用いて一・○○と係数BBとの間の一次補間法で求める係数Fにより決定する。

$$F=1-\frac{(1-B)(C-S)}{123-S}$$

もつとも、いずれの場合においても、その求めた係数が
 ○・五〇未満である場合には、区画は、○・五〇を超え
 ない係数により決定することができる。

- (5) 長さ百三十一メートル（四百三十フィート）未満五十
 五メートル（百八十フィート）以上で標準数が S_1 未満で
 ある船舶及び長さ五十五メートル（百八十フィート）未
 満の船舶の船首倉の後方の区画は、係数 $\frac{1}{10}$ により
 決定する。もつとも、主管庁は、特定の区画室について
 この係数によることが明らかに実行不可能であると認め
 る場合には、これらの区画室について、事情を考慮した
 上で妥当と認める緩和を許容することができる。この場
 合において、最後部の区画室及びできる限り多くの前方
 の区画室（船首倉と機関区域の後端との間にあるもの）
 は、可浸長以内の長さのものでなければならない。

第六規則 区画に関する特別規則

区画に
 する特
 別規則

- (a) 船舶のいずれかの部分において横置水密隔壁が他の部分に
 おけるよりも上層の甲板に達しており、可浸長の計算におい
 て隔壁のこの延長を利用することが望ましい場合には、次の
 ことを条件として、船舶の当該いずれかの部分について個別
 の限界線を使用することができる。
- (i) 船側が船舶の全長にわたつて上方の限界線に対応する甲
 板まで達していること、及びこの甲板の下方の外板のすべ
 ての開口を船舶の全長にわたつてこの章の第十四規則の規
 定の適用上限界線の下方にあるものとして取り扱うこと。

Regulation 6

Special Rules concerning Subdivision

- (a) Where in a portion or portions of a ship the watertight bulkheads are
 carried to a higher deck than in the remainder of the ship and it is desired to
 take advantage of this higher extension of the bulkheads in calculating the flood-
 able length, separate margin lines may be used for each such portion of the ship
 provided:
- (i) the sides of the ship are extended throughout the ship's length to the
 deck corresponding to the upper margin line and all openings in the
 shell plating below this deck throughout the length of the ship are
 treated as being below a margin line for the purposes of Regulation
 14 of this Chapter; and
- (ii) the two compartments adjacent to the "gap" in the bulkhead deck
 are each provided with a separate length corresponding to their
 respective margin lines, and in addition, their combined length does
 not exceed twice the permissible length based on the lower margin
 line.
- (b) (i) A compartment may exceed the permissible length determined by
 the rules of Regulation 5 of this Chapter provided the combined
 lengths of each pair of adjacent compartments to which the compari-
 son is made do not exceed twice the permissible length, whichever is the less,
 length or twice the permissible length, whichever is the less.

- (ii) 隔壁甲板の階段部に隣接する二の区画室がそれぞれの限界線に対応する可許長以内の長さのものであり、かつ、これらの合計長が下方の限界線に対応する可許長の二倍の長さを超えないこと。
- (b) (i) 区画室の長さは、その区画室とこれに隣接する区画室のいずれとの合計長も可許長の二倍の長さ又は可浸長のいずれか小さい方の長さを超えない場合には、この章の第五規則の方式により決定する可許長を超えることができる。
- (ii) 隣接する二の区画室のいずれか一方が機関区域内にあり、他方が機関区域外にある場合において、当該他方の区画室のある船舶の部分の平均浸水率が機関区域の平均浸水率と異なるときは、その二の区画室の合計長は、その二の区画室のある船舶のそれぞれの部分の平均浸水率の平均を基礎として調整する。
- (iii) 隣接する二の区画室の区画係数が異なる場合には、その二の区画室の合計長は、比例的に決定する。
- (c) 長さ百メートル（三百三十フィート）以上の船舶においては、船首倉の後方の横置水密隔壁の一は、船首垂線から可許長を超えない距離に設ける。
- (d) 横置水密隔壁には、屈折部を設けることができる。ただし、屈折部のすべての部分が、最高区画満載喫水線の水平面において中心線に対し直角に測つて外板からこの章の第二規則に定義する船舶の幅の五分の一に相当する距離にある船舶の両側における垂直面の内方にあることを条件とする。
- (e) 前記の条件を満たさない屈折部のいずれの部分も、(e)の規定により階段部として取り扱う。
- (e) 横置水密隔壁には、次のいずれかの条件を満たす場合には、

- (i) If one of the two adjacent compartments is situated inside the machinery space, and the second is situated outside the machinery space, the combined length of the two compartments shall be adjusted to the mean average permeability of the two portions of the ship in which the compartments are situated.
- (ii) Where the two adjacent compartments have different factors of subdivision, the combined length of the two compartments shall be determined proportionately.
- (c) In ships 100 metres (330 feet) in length and upwards, one of the main transverse bulkheads shall be situated at a distance from the forward perpendicular which is not greater than the permissible length.
- (d) A main transverse bulkhead may be recessed provided that all parts of the recess lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth the breadth of the ship, as measured at right angles to the centre line at the level of the deepest subdivision. Any part of a recess which lies outside these limits shall be dealt with in a step in accordance with paragraph (e) of this Regulation.
- (e) A main transverse bulkhead may be stepped provided that it meets one of the following conditions:
- (i) the combined length of the two compartments, separated by the bulkhead in question, does not exceed either 90 per cent of the permissible length of the ship, or the permissible length, except that any recess in the bulkhead shall be dealt with in accordance with paragraph (d) of this Regulation; or
- (ii) the combined length of the two compartments in question shall not exceed the permissible length;
- (f) additional subdivision is provided in way of the step to maintain the same measure of safety as that secured by a plane bulkhead;
- (iii) the compartment over which the step extends does not exceed the permissible length corresponding to a margin line taken 76 millimetres (3 inches) below the step.
- (d) Where a main transverse bulkhead is recessed or stepped, an equivalent plane bulkhead shall be used in determining the subdivision.
- (e) If the distance between two adjacent main transverse bulkheads, or their equivalent plane bulkheads, or the distance between the transverse planes passing through the nearest stepped portions of the bulkheads, is less than 10 metres (33 feet), the distance between the stepped portions shall be 10 metres (33 feet) whichever is the less, only one of these bulkheads shall be regarded as forming part of the subdivision of the ship in accordance with the provisions of Regulation 5 of this Chapter.
- (f) Where a main transverse watertight compartment contains liquid subdivision and it can be shown to the satisfaction of the Administration that after any assumed side damage extending over a length of 3.05 metres (10 feet) plus 3 per cent of the length of the ship, or 10.67 metres (35 feet) whichever is the less, the whole volume of the main compartment will not be flooded, a proportionate reduction in the required factor of subdivision may be allowed, provided that the undamaged side shall not be greater than that assumed on the damaged side.
- (i) Where the required factor of subdivision is .50 or less, the combined length of any two adjacent compartments shall not exceed the floodable length.

階段部を設けることができる。

(i) 横置水密隔壁で仕切られる二の区画室の合計長が可浸長の九十パーセントに相当する長さ及び可許長の二倍の長さを超えないこと。ただし、区画係数が○・九を超える船舶においては、二の区画室の合計長は、可許長を超えてはならない。

(ii) 平面隔壁によつて確保されると同程度の安全性を維持するため、階段部のある箇所に追加の区画を設けること。

(iii) 上方に階段部のある区画室の長さが、階段部の七十六ミリメートル（三インチ）下方に引いた限界線に対応する可許長を超えないこと。

(f) 横置水密隔壁に屈折部又は階段部がある場合には、これと同等の平面隔壁を用いて区画を決定する。

(g) 隣接する二の横置水密隔壁の間、これと同等の平面隔壁の間又は横置水密隔壁の階段部の最も近い点を通る横断面の間の距離が三・五メートル（十フィート）に船舶の長さの三パーセントに相当する長さを加えたもの又は十・六七メートル（三十五フィート）のいずれか小さい方の長さに達しない場合には、これらの隣接する二の横置水密隔壁の一のみをこの章の第五規則の規定による船舶の区画の部分を形成するものとみなす。

(h) 区画室が局部的区画を有しており、三・〇五メートル（十フィート）に船舶の長さの三パーセントに相当する長さを加えたもの又は十・六七メートル（三十五フィート）のいずれか小さい方の長さに及ぶ船側損傷を受けても区画室の全容積について浸水しないことが明らかであると主管庁が認める場合には、その他の場合にこの区画室に要求される可許長を、当該局部的区画の容積に応じて、増大させることができる。

- (i) この場合において、損傷を受けない船側について仮定する有効浮力の容積は、損傷を受けた船側について仮定する容積を超えてはならない。
- (ii) 要求される区画係数が $\bullet \cdot 五$ 以下である場合には、隣接する二の区画室の合計長は、可浸長を超えてはならない。

第七規則 損傷状態にある船舶の復原性

- (a) 船舶は、可浸長以内にあることを要求されるいずれの区画室についても、浸水の最終段階に耐えるため、十分な非損傷時復原性をいかなる使用状態においても有するものとす。

隣接する二の区画室がこの章の第六規則(e)(i)の条件による階段部を有する横置水密隔壁によって仕切られる場合には、非損傷時復原性は、その二の区画室の浸水に耐えるために十分なものでなければならぬ。

要求される区画係数が $\bullet \cdot 五$ 以下で $\bullet \cdot 三三$ を超える場合には、非損傷時復原性は、隣接する二の区画室の浸水に耐えるために十分なものでなければならぬ。

要求される区画係数が $\bullet \cdot 三三$ 以下である場合には、非損傷時復原性は、隣接する三の区画室の浸水に耐えるために十分なものでなければならぬ。

- (b) (i) (a)に定める要件は、(c)、(d)及び(f)の規定に従い、かつ、船舶の寸法比及び設計上の特性並びに損傷を仮定した区画室の配置及び形状を考慮して行い計算によつて決定する。この計算に当たつては、船舶は、復原性について予想される最悪の使用状態にあるものと仮定する。

- (ii) 水の流入を防ぐのを嚴重にするために十分な水密性を有

Stability of Ships in Damaged Condition

Regulation 7

- (a) Sufficient intact stability shall be provided in all service conditions so as to enable the ship to withstand the final stage of flooding of any one main compartment which is required to be within the floatable length.
- Where two adjacent main compartments are separated by a bulkhead which supports the main deck, the subdivision (C) of Regulation 6 of this Chapter, the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of those two adjacent main compartments.

Where the required factor of subdivision is .50 or less but more than .33 intact stability shall be adequate to withstand the flooding of any two adjacent main compartments.

Where the required factor of subdivision is .33 or less the intact stability shall be adequate to withstand the flooding of any three adjacent main compartments.

- (b) (i) The requirements of paragraph (a) of this Regulation shall be determined by calculations which are in accordance with paragraphs (c), (d) and (f) of this Regulation and which take into consideration the proportions and design characteristics of the ship and the anticipated service condition as regards stability.

- (ii) Where it is proposed to fit decks, inner skins or longitudinal bulkheads of sufficient tightness to seriously restrict the flow of water, the Administration shall be satisfied that proper consideration is given to the effect on the ship's stability.
- (iii) In cases where the Administration considers the range of stability in the damaged condition to be doubtful, it may require investigation thereof.

- (c) For the purpose of making damage stability calculations the volume and surface permeabilities shall be in general as follows:

Spaces	Permeability
Appropriated to Cargo, Coal or Stores	60
Occupied by Accommodation	95
Intended for Machinery	85
Intended for Liquids	0 or 95*

*Higher surface permeabilities are to be assumed in respect of spaces which, in the vicinity of the damage waterplane, contain no substantial quantity of cargo or stores, and in respect of spaces which are not generally occupied by any substantial quantity of cargo or stores.

- (d) Assumed extent of damage shall be as follows:

- (i) Longitudinal extent: 3.05 metres (10 feet) plus 3 per cent of the length of the ship, or 10.67 metres (35 feet) whichever is the less. Where the