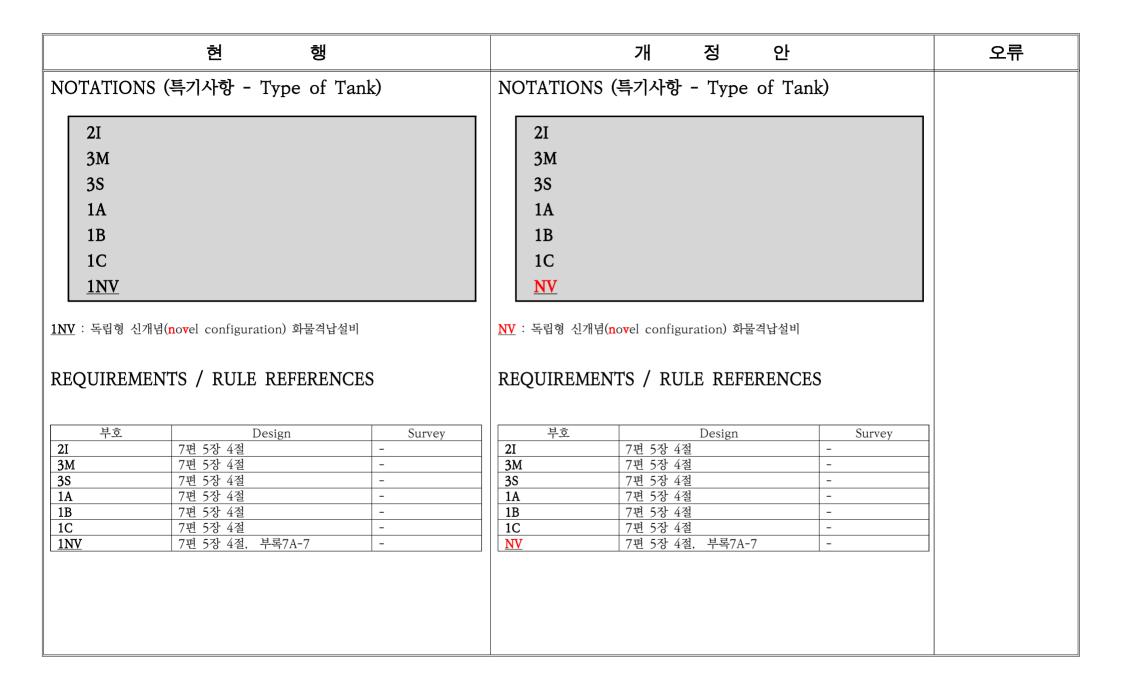
### 2024 선급기술규칙 정오표



※ 본 정오표는 2024년 선급기술규칙 인쇄본에 대한 것으로서, 홈페이지에 게시된 PDF 파일의 오류는 정정되어 있음을 알려드립니다.

### 혀 행 개 정 아 오류 〈선급부호안내서〉 〈선급부호안내서〉 2-1 선종부호 및 특기사항 2-1 선종부호 및 특기사항 2-1. Liquefied Gas Carrier 2-1. Liquefied Gas Carrier 특기사항 특기사항 선종 선종 Type of Type of Transportatio Type of Type of Transportatio Tank n Mode n Mode Ship Ship Tank (R) (R) Liquefied 1G 21 Liquefied 1G 21 2G 3M (P) 2G 3M (P) Gas Carrier Gas Carrier 2PG **3**S **3**S (RP) 2PG (RP) $1NV \rightarrow NV$ 3G 1A 3G 1A (독립형 아닐 수 있 1B 1B 1C 1C 현재 등록선박 없음 1NV NV LPG LPG NOTATIONS (특기사항 - Type of Tank) NOTATIONS (특기사항 - Type of Tank) **2**I 2I 3M 3M **3S 3S** 1**A** 1A 1B 1B 1C 1C 1NV NV 1NV : 독립형 신개념(novel configuration) 화물격납설비 ~ NV : 독립형 신개념(novel configuration) 화물격납설비 ~

### 혀 행 개 정 아 오류 REQUIREMENTS / RULE REFERENCES REQUIREMENTS / RULE REFERENCES 부호 부호 Design Survey Design Survey 7편 5장 4절 2I 7편 5장 4절 3M 7편 5장 4절 3M 7편 5장 4절 3S 7편 5장 4절 3S 7편 5장 4절 1A 7편 5장 4절 1A 7편 5장 4절 1B 7편 5장 4절 1B 7편 5장 4절 1C 1C 7편 5장 4절 7편 5장 4절 1NV 7편 5장 4절, 부록 7A-7 NV 7편 5장 4절, 부록 7A-7 8.3 Oil/Liquefied Gas Carrier 8.3 Oil/Liquefied Gas Carrier 특기사항 특기사항 선종 선종 Liquefied Gas Carrier Liquefied Gas Carrier Oil/Liquefied Gas Oil/Liquefied Gas (C) (C) Α В В Α Carrier Carrier 'ESP' 'ESP' 1G 2I (R) 2I (R) 1G (Double Hull) (Double Hull) 3M (P) 3M 2G 2G 3S 3S (Double Hull)(EXP) (RP) (Double Hull)(EXP) 2PG (RP) 1A 1A 3G (FAC) (FAC) 1B 1B (FAO) 1C (FAO) 1C <u>1NV</u> NV (FBC) (FBC) (CSR) (CSR)



# 제 1 편

현 행	개 정 안	비고
〈규칙 1편〉	〈규칙 1편〉	- 자체 식별 : 21년 판에 추가된 사항이
제 1 장 등록검사	제 1 장 등록검사	22년 판 이후에 누락됨.
제 3 절 제조 <del>중등</del> 록검사 <i>(2022)</i>	제 3 절 제조 <del>중등</del> 록검사 <i>(2022)</i>	
306. 제반시험 [지침 참조] 제조중등록검사에 있어서는 해당 규정에 정하는 바에 따라 수압시험, 수밀시험 및 효력시험을 한다. 또한 제어장치 및 계측장치는 선내에 설치한 후 우리 선급이 필요하다고 인정하는 시험을 하여야 한다. 이에 추가하여 케이블 수밀 관통부 검사는 다음에 따른다. (2021)		

현 행	개 정 안	비고
〈적용지침 1편〉	〈적용지침 1편〉	- 검사업무팀 개정요청 공문 (SUR3000-582-2024,
부록 1-12 제조중등록검사 시의 선체검사	부록 1-12 제조중등록검사 시의 선체검사	2024/04/24)에 의거
표 1 선체검사항목활동 표	표 1 선체검사항목활동 표	
< 표 1 의 추 록 >	< 표 1 의 추 록 >	
- 모든 신조업무에 대한 검사를 시작하기에 앞서, 우리 선급은 시작회의에서 조선소와 표 1에 나열된 항목들에 대하여 협의하여야 한다. 이 회의의 목적은 표 1에 규정된 특정활동의 처리방법에 대하여 검토 및 합의하는데 있다. 이 회의는 사용하고자 하는 외주업체의 목록을 포함하여 조선소의 건조시설과 선박의 형식을 고려하여야 한다.	- 모든 신조업무에 대한 검사를 시작하기에 앞서, 우리 선급은 시작회의에서 조선소와 표 1에 나열된 항목들에 대하여 협의하여야 한다. 이 회의의 목적은 표 1에 규정된 특정활동의 처리방법에 대하여 검토 및 합의하는데 있다. 이 회의는 사용하고자 하는 외주업체의 목록을 포함하여 조선소의 건조시설과 선박의 형식을 고려하여야 한다.	
<생략>	<현행과 동일>	
- 시리즈선을 건조하는 경우* 첫 번째 선박에 대한 시작회의에서 합의된 특정활동에 어떠한 변경사항도 없다는 것을 조건으로 두 번째 및 이후의 후속호선들에 대하여는 시작회의에 관한 요건이 면제될 수 있다. 만일 어떠한 변경사항이 있는 경우 이들은 새로운 회의를 통하여 합의되어야 하며 이 회의기록에 문서화되어야 한다. * 시리즈선: 규칙 1편 1장 309. 참조.	- 시리즈선을 건조하는 경우* 첫 번째 선박에 대한 시작회의에서 합의된 특정활동에 어떠한 변경사항도 없다는 것을 조건으로 두 번째 및 이후의 후속호선들에 대하여는 시작회의에 관한 요건이 면제될 수 있다. 만일 어떠한 변경사항이 있는 경우 이들은 새로운 회의를 통하여 합의되어야 하며 이 회의기록에 문서화되어야 한다. * 시리즈선: 규칙 1편 1장 101.의 5항 309. 참조.	
* 시디스진· <b>규칙 1편 1경 <u>309.</u> 점조</b> .	* 시디스인, 뉴식 1번 1성 <u>101.의 9명</u> <del>309.</del> 점호.	

현 행	개 정 안	비고
《규칙 1편》 제 1 장 선급등록 제 9 절 선급정지, 탈급 및 재등록	〈규칙 1편〉 제 1 장 선급등록 제 9 절 선급정지, 탈급 및 재등록	검사업무팀 선급기술 규칙 제/개정 요청서 SUR3000-1328- 2024(2024/08/09)
901. 선급정지 및 회복	901. 선급정지 및 회복	에 의거
2. 다음의 경우 우리 선급의 선급정지절차에 따라 선급이 정지될 수 있다. (2020) 〈생략〉	2. 다음의 경우 우리 선급의 선급정지절차에 따라 선급이 정지될 수 있다. (2020) 〈현행과 동일〉	: 단순 numbering 개정 요청
<ul> <li>(1) ~ (8) &lt;생략&gt;</li> <li>(9) 기국으로부터 협약증서가 회수된 선박 또는 특별한 사유 없이 무국적 상태로 운항하는 선박 (2021)</li> <li>(10)</li> <li>(가) 한 국가, 초국가적 또는 국제적 정부기구가 부과하는 제재, 금지조항, 제한조치 등을 위반하거나 위반하는 것으로 의심되는 선박 (2022)</li> </ul>	(1) ~ (8) <현행과 동일> (9) 기국으로부터 협약증서가 회수된 선박 또는 특별한 사유 없이 무국적 상태로 운항하는 선박 (2021) (10) (가) 한 국가, 초국가적 또는 국제적 정부기구가 부과하는 제재, 금지조항, 제한조치 등을 위반하거나 위반하는 것으로 의심되는 선박 (2022)	
(나) 선박 또는 선박소유자로 인하여 우리 선급이 사회적으로 신뢰성을 상실 하거나 기타 부정적인 상황에 노출될 수 있다고 판단되는 경우 (2022) (11) 검사 수수료를 지불하지 아니한 경우 (2020)	(11) (나) 선박 또는 선박소유자로 인하여 우리 선급이 사회적으로 신뢰성을 상실하거나 기타 부정적인 상황에 노출될 수 있다고 판단되는 경우 (2022) (12) (11) 검사 수수료를 지불하지 아니한 경우 (2020)	
902. <b>탈급 (2021)</b> 1. 다음의 경우 선급위원회의 승인을 거쳐 해당선박을 탈급시킬 수 있다.	902. <b>탈급 (2021)</b> 1. 다음의 경우 선급위원회의 승인을 거쳐 해당선박을 탈급시킬 수 있다.	
(1) ~ (6) <생략> (7) 기국으로부터 협약증서가 회수된 선박 또는 특별한 사유 없이 무국적 상태로 운항하는 선박 (8) (가) 한 국가, 초국가적 또는 국제적 정부기구가 부과하는 제재, 금지조항, 제한조치 등을 위반하거나 위반하는 것으로 의심되는 선박 (2022)	<ul> <li>(1) ~ (6) &lt;현행과 동일&gt;</li> <li>(7) 기국으로부터 협약증서가 회수된 선박 또는 특별한 사유 없이 무국적 상태로 운항하는 선박</li> <li>(8) (가) 한 국가, 초국가적 또는 국제적 정부기구가 부과하는 제재, 금지조항, 제한조치 등을 위반하거나 위반하는 것으로 의심되는 선박 (2022)</li> </ul>	
(나) 선박 또는 선박소유자로 인하여 우리 선급이 사회적으로 신뢰성을 상실 하거나 기타 부정적인 상황에 노출될 수 있다고 판단되는 경우 (2022)	(9) (나) 선박 또는 선박소유자로 인하여 우리 선급이 사회적으로 신뢰성을 상실하거나 기타 부정적인 상황에 노출될 수 있다고 판단되는 경우 (2022)	

현 행	개 정 안	개 정 사 유
〈규칙〉 제 1 편	〈규칙〉 제 1 편	
제 3 장 검사강화제도 적용 ~	제 3 장 검사강화제도 적용 ~	
제 2 절 산적화물선 202. 연차검사 3. 노천갑판, 창구덮개 및 코밍의 검사	제 2 절 산적화물선 202. 연차검사 3. 노천갑판, 창구덮개 및 코밍의 검사	
(4) 창구덮개의 고박장치가 올바르게 작동하지 아니하는 경우 우리 선급과 협의하여 수리를 하여야 한다. 창구덮개 및 창구코밍이 대대적으로 수리 된 경우, 고박장치의 강도는 <u>규칙 7편 3장 9절 905. 폐쇄설비</u> 에 따라서 최신화되어야 한다. (2019)	(4) 창구덮개의 고박장치가 올바르게 작동하지 아니하는 경우 우리 선급과 협의하여 수리를 하여야 한다. 창구덮개 및 창구코밍이 대대적으로 수리 된 경우, 고박장치의 강도는 <u>규칙 4편 2장 5절</u> 에 따라서 최신화되어야 한 다. (2019)	
제 6 절 이중선체 산적화물선	제 6 절 이중선체 산적화물선	
602. 연차검사 3. 노천갑판, 창구덮개 및 코밍의 검사  (4) 창구덮개의 고박장치가 올바르게 작동하지 아니하는 경우 우리 선급과 협의하여 수리를 하여야 한다. 창구덮개 및 창구코밍이 대대적으로 수리된 경우, 고박장치의 강도는 규칙 7편 3장 9절 905. 폐쇄설비에 따라서	602. 연차검사 3. 노천갑판, 창구덮개 및 코밍의 검사  (4) 창구덮개의 고박장치가 올바르게 작동하지 아니하는 경우 우리 선급과 협의하여 수리를 하여야 한다. 창구덮개 및 창구코밍이 대대적으로 수리된 경우, 고박장치의 강도는 규칙 4편 2장 5절에 따라서 최신화되어야 한	
최신화되어야 한다. (2019)	다. (2019)	

현 행	개 정 안	개 정 사 유
〈적용지침〉 제 1 편	〈적용지침〉 제 1 편	
부록 1-5 선체구조부재의 두께계측 방법	부록 1-5 선체구조부재의 두께계측 방법	
2. 쇠모한도	2. 쇠모한도	
(3) 1998년 7월 1일 이후 2004년 1월 1일 전에 건조계약된 산적화물선으로 서 <u>규칙 7편 3장 9절</u> 에 따라 설계된 화물창의 창구덮개에 대한 쇠모한도 적용요령은 다음에 따른다.	(3) 1998년 7월 1일 이후 2004년 1월 1일 전에 건조계약된 산적화물선으로 서 <mark>규칙 4편 2장</mark> 에 따라 설계된 화물창의 창구덮개에 대한 쇠모한도 적용 요령은 다음에 따른다.	
(4) 2004년 1월 1일 이후 건조계약된 모든 산적화물선, 광석운반선 및 겸용 선으로서 규칙 7편 3장 9절에 따라 설계된 화물창의 창구덮개 및 창구코 밍에 대한 쇠모한도 적용요령은 다음에 따른다.	(4) 2004년 1월 1일 이후 건조계약된 모든 산적화물선, 광석운반선 및 겸용 선으로서 <mark>규칙 4편 2장</mark> 에 따라 설계된 화물창의 창구덮개 및 창구코밍에 대한 쇠모한도 적용요령은 다음에 따른다.	

현 행	개 정 안	비고
(규칙 1편) 제 2 장 선급검사	〈규칙 1편〉 제 2 장 선급검사	- IACS UR Z7. (Rev.29 <b>Corr. 1</b> May 2024) 및
제 1 절 일반사항	제 1 절 일반사항	UR Z7.1(Rev.15 Corr. 1 May 2024)
112. 두께계측에 대한 허용기준 (2019) 두께계측의 허용기준은 지침 부록 1-5의 표 1 및/또는 별도의 요건이 있는 경우 해당 요건(예를 들면, 국제선급연합회(IACS)의 통일규칙(UR) S21A(Evaluation of Scantlings of Hatch Covers and Hatch Coamings and Closing Arrangements of Cargo Holds of Ships, S21A applies for ships contracted for construction on or after 1 July 2012, Rev.1 of UR S21A applies for ships contracted for construction on or after 1 July 2016.)에 따른다.	112. 두께계측에 대한 허용기준 (2024) 두께계측의 허용기준은 지침 부록 1-5의 표 1 및/또는 별도의 요건이 있는 경우 해당 요건(예를 들면, 국제선급연합회(IACS)의 통일규칙(UR) S21(UR S21 Rev.6 applies for ships contracted for construction on or after 1 July 2024) 또는 S21A(Evaluation of Scantlings of Hatch Covers and Hatch Coamings and Closing Arrangements of Cargo Holds of Ships, S21A applies for ships contracted for construction on or after 1 July 2012, Rev.1 of UR S21A applies for ships contracted for construction on or after 1 July 2016. UR S21A was withdrawn from 1 July 2024 and replaced by UR S21 Rev.6)에 따른다.	반영
제 6 절 입거검사	제 6 절 입거검사	m
<ul> <li>604. 수중검사</li> <li>3. 입거검사를 수중검사로 대신하는 경우에는 다음에 따른다.</li> <li>(8) 선급부호의 추가특기사항 중 IWS 부호를 갖고자 하는 선박은 상기의 규정에 추가하여 다음의 구조 및 배치가 되어 있어야 한다. (2023)</li> <li>(가) (1)호의 도면 및 자료와 (나)호부터 (라)호의 내용이 포함된 도면을 제출하여 승인을 받은 후 본선에 비치하여야 한다.</li> </ul>	604. 수중검사 3. 입거검사를 수중검사로 대신하는 경우에는 다음에 따른다.  (8) 선급부호의 추가특기사항 중 IWS 부호를 갖고자 하는 선박은 상기의 규정에 추가하여 다음의 구조 및 배치가 되어 있어야 한다. (2023)  (가) (1)호의 도면 및 자료와 (나)호부터 (다) (라)호의 내용이 포함된 도면을 제출하여 승인을 받은 후 본선에 비치하여야 한다.	- Typo : 화물선팀에서 메일 로 식별해옴 on 3 <sup>rd</sup> June 2024.

현 행	개 정 안	비고
〈지침 1편〉         부록 1-5 선체구조부재의 두께계측 방법         표 3-2 두께계측 시 계측위치 및 계측점의 수 - CSR 선박 (계속)	〈지침 1편〉         부록 1-5 선체구조부재의 두께계측 방법         표 3-2 두께계측 시 계측위치 및 계측점의 수 - CSR 선박 (계속)	화물선팀 유선 요청에 의거 on 26 <sup>th</sup> Aug. 2024
30mm →	30 mm	: attached a wrong figure (실수로 이중선체 산적화물선 그림을 적용함) - Korean only
이중선체 산적화물선	이중선체 산적화물선	
(비고) 계측은 선택된 횡단면 양현에 대하여 시행하여야 한다.	(비고) 계측은 선택된 횡단면 양현에 대하여 시행하여야 한다.	
그림 1 단일선체 또는 이중선체 산적화물선의 횡단면에 대한 계측위치	그림 1 단일선체 또는 이중선체 산적화물선의 횡단면에 대한 계측위치	

현 행	개 정 안	비고
〈적용지침 1편〉 제 1 장 선급등록	〈적용지침 1편〉 제 1 장 선급등록	화물선팀 메일에 의거 on 23 Sep. 2024
제 3 절 제조중등록검사 (2023)  302. 도면승인 [규칙 참조] 1. 선체관계의 승인신청 도면에는 다음의 사항도 명시하여야 한다.  (2) 강재배치도    Lf(3편 1장 103.에 정의된 건형용 길이) 및 Lf의 전후단점 또는 Lf의 최단점에서 1/4 Lf의 점 (2017)	제 3 절 제조중등록검사 (2023)  302. 도면승인 [규칙 참조] 1. 선체관계의 승인신청 도면에는 다음의 사항도 명시하여야 한다.  (2) 강재배치도     Lf(3편 1장 103.에 정의된 건현용 길이) 및 Lf의 전후단점 또는 Lf의 최단점에서 1/4 Lf의 점 (2017)	: typo (Korean only) : 건형용 → 건현용
부록 1-10 복원성 적하지침기기	부록 1-10 복원성 적하지침기기	
3. 선박의 복원성 계산을 위한 소프트웨어 (2021)	3. 선박의 복원성 계산을 위한 소프트웨어 (2021)	
(5) 기능적 요건	(5) 기능적 요건	
(나) 형식 4 복원성 소프트웨어에 대한 추가 요건  (g) 이 시스템은 최근의 승인된 <u>경화중량</u> 및 <u>무게중심정보를</u> 이용할 수 있어야한다.	(나) 형식 4 복원성 소프트웨어에 대한 추가 요건 (g) 이 시스템은 최근의 승인된 <u>경<b>하</b>중량</u> 및 <u>무게중심 정보</u> 를 이용할 수 있어야 한다.	: 경화중량 → 경하 중량

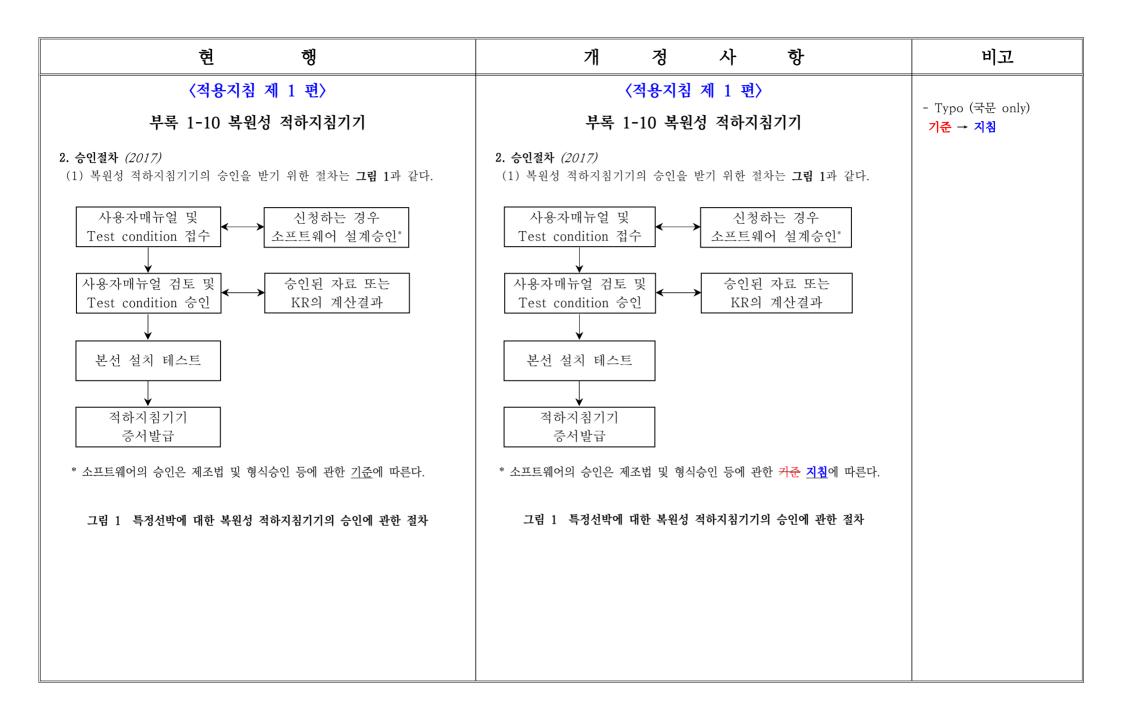
현 행	개 정 사 항	비고
〈적용지침 1편〉	〈적용지침 1편〉	국내영업팀 요청에 의거 on 27 Sep.
부록 1-17 선박의 계선 및 재운항 <i>(2018)</i>	부록 1-17 선박의 계선 및 재운항 <i>(2018)</i>	2024 : typo
제 2 절 검사	제 2 절 검사	: 105. → 106.
203. 계선증명서 발급 신청이 있는 경우  1. 규칙 2장 105.의 5항에 따라 선주의 요청으로 계선 증명서 발급 신청이 있을 경우, 계선검사를 시행하고 만족하는 경우 계선증명서를 발급할 수 있다. 계선검사시에는 안전조건, 유지수단, 계선장소 및 계류설비가 3절에 따른 선급이 승인한 계선유지 프로그램에 따르고 있는지를 확인하여야 한다.	203. 계선증명서 발급 신청이 있는 경우  1. 규칙 2장 106.의 5항에 따라 선주의 요청으로 계선 증명서 발급 신청이 있을 경우, 계선검사를 시행하고 만족하는 경우 계선증명서를 발급할 수 있다. 계선검사시에는 안전조건, 유지수단, 계선장소 및 계류설비가 3절에 따른 선급이 승인한 계선유지 프로그램에 따르고 있는지를 확인하여야 한다.	
제 3 절 계선유지 프로그램	제 3 절 계선유지 프로그램	: 105. → 106.
301. 일반 규칙 2장 105.의 5항에서 요구하는 계선유지 프로그램의 세부 내용은 이 절의 요건을 따른다.	<b>301. 일반 규칙 2장 <u>106.</u>의 5</b> 항에서 요구하는 계선유지 프로그램의 세부 내용은 이 절의 요건을 따른다.	

현 행	개 정 안	비고
〈규칙〉- 제1편	〈규칙〉- 제1편	
2 장 선급검사 204. 선종별 추가요건 (2023) 3. 액화가스 산적운반선 (2023): (50) 기타사항 (가) 생략 (나) 실행가능한 한 연소용 메탄 보일오프의 장치를 육안검사를 하여야 한다. 측정기기와 안전장치는 전 (47)호 (가)에 따라 작동상태가 양호한지 확인하여야 한다. (다) 생략	2 장 선급검사 204. 선종별 추가요건 (2023) 3. 액화가스 산적운반선 (2023): (50) 기타사항 (가) 생략 (나) 실행가능한 한 연소용 메탄 보일오프의 장치를 육안검사를 하여야 한다. 측정기기와 안전장치는 전 (48)호 (가)에 따라 작동상태가 양호한지 확인하여야 한다. (다) 생략	-(47)호에서 (48)호로 수정
부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 1. 선급부호 1.1 선종 및 특기사항	부록 1-1 선급부호의 선종, 특기사항, 추가설비부호의 부기상세 1. 선급부호 1.1 선종 및 특기사항	
CEmC-OCCS (R, S) (2023)	CEmC-OCCS (R, S) (2023)	- OCCS의 'S' 누락
선박의 환경보호 설비에 관한 지침 7장에서 규정하는 선상 탄소 포집 및 저장설비 설치를 위한 요건에 적합한 선박 OCC: 배기가스 세정장치를 위한 기본요건에 적합한 선박 OCCS (R): 기본요건에 추가하여 이중화 요건에 적합한 선박 OCCS (S): 기본요건에 추가하여 형식승인 또는 시험 및 검사 요건에 적합한 선박	선박의 환경보호 설비에 관한 지침 7장에서 규정하는 선상 탄소 포집 및 저장설비 설치를 위한 요건에 적합한 선박 OCCS: 배기가스 세정장치를 위한 기본요건에 적합한 선박 OCCS(R): 기본요건에 추가하여 이중화 요건에 적합한 선박 OCCS(S): 기본요건에 추가하여 형식승인 또는 시험 및 검사 요건에 적합한 선박	

현 행	개 정 안	비고
1.2 추가설비부호 다음의 추가설비부호는 해당 규정에 적합한 경우 부기할 수 있다.	1.2 추가설비부호 다음의 추가설비부호는 해당 규정에 적합한 경우 부기할 수 있다.	- 'BCM'부기부호 선 설 되었으나 투 록 부기부호 인
기관사항추가설비부호적용규정PMS-CBM (2022)[생략]STCM (2017)[생략][신규][신규]DPS(0), DPS(1),[생략]	추가설비부호적용규정PMS-CBM (2022)[생략]STCM (2017)[생략]BCM(2021)규칙 1편 2장 803.에서 규정하는 보일러 상태감시가 되는 선박DPS(0), DPS(1),[생략]	내표에 누락됨.
	[ D10(0), D10(1),   10 41	

현 행	개 정 사 항	비고
《규칙 1편》 제 2 장 선급검사 제 1 절 일반사항	〈규칙 1편〉 제 2 장 선급검사 제 1 절 일반사항	원격검사지침서에서 사용하는 국 <del>문용</del> 어 와 일치를 위하여
113. 원격검사기술 (Remote Inspection Techniques, RIT) (2019)  1. 원격검사기술(RIT)은 일반적으로 정밀검사에서 얻을 수 있는 정보를 제공하여야 한다. 원격검사기술에 의한 검사는 아래의 요건을 포함하여 국제선급연합회(IACS)의 권고사항 Rec42(Guidelines for Use of Remote Inspection Techniques for surveys) 및 원격검사기술 지침의 요건에 따라 수행되어야 한다. 이러한 요건들은 검사에 앞서 제출되어야 하는 원격검사기술의 시행계획서에 포함되어야 하며 이 계획서는 선급에 의하여 승인되어야 한다. (2021)	113. 원격검사기술 (Remote Inspection Techniques, RIT) (2019)  1. 원격검사기술(RIT)은 일반적으로 정밀검사에서 얻을 수 있는 정보를 제공하여야한다. 원격검사기술에 의한 검사는 아래의 요건을 포함하여 국제선급연합회(IACS)의 권고사항 Rec42(Guidelines for Use of Remote Inspection Techniques for surveys) 및 원격검사기술 지침의 요건에 따라 수행되어야한다. 이러한 요건들은 검사에 앞서 제출되어야하는 원격검사기술의 검사사행계획서에 포함되어야하며 이 계획서는 선급에 의하여 승인되어야한다. (2021)	- 국문 only
(참고)  113. Remote Inspection Techniques (RIT) (2019)  1. The RIT is to provide the information normally obtained from a close-up survey. RIT surveys are to be carried out in accordance with the requirements given here-in, the requirements of IACS Recommendation 42 'Guidelines for Use of Remote Inspection Techniques for surveys' and Guidance for Remote Inspection Techniques.  These considerations are to be included in the proposals for use of a RIT which are to be submitted in advance of the survey so that satisfactory arrangements can be agreed with the Society. (2021)  - IACS UR Z7/7.1/7.2/10.3 반영함.		

		Ē	<u></u>	ō	밹			개		정	사	<del>-</del>	탕		비고
		-3 -3		침 1편〉	- 1.1.1						침 1편〉			. 3	- 공문 HRT4700-
부록 1-1 선급	무호	의 선		특기사항, <sup>2</sup> <i>(2020)</i>	주가설비	부호의 부기상세	부록 1-1 선급	무호:	의 선		특기사항, <sup>2</sup> <i>(2020)</i>	주가설비	무호의 부기상	세	164-2024(15 Oct 2024)에 의거
1. 선급부호							1. 선급부호								
1.1 선종 및 특기/	사항						1.1 선종 및 특기	사항							
 선종			특	·기사항		비고	선종			Ę	투기사항		비고		
	A	В	(C)	D and/or P	IMO Code <sup>(5)</sup>			A	В	(C)	D and/or P	IMO Code <sup>(5)</sup>			
	1G	2I	(R)	Maximum	(NIGC)			1G	2I		Maximum	(NIGC)			
	2G 2PG	3M 3S	(P) (RP)		(IGC) (GC)			2G 2PG	3M 3S		Vapour Pressure,	(IGC) (GC)			
1	3G	1A		Minimum	(GCX)			3G	1A	(14)	Minimum	(GCX)			
		1B 1C		Temperatur e and					1B 1C		Temperatur e and				
-1. Liquefied		1 <u>NV</u>		Specific			2-1. Liquefied		NV	<u>V</u> Specific	Specific				1NV → NV
Gas Carrier				Gravity(SG) Name of		〈생략〉	Gas Carrier				Gravity(SG) Name of		〈현행과 동일〉		: 독립형탱크가 이
(2022)	Liquefied			(2022)		Liquefied		수도 있으므로							
				Gas primar-							Gas primar-				
				ily carried <i>(2024)</i>							ily carried (2024)				
				LPG <sup>(4)</sup>							LPG <sup>(4)</sup>				



현 행	개 정 사 항	비고
부록 1-16 탱크 및 밀폐경계에 대한 시험절차 (2018) B편 - 해상인명안전협약(SOLAS) 면제 또는 동등물 규정이 적용되는 선박 (2024) 2. 적용 (6) 어느 한 선박의 탱크와 구역의 구조적합성이 A편이나 B편 2. (3)에서 요구하는 구조시험으로 검증되었다면, 시리즈선박의 후속호선(즉, 동일 조선소에서 동일 도면으로 건조되는 동형선)은 다음에 적합한 경우 탱크의 구조시험이면제될 수 있다: (2024) (가) 모든 탱크와 구역 경계의 수밀성이 누설시험에 의해 검증되고 상세한 검사가 시행되어야 한다.	부록 1-16 탱크 및 밀폐경계에 대한 시험절차 (2018) B편 - 해상인명안전협약(SOLAS) 면제 또는 동등물 규정이 적용되는 선박 (2024) 2. 적용 (6) 어느 한 선박의 탱크와 구역의 구조적합성이 A편이나 B편 2. (3)에서 요구하는 구조시험으로 검증되었다면, 시리즈선박의 후속호선(즉, 동일 조선소에서 동일 도면으로 건조되는 동형선)은 다음에 적합한 경우 탱크의 구조시험이면제될 수 있다: (2024) (가) 모든 탱크와 구역 경계의 수밀성이 누설시험에 의해 검증되고 상세한 검사가 시행되어야 한다.	- Typo 3.1.1 → 1
(나) 동형선의 모든 탱크나 구역에 대하여 "각 탱크 형식" 중 최소한 하나의 탱크/구역에 대한 구조시험을 시행하여야 한다. 비고 : "각 탱크 형식(tank of each type)"이라 함은 표 3.1.1의 각 시	(나) 동형선의 모든 탱크나 구역에 대하여 "각 탱크 형식" 중 최소한 하나의 탱크/구역에 대한 구조시험을 시행하여야 한다. 비고 : "각 탱크 형식(tank of each type)"이라 함은 표 <del>3.1.1</del> <u>1</u> 의 각	
현대상 중 시험유형으로 구조시험이 요구되는 탱크를 말한다.  C편 - 해상인명안전협약(SOLAS) 비 적용대상선박 (2024)  2. 적용  (3) A편, 표 3.1.1에서 주어진 요구사항인 탱크정부에서 상방 2.4m까지 탱크를 구조적으로 시험하는 것은 적용하지 않는다. 대신에 구조시험을 위한 최소시험압력은 창구를 제외하고 탱크정부을 형성하는 갑판인 탱크정부에서 0.3D + 0.76 m로 한다. 여기서 D는 선박의 깊이를 말한다. 최소시험압력은 탱크정부에서 상방 2.4m 이상일 필요는 없다.	시험대상 중 시험유형으로 구조시험이 요구되는 탱크를 말한다.  C편 - 해상인명안전협약(SOLAS) 비 적용대상선박 (2024)  2. 적용 (3) A편, 표 3.1.1 1에서 주어진 요구사항인 탱크정부에서 상방 2.4m까지 탱크를 구조적으로 시험하는 것은 적용하지 않는다. 대신에 구조시험을 위한 최소시험압력은 창구를 제외하고 탱크정부을 형성하는 갑판인 탱크정부에서 0.3D + 0.76 m로 한다. 여기서 D는 선박의 깊이를 말한다. 최소시험압력은 탱크정부에서 상방 2.4m 이상일 필요는 없다.	

# 제 2 편

현 행	개 정 안	비고
〈규칙〉- 제 2 편 제 2 편 재료 및 용접 제 1 장 재료	〈규칙〉- 제 2 편 제 2 편 재료 및 용접 제 1 장 재료	일자: 2024.07.19 조치담당: 최대곤 수석
304. 저온용 압연강재  10. 표시 (1) 규정의 시험에 합격한 강재의 표시는 110.에 따른다. (2) 표 2.1.17의 비고 (1) 및 표 2.1.17-1의 비고(7)을 적용한 강재에는 재료기호의 뒤에 각각 "TM" 및 "충격시험 온도 T"를 부기한다.(예: RL325ATM-50 T) (3) 5항 (3)호를 적용한 강재의 경우, 최대 항복강도값을 "A"와 함께 부기한다. (예: RL325A-440A) (2023)	304. 저온용 압연강재  10. 표시 (1) 규정의 시험에 합격한 강재의 표시는 110.에 따른다. (2) 표 2.1.17의 <u>비고 (2)</u> 및 표 2.1.18의 비고(7)을 적용한 강재에는 재료 기호의 뒤에 각각 "TM" 및 "충격시험 온도 T"를 부기한다.(예 : RL325ATM-50 T) (3) 5항 (3)호를 적용한 강재의 경우, 최대 항복강도값을 "A"와 함께 부기한 다. (예 : RL325A-440A) (2023)	오기

### 행 정 혀 개 아 비고 〈규칙〉 - 제 2 편 〈규칙〉 - 제 2 편 제 2 편 재료 및 용접 제 2 편 재료 및 용접 일자: 2024.07.19 조치담당: 최대곤 수석 제 2 장 용접 제 2 장 용접 404. 맞대기용접 이음시험 404. 맞대기용접 이음시험 4. 인장시험 4. 인장시험 표 2.2.6 맞대기용접 인장시험 규격치 표 2.2.6 맞대기용접 인장시험 규격치 항복강도 항복강도 시험재의 종류 재료기호 시험재의 종류 재료기호 인장강도 (N/mm<sup>2</sup>) 인장강도 (N/mm<sup>2</sup>) $(N/mm^2)$ $(N/mm^2)$ 590 이상<sup>(1)</sup> 590 이상<sup>(1)</sup> 315 이상 315 이상 저온용 강재 저온용 강재 *RL* 9*N*490 *RL* 9*N*490 630 이상<sup>(2)</sup> 630 이상<sup>(2)</sup> 저온용 강관 630 이상 630 이상 저온용 강관 RLP9RLP9190 이상 190 이상 5754 5754 240 이상 240 이상 5086 5086 275 이상 275 이상 5083 5083 알루미늄 합금재 알루미늄 합금재 290 이상 5383 5383 290 이상 5059 330 이상 5059 330 이상 6005A, 6061, 6005A. 6061. 170 이상 170 이상 6082(3) 6082<sup>(3)</sup> (비고) (비고) 오기 (1) 세로방향 인장시험편 (2) 가로방향 인장시험편 (3) **표 2.2.4**의 비고 (1) 세로방향 인장시험편 (2) 가로방향 인장시험편 (3) **표 2.2.4**의 비고 (9) 참조. (8) 참조.

현 행	개 정 안	비고
〈적용지침〉- 제 2 편 제 2 편 재료 및 용접	〈적용지침〉- 제 2 편 제 2 편 재료 및 용접	일자: 2024.07.19 조치담당: 최대곤 수석
제 2 장 용접  103. 특수용접 5. 시험편 (3) 충격시험편은 규칙 표 2.1.3의 샤르피 V노치 시험편으로 한다. 충격시험은 각 시험재마다 1조(3개)의 시험편을 채취하여 시험한다. 또한 시험편은 규칙 그림 2.2.7의 a의 위치와 b, c, d, e 중 용접절차 인정시험에서 최저치를 나타낸 위치로 부터 교대로 채취한다. 즉 어떤 시험재로부터 a의 위치에서 3개 1조의 시험편을 채취하고, 다음의 시험재로부터는 b로부터 e까지의 중에서 최저치를 나타낸 위치에서 3개 1조의 시험편을 채취하며, 순서적으로 이를 반복한다. 단, 스테인리스강 및 알루미늄합금의 경우는 충격시험편을 채취할 필요는 없다.	제 2 장 용접  103. 특수용접 5. 시험편 (3) 충격시험편은 규칙 표 2.1.3의 샤르피 V노치 시험편으로 한다. 충격시험은 각 시험재마다 1조(3개)의 시험편을 채취하여 시험한다. 또한 시험편은 규칙 그림 2.2.8의 a의 위치와 b, c, d, e 중 용접절차 인정시험에서 최저치를 나타낸 위치로 부터 교대로 채취한다. 즉 어떤 시험재로부터 a의 위치에서 3개 1조의 시험편을 채취하고, 다음의 시험재로부터는 b로부터 e까지의 중에서 최저치를 나타낸 위치에서 3개 1조의 시험편을 채취하며, 순서적으로 이를 반복한다. 단, 스테인리스강 및 알루미늄합금의 경우는 충격시험편을 채취할 필요는 없다.	조치담당: 최대곤 수석

### 제 3 편

현 행	개 정 안	비고
현 행	개 정 안	- 국문 only P: As for the deck
m × 0.3 m로 한다.  P : 헬리콥터가 발착하는 구역의 P(kN)는 최대이륙하중(maximum taking off weight)의 75 %의 하중이 접지 면적에 작용하는 것으로 하되, 비상상황이 요구되는 경우에는 최대이륙하중의 100 %가 고려되어야 한다.  K : 재료계수	m × 0.3 m로 한다.  P : 헬리콥터가 발착하는 구역의 P(kN)는 최대이륙하중(maximum taking off weight)의 75 %의 하중이 <u>두개의 각 첩지 면적</u> 에 작용하는 것으로 하되, 비상상황이 요구되는 경우에는 최대이륙하중의 100 %가 고려되어야 한다.  K : 재료계수	loads in the range where a helicopter takes off or lands, a load of 75 % of the helicopter maximum take - off weight (MTOW) is to be taken on each of two square areas.

〈적용지침〉제 3 편 제 7 장 이중저구조	〈적용지침〉제 3 편	
제 7 장 이중저구조		1
	제 7 장 이중저구조	
제 8 절 선수선저 보강부의 구조	제 8 절 선수선저 보강부의 구조	
801. 적용 [규칙 참조]	1. 적용 【규칙 참조】	
상인 선박은 다음에 따른다. $(1) \begin{tabular}{ll} \be$	<ul> <li>3. 규칙 제8절의 적용에 있어서, 선박의 길이 L이 150 m 이상이고, C<sub>b</sub>가 0.7 이상인 선박은 다음에 따른다.</li> <li>(1) 규칙 804.의 1항에서 규정한 슬래밍 충격압력 P는 다음의 식에 의한다. 이 경우, 슬래밍 충격압력은 각 종방향 판보강재 또는 선저 종늑골의 스팬 중앙에서 계산한다.</li> <li>P=1.14 ½ β (kPa)</li> <li>β : 다음에 따른다. 다만 1/β는 11.43보다 크지 않아야 한다.</li> <li>β = 0.0025 L</li> <li>b : 횡단면을 고려할 때, 선체중심선으로부터 용골 상면상 높이 0.0025 L에서의 수평선과 외판과의 교점까지의 거리</li> </ul>	- 오타
$(m)$ (규칙 그림 3.7.2 참조) $\langle$ 생략 $\rangle$ $C_4$ : 다음 식에 의한다. 다만 0보다 작지 않아야 한다. $C_4 = (l+0.05L)^2\phi_0^2 - (0.025L')^2$ $\langle$ 생략 $\rangle$ $\phi_0$ : 피치각도 $(\mathrm{rad})$ 로서 다음 식에 의한다. $\phi = \frac{3.3(C_7V+5)^{0.2}}{L^{1.2}\sqrt{C_b}}H_W$	$(m)$ (규칙 그림 3.7.2 참조) $\langle$ 현행과 동일 $\rangle$ $C_4$ : 다음 식에 의한다. 다만 0보다 작지 않아야 한다. $C_4 = (l+0.05L)^2\phi_0^2 - (0.025L')^2$ $\langle$ 현행과 동일 $\rangle$ . $\phi_0$ : 피치각도 $(rad)$ 로서 다음 식에 의한다. $\phi_0 = \frac{3.3(C_7V+5)^{0.2}}{L^{1.2}\sqrt{C_b}}H_W$	- 오타

현 행	개 정 안	비고
〈규칙〉제 3 편 제 1 장 총칙 제 5 절 용접구조	〈규칙〉제 3 편 제 1 장 총칙 제 5 절 용접구조	
501. 일반사항 <i>(2021)</i>	501. 일반사항 <i>(2021)</i>	
<ul> <li>4. 슬롯용접 [지침 참조]</li> <li>(1) 슬롯용접의 슬롯은 적합한 모양의 것으로 하고 슬롯 밑의 모든 주위의 용접이 충분히 용입되도록 하여야 한다.</li> <li>(2) 슬롯용접의 각장은 F1, 슬롯의 피치는 우리 선급이 적절하다고 인정하는 바에 따른다</li> </ul>	용접이 충분히 용입되도록 하여야 한다.	0.6L 이외 구간에 적

부 12장 3절 4.2에 따른다.  - 4편1장 106. F	현 행	개 정 안	비고
제 5 절 용접구조  501. 일반사항 4. 슬롯용접 [규칙 참조] 규칙 501.의 4항 (2)호의 규정을 적용함에 있어서 슬롯의 피치는 규칙 13편 1 부 12장 3절 4.2에 따른다.  501. 일반사항 2. 슬롯용접 [규칙 참조] 규칙 501.의 4항 (2)호의 규정을 적용함에 있어서 슬롯의 길이 및 슬롯 끝단의 간격은 규칙 13편 1부 12장 3절 4.2에 따른다.  - 3편1장 501.: 즉 0.6L 이외 구간 용  - 4편1장 106. ㅌ 케그 등 막음판	〈적용지침〉제 3 편	〈적용지침〉제 3 편	
501. 일반사항 4. 슬롯용접 [규칙 참조] 규칙 501.의 4항 (2)호의 규정을 적용함에 있어서 슬롯의 피치는 규칙 13편 1 부 12장 3절 4.2에 따른다.  501. 일반사항 2. 슬롯용접 [규칙 참조] 규칙 501.의 4항 (2)호의 규정을 적용함에 있어서 슬롯의 길이 및 슬롯 끝단의 간격은 규칙 13편 1부 12장 3절 4.2에 따른다.  501. 일반사항 2. 슬롯용접 [규칙 참조] 규칙 501.의 4항 (2)호의 규정을 적용함에 있어서 슬롯의 길이 및 슬롯 끝단의 0.6L 이외 구간용	제 1 장 총칙	제 1 장 총칙	
4. 슬롯용접【규칙 참조】     규칙 501.의 4항 (2)호의 규정을 적용함에 있어서 슬롯의 피치는 규칙 13편 1 부 12장 3절 4.2에 따른다.  2. 슬롯용접【규칙 참조】     규칙 501.의 4항 (2)호의 규정을 적용함에 있어서 슬롯의 길이 및 슬롯 끝단의     간격은 규칙 13편 1부 12장 3절 4.2에 따른다.  - 3편1장 501.의 용  - 4편1장 106. 트 케그 등 막음판	제 5 절 <del>용</del> 접구조	제 5 절 용접구조	
	501. 일반사항 <u>4. 슬롯용</u> 접 【규칙 참조】 규칙 501.의 4항 (2)호의 규정을 적용함에 있어서 <u>슬롯의 피치는</u> 규칙 13편 1	501. 일반사항  2. 슬롯용접 【규칙 참조】  규칙 501.의 4항 (2)호의 규정을 적용함에 있어서 <u>슬롯의 길이 및 슬롯 끝단의</u>	- 4편1장 106. 타, 스 케그 등 막음판에 적

# 제 4 편

현 행	개 정 안	개 정 사 유
〈적용지침 4편〉	〈적용지침 4편〉	
제 1 장 타	제 1 장 타	
제 4 절 타의 강도계산	제 4 절 타의 강도계산	
1. ~ 6. 〈생략〉 7. F형 타(2점(2-conjugate) 탄성지지되는 세미스페이드 타) (1) 일반적 자료 2점에서 탄성지지되는 세미스페이드 타 형식에 대한 자료는 아래와 같다.(지침 그림 4.1.7 및 4.1.8 참조) $K_{11}$ , $K_{22}$ , $K_{12}$ : 2점에서 탄성지지되는 러더 혼에 대하여 계산된 러더혼의 추종계수. 2점 탄성지지는 다음 식에 의해 수평변위 $y_i$ 의 관점에서 정의된다. 하부 러더혼 베어링: $y_1 = K_{12}B_2 - K_{22}B_1$ 상부 러더혼 베어링: $y_2 = K_{11}B_2 - K_{12}B_1$ $y_1$ , $y_2$ : 상부/하부 러더혼 베어링에서의 각각의 수평변위(m) $B_1$ , $B_2$ : 상부/하부 러더혼 베어링에서의 각각의 수평지지반력(kN) $K_{11}$ , $K_{22}$ , $K_{12}$ : (m/kN), 각각 다음 식에 따른다. $K_{11} = 1.3 \frac{\lambda^3}{3EJ_{1h}} + \frac{e^2\lambda}{GJ_{th}}$ $K_{22} = 1.3 \left[ \frac{\lambda^3}{3EJ_{1h}} + \frac{\lambda^2(d-\lambda)}{2J_{1h}} \right] + \frac{e^2\lambda}{GJ_{th}}$ $K_{12} = 1.3 \left[ \frac{\lambda^3}{3EJ_{1h}} + \frac{\lambda^2(d-\lambda)}{EJ_{1h}} + \frac{\lambda(d-\lambda)^2}{EJ_{1h}} + \frac{(d-\lambda)^3}{3EJ_{2h}} \right] + \frac{e^2d}{GJ_{th}}$	1. ~ 6. 〈생략〉  7. F형 탁(2점(2-conjugate) 탄성지지되는 세미스페이드 타) (1) 일반적 자료 2점에서 탄성지지되는 세미스페이드 타 형식에 대한 자료는 아래와 같다.(지침 그림 4.1.7 및 4.1.8 참조)  K <sub>11</sub> , K <sub>12</sub> , K <sub>22</sub> : 2점에서 탄성지지되는 러터 혼에 대하여 계산된 러터혼의 추종계수. 2점 탄성지지는 다음 식에 의해 수평변위 y <sub>i</sub> 의 관점에서 정의된다. 하부 러더혼 베어링 : y <sub>1</sub> = - K <sub>12</sub> B <sub>2</sub> - K <sub>22</sub> B <sub>1</sub> 상부 러더혼 베어링 : y <sub>2</sub> = - K <sub>11</sub> B <sub>2</sub> - K <sub>12</sub> B <sub>1</sub> y <sub>1</sub> , y <sub>2</sub> : 상부/하부 러더혼 베어링에서의 각각의 수평변위(m) B <sub>1</sub> , B <sub>2</sub> : 상부/하부 러더혼 베어링에서의 각각의 수평지지반력(kN)  K <sub>11</sub> , K <sub>12</sub> , K <sub>22</sub> : (m/kN), 각각 다음 식에 따른다. $K_{11} = 1.3 \frac{\lambda^3}{3EJ_{1h}} + \frac{e^2\lambda}{GJ_{th}}$ $K_{12} = 1.3 \left[ \frac{\lambda^3}{3EJ_{1h}} + \frac{\lambda^2(d-\lambda)}{2EJ_{1h}} \right] + \frac{e^2\lambda}{GJ_{th}}$ $K_{22} = 1.3 \left[ \frac{\lambda^3}{3EJ_{1h}} + \frac{\lambda^2(d-\lambda)}{EJ_{1h}} + \frac{\lambda(d-\lambda)^2}{EJ_{1h}} + \frac{(d-\lambda)^3}{3EJ_{2h}} \right] + \frac{e^2d}{GJ_{fh}}$	오기수정(UR S10 Rev.7 Corr.2) 오기수정 오기수정(UR S10 Rev.7 Corr.2)

현 행	개 정 안	오기수정
〈적용지침〉 - 4편 제 11 장 유조선 및 산적화물선 화물지역 내의 구역 및 전방으로의 접근	〈적용지침〉 - 4편 제 11 장 유조선 및 산적화물선 화물지역 내의 구역 및 전방으로의 접근	MSC.1/Cir.1572(R.2) 1.6
103. 셀가이드 화물창, 화물탱크, 평형수탱크 및 기타 구역으로의 안전한 접근 [규칙 참조]  2. 규칙 103.의 2항을 적용함에 있어서 제수격벽이 없는 길이 35 m 미만의 화물유 탱크는 하나의 접근 창구가 요구된다.  (생략)  (1) 각 구획(bay)에서 갑판하 약 2 m 위치에 설치된 수직 사다리 및 소형플랫폼을 통하여 갑판으로부터 직접 접근  (2) 탱크의 양단부에 갑판으로의 연결 사다리를 가진 종방향 상설접근설비	103. 셀가이드 화물창, 화물탱크, 평형수탱크 및 기타 구역으로의 안전한 접근 [규칙 참조] 2. 규칙 103.의 2항을 적용함에 있어서 제수격벽이 없는 길이 35 m 미만의 화물유 탱크는 하나의 접근 창구가 요구된다. (현행과 동일)	- 규칙 1편 3장 102 참조
로부터 갑판까지의 접근. 플랫폼은 탱크 전 길이에 걸쳐 갑판하 구조의 래프팅을 위해 필요한 최대 수위와 같은 위치 또는 그 위에 배치되어야 한다. 이를 위해, 최대 수위에 상응하는 빈 공간은 갑판 트랜스버스의 중앙 및 탱크 길이의 중앙에서 측정해서 갑판판(deck plate)으로부터 3 m이하로 가정되어야 한다(그림 참조). 종방향 상설 플래폼으로부터 상기언급된 수위까지 상설접근 설비는 각 구획(bay)별로 설치되어야 한다. (예; 종방향 상설 플래폼의 안쪽으로 데크 웨브의 한 면에 설치된 상설수직사다리발판(rung))		- 오류 (생략된 그림 추가)

〈규칙〉제 4 편 제 8 장 의장수 및 의장품 제 2 절 의장수	
제 2 절 의장수	
01. 의장수 【지침 참조】 Notes:	
3. 높이가 1.5 m 이상인 스크린(screen) 및 불워크는 h 및 A 의 계산 시 선루 또는 갑판실의 일부로 간주한다. 컨테이너와 같은 갑판상의 화물 높이와 창 구코밍의 높이는 h 및 A의 계산에 포함하지 아니 한다. A를 결정함에 있어, 불워크의 높이가 1.5 m 이상인 경우, 아래 그림에서 A2로 표시되는 면적이 A에 포함되어야 한다.	-국문 only
	3. 높이가 1.5 m 이상인 스크린(screen) 및 불워크는 h 및 A 의 계산 시 선루 또는 갑판실의 일부로 간주한다. 컨테이너와 같은 갑판상의 화물 높이와 창 구코밍의 높이는 h 및 A의 계산에 포함하지 아니 한다. A를 결정함에 있어, 불워크의 높이가 1.5 m 이상인 경우, 아래 그림에서 A2로 표시되는 면적이

현 행	개 정 안	비고
〈적용지침〉제 4 편	〈적용지침〉제 4 편	
부록 4-1 유조선의 평형수탱크 및 화물탱크로의 접근설비	부록 4-1 유조선의 평형수탱크 및 화물탱크로의 접근설비	
2. 이중선측구조를 형성하는 폭 5 m 미만인 선측 평형수탱크 및 빌지호퍼부 2.1 표1의 2항은 빈 공간(void space)으로 설계된 윙탱크에도 적용하여야 한다. 2.1.1항은 갑판하부 부재에 대한 접근설비 요건을 나타낸다. 반면 2.1.2항은 종격벽(트랜스버스 웨브)상의 수직부재의 검사 및 점검을 위한 접근설비 요건이다.	<ul> <li>2. 이중선측구조를 형성하는 폭 5 m 미만인 선측 평형수탱크 및 빌지호퍼부</li> <li>2.1 규칙 표4.11.1의 2항은 빈 공간(void space)으로 설계된 윙탱크에도 적용하여 야 한다. 2.1.1항은 갑판하부 부재에 대한 접근설비 요건을 나타낸다. 반면 2.1.2항은 종격벽(트랜스버스 웨브)상의 수직부재의 검사 및 점검을 위한 접근설비 요건이다.</li> </ul>	-국문 only

현 행	개 정 안	비고
〈규칙〉제 4 편	개 정 안 《규칙》제 4 편 제 4 장 불워크, 방수구, 현창, 각창, 통풍통 및 제 3 절 현창, 각창 및 천창  307. 각창의 적용 1. 각창은 8장 9절의 규정에 적합한 E형, F형 각창 또는 이와 동등 이상인 것이어야 한다. 2. E형 및 F형 각창은 설계압력이 그 종별, 호칭반경에 의해 정해지는 최대 하용압력보다 낮게 배치하여야 한다. 3. 폐위된 제1층의 선루 또는 건현갑판하의 장소에 직접 출입이 가능한, 건현갑판상의 제2층에 설치된 각창은 한지식 속덮개 또는 고정으로 부착된 셔터(shutter)로 보호되어야한다. 단, 내부의 격벽, 문등에 의하여 각창과 승강구가 직접 통하지 않도록 격리된 경우에는 우리 선급이 적절하다고 인정하는 바에 따른다. [지침 참조] 4. 복원성 계산에 있어서 부력으로 산입되는 건현갑판의 제2층에 설치된 각창은 한지식 속덮개 또는 고정으로 부착된 셔터(shutter)로 보호되어야한다.	

# 제 6 편

	개 정 안	개 정 사 유
	〈규칙 6편〉	
	제 1 장 전기설비	
	제 1 절 일반사항	
103. 시험 및 검사		
	표 6.1.1 승인 및 시험 대상 전기기기 및 케이블	
	(비고) (6) <del>309.의 16항 회전기계의 시험에 대한 표</del> <u>6.1.10</u> 의 비고 ( <u>10</u> )에 따른다. <i>(2018)</i>	-표 번호 신설 및 비고 번호 순연(9)->(10)
	제 3 절 회전기계	
309. 시험 및 검사 5. 과속도 시험 회	전기계는 <del>다음에</del> 표 6.1.7에 규정하는 과속도시험을 하고 2분간 견디어야 한다.	-표 번호 신설
6. <b>절연저항 측정시</b> (2) 시험전압 및 4	<b>험</b> 벌연저항의 최소값은 <mark>다음</mark> <u>표 6.1.8</u> 과 같다. <i>(2017)</i>	-표 번호 신설
16. <b>시험</b> 회전기계의 시험-	은 그 종류에 따라 <del>다음 표와</del> <mark>표 6.1.10과</mark> 같다. <i>(2024)</i>	-표 번호 신설
	제 6 절 동력 및 조명용 변압기	
605. 시험 및 검사 6. 절연저항시험 1	ㅐ전압 시험 전∙후 모든 도전부에 대해 절연저항을 측정하여 적어도 <del>다음의 값</del> <u>표 6.1.20</u> 이상이어야 한다.	-표 번호 신설

개 정 안	개 정 사 유
제 9 절 방폭형 전기기기	
901. 일반사항	
4. 최대표면온도에 따른 전기기기의 선정 (1) 전기기기는 그 기기의 최대표면온도가 존재하는 가스, 증기 또는 분진의 발화온도에 도달하지 않도록 선정되어야 한다. 전기기기의 온도등급별 최대표면온도는 <del>다음</del> 표와 표 6.1.23과 같다.	-표 번호 신설
제 15 절 고전압 전기설비	
1502. 시스템 설계	
3. 절연 (1) 공간거리 고전압전기설비의 공칭전압에 따른 공간거리는 <del>다음에</del> 표 6.1.31에서 표시하는 값 이상이어야 한다. 다만, 우리 선급이 적절하다고 인정하는 경우에는 공간거리를 감소할 수 있다.	-표 번호 신설
1504. 전력변압기	
2. 내전압시험의 시험전압은 <del>다음과</del> <u>표 6.1.32과</u> 같다.	-표 번호 신설
1505. 케이블	
2. 내전압시험의 시험전압은 <del>다음과</del> <u>표 6.1.33과</u> 같다.	-표 번호 신설
1507. 설치	
1. 전기설비	
(4) 유지보수작업을 수행하는 인원의 심각한 부상을 예방하기 위하여 고전압 장비 근처에는 막힘없는 적절한 작업 공간이 확보되어야 한다. 추가로, 배전반과 천정 및 상부갑판(ceiling/deckhead) 사이의 거리는 내부아크분류 요건에 적합하여야 한다(1506.의 2항 (5)호 참조). 2. 케이블	- 인용조항 표시방법 통일
(2) 격리	
고전압 케이블은 정격이 다른 경우 서로 격리하여야 한다. 특히, 동일한 케이블 묶음으로 이들을 포설하여서는 아니 되며, 동일한 덕트 또는 파이프 혹은 상자에도 함께 포설하여서는 아니 된다. 동일한 케이블 트레이 상에 다른 정격의 고전압 케이블을 설치하는 경우, 공간거리는 1502.의 3한 (1)호에서 규정하고 있는 더 높은 전압측의 최소 공간거리 이상이어야 한다. 또한, 1kV 이하의 공칭계통전압에서 사용되는 케이블과 고전압 케이블은 동일한 케이블 트레이에 포설하여서는 아니 된다.	- 인용조항 표시방법 통일

개 정 안	개 정 사 유
제 16 절 전기추진설비	
1603. 회전기계 <i>(2017)</i>	
1. 일반사항 (2) 회전자는 <del>309.의 5항</del> 표 6.1.7에 규정한 과속도에 2분간 견디는 구조이어야 한다. 다만, 터빈 구동발전기 및 전자 슬립 커플링의 과속도는 정격속도의 120 %로 한다.	- 신설된 표 번호로 참 조 변경
제 17 절 선내시험	
1701. <b>절연저항시험</b> 3. <b>발전기 및 전동기</b> 모든 발전기 및 전동기의 절연저항은 동작온도 하에서 <del>309.의 6</del> 항 표 6.1.8의 값을 유지하여야 한다.	- 신설된 표 번호로 참 조 변경
제 18 절 예비품 및 일반 비품	
1801. 예비품  1. 일반사항 【지침 참조】 (2) 선박용 발전기, 중요용도의 전동기 및 그 제어장치와 배전반 등의 예비품의 공급 표준은 표 6.1.36부터 표 6.1.40에 의한다.	-오타 정정

개 정 안	개 정 사 유
〈지침 6편〉	
제 1 장 전기설비	
제 3 절 회전기계	
309. 시험 및 검사	
8. 규칙 309.의 16항을 적용함에 있어서, <mark>규칙</mark> 표 <u>6.1.10</u> 의 비고 (9)에서 "우리 선급이 적합하다고 인정하는 경우"라 함은 형식승인, 시험 성적서 확인 등을 말한다. 【규 칙 참조】	-표 번호 신설 및 비고 번호 순연(9)->(10)
9. 규칙 309.의 16항을 적용함에 있어서, <mark>규칙</mark> 표 <u>6.1.10</u> 의 비고 ( <u>10</u> )에서 "우리 선급이 적합하다고 인정하는 경우"라 함은 형식승인, 설계승인 등을 받은 경우를 말한다. 【규칙 참조】	
제 9 절 방폭형 전기기기	
   902. 개별요건 【규칙 참조】	
규칙 902.에서 "우리 선급이 적절하다고 인정하는 바"라 함은 다음을 말한다.	-표 번호 신설
1. <b>내압방폭형 전기기기</b> (5) 기기를 설치할 경우, 기기의 내압접합면은 격벽이나 고형물 등에 대하여 <mark>다음 지침 표 6.1.18</mark> 에 명시된 거리 이내로 설치되어서는 아니 된다.	
제 15 절 고전압 전기설비	
   1501. 일반사항 【규칙 참조】	
1. 고전압 전기설비의 공급전압 및 주파수는 <mark>다음을</mark> <mark>지침 표 6.1.19를</mark> 표준으로 한다.	-표 번호 신설

### 제 7 편

#### 행 혀 개 정 아 개 정 사 유 〈적용지침〉 제 7 편 〈적용지침〉 제 7 편 부록 7-2 컨테이너 고박설비에 관한 지침 부록 7-2 컨테이너 고박설비에 관한 지침 8. 하중의 결정 및 적용 8. 하중의 결정 및 적용 (1) 기호 및 정의 (1) 기호 및 정의 (가) 용어의 정의 및 기호는 다음에 따른다. (가) 용어의 정의 및 기호는 다음에 따른다. $\theta$ , $\phi$ : 종동요, 횡동요의 각도 (radian). $\theta$ , $\phi$ : 횡동요, 종동요의 각도 (radian). 부록 7-10 광석운반선의 직접강도평가에 관한 지침 부록 7-10 광석운반선의 직접강도평가에 관한 지침 (4) 하중 적용 (4) 하중 적용 (가) 내부하중 (가) 내부하중 (a) 광석 등 입상화물에 의한 하중 (a) 광석 등 입상화물에 의한 하중 (i) 화물의 적재 높이 및 형상은 다음을 기준으로 한다. (i) 화물의 적재 높이 및 형상은 다음을 기준으로 한다. 화물 밀도 화물 밀도 화물 적하각 화물 적하각 $\gamma (ton/m^3 ton/m^3)$ ψ(°) - 국문만 $\gamma$ (ton/m<sup>3</sup>) ψ(°) $M'/V_H(\geq 1.0)$ 저비중 화물 $M'/V_H(\geq 1.0)$ 35 저비중 화물 35 35 <sup>1)</sup> 35 <sup>1)</sup> 고비중 화물 3.0 고비중 화물 3.0 1) 화물적하각이 35° 이외의 조건이 있는 경우에는 추가 고려되어야 1) 화물적하각이 35° 이외의 조건이 있는 경우에는 추가 고려되어야 하다. 한다.

현 행	개 정 안	오기수정
〈적용지침〉 - 7편	〈적용지침〉 - 7편	
부록 7-2 컨테이너 고박설비에 관한 지침	부록 7-2 컨테이너 고박설비에 관한 지침	
<ul><li>8. 하중의 결정 및 적용</li><li>(1) 기호 및 정의</li><li>(가) 용어의 정의 및 기호는 다음에 따른다. (2021)</li></ul>	<ul><li>8. 하중의 결정 및 적용</li><li>(1) 기호 및 정의</li><li>(가) 용어의 정의 및 기호는 다음에 따른다. (2021)</li></ul>	
(가) 등에의 경의 및 기오는 다음에 따른다. (2021) a <sub>0</sub> : 가속도 변수로서, 다음 식을 따른다.	$a_0$ : 가속도 변수로서, 다음 식을 따른다.	
$a_0 = (1.58 - 0.47C_B) \left( \frac{2.4}{\sqrt{L_{BP}}} + \frac{100}{L_{BP}} - \frac{600}{L_{BP}^2} \right)$	$a_0 = (1.58 - 0.47 C_B) \left( \frac{2.4}{\sqrt{L_{BP}}} + \frac{100}{L_{BP}} - \frac{600}{L_{BP}^2} \right)$	
$a_{heave}$ : 상하동요 <u>운동가속도</u> 로서 다음 식에 따른다. $a_{sway}$ : 좌우동요 <u>운동 가속도</u> 로 다음 식에 따른다.	$a_{heave}$ : 상하동요 <u>가속도</u> 로서 다음 식에 따른다. $a_{sway}$ : 좌우동요 <u>가속도</u> 로 다음 식에 따른다. $a_{surge}$ : 전후동요 <u>가속도</u> 로 다음 식에 따른다.	- 운동가속도 → 가속도 (참조 Pt13 Ch4
$a_{surge}$ : 전후동요 <u>운동가속도</u> 로 다음 식에 따른다. $a_{roll}$ : 횡동요 운동가속도로 다음 식에 따른다.	$a_{rdl}$ : 횡동요 <mark>가속도</mark> 로 다음 식에 따른다.	Sec3 2.2.4, 2.2.5)
$a_{roll} =  heta igg(rac{2\pi}{T_ heta}igg)^2   ext{(m/sec}^2)$	$a_{rall}= hetaigg(rac{2\pi}{T_ heta}igg)^2rac{\pi}{180} ({ m rad/sec^2})$ $a_{pitch}$ : 종동요 <u>가속도</u> 로 다음 식에 따른다.	
$a_{pitch}$ : 종동요 <u>운동가속도</u> 로 다음 식에 따른다. $a_{pitch} = \left(rac{3.1}{\sqrt{gL}} + 1.4 ight)\phi \left(rac{2\pi}{T_{\phi}} ight)^2  ( ext{m/sec}^2)$	$a_{pitch} = \left(\frac{3.1}{\sqrt{gL}} + 1.4\right) \phi \left(\frac{2\pi}{T_{\phi}}\right)^2 \frac{\pi}{180}  (\text{rad/sec}^2)$	
<u> </u>	〈현행과 동일〉	- z 와 <i>C,</i> 일치
z : 기선으로부터 해당 컨테이너 중심까지의 z 방향 거리(m)로서, 단위컨테이너의 중심은 컨테이너 높이의 1/3로 한다.	<ul> <li>z : 기선으로부터 해당 컨테이너 중심까지의 z 방향 거리 (m)로서, 단위컨테이너의 중심은 컨테이너 높이의 0.45로 한다.</li> </ul>	2-10, 2.1
	〈현행과 동일〉	
$C_c$ : 컨테이너 무게중심의 높이와 컨테이너 높이의 비		
율로, 일반적으로 0.45로 한다. θ, φ : 횡동요, 종동요의 각도 <u>(radian)</u> .	θ, φ : 횡동요, <del>종동</del> 요의 각도 <u>(degree)</u> .	

현 행	개 정 안	오류
〈적용지침〉제7편	〈적용지침〉제7편	
부록 7-2 컨테이너 고박설비에 관한 지침	부록 7-2 컨테이너 고박설비에 관한 지침	
차 례	차 례	
1. 일반	1. 일반	
2. 고정식 컨테이너고박설비(fixed container securing fittings)의	2. 고정식 컨테이너고박설비(fixed container securing fittings)의	
재료 및 시험	재료 및 시험	
3. 이동식(loose) 컨테이너 고박설비의 재료 및 시험	3. 이동식 (loose) 컨테이너 고박설비의 재료 및 시험	
4. 셀가이드 없는 노출갑판상 적재시 컨테이너 고박설비의 배치	4. 셀가이드 없는 노출갑판상 적재시 컨테이너 고박설비의 배치	
5. 셀가이드 없는 화물창 내 적재시 컨테이너 고박설비의 배치	5. 셀가이드 없는 화물창 내 적재시 컨테이너 고박설비의 배치	
6. 셀가이드를 이용한 적재시 컨테이너 고박설비의 배치	6. 셀가이드를 이용한 적재시 컨테이너 고박설비의 배치	
7. 선체구조	7. 선체구조	
8. 하중의 결정 및 적 <del>용</del>	8. 하중의 결정 및 적용	
9. 컨테이너 고박강도계산 프로그램 및 계산기기	9. 컨테이너 고박강도계산 프로그램 및 계산기기	
별첨 1. 각 형태별 컨테이너의 주요치수	별첨 1. 각 형태별 컨테이너의 주요치수	
별첨 2. 주요 항로 예시	별첨 2. 주요 항로 예시	
<u>별첨 3. 수식에 기초한 계산 예</u>		- 삭제

현 행	개 정 안	비고
〈규칙〉제 7 편	〈규칙〉제 7 편	
제1장 유조선	제1장 유조선	
제 10 절 유조선의 관장치 및 벤트장치	제 10 절 유조선의 관장치 및 벤트장치	
1002. 화물유펌프, 화물유판장치, 화물유탱크내 배관 등	1002. 화물유펌프, 화물유관장치, 화물유탱크내 배관 등	-국문 only
3. <u>크</u> 용도의 변경	3. <mark>탱크</mark> 용도의 변경	
제4장 컨테이너선	제4장 컨테이너선	
제 7 절 물결막이(breakwater)	제 7 절 물결막이(breakwater)	
701. 물결막이 7. 좌굴강도 (1) 구조부재의 좌굴강도는 11편 6장 3절에 따라 증명되어야 한다.	701. 물결막이 7. 좌굴강도 (1) 구조부재의 좌굴강도는 <u>14편 8장 5절</u> 에 따라 증명되어야 한다.	

#### 제 7 편 5,6장

현 행	개 정 안	비고
2 3	게 당 현	nl 77.
〈규칙〉 7편 5장	〈규칙〉 7편 5장	1편 105. 동등효력 대체설계 및 신기술의 동등
제 5 장 액화가스 산적화물선	제 5 장 액화가스 산적화물선	효력다고 우리 선급이 인정 하는 경우, (1) 우리 선급이 인정하는
103. 동등효력  이 장의 규정에 적합하지 아니한 구조, 설비라도 우리 선급이 이와 동등한 효력이 있다고 인정할 경우에는 이것을 이 장의 규정에 적합한 것으로 본다.	103. 동등효력 이 규칙에 만족하지 않거나 적용할 수 없는 대체설계 및 신기술의 동등효력에 대해서는 1편 1장 105.를 따른다.	공인된 국제 기준(ISO, IEC 등) 또는 국가 기준(KS, JIS, ASME 등) (2) 위험도기반 선박설계 승인지침에 따라 승인된 경우 (3) 검증된 사용실적이 있는 경우
105. 정의  54. 보이드 스페이스라 함은 화물지역 내에서 화물격납설비의 외측에 있는 <u>페위</u> 된 구역을 말하며 화물창 구역, 평형수구역, 연료유탱크, 화물펌프실, 화물압축기 실 또는 통상 작업원이 사용하는 어떠한 구역도 포함하지 아니한다.	105. 정의  54. 보이드 스페이스라 함은 화물지역 내에서 화물격납설비의 외측에 있는 <u>폐위</u> 된 구역을 말하며 화물창 구역, 평형수구역, 연료유탱크, 화물펌프실, 화물압축기 실 또는 통상 작업원이 사용하는 어떠한 구역도 포함하지 아니한다.	- 국문만
305. 화물지역 내에 있는 구역으로의 출입	305. 화물지역 내에 있는 구역으로의 출입	
800/450 B 행로 화물탱크 b/2 또는 50중 큰쪽 그림 7.5.8	500×450 B 행로 화물탱크 b/2 또는 50중 큰쪽 그림 7.5.8	

현 행	개 정 안	개 정 사 유
〈적용지침〉 7편 5장 제 5 장 액화가스 산적화물선	〈적용지침〉 7편 5장 제 5 장 액화가스 산적화물선	
420. 제작 [규칙 참조]	420. 제작 【규칙 참조】	
4. 최초 적.양하 항차 전 후의 검증 (2024) 규칙 420.의 3항 (5)호 및 (7)호, 513.의 2항 (5)호 및 1303.의 5항과 관련하여, 화물의 최초 적하 및 양하 항차 시에는 검사원이 입회해야 한다. 신조 탱크에 대한 가스 시운전의 검사원 입회는, 아래의 해당 검증 및 검사 요구사항((**)1 표시된 요구사항을 제외하고 )을 준수하는 것으로 간주될 수있다.	4. 최초 적.양하 항차 전 후의 검증 (2024) 규칙 420.의 3항 (5)호에서 (7)호, 513.의 2항 (5)호 및 1303.의 5항과 관련하여, 화물의 최초 적하 및 양하 항차 시에는 검사원이 입회해야 한다. 신조 탱크에 대한 가스 시운전의 검사원 입회는, 아래의 해당 검증 및 검사 요구사항((**)1 표시된 요구사항을 제외하고 )을 준수하는 것으로 간주될 수있다.	- 국문만
6. 가스 시운전 및 화물만재시험에 관한 추가사항: (2024)	6. 가스 시운전 및 화물만재시험에 관한 추가사항: (2024)	
<ul> <li>(4) (1)호 (나)에 규정한 화물만재시험은 (1)호 (가)에 규정한 가스시운전시에 할 수 있다.</li> <li>(5) (1)호 (나)의 표 7.5.6에서 정하는 화물만재시험의 확인항목 중 적하작업시 확인하여야 할 항목은 선내시험 및 가스시운전시의 확인 항목으로대체할 수 있으며, 만재후의 화물탱크 및 기타 화물격납설비의 상황에 있는 항목은 양하시 확인할 수 있다.</li> </ul>	<ul> <li>(4) (1)호 (나)에 규정한 화물만재시험은 (1)호 (가)에 규정한 가스시운전시에 할 수 있다.</li> <li>(5) (1)호 (나)의 화물만재시험의 확인항목 중 적하작업시 확인하여야 할 항목은 선내시험 및 가스시운전시의 확인 항목으로 대체할 수 있으며, 만재후의 화물탱크 및 기타 화물격납설비의 상황에 있는 항목은 양하시 확인할 수 있다.</li> </ul>	

# 제 8 편

현 행	개 정 안	 개 정 사 유
《적용지침 8편》 제 7 장 화재 차단 제 1 절 ~ 제 5 절 〈생략〉	〈적용지침 8편〉         제 7 장 화재 차단         제 1 절 ~ 제 5 절 〈현행과 동일〉	<u>.</u>
제 6 절 통풍장치 [규칙 참조]  601. 일반〈생략〉 602. 덕트의 배치 1. 규칙 602.의 4항 (4)호에서 A-60급 방열이라 함은 불연성재료로서 승인된 암면을 시공하거나 A-60급으로 승인된 방열을 시공한 표준구조를 말한다. 덕트 배	제 6 절 통풍장치 [규칙 참조]  601. 일반〈현행과 동일〉 602. 덕트의 배치 1. 규칙 602.의 4항 (4)호에서 A-60급 방열이라 함은 불연성재료로서 승인된 암면을 시공하거나 A-60급으로 승인된 방열을 시공한 표준구조를 말한다. 덕트 배	UI SC301 반영하여, M SC.1/Circ.1276/Rev.1
지는 지침 그림 8.7.5에 따른다.  2. 규칙 602.와 605.에서 폐위구역을 통과하는 트렁크/덕트의 방열 결정을 위한 "통과" 또는 "관통"이란 폐위구역에 인접하는 트렁크/덕트의 부분도 포함한다. (지침 그림 8.7.6 참조)	치는 지침 그림 8.7.5에 따른다.  2. 규칙 602.와 605.의 1항 및 2항에서 폐위구역을 통과하는 트렁크/덕트의 방열 결정을 위한 "통과" 또는 "관통"이란 폐위구역에 인접하는 트렁크/덕트의 부분도 포함한다. (지침 그림 8.7.6 참조)	SC.1/Circ.12/6/Rev.1 참조항 오류 수정.

# 제 9 편

개 정 안	개 정 사 유
〈규칙 9편〉	
제 5 장 항해선교설비	
제 3 절 선교배치 및 작업환경	
301. 일반사항 2. 일반사항 (6) 선교에서의 시계는 다음에 따른다. (7) 지휘 장소에서의 해면의 전방시야는 선박의 흘수, 트림 및 갑판 화물(컨테이너 등)과는 상관없이 선수의 전방으로부터 양현 10년 이내에서 선박 길이의 2배 또는 500m 중 작은 쪽의 거리까지 가려져서는 아니 된다. (그림 9.5.1 참조)	-'전망' -〉 '전방' (국문판 only) : 전면의 시야를 의미하 는 '전방'으로 용어 통일.
그림 9.5.1 <mark>전방</mark> 시야	
그림 9.5.3 항해 및 조선작업장소와 지휘장소 <del>선교 전망 위치</del>	-'선교 전망 위치' (국문판 only) : '지휘장소'란 지휘를 위한 시야를 갖는 선 교의 장소를 의미하고 있음으로, '선교 전망 위치'는 의미는 의미 중복.

#### 제 10 편

현	행	개 정	· 안	오기수정
〈규칙〉 제 6 장		〈규칙〉 제 6 장		
제 4 절 표 10.6.1 늑판의 치수	_ , ,	제 4 절 표 10.6.1 늑판의 치수		
항목 (1) 선체 중심선에서의 늑판 깊이 (2) 늑판의 <u>두계</u> (3) 늑판의 단면계수	지수 $d_0 = 62.5 l  \text{(mm)}$ $t^{(1)} = 0.01 d_0 + 3  \text{(mm)}$ $Z = 4.27 Sh l^2  \text{(cm}^3)$	항목 (1) 선체 중심선에서의 늑판 깊이 (2) 늑판의 <mark>두께</mark> (3) 늑판의 단면계수	지수 $d_0 = 62.5 l  (mm)$ $t^{(1)} = 0.01 d_0 + 3  (mm)$ $Z = 4.27 Sh l^2  (cm^3)$	- 국문 only
S: 늑판간격 (m)       h: d 또는 0.66 D 중 큰 것 (m)       l: L의 중앙에서 늑골 브래킷의 내단사이의 거리(m)에 0.3 m를 더한 것. 다만, 상단이 곡선형의 늑판일 경우에는 l을 적절히 정할 수 있다. (그림 10.6.1 참조)         S: 늑판간격 (m)       h: d 또는 0.66 D 중 큰 것 (m)       l: L의 중앙에서 늑골 브래킷의 내단사이의 거리(m)에 0.3 m를 더한 것. 다만, 상단이 곡선형의 늑판일 경우에는 l을 적절히 정할 수 있다. (그림 10.6.1 참조)         다. (그림 10.6.1 참조)				
(비고) (1) 늑판의 두께는 12 mm를 넘을				

현 행	개 정 안	오류
〈규칙〉제10편	〈규칙〉제10편	
제 13 장 선수미 구조	제 13 장 선수미 구조	
제 2 절 선수격벽 전부구조	제 2 절 선수격벽 전부구조	
203. 종식구조  1. 전체 중심선에서 지지되는 선저 트랜스버스의 치수는 다음 식에 의한 것 이성이어야 한다.  깊이 : $d_1 = 200l \text{ (mm)}$ 과 $8.5L + 180 \text{ (mm)}$ 중 큰 값단면계수 : $Z = 1.2SLl^2 \text{ (cm}^2\text{)}$ 웨브의 두께 : 다음 2개의 식 중 큰 값 $\frac{t_1 = 42 \frac{Shl_0}{d_0} + 1.5 \text{ (mm)}}{t_2 = 0.02L + 5.5 \text{ (mm)}}$ $S : 트랜스버스의 간격(m)$ $l : 트랜스버스의 간격(m)$ $d_0 : 트랜스버스의 깊이에서 슬롯 깊이를 뺀 값(mm)$	203. 종식구조  1. 선체 중심선에서 지지되는 선저 트랜스버스의 치수는 다음 식에 의한 것 이상이어야 한다.  깊이 : d₁ = 200ℓ (mm)과 8.5ℓ + 180 (mm) 중 큰 값 단면계수 : Z=1.2Sℓℓ² (cm²) 웨브의 두께 : 다음 2개의 식 중 큰 값 $t₁ = 5\frac{Sℓℓ}{d₀} + 1.5 (mm)$ $t₂ = 0.6√ℓ + 3 (mm)$ $S : 트랜스버스의 간격(m)$ ℓ : 트랜스버스 지지점사이의 거리(m) ℓ₀ : 트랜스버스의 깊이에서 슬롯 깊이를 뺀 값(mm)	- 2013년 오기(국문)

#### 제 13 편

현 행	개 정 안	개 정 사 유
〈규칙 13편〉	〈규칙 13편〉	
13편 1부 3장 <u>구조 배치 설계</u>	13편 1부 3장 <u>구조설계원칙</u>	- 국문 영문 차이를 일치하도록 국문을 개정함.
제 1 절 재료	제 1 절 재료	
제 2 절 순 치수 방법	제 2 절 순 치수 방법	
제 3 절 부식추가	제 3 절 부식추가	
제 4 절 부식방지	제 4 절 부식방지	
제 5 절 한계상태	제 5 절 한계상태	
제 6 절 구조 상세 원칙	제 6 절 구조 상세 원칙	
제 7 절 구조의 이상화	제 7 절 구조의 이상화	

현 행	개 정 안	개정사유
1부 7장 직접강도해석	1부 7장 직접강도해석	
제 1 절 〈생략〉	제 1 절 〈현행과 동일〉	
제 2 절 화물창 구조해석	제 2 절 화물창 구조해석	
1. ~ 3. 〈생략〉	1. ~ 3. 〈현행과 동일〉	
4. 하 <del>중</del> 적용	4. 하중적용	
4.1 ~ 4.2 〈생략〉	4.1 ~ 4.2 〈현행과 동일〉	
4.3 선체거더 하중	4.3 선체거더 하중	
4.3.1 〈생략〉	4.3.1 〈현행과 동일〉	
4.3.2 목표 선체거더 수직 굽힘 모멘트	4.3.2 목표 선체거더 수직 굽힘 모멘트	
주어진 유한요소 하중조합에 대한 종 방향 위치에서의 목표 선체거더 수직 굽힘 모멘트 $M_{v-targ}$ $({ m kNm})$ 는 다음에 따른다.	주어진 유한요소 하중조합에 대한 종 방향 위치에서의 목표 선체거더 수직 굽힘 모멘트 $M_{v-targ}$ $(\mathrm{kNm})$ 는 다음에 따른다.	
$M_{v-targ} = \mathcal{C}_{BM-LC}M_{sw} + M_{wv-LC}$	$M_{v-targ} = C_{BM-LC}  M_{sw} + M_{wv-LC}$	
〈생략〉	〈현행과 동일〉	
$M_{v-targ}$ 의 값은 다음과 같다.	$M_{v-targ}$ 의 값은 다음과 같다.	
• 선체 중앙부 화물창 구역 : 4장 8절에 따른 각 유한요소 하중조합에 대한 <u>각 개별 화물창의 중앙부에서의 값</u>	• 선체 중앙부 화물창 구역 : <b>4장 8절</b> 에 따른 각 유한요소 하중조합에 대한 <u>중앙 화물창(mid-hold) 내에서의 최대</u> 선체거더 굽힘 모멘트	- 의미의 명확화를 위 해 수정함.
〈생략〉	〈현행과 동일〉	

#### 〈규칙 13편〉

현 행	개 정 안	개정사유
1부 3장 구조설계원칙	1부 3장 구조설계원칙	
제 1 절 ~ 제 5 절 〈생략〉 제 6 절 구조상세 원칙	제 1 절 ~ 제 5 절 〈현행과 동일〉 제 6 절 구조상세 원칙	
1. ~ 8. 〈생략〉	1. ~ 8. 〈현행과 동일〉	
9. 갑판 구조	9. 갑판 구조	
9.1 구조 배치	9.1 구조 배치	
9.1.1 〈생략〉	9.1.1 〈현행과 동일〉	
9.1.2 스트링거 판 스트링거 판의 폭은 0.8+L/200m보다 작아서는 아니 된다. 다만, <mark>되며,</mark> 1.8m 보다 클 필요는 없다. 둥근 거널 형식 스트링거 판인 경우, [8.2.4]의 요건에 적합한 반지름을 가져야 한다.	9.1.2 스트링거 판 스트링거 판의 폭은 0.8+L/200m보다 작아서는 아니 된다. 다만, 1.8m보다 클 필요는 없다. 둥근 거널 형식 스트링거 판인 경우, [8.2.4]의 요건에 적합한 반지름을 가져야 한다.	- 단순 오기

		현	행			개	정	안	개 정 사 유
1부 12장 건조									
	제	1 절 ~ 제 2	절 〈생략〉						
	저	] 3 절 <del>용</del> 접이	]음의 설계						
1. 〈생략〉									
2. T 이음 또	는 십자 이음								
2.1 ~ 2.4 〈생	략〉								
2.5 용접 크기	기준								
2.5.1 〈생략〉									
2.5.2 〈생략〉									
		표 $2$ : 용접계수 $f_{weld}$	i						
선체구역	부재	연결부	취부되는 부재	$f_{\it weld}$					
	· "	〈생략〉	.,, ,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,						
		(생략							
	단절판을 포함한 측거더	4	선저 및 내저판	0.24					
선저 및	늑판	외판 및 내저판	양단에서 2 프레임 간격만큼의 길이	0.38					- 국문 영문 차이를
이중선저	극선 		근의 중심선거더 및 측거더	0.38					일치하도록 국문을 개
		상기 이외의 경우		0.24					정함.
	중심선 거더의 브래킷		거더, 내저 및 외판	0.38					
	웨브 보강재		늑판 및 거더	0.20					
		〈생략〉							

현	행			개 정	안		개 정 사 유
			1부 12장 건조 제 1 절 ~ 제 2 절 〈현행과 동일〉 제 3 절 용접이음의 설계				
		2. T 이음 또 2.1 ~ 2.2 〈현 2.5 용접 크기	1. 〈현행과 동일〉 2. T 이음 또는 십자 이음 2.1 ~ 2.2 〈현행과 동일〉 2.5 용접 크기 기준 2.5.1 〈현행과 동일〉				
				표 $2$ : 용접계수 $f_{we}$	ld		
		선체구역	부재	연결부 (현행과 동일)	취부되는 부재	$f_{\it weld}$	
				<u></u> (현행과	동일〉		
			단절판을 포함한 측거더		선저 및 내저판	0.24	- 국문 영문 차이를
		   선저 및	L sil	외판 및 내저판	양단에서 2 프레임 간격만큼의 길이	0.38	일치하도록 국 <del>문을</del> 개 정함.
		이중선저	늑판		및 호퍼탱크 부근의 측거더	0.38	
					· 기 이외의 경우	0.24	
			중심선 거더의 브래킷	중심선	│ 거더, 내저 및 외판 │	0.38	
			웨브 보강재	/청체코 도이\	늑판 및 거더	0.20	
		L		〈현행과 동일〉			I

	선체		: 기타 의장품에 대한 용접계수			
	선체	구역				
			연결부	$f_{weld}$		
		1 그 기 기 내 게	1차 지지부재의 끝단(스팬의 10%)	0.48 <sup>(1)</sup>		
	취고리제	1차 지지부재 -	상기 이외	0.24		
	창구덮개	니 키 레	끝단	0.38 <sup>(2)</sup>		- 단순오기
		<u>보장재</u>	상기 이외	0.20		
		-	〈생략〉			
- · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	♥ 최소 용접 계구. 입 용접이 요구		] 경우, $l_{leg}$ 는 0.62 $t_{as-built}$ 를 넘을 필요는 없	다. 실제에 따다 두둔 용		
~ 4. 〈생	략 <b>〉</b>					
연결부 성	상세					
빌지 킬						
.1 ~ 5.1.2	2 〈생략〉					
.3						- 단순오기
			으로 필릿 용접되어야 한다. 그라운드 바9 표 <b>4</b> 에 주어진 것처럼 증가해야 한다. 판			

현	행		개 정 안		개정사유	
		Ŧ	3 : 기타 의장품에 대한 용접계수			
		선체구역	연결부	$f_{\it weld}$		
		1취 기기보게	1차 지지부재의 끝단(스팬의 10%)	0.48 <sup>(1)</sup>		
		1차 지지부재 창구덮개	상기 이외	0.24		
		성구료계 <u>보강재</u>	끝단	$0.38^{(2)}$	- 단순오기	
		<u> </u>	상기 이외	0.20		
			〈현행과 동일〉			
	(1) 산적화물선의 창구덮개 : 0.38(2) 산적화물선의 창구덮개의 보강재 끝단 : 0.24(3) 최소 용접 계수. $t_{as-built} > 11.5$ mm 인 경우, $l_{leg}$ 는 0.62 $t_{as-built}$ 를 넘을 필요는 없다. 설계에 따라 부분 용입 용접이 요구될 수 있다.					
	(현행과 동일)	>				
	3. ~ 4. <ষ্	년행과 동일〉				
	5. 연결부	상세				
	5.1 빌지 킬					
	5.1.1 ~ 5.1.	2 〈현행과 동일〉				
	5.1.3				- 단순오기	
	그라운드 바는 표 5에서 주어진 각장 두께로 연속적으로 필릿 용접되어야 한다. 그라운드 바의 단부에서의 각장은 그림 10과 같이 그라운드 바의 건조 두께를 초과하지 않으면서 표 5에 주어진 것처럼 증가해야 한다. 판 연결의 그라운드 바 단부에서의 용접 크기의 변화는 45°이하의 용접 측면 각도로 형성되어야 한다.					

#### 제 14 편

#### 〈규칙 14편〉

현 행	개 정 안	개정사유
3장 설계원칙	3장 설계원칙	
제 1 절 ~ 제 5 절 〈생략〉	제 1 절 ~ 제 5 절 〈현행과 동일〉	
제 6 절 구조상세 원칙	제 6 절 구조상세 원칙	
1. 〈생략〉	1. 〈현행과 동일〉	
2. 일반 원칙	2. 일반 원칙	
2.1 ~ 2.2 〈생략〉	2.1 ~ 2.2 〈현행과 동일〉	
2.3 선체거더 종강도에 기여하지 않는 종부재 연결	2.3 선체거더 종강도에 기여하지 않는 종부재 연결	
2.3.1 5장 1절 [2.2.2]에 정의된 강력갑판 또는 선저에서의 선체거더 응력이 5장 1절 [3.4.1]에 정의된 연강의 허용응력보다 큰 경우, 거터바, 강력갑판의 개구 보강재, 빌지킬처럼 선체거더 종강도에 기여하지 않고 강력갑판 또는 선저외판 및 만곡부 외판에 용접된 종부재는 강력갑판 또는 선저외판과 같은 규격 최소 항복응력을 갖는 강재로 만들어져야 한다. 〈생략〉	2.3.1 5장 1절 [3.4.1]에 정의된 강력갑판 또는 선저에서의 선체거더 응력이 5장 1절 [3.4.1]에 정의된 연강의 허용응력보다 큰 경우, 거터바, 강력갑판의 개구 보강재, 빌지킬처럼 선체거더 종강도에 기여하지 않고 강력갑판 또는 선저외판 및 만곡부 외판에 용접된 종부재는 강력갑판 또는 선저외판과 같은 규격 최소 항복응력을 갖는 강재로 만들어져야 한다. 〈현행과 동일〉	- 단순 오기
3. ~ 8. 〈생략〉	3. ~ 8. 〈현행과 동일〉	
9. 갑판구조	9. 갑판구조	
9.1 구조배치	9.1 구조배치	
9.1.1 〈생략〉	9.1.1 〈현행과 동일〉	
9.1.2 <u>스티링거 판</u> 〈생략〉	9.1.2 <u>스트링거 판</u> 〈현행과 동일〉	- 단순 오기

현 행	개 정 안	개정사유
5장 선체개더강도	5장 선체개더강도	
제 1 절 선체거더 항복강도	제 1 절 선체거더 항복강도	
1. 〈생략〉 2. 선체거터 응력 2.1 〈생략〉 2.2 전단응력 2.2.1 정수중 수직 전단력에 의한 전단응력 정수중 수직 전단력에 의한 선체거터 전단응력(N/mm²)은 고려하는 하중 계산점에서 다음 식에 따른다. (1) 항해상태	1. 〈현행과 동일〉 2. 선체거더 응력 2.1 〈현행과 동일〉 2.2 전단응력 2.2.1 정수중 수직 전단력에 의한 전단응력 정수중 수직 전단력에 의한 선체거터 전단응력(N/mm²)은 고려하는 하증 계산점에서 다음 식에 따른다. (3) 항해상태	- 단순 오기

현 행	개 정 안	개 정 사 유
2.2.2 파랑 수직 전단력에 의한 전단응력 파랑 수직 전단력에 의한 선체거터 전단응력(N/mm²)은 고려하는 하중 계산점에서 다음 식에 따른다. $\underline{\tau_{wv}} = \frac{Q_{vv}}{t} q_{vi} \times 10^3$	2.2.2 파랑 수직 전단력에 의한 전단응력 파랑 수직 전단력에 의한 선체거터 전단응력(N/mm²)은 고려하는 하중 계산점에서 다음 식에 따른다. $\frac{Q_{wv}}{t_{i-n50}}q_{vi}\times 10^3$	- 단순 오기
2.2.3 <b>파랑 수평 전단력에 의한 전단응력</b> 파랑 수평 전단력에 의한 선체거더 전단응력(N/mm²)은 고려하는 하중 계산 점에서 다음 식에 따른다.	2.2.3 파랑 수평 전단력에 의한 전단응력 파랑 수평 전단력에 의한 선체거더 전단응력(N/mm²)은 고려하는 하중 계산 점에서 다음 식에 따른다.	
$\frac{\tau_{wh}}{t} = \frac{Q_{wh}}{t} \times 10^3$ : $0.5t_c$ 를 공제한 순 치수 기반으로 판 $i$ 의 mm당 선체거더 전단력에 대한 기여율(mm <sup>-1</sup> )로서 5장 부록 1의 박벽 보 이론을 기초로 한 수 치 계산으로부터 단위 수평 전단력에 대한 mm당 전단류와 동등하다.	$q_{hi}$ $\frac{Q_{wh}}{t_{i-m50}}q_{hi} \times 10^3$ : $0.5t_C$ 를 공제한 순 치수 기반으로 판 $i$ 의 mm당 선체거터 전단력에 대한 기여율(mm <sup>-1</sup> )로서 부록 1의 박벽 보 이론을 기초로 한 수 치 계산으로부터 단위 수평 전단력에 대한 mm당 전단류와 동등하다.	- 단순 오기

현 행	개 정 안	개정사유
8장 설계원칙	8장 설계원칙	
제 1 절 〈생략〉	제 1 절 〈현행과 동일〉	
제 2 절 세장비 요건	제 2 절 세장비 요건	
1. ~ 2. 〈생략〉	1. ~ 2. 〈현행과 동일〉	
3. 보강재	3. 보강재	
3.1 보강재의 치수비	3.1 보강재의 치수비	
2.3.1 모든 보강재 종류의 순 두께 보강재의 순 두께는 다음 기준을 만족하여야 한다. a) 보강재 웨브 판	2.3.1 모든 보강재 종류의 순 두께         보강재의 순 두께는 다음 기준을 만족하여야 한다.         a) 보강재 웨브 판	
$t_w \geq rac{h_w}{C_w}\sqrt{rac{R_{eH}}{235}}$ b) 플랜지	$t_w \geq rac{h_w}{C_w}\sqrt{rac{R_{eH}}{235}}$ b) 플랜지	
$t_f \geq rac{b_{t-out}}{C_f} \sqrt{rac{R_{eH}}{235}}$ $C_w, \ C_f$ : 표 1의 세장비계수	$rac{t_f \geq rac{b_{f-out}}{C_f} \sqrt{rac{R_{eH}}{235}}}{C_w, \ C_f}$ : 표 $1$ 의 세장비계수	- $b_{t-out}$ 를 $b_{f-out}$ 으로 수정 (단순 오기)
규정 b)를 만족하지 못하는 경우, 실제 순 단면계수 계산을 포함한 강도평가에 사용되는 유효 플랜지 단부까지의 거리(mm)는 다음 값보다 크지 않아야 한다.	사용되는 유효 플랜지 단부까지의 거리(mm)는 다음 값보다 크지 않아야 한다.	
$rac{b_{t-out-max} = C_f t_f \sqrt{rac{235}{R_{eH}}}}{\langle 생략  angle}$	$rac{b_{f-out-max}=C_{f}t_{f}\sqrt{rac{235}{R_{eH}}}}{\langle$ 현행과 동일〉	- $b_{t-out-max}$ 를 $b_{f-out-max}$ 로 수정 (단순 오기)

현 행	개 정 안	개정사유
제 3 절 규정 좌굴 요건	제 3 절 규정 좌굴 요건	
1. 〈생략〉	1. 〈현행과 동일〉	
2. 선체거더 응력	2. 선체거더 응력	
2.1 보강재의 치수비	2.1 보강재의 치수비	
2.1.1	2.1.1	
2.1.2 판 $i$ 에서의 선체거더 전단응력 $ au_{hg}(\mathrm{N/mm^2})$ 는 다음 식에 따라 계산한다. $ au_{hg} = \frac{Q_{TM}\left(x\right)}{t_{i-n50}} 10^3$ $ Q_{TM}\left(x\right) : 선박 종방향 위치 x에서의 전체 수직 전단력(kN)으로, 다음의 값으로 한다. a) 설계하중조합이 S+D인 경우 b) 설계하중조합이 중우:  Q_{TM}\left(x\right) = \left Q_{SW} + Q_{WV-LC}\right  b) 설계하중조합이 S인 경우 b) 설계하중조합이 S인 경우 b) 설계하중조합이 S인 경우 c) 항내 / 보호된 수역에서의 항해의 경우:  Q_{TM}\left(x\right) = \left Q_{SW-p}\right   q_{vi} : 5 5장 1절 [3.2.1]에 따른 판 i의 기여율.  t_{i-n50} : 전단응력 계산에 사용되는 5장 1절 [3.2.1]에 따른 판 i의 순 두께. (mm)$	$2.1.2$ 판 $i$ 에서의 선체거더 전단응력 $\tau_{hg}(\mathrm{N/mm^2})$ 는 다음 식에 따라 계산한다. $\tau_{hg} = \frac{Q_{Td}\left(x\right)}{t_{i-n50}} 10^3$ $Q_{Td}\left(x\right) :                                   $	- 단순 오기

현 행	개 정 안	개 정 사 유
12장 건조	12장 건조	
제 1 절 ~ 제 2 절 〈생략〉	제 1 절 ~ 제 2 절 〈현행과 동일〉	
제 3 절 용접이음의 설계	제 3 절 용접이음의 설계	
1. 〈생략〉	1. 〈현행과 동일〉	
2. T 이음 또는 십자이음	2. T 이음 또는 십자이음	
2.1 ~ 2.4 〈생략〉	2.1 ~ 2.4 〈현행과 동일〉	
2.5 용접 크기 기준	2.5 용접 크기 기준	
2.5.1 ~ 2.5.7 〈생략〉 2.5.8 종보강재 판재와 종보강재의 용접은 보강재 끝단부에서 <u>3장 6절 [1.1.3]</u> 의 전단스팬 15 %의 범위 내는 양면 연속용접이어야 한다. 1차 지지부재 부근에서 양면 연속용접부 길이는 종보강재의 깊이 또는 끝단부 브래킷의 깊이 중 큰 값 이상이어야 한다.	2.5.1 ~ 2.5.7 〈현행과 동일〉 2.5.8 종보강재 판재와 종보강재의 용접은 보강재 끝단부에서 <u>3장 7절 [1.1.3]</u> 의 전단스팬 15 %의 범위 내는 양면 연속용접이어야 한다. 1차 지지부재 부근에서 양면 연속용접부 길이는 종보강재의 깊이 또는 끝단부 브래킷의 깊이 중 큰 값 이상이어야 한다.	- 단순 오기

হ্ৰ হা	-1) z) o).	ન્યો જો કો O
현 행	개 정 안	개 정 사 유
〈규칙 14편〉	〈규칙 14편〉	
7장 직접강도 해석	7장 직접강도 해석	
제 1 절 〈생략〉	제 1 절 〈현행과 동일〉	
제 2 절 화물창 구조 해석	제 2 절 화물창 구조 해석	
1. ~ 4. 〈생략〉	1. ~ 4. 〈현행과 동일〉	
5. 해석기준	5. 해석기준	
5.1 〈생략〉	5.1 〈현행과 동일〉	
5.2 항복강도평가	5.2 항복강도평가	
5.2.1 ~ 5.2.3 〈생략〉 5.2.4 항복기준	5.2.1 ~ 5.2.3 〈현행과 동일〉 5.2.4 항복기준	
[5.1.2]의 구조요소는 다음의 기준을 만족하여야 한다.	[5.1.2]의 구조요소는 다음의 기준을 만족하여야 한다.	
$\lambda_y \leq \lambda_{yperm}$	$\lambda_y \leq \lambda_{yperm}$	- 단순 오기
λ <sub>y</sub> : 항복사용계수로서 다음과 같다. 쉘 요소의 경우	$\lambda_{y}$ : 항복사용계수로서 다음과 같다.	(영문판과 일치)
$\lambda_y = rac{\sigma_{vm}}{R_Y}$ 일반적인 경우	$\lambda_{y}=rac{\sigma_{vm}}{R_{Y}}$ 쉘 요소의 경우	
$\lambda_y = rac{\sigma_{vm}}{R_{eH}}$ AC-A인 경우		
봉 또는 보 요소의 경우		
$\lambda_y = rac{\left \sigma_{axial} ight }{R_Y}$ 일반적인 경우	$\lambda_{y}=rac{\left \sigma_{axial} ight }{R_{Y}}$ 봉 또는 보 요소의 경우	
$\lambda_y = rac{\left \sigma_{axial} ight }{R_{eH}}$ AC-A인 경우		
〈생략〉	〈현행과 동일〉	

현 행	개 정 안	개정사유
〈규칙14편〉	〈규칙14편〉	
4장 하중	4장 하 <del>중</del>	
제 1 절 ~ 제 4 절 〈생략〉 제 5 절 외부하중	제 1 절 ~ 제 4 절 〈현행과 동일〉 제 5 절 외부하중	
1. ~ 2. 〈생략〉	1. ~ 2. 〈현행과 동일〉	
3. 외부 충격압력	3. 외부 충격압력	
3.1 〈생략〉	3.1 〈현행과 동일〉	
3.2 등가 설계압력	3.2 등가 설계압력	
3.2.1 입수 충격압력 등가 정적압력으로 입수 충격압력, P <sub>E</sub> (kN/m²)는 다음 식에 따른다. $P_{EI} = CP_E C_E$ C : 수직 분포 계수로서 다음 식에 따른다. $C = 1.0 \qquad \qquad \qquad \text{선저 슬래밍인 경우}$ $C = 0.18(C_w - 0.5h_0) \qquad \qquad \text{선수 충격인 경우}$ $C = 0.18(C_w - 2.0h_0) \qquad \qquad \text{선미 슬래밍인 경우}$ 다만, 1.0보다 클 필요는 없으나, 0.0 이상으로 한다. ⟨생략⟩	3.2.1 입수 충격압력 등가 정적압력으로 입수 충격압력, $P_{EI}$ (kN/m²)는 다음 식에 따른다. $P_{EI} = CP_E C_E$ $C : 수직 분포 계수로서 다음 식에 따른다. 다만, 0.0 이상으로 한다. C = 1.0 \qquad \qquad$	- 적용의 명확화

#### 기타규칙 및 지침

현 행	개 정 안	개 정 사 유
〈제조법 및 형식승인 지침〉	〈제조법 및 형식승인 지침〉	
제 3 장 형식승인	제 3 장 형식승인	
2504. HHS (High Holding Securing) 추가특기사항을 위한 시험요건 6. 트위스트록의 housing은 bolt로 상부 및 하부가 견고하게 체결되어야 한다. 또한 트위스트록 목부분의 치수는 다음 그림 3.25.5에 따른 값 이상이어야 한다. 이 경우, 트위스트록 목 부분은 길이방향 및 폭방향으로 대칭이어야 한다. (2023)	2504. HHS (High Holding Securing) 추가특기사항을 위한 시험요건 6. 바닥용 트위스트록의 housing은 bolt로 상부 및 하부가 견고하게 체결되어야한다. 또한 트위스트록 목부분의 치수는 다음 그림 3.25.5에 따른 값 이상이어야한다. 이 경우, 트위스트록 목 부분은 길이방향 및 폭방향으로 대칭이어야한다. (2023)	
59,5 -1,5	그림 3.25.5 (2024)	
그림 3.25.5 <i>(2024)</i>		

#### 저인화점연료선박 규칙

현 행	개 정 안	개 정 사 유
제 2 장 선박설계 및 배치	제 2 장 선박설계 및 배치	
제 3 절 연료탱크의 배치	제 3 절 연료탱크의 배치	
302. 연료탱크의 위치  2. 1항 (1)호 대신에 다음의 계산방법으로 연료탱크의 허용가능한 위치를 결정할수 있다. (2) f <sub>CN</sub> 은 다음 식에 따라 계산된다. (2019) (중략)  f <sub>v</sub> : SOLAS 규정 II-1/7-2.6.1에 포함된 계수 v에 대한 공식을 사용하여 계산되며, 손상이 수직으로 연료탱크의 최하단 경계의 상부로 연장되는 확률을 반영한 값. 식은 다음과 같다.	302. 연료탱크의 위치  2. 1항 (1)호 대신에 다음의 계산방법으로 연료탱크의 허용가능한 위치를 결정할수 있다. (2) f <sub>CN</sub> 은 다음 식에 따라 계산된다. (2019) 〈중략〉 f <sub>v</sub> : SOLAS 규정 II-1/7-2.6.1.1에 포함된 계수 v에 대한 공식을 사용하여 계산되며, 손상이 수직으로 연료탱크의 최하단 경계의 상부로 연장되는 확률을 반영한 값. 식은 다음과 같다.	오기 수정
( 6 - 17	10 17	

현 행	개 정 안	개정사유
〈플로팅독 규칙지침〉	〈플로팅독 규칙지침〉	
부록 독 게이트에 관한 기준	부록 독 게이트에 관한 기준	
1. 〈생략〉	1. 〈현행과 동일〉	
2. 선급검사	2. 선급검사	
2.1 제조중 등록검사	2.1 제조중 등록검사	
(1) 검사 제조중 등록검사에 있어서는 공사착수 시부터 완성될 때까지, 그리고 기계 의 운전상태에 있어서의 최종시험이 끝날 때까지 재료, 공작 및 배치에 대하여는 우리 선급 검사원의 입회하에 검사를 받아야 한다. 규칙 또는 승인된 도면과 부적합 사항이 발견되거나 재료, 공작 및 배치에 불만족한 점이발견될 경우에는 이를 수정하여야 한다. (2) 수압시험 수압시험 및 수밀시험은 강선규칙 3편 1장 209.에 따라 우리 선급 검사원 입회하에 실시하여야 한다.	(1) 검사 제조중 등록검사에 있어서는 공사착수 시부터 완성될 때까지, 그리고 기계의 운전상태에 있어서의 최종시험이 끝날 때까지 재료, 공작 및 배치에 대하여는 우리 선급 검사원의 입회하에 검사를 받아야 한다. 규칙 또는 승인된 도면과 부적합 사항이 발견되거나 재료, 공작 및 배치에 불만족한 점이발견될 경우에는 이를 수정하여야 한다. (2) 수압시험수압시험 및 수밀시험은 강선규칙 적용지침 1편 부록 1-16에 따라 우리 선급검사원 입회하에 실시하여야 한다.	- 참조 수정
3. 복원성 기준	3. 복원성 기준	
3.1 복원성계산의 기준	3.1 복원성 계산의 기준	
<ul> <li>(1) 복원성계산은 다음 조건에 따라 하여야 한다.</li> <li>(가) 독 게이트의 중량 중심 위치는 경사시험 결과로부터 구하여야 한다.</li> <li>(나) 탱크 내 액체의 자유표면 영향을 고려하여야 한다.</li> <li>(2) 상기 이외의 복원성 계산에 대한 사항은 <u>강선규칙 적용지침 1편 부록1-2</u>에 준한다.</li> </ul>	(1) 복원성 계산은 다음 조건에 따라 하여야 한다. (가) 독 게이트의 중량 중심 위치는 경사시험 결과로부터 구하여야 한다. (나) 탱크 내 액체의 자유표면 영향을 고려하여야 한다. (2) 상기 이외의 복원성 계산에 대한 사항은 <u>IS Code 2008</u> 에 준한다.	- 참조 수정
〈생략〉	〈현행과 동일〉	

현 행	개 정 안	개 정 사 유
〈액화천연가스연료 준비 선박 지침〉	〈액화천연가스연료 준비 선박 지침〉	
제 2 장 액화천연가스연료 준비수준에 대한 요건	제 2 장 액화천연가스연료 준비수준에 대한 요건	
제 1 절 ~ 제 3 절 〈생략〉	제 1 절 ~ 제 3 절 〈생략〉	
제 4 절 부분적으로 설치를 하는 수준	제 4 절 부분적으로 설치를 하는 수준	-
<ul> <li>401. 일반사항 <ol> <li>(생략)</li> <li>2. 2절에서 요구하는 기본설계에 대한 도면 및 자료를 제출하여 우리 선급의 검토를 받아야 한다. 다만, 302.부터 306.에서 승인용으로 제출하는 도면 및 자료는 검토용으로 제출하지 않아도 된다.</li> <li>~ 4. 〈생략〉</li> </ol> </li> <li>402. ~ 412. 〈생략〉</li> </ul>	<ul> <li>401. 일반사항 <ol> <li>(현행과 동일)</li> <li>3절에서 요구하는 기본설계에 대한 도면 및 자료를 제출하여 우리 선급의 검토를 받아야 한다. 다만, 402.부터 406.에서 승인용으로 제출하는 도면 및 자료는 검토용으로 제출하지 않아도 된다.</li> <li>~ 4. 〈현행과 동일〉</li> </ol> </li> <li>402. ~ 412. 〈생략〉</li> </ul>	
제 5 절 〈생략〉	제 5 절〈생략〉	