

付録

テクニカルインフォメーション

TEC-1031	TEC-1099
TEC-1039	TEC-1100
TEC-1049	TEC-1107
TEC-1055	TEC-1114
TEC-1056	TEC-1116

標題

燃費報告制度に関する欧州規則 (EU MRV) について

ClassNK

テクニカル インフォメーション

No. TEC-1031
発行日 2015 年 6 月 2 日

各位

2015 年 4 月 28 日に開催された欧州議会において、燃費報告制度に関する欧州規則 (以下、EU MRV 規則とする) が採択されました。これにより、船籍国に関わらず、EU 加盟国管轄内の港に寄港する 5,000GT 以上の船舶に対して、燃料消費量を監視するための計画書の作成、及び年間ベースでの CO2 排出量を記録した排出報告書の提出が義務付けられることになりました。なお、報告を怠った船舶に対しては、EU 域内への入港禁止等の罰則が定められています。

EU MRV 規則に関する今後のスケジュール、及び同規則の概要等について、以下の通りお知らせ致します。

1. 今後のスケジュール

今回、EU MRV 規則が採択されたことにより、以下のスケジュールが決定しました。

2015 年 7 月 1 日	EU MRV 規則の発効
～2016 年末	欧州委員会による技術的な細則の策定
2017 年 8 月 31 日	燃料消費量を監視するための計画書を認証者に提出
2018 年 1 月 1 日 ～12 月 31 日	燃料消費量の監視
2019 年 4 月 30 日	2018 年中に使用した燃料消費量の報告書を認証者に提出
2019 年 6 月 30 日	適合証書の船上への搭載期限

*以後、同様の手順にて年間ベースでの排出報告書の提出を行う。

燃料消費量の監視計画書及び排出報告書の内容、EU による認証者の承認手続き、及び認証者による燃費消費量の認証方法に関する技術的な細則は、2016 年末までに策定される予定です。

2. EU MRV 規則の概要

(1) 規則の名称

Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC

(次頁に続く)

NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ(URL: www.classnk.or.jp)においてご覧いただけます。

- (2) 適用 (Article 2)
船籍国に関わらず、EU 加盟国管轄権内の港へ入港する、及び EU 加盟国管轄権内の港から出港する 5,000GT 以上の船舶に適用する。ただし、軍艦、漁船、公船、木造船などには適用しない。
- (3) 船舶の所有者、又は船舶管理者 (以下、会社とする) の義務 (Article 4, 6, 11, 18)
- (i) 2017 年 8 月 31 日までに、EU 加盟国が認める認証者に対し、自身が運航する 5,000GT 以上の各船舶について、CO₂ 排出量とその他関連情報を監視・報告するための手順を示した監視計画書を提出すること。
 - (ii) 2017 年 8 月 31 日以降に EU MRV 規則が初めて適用される船舶は、船舶が EU 加盟国の管轄内の港へ最初に寄港してから 2 か月以内に監視計画書を認証者へ提出すること。
 - (iii) 2019 年以降、毎年 4 月 30 日までに前年の報告期間内における燃料消費量を取り纏めた排出報告書を船舶ごとに作成し、認証者の適合を受けた上で、欧州委員会と旗国の主管庁に提出すること。なお、報告期間とは、CO₂ 排出が監視・報告されるべき暦上の 1 年を指す。暦年をまたぐ航海の場合、監視・報告されるデータは、最初の暦年に含まれなければならない。
 - (iv) 報告期間の翌年 6 月 30 日までに認証者から有効な適合証書入手し、船舶に搭載すること。
- (4) 監視計画書 (Article 6, 7)
監視計画書には以下の情報を含めなければならない。
- (i) 船と船種が特定できる情報 (船名、IMO 番号、登録港等)
 - (ii) 会社名、住所、担当者の電話番号と e-mail アドレス
 - (iii) CO₂ 排出源となる機器 (主機関、補機関、ガスタービン、ボイラー、内燃機関) と使用燃料の詳細
 - (iv) CO₂ 排出源となる機器リストの更新のための手順、及び責任者
 - (v) 燃料消費量の監視手順詳細
 - (vi) 各燃料のエミッションファクター
- (5) 監視すべき情報 (Article 9, 10)
会社は年間ベースにて、船舶ごとに以下の主な情報を監視しなければならない。
- (i) 各燃料の総消費量及びエミッションファクター
 - (ii) CO₂ の総排出量
 - (iii) 総航海距離
 - (iv) 総海上滞在時間
 - (v) 総トランスポートワーク (航海距離 × 貨物量)
 - (vi) 平均エネルギー効率

(次頁に続く)

また、航海ごとに以下の情報を監視しなければならない。

- (i) 入港地、出港地、発着日時
- (ii) 各燃料の消費量及びエミッションファクター
- (iii) CO₂ 排出量
- (iv) 航海距離
- (v) 海上滞在時間
- (vi) 貨物量
- (vii) トランスポートワーク(航海距離×貨物量)

(6) 排出報告書 (Article 11)

排出報告書には、以下の情報を含めなければならない。

- (i) 船及び会社を特定できる情報
- (ii) 排出報告書の認証者の情報
- (iii) パラグラフ(5)に記載の監視すべき情報

(7) 認証者の義務 (Article 13, 15, 17)

- (i) 会社から提出される監視計画書が本規制の要件に適合しているかどうか評価しなければならない。本要件を満足していない場合、報告期間開始前までに改訂版の提出を要求しなければならない。
- (ii) 会社から提出される排出報告書が、本規制に規定される要件に適合し、監視計画書に基づいたものとなっていることを確認する。また、報告された CO₂ 排出量と、船舶の運航データや搭載エンジンの特性から推定できる CO₂ 排出量を比較し、大きな齟齬がないかを確認する。
- (iii) 排出報告書が本規定の要件に適合している場合、認証者は当該船舶に対して認証報告書及び適合証書を発行しなければならない。

(8) 認証者の要件 (Article 14, 16)

- (i) 認証者は、当該船舶の船主または管理者から完全に独立していなければならない、独立性や第三者性を損なう企業との繋がりがあってはならない。
- (ii) 認証者は欧州委員会から承認を受けること。

(9) 罰則 (Article 20)

- (i) 監視と報告に関する義務を怠った場合、EU 加盟国は罰則を与える仕組みを策定し、その罰則が適用されるよう必要な手段を講じなければならない。また、2017 年 7 月 1 日までに欧州委員会に、その罰則を通知しなければならない。
- (ii) 監視と報告に関する義務を 2 年連続して怠った場合、EU 加盟国は当該船舶に対し追放命令を発出するとともに、他の加盟国に通報し、EU 加盟国管轄内の港への入港を拒否できる。

(次頁に続く)

(10) 情報公開 (Article 21)

- (i) 毎年6月30日までに、欧州委員会は会社から報告されたCO2排出量と、船舶が特定できる情報、燃料消費量、航海時間、認証者の情報等を一般公開する。
- (ii) 但し、排出量以外の情報については、公開により著しく正当な商業利益が損なわれる場合は、会社の要請に応じて情報公開に制限をつけることができる。
- (iii) 欧州委員会は、CO2 排出量に関する年次報告書を公開する。また、二年に一度、海運セクターの地球環境に対する影響評価を実施する。

(11) 国際協力 (Article 22)

IMO において燃費報告制度が策定された場合、欧州委員会は EU MRV 規則を見直し、必要に応じて IMO における制度と一致させる改訂を行う。

(12) 発効日 (Article 26)

本規制の発効日は 2015 年 7 月 1 日とする。

3. その他

- (1) EU MRV 規則の Article 22 では、IMO において燃費報告制度が策定された場合、欧州委員会は EU MRV 規則の見直しを行うことが規定されています。このため、IMO における燃費報告制度の審議では、MEPC68(2015 年 5 月)において本年 9 月上旬に技術的な詳細検討を進めるための中間会合開催を決定する等、EU MRV 規則が実効化する 2018 年 1 月を目途として議論をまとめるべく、検討作業が加速される見込みです。
- (2) EU による認証者の承認手続きは 2017 年前半に行われる見込みです。本会は欧州委員会より認証者資格を取得すべく、活動して参ります。
- (3) 本会では、欧州委員会における技術的な細則制定の動きを注視していくと共に、本件に関わる最新情報を提供して参ります。

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター別館 国際室

住所: 東京都千代田区紀尾井町 3-3/4-7(郵便番号 102-0094)

Tel.: 03-5226-2038

Fax: 03-5226-2734

E-mail: xad@classnk.or.jp

添付:

- 1. 燃費報告制度に関する欧州規則(Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC)

添付印刷省略。弊会ホームページにて閲覧可能です。

標題

荒天下における操船性を維持するための最低推進出力要件について(EEDI 関連規定)

ClassNK

テクニカル インフォメーション

No. TEC-1039
発行日 2015 年 7 月 31 日

各位

エネルギー効率設計指標(EEDI: Energy Efficiency Design Index)の規制値への適合が要求される船舶に対して適用される最低推進出力要件については、ClassNK テクニカル・インフォメーション No.TEC-1017 にてお知らせしておりますが、今般、当該要件を定めるためのガイドラインが改正されましたので、以下の通りお知らせいたします。

これにより、2014 年 12 月 26 日付発行の ClassNK テクニカル・インフォメーション No.TEC-1017 を絶版といたします。

1. 背景

MARPOL 条約附属書 VI の第 21 規則により EEDI 規制値への適合が要求される船舶にあつては、同 21.5 規則により、荒天下における操船性を維持するため、IMO が策定するガイドラインに従って一定以上の推進出力を有することが要求されます。

2013 年 5 月に開催された IMO 第 65 回海洋環境保護委員会(MEPC 65)において、船舶が備えるべき最低推進出力を決定するための暫定ガイドライン(以下、最低推進出力暫定ガイドライン)が採択されました。また、2014 年 10 月に開催された MEPC 67 における審議の結果、適用対象船舶及び評価手法(Level 1/Level 2)を維持したまま、最低推進出力暫定ガイドラインをフェーズ 1 の期間(2015 年 1 月から 2019 年 12 月)まで、延長適用することが合意されました。

一方、MEPC 67 において、安全性に対する懸念から最低推進出力暫定ガイドラインの要件強化を強く主張する一部意見があり、MEPC 68 以降に引き続き審議されることになりました。

2. 最低推進出力暫定ガイドラインの一部改正

2015 年 5 月に開催された MEPC 68 の審議の結果、Level 1 評価の要件を改正することが合意され、最低推進出力暫定ガイドラインの一部改正が採択されました。Level 2 評価については、現在欧州や日本で実施されている学術的な調査研究の成果が得られるまでは改正せず、現行の要件を維持することが合意されました。

なお、改正ガイドラインの適用期日については、採択後 6 か月の導入期間を設けることが合意され、2015 年 11 月 16 日以降に建造契約が結ばれる船舶に適用されることとなりました。

(次頁に続く)

NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ(URL: www.classnk.or.jp)においてご覧いただけます。

3. 最低推進出力の評価手法

本要件の適用対象船舶につきましては、最低推進出力暫定ガイドラインに従い、以下の二段階評価のうち、どちらかの評価レベルを満足することが要求されます(第一段階の評価レベルを満足しない場合は、第二段階の評価レベルを満足することが要求されます)。

(1) 最低推進出力ラインによる評価(第一段階:Level 1 評価)

第一段階の評価として、最低推進出力ラインが船種毎に下表に示す数式(載荷重量 DWT の関数)により設定されており、推進出力(搭載主機出力の合計)が最低推進出力ラインの値以上であることが要求されます。

船 種	最低推進出力 (kW)
ばら積貨物船 ($20,000 \leq \text{DWT}$)	$0.0687 \times \text{DWT} + 2924.4$
タンカー及び兼用船 ($20,000 \leq \text{DWT}$)	$0.0689 \times \text{DWT} + 3253.0$

2015 年 11 月 16 日以降に建造契約が結ばれる船舶の Level 1 最低推進出力ライン

船 種	最低推進出力 (kW)
ばら積貨物船 ($20,000 \leq \text{DWT} < 145,000$)	$0.0763 \times \text{DWT} + 3374.3$
ばら積貨物船 ($145,000 \leq \text{DWT}$)	$0.0490 \times \text{DWT} + 7329.0$
タンカー及び兼用船 ($20,000 \leq \text{DWT}$)	$0.0652 \times \text{DWT} + 5960.2$

(2) 簡易評価(第二段階:Level 2 評価)

第二段階は間接的な簡易評価手法であり、荒天海象(adverse condition)において、正面からの向波、向風の条件下で船舶が一定の前進速力で航海できる推進出力を有しており、かつ、その状態が搭載主機のトルクリミット以下(作動範囲内)であれば、全方位からの波や風の条件下でも船舶が針路を保つことができるとの仮定に基づいています。

最低推進出力暫定ガイドラインでは、第二段階評価で考慮する荒天海象(adverse condition)を下表のとおり定義しています。

船の長さ L_{pp} (m)	有義波高(m)	ピーク波周期(s)	平均風速(m/s)
200m 未満	4.0	7.0 to 15.0	15.7
200m 以上 250m 未満	*		*
250m 以上	5.5		19.0

(*船の長さに応じた線形補間値)

簡易評価は、以下の 3 ステップで構成されます。

- (i) ステップ 1: 全方位からの波や風の条件下でも保針が担保可能な、正面からの向波、向風における要求前進速力(VS)を決定します。
- (ii) ステップ 2: 要求前進速力(VS)に必要な推進出力(Preq)を求め、搭載出力の合計が推進出力(Preq)以上であることを確認します。
- (iii) ステップ 3: 推進出力(Preq)におけるトルクが、搭載主機のトルクリミット以下(作動範囲内)であることを確認します。

評価手順の詳細に関しましては、添付 2.の Appendix をご参照ください。

(次頁に続く)

4. 最低推進出力要件への適合確認

最低推進出力要件への適合確認は、設計段階における EEDI 予備認証において実施いたします。第二段階の簡易評価を適用した場合には、追加資料として以下の書類をご提出ください。なお、第一段階の最低推進出力ラインを満足する船舶の場合、資料提出は不要です。

- 第二段階評価の計算書
- 舵面積が確認できる資料
- 風圧面積(正面投影面積、側面投影面積)が確認できる資料
- 風圧抵抗の算出根拠(簡易推定式を使用しない場合)
- 平水中抵抗や自航要素の算出根拠(簡易推定式を使用しない場合)
- 波浪中抵抗増加の算出根拠(水槽試験結果又は計算結果)
- デザインプロペラの単独特性
- 搭載主機に関する資料(トルクリミットに関する情報を含む)
- その他弊会が必要と認める資料

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター別館 EEDI 部

住所: 東京都千代田区紀尾井町 3-3(郵便番号 102-0094)

Tel.: 03-5226-2058

Fax: 03-5226-2059

E-mail: eedi@classnk.or.jp

添付:

1. Resolution MEPC.262(68)

Amendments to the 2013 interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions (Resolution MEPC.232(65), as amended by Resolution MEPC.255(67))

2. MEPC.1/Circ.850/Rev.1

2013 interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions, as amended (Resolution MEPC.232(65), as amended by Resolution MEPC.255(67) and MEPC.262(68))

添付印刷省略。弊会ホームページにて閲覧可能です。

標題

USCG によるバラスト水規制の適用延期の申請方法および追加情報について

ClassNK

テクニカル インフォメーション

No. TEC-1049
発行日 2015 年 10 月 15 日

各位

United States Coast Guard (USCG) は、米国海域内を航行する船舶に対するバラスト水処理装置搭載を強制化する規則 "Standards for Living Organisms in Ship's Ballast Water Discharged in U.S. Waters" を施行しております (詳細は、テクニカルインフォメーション No.TEC-0903 を参照下さい)。

上記に関連して、USCG は 33CFR151.1513 及び 33CFR151.2036 に基づき、バラスト水処理装置搭載の延期の申請方法を Policy Letter として 2013 年 9 月 25 日に公表しております (詳細は、テクニカルインフォメーション No.TEC-0971 を参照下さい)。

今般、上記延長申請に関する Policy Letter の改訂版 (添付 1)、申請に関する追加情報 (Application Tips for Extended Compliance Dates under USCG Ballast Water Management regulations) (添付 2)、および申請書 (Application for Extended Compliance Date under U.S. Coast Guard Ballast Water Management (BWM) Regulations) (添付 3) が 2015 年 9 月 10 日に発行されました。

バラスト水処理装置の搭載の延長について USCG の基本的な方針は大きくは変わっておりませんが、延長内容 (以下 1. および 2.) また申請方法 (以下 3. から 12.) 等について数点変更がありましたので、特筆すべき変更事項および追加情報を以下に記します：

1. Alternate Management System として認められた機種を搭載する船舶も延長申請が可能となった (Alternate Management System についてはテクニカルインフォメーション No.TEC-0951 を参照下さい)。
2. 最大延長期間 (改訂前の Policy letter では 5 年) に関する記述が削除された。
3. 延長申請の際、バラスト水管理計画書のコピーの提出 (テクニカルインフォメーション No.TEC-0971 の必要提出書類の 5.) が不要となり、同計画書に従う旨の宣誓書の提出が必要となった。
4. 印刷物での延長申請は認められなくなり、メールでの申請のみ認められるようになった。
5. 延長申請の際には、添付 3. のエクセルファイルと他必要書類 (テクニカルインフォメーション No.TEC-0971 の必要提出書類の 1. から 8.) を併せて申請する。エクセルの題名は「BWM extension application - 船名記入」とする。
6. 追加延長方法が改訂版 Policy letter に追加された (添付 1 の 5(b))。
7. 搭載年が同じかつ搭載困難である理由が同じ複数の船舶は、添付 3 にてまとめて申請する。
8. 延長申請時期は各船舶搭載期日の 12-24 ヶ月前にする。
9. 追加延長申請の際には、メールの件名および添付 3 のエクセルファイルの題名に supplemental (追加延長) である旨を明記する。
10. 申請書類は OCR フォーマット (コピー可能な形式) で作成する。
11. USCG のパソコンは HTML 形式を表示できないために、添付 3 の申請書を使用する。

(次頁に続く)

NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ (URL: www.classnk.or.jp) においてご覧いただけます。

12. 延長申請もしくは延長承認書のキャンセルをすることができる。なお、キャンセル後のバラスト水処理装置搭載期日(次のスケジュールドライドック)まではバラスト交換が可能、もしくは同期日の12ヶ月前までに延長を申請することも可能。

添付 1、2 および 3 の電子データは下記の U.S. Coast Guard's Internet portal の Regulations and Policy Documents フォルダよりダウンロード可能です。

<http://homeport.uscg.mil/ballastwater>

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター別館 機関部

住所: 東京都千代田区紀尾井町 3-3(郵便番号 102-0094)

Tel.: 03-5226-2022 / 2023

Fax: 03-5226-2024

E-mail: mcd@classnk.or.jp

添付:

1. EXTENSION OF IMPLEMENTATION SCHEDULE FOR APPROVED BALLAST WATER MANAGEMENT METHODS, Revision 1
2. Application Tips for Extended Compliance Dates under USCG Ballast Water Management regulations
3. Application for Extended Compliance Date under U.S. Coast Guard Ballast Water Management (BWM) Regulations

添付印刷省略。弊会ホームページにて閲覧可能です。

標題

USCG によるバラスト水規制の追加情報について

ClassNK

テクニカル インフォメーション

No. TEC-1055
発行日 2015 年 11 月 12 日

各位

United States Coast Guard (USCG) は、米国海域内を航行する船舶に対するバラスト水処理装置搭載を強制化する規則 "Standards for Living Organisms in Ship's Ballast Water Discharged in U.S. Waters" を施行しており、2013 年 12 月 1 日以降に起工した船舶は完工時、それら以外の船舶は 2014 年もしくは 2016 年 1 月 1 日より後の first scheduled drydocking までのバラスト水処理装置の搭載が要求されております (詳細は、テクニカルインフォメーション No.TEC-0903 を参照下さい)。

また、上記に関連して、USCG は 33CFR151.1513 及び 33CFR151.2036 に基づき、バラスト水処理装置搭載の延期の申請方法を Policy Letter として 2013 年 9 月 25 日に、その改訂版を 2015 年 9 月 10 日に公表しております (詳細は、テクニカルインフォメーション No.TEC-0971 および TEC-1049 を参照下さい)。

今般、上記の first scheduled drydocking の定義およびバラスト水処理装置の搭載延期の追加情報に関する添付の Marine Safety Information Bulletin が発行されましたので、特筆すべき追加情報を以下に記します：

1. First scheduled drydocking 日とは USCG バラスト規則のために本船が入渠した日を言う (例：2015 年 12 月 31 日以前に入渠し、2016 年 1 月 1 日より後まで出渠しない場合、これは 2016 年 1 月 1 日より後の first scheduled drydocking には該当しない)。
2. 適用期日以後の応急修理のための入渠工事は first scheduled drydocking には該当しない。しかし、この入渠工事で本船に要求される船底検査が実施され、検査証書、旅客船安全証書、貨物船安全証書、または貨物船安全構造証書への裏書を伴う入渠工事は first scheduled drydocking に該当する。
3. 条約で要求される船底検査、または排ガス浄化装置の搭載や新しい船底塗料の塗布のように事前に計画された入渠工事は first scheduled drydocking に該当する。
4. 入渠検査の代わりの水中検査は first scheduled drydocking には該当しない。
5. 各船の搭載期日以後、米国海域にてバラスト水を排出する船舶は USCG によるバラスト水規制要件に適合する必要がある。しかし、あらゆる努力にも関わらず適合が不可能な場合、船長、船主、運航会社、代理人、または船舶の責任者はその理由を文書化することを条件に、USCG に対してバラスト水処理装置搭載の延長の申請を行うことができる。

(次頁に続く)

NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ (URL: www.classnk.or.jp) においてご覧いただけます。

6. USCGは延長期間の見直しを行っており、改訂版の Policy letter が発行される見込みである。現在のところ、延長される搭載期日は、本船のオリジナルの搭載期日の後の次の **scheduled drydocking** となる見込みである。なお、現時点で発行されている延長承認書の再発行は行わず、追加延長の申請があればこの見直された延長期間を適用する見込みである。延長に関する情報は以下にて閲覧可能:

<http://homeport.uscg.mil/ballastwater> in the "Regulations and Policy Documents" sub-folder

添付の電子データは下記の U.S. Coast Guard の HP よりダウンロード可能です。

USCG top page(<http://www.uscg.mil/>) --> Library ---> Marine Safety Information Bulletins

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター別館 機関部

住所: 東京都千代田区紀尾井町 3-3(郵便番号 102-0094)

Tel.: 03-5226-2022 / 2023

Fax: 03-5226-2024

E-mail: mcd@classnk.or.jp

添付:

1. Maritime Safety Information Bulletin

添付印刷省略。弊会ホームページにて閲覧可能です。

標題

USCG のバラスト水処理装置搭載の適用延期の内容に関するポリシーレター(第2回改訂版)について

ClassNK

テクニカル インフォメーション

No. TEC-1056
発行日 2015 年 12 月 2 日

各位

United States Coast Guard (USCG)は、33 CFR 151.1513 及び 33 CFR 151.2036 に基づき、USCG が認めたバラスト水管理方法を実施している船舶に対し、バラスト水処理装置搭載の適用延期に関するポリシーレターを既に発行しております。

2015 年 11 月 16 日に添付のとおり新しいポリシーレターが発行されました。これにより、バラスト水処理装置搭載の適用延期の期間が改訂されることになります。

この新しいポリシーレターは、USCG により既に発行された Marine Safety Information Bulletin の内容を含んでおります(詳細は、テクニカルインフォメーション No.TEC-1055 を参照下さい)。

詳細は、添付の新しいポリシーレターで参照することができます。

新しいポリシーレターの主な内容は、下記のとおりです。

1. "first scheduled drydocking"に関する定義が、新しいポリシーレターに記載された。
例えば、計画された工事を行うための入渠工事を実施する場合、当該入渠工事は first scheduled drydocking に該当するなど。
(詳細は、テクニカルインフォメーション No.TEC-1055 を参照)
2. 適用延期申請の方法が下記のとおりとなった。
 - A. 新規の適用延期申請及び追加の適用延期申請では、33 CFR 151.1510 or 33 CFR 151.2025 に規定されるバラスト水処理装置搭載の適用日までに、適合するためのあらゆる努力にも関わらず、規定された日、または、USCG により現状認められている適用延期の期間において、当該船舶が適合することが不可能であるとの文書を添付する。
 - B. "original compliance date"の定義が下記のとおり定められた。
 - 2013 年 12 月 1 日以降起工の船舶: 完工日
 - 2013 年 12 月 1 日より前に起工された船舶であって、
 - (1) 船舶のバラスト水容量が 1500 m³より少ない船舶: 2016 年 1 月 1 日より後の最初の first scheduled drydocking
 - (2) 船舶のバラスト水容量が 1500 m³以上 5000 m³以下の船舶: 2014 年 1 月 1 日より後の最初の first scheduled drydocking
 - (3) 船舶のバラスト水容量が 5000 m³より大きい船舶: 2016 年 1 月 1 日より後の最初の first scheduled drydocking

(次頁に続く)

NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ(URL: www.classnk.or.jp)においてご覧いただけます。

3. 適用延期の期間が改訂された。新規の適用延期または、追加の適用延期が申請され、USCG が認めた場合、新しい適用延期の期間は以下のとおりとなる。
 - A. 新規の適用延期申請の場合、適用延期の期間は、本船の original compliance date より後の、その次の scheduled drydocking まで。
 - B. 追加の適用延期申請の場合、追加される適用延期の期間は、USCG により現状認められている適用延期の期間より後の、scheduled drydocking まで。
 しかしながら、当該 scheduled drydocking が USCG により現状認められている適用延期の期間から 2 年より前に実施される場合、USCG は、適用延期の期間を、更にその次の scheduled drydocking とする可能性がある。
4. 適用延期申請の際に求められる情報の内容が更新された。
 詳細は、添付の新しいポリシーレターの 6 項を参照。

USCG より発行されました新しいポリシーレターは下記の USCG HP よりダウンロード可能です。

CG-OES Policy Letter 13-01, Revision 2, 16 November 2015:

USCG Homeport (<https://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/home.do>) --> Environmental -->
 Ballast Water Management Program --> Regulations and Policy Documents -->
 Extended Compliance Dates – Application, Guidance, and Approved Vessels

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター別館 機関部

住所: 東京都千代田区紀尾井町 3-3(郵便番号 102-0094)

Tel.: 03-5226-2022 / 2023

Fax: 03-5226-2024

E-mail: mcd@classnk.or.jp

添付:

1. CG-OES Policy Letter 13-01, Revision 2, 16 November 2015

添付印刷省略。弊会ホームページにて閲覧可能です。

標題

USCG のバラスト水処理装置搭載の適用延期の内容に関する最新情報について

ClassNK

テクニカル インフォメーション

No. TEC-1099

発行日 2017 年 1 月 10 日

各位

United States Coast Guard(以下:USCG)は、33 CFR 151 Subparts C 及び D に基づき、バラスト水処理装置搭載の適合期限延長に関するポリシーレターを既に発行しております(詳細は、ClassNK テクニカル・インフォメーション No.TEC-1056 を参照下さい)。

今般、USCG として初のバラスト水処理装置の型式承認が発表された旨、及び今後適合期限延長を申請する場合、USCG の定める適合期限までに USCG により型式承認されたバラスト水処理装置の搭載が不可能であることを証拠書類と共に書面で示さなければならない旨等が記載された Marine Safety Information Bulletin (14-16)が発行されました。

本 Marine Safety Information Bulletin (14-16)の適合期限に関する主な内容は、以下のとおりです。

1. 現在の延長承認のレターの取扱い

延長承認は現在の延長承認のレターに記載された適合期日まで有効です。再延長申請も可能であるものの、型式承認されたバラスト水処理装置が入手可能な場合には、3 項に例示されるような要件に適合できない理由を裏付ける証拠書類を提出する必要があります。

2. 今後の適合期限延長について

いかなる手段を講じた場合であっても、以下のいずれの要件にも適合することが不可能である旨を書面で示すことができる場合のみ、USCG の判断で必要最小限の期限延長が認められます。

- USCG に型式承認されたバラスト水処理装置を使用して排出基準に適合する
- Alternate Management System(以下:AMS)として認められた機種を一時的に使用する(AMS については ClassNK テクニカル・インフォメーション No.TEC-0951 を参照下さい)。
- 米国の公共水道水のみをバラスト水として使用する。
- バラスト水をバラスト水受入施設に陸揚げする。
- 未処理のバラスト水を米国海域内(12 海里以内)で排出しない。

3. 適合期限延長申請における裏付ける証拠書類の例

- 適合期限までに承認されたバラスト水処理装置の搭載が不可能であることを示す、船主/運航会社とバラスト水処理装置メーカー間の文書
- USCG に型式承認されたバラスト水処理装置では設計上の制限があること
- USCG に型式承認されたバラスト水処理装置を搭載する上での安全の問題があること
- USCG に型式承認されたバラスト水処理装置を搭載できないその他の理由

(次頁に続く)

NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ(URL: www.classnk.or.jp)においてご覧いただけます。

4. USCG に適合期限延長の申請を受け付けられているが、承認されていない場合
USCG は適合期限が 2019 年 1 月 1 日以降の船舶に対して、期限延長レターを発行しておりません。USCG に型式承認されたバラスト水処理装置が利用可能となったことで、これらの申請のステータスは"received(受付済み)"から"held in abeyance(保留)"に変更となります。延長の承認を得るためには、3 項の証拠書類を提出する必要があります。
5. USCG に型式承認されたバラスト水処理装置が利用可能となったことによる適合期限及び AMS に与える影響
船舶の適合期限日は変更されません。また AMS を搭載している船舶についても、従来通り、適合期限日後より 5 年まで AMS の使用が認められます。

詳細につきましては、添付の Marine Safety Information Bulletin (14-16)を参照いただきますようお願いいたします。

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)
本部 管理センター別館 機関部
住所: 東京都千代田区紀尾井町 3-3(郵便番号 102-0094)
Tel.: 03-5226-2022 / 2023
Fax: 03-5226-2024
E-mail: mcd@classnk.or.jp

添付:

1. Marine Safety Information Bulletin, December 2, 2016 (OES-MSIB Number: 14-16)

添付印刷省略。弊社ホームページにて閲覧可能です。

標題

燃費報告制度に関する欧州規則 (EU MRV) について

ClassNK

テクニカル インフォメーション

No. TEC-1100

発行日 2017 年 1 月 31 日

各位

弊会テクニカルインフォメーション TEC-1031 (2015 年 6 月 2 日付) にて既にお知らせしておりますとおり、燃費消費実績報告制度に関する欧州規則 (EU MRV 規則) が 2015 年 7 月 1 日に発効されました。

これにより EU 加盟国管轄内の港に寄港する 5,000GT を超える船舶については、燃料消費量等のデータ収集・報告を実施するための監視計画書 (モニタリングプラン) 及び排出報告書 (エミッションレポート) を作成し、EU 各国のいずれかの認定団体より認定を得た検証者への提出が義務付けられることとなりました。

船社様 (船舶の所有者又は、船舶管理者あるいは運航に責任を持つ者) におかれましては、2017 年 8 月 31 日までにモニタリングプランを認証者へ提出することが求められており、同プラン作成のための対応が適宜進められていることと思慮致します。

弊会におきましては、2017 年 3 月末までに検証者として認定を受けるべく鋭意準備を進めております。併せて、本会は細則制定に関わる ESSF shipping MRV verification and accreditation subgroup のメンバーとして積極的に参加し、欧州委員会における技術的な細則制定の動きを引き続き注視し、本件に関する最新情報を提供して参ります。

なお、下記 URL より欧州委員会が提供する Documentation (含、最新のテンプレート及び規則) をご確認ください。

http://ec.europa.eu/clima/index_en > Policies > Reducing emissions from transport > Shipping

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター 認証サービス企画部

住所: 東京都千代田区紀尾井町 4-7 (郵便番号 102-8567)

Tel.: 03-5226-2412

Fax: 03-5226-2179

E-mail: qpd@classnk.or.jp

NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ (URL: www.classnk.or.jp) においてご覧いただけます。

標題

USCG のバラスト水処理装置搭載の適合延期の内容に関する最新情報について

ClassNK

テクニカル インフォメーション

No. TEC-1107
発行日 2017 年 3 月 29 日

各位

2016 年 12 月に、United States Coast Guard (以下: USCG) に型式承認されたバラスト水処理装置が発表され、バラスト水処理装置搭載の適合期限延長に関する Marine Safety Information Bulletin (14-16) が発行されております (詳細については、ClassNK テクニカル・インフォメーション No. TEC-1099 を参照下さい)。

今般、適合期限延長に関して更なる通知 (Marine Safety Information Bulletin, March 6, 2017 (OES-MSIB Number: 003/17)) がございました。

本通知の主な内容は下記のとおりです。

1. 適合期限延長の期間は、本船の適合期限日によって次のとおりとなります。

(1) 2018 年 12 月 31 日までに適合期限日を迎える船舶

- 本船に搭載可能な USCG に型式承認されたバラスト水処理装置を特定しているものの、適合期限日までに十分な時間がなく搭載できない場合は、詳細な搭載計画を提出する必要があります。その場合、USCG の判断で最長 18 カ月の延長が認められます。
- 本船に搭載可能な USCG に型式承認されたバラスト水処理装置がない場合は、いかにして適合させるかの計画を提出する必要があります。その場合、USCG の判断で最長 30 カ月の延長が認められます。

(2) 2019 年 1 月 1 日以降 2020 年 12 月 31 日までに適合期限日を迎える船舶

- USCG は、本船の適合期限日の 18 カ月前から、延長申請に関して検討を開始いたします。

(3) 2021 年 1 月 1 日以降に適合期限日を迎える船舶

- 適合期限延長は認められず、本船の Compliance Date までに USCG に型式承認されたバラスト水処理装置を搭載する必要があります。

2. Alternate Management System (以下: AMS) について

AMS を搭載している船舶については、従来通り、適合期限日後より 5 年間 AMS の使用が認められます。USCG に型式承認されたバラスト水処理装置を搭載することが不可能な場合は、本船の適合期限日までであれば、AMS を搭載することができ、適合期限日後より 5 年間使用が認められます。

(次頁に続く)

NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ (URL: www.classnk.or.jp) においてご覧いただけます。

3. 現在の延長承認レターの取扱い

延長承認は、船主、運航者等が変更された場合でも、引き続き延長承認のレターに記載された適合期日まで有効です。

4. 適合期限延長の申請について

適合期限延長は本船の適合期限日より前の12カ月から16カ月の間に申請いただく必要があります。

詳細につきましては、添付の Marine Safety Information Bulletin (003/17)を参照いただきますようお願いいたします。

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター別館 機関部

住所: 東京都千代田区紀尾井町 3-3(郵便番号 102-0094)

Tel.: 03-5226-2022 / 2023

Fax: 03-5226-2024

E-mail: mcd@classnk.or.jp

添付:

1. Marine Safety Information Bulletin, March 6, 2017 (OES-MSIB Number: 003/17)

添付印刷省略。弊社ホームページにて閲覧可能です。

標題

コンピュータシステムに関する関連規則等改正について

ClassNK

テクニカル インフォメーション

No. TEC-1114
発行日 2017 年 6 月 16 日

各位

IACS 統一規則 E22(Rev.1)では、船舶の機関関連の監視システム等がコンピュータシステムを使用する場合の当該システムの構成、機能要件等を規定しており、弊会は既に関連規則に取り入れております。さらに、IACS は昨今のコンピュータシステムのセキュリティ対策の重要性を鑑み、見直しを進めておりました。この度 IACS は船舶で使用されるコンピュータシステムに対する関係者の役割、並びに、コンピュータシステムに用いるソフトウェア及びハードウェアのセキュリティ対策及びソフトウェア変更手順等の品質管理に関する要件を明確にすべく、当該統一規則改正の審議を行い、2016 年 6 月に IACS 統一規則 E22(Rev.2)として採択いたしました。これに伴い、弊会関連規則及び検査要領を改正いたしましたため、各関係者における必要となる対応についてお知らせいたします。

1. コンピュータシステムの分類

鋼船規則検査要領 D 編附属書 D18.1.1 表 2.1 において、以下の通りコンピュータシステムの分類をしております。

鋼船規則検査要領 D 編附属書 D18.1.1 表 2.1 コンピュータシステムの分類

分類	故障時の影響度合い	システムの機能
I	故障が人体及び船体への危険並びに環境への脅威に帰結するおそれのないシステム	- 情報収集又は管理業務に関するシステム
II	故障が人体及び船体への危険並びに環境への脅威にゆくゆくは帰結するおそれのあるシステム	- 警報及び監視機能 - 船舶の正常な操船及び居住状態を維持するための制御システム
III	故障が人体及び船体への危険並びに環境への脅威に直ちに帰結するおそれのあるシステム	- 推進及び操舵に関連する制御システム - 安全システム

また、同表備考において分類 II もしくは III に分類されるシステムの例を挙げております。各分類に応じて要件が定められておりますが、より具体的なものとして以下の機器及びシステム等が分類 II もしくは III に分類されるとしております。

分類 III

推進システム: 機関制御装置、機関遠隔制御装置、主ボイラ制御装置、CPP 制御装置、電気推進制御装置

操舵制御システム: 操舵システム(オートパイロットを含む)、旋回式推進システム

(次頁に続く)

NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ(URL: www.classnk.or.jp)においてご覧いただけます。

電源システム: 発電機制御装置、電力変換装置(電気推進船等)

安全システム: 火災探知装置、消火装置、浸水警報装置及び排水設備、船内通信システム、救命設備作動に関わるシステム

その他: 自動船位保持装置、掘削装置

分類 II

液体貨物移送制御システム: 貨物制御装置(貨物制御盤、弁遠隔制御装置、緊急遮断装置)、再液化装置、イナーガガス発生装置(窒素発生装置を含む)、油排出監視制御装置

燃料油操作システム: 粘度制御装置、燃料油清浄機

船舶の安定及び浮揚制御システム: フィンスタビライザー、ジェットフォイル

推進システムの警報及び監視システム: 機関警報監視装置(データロガーを含む)

その他: バラスト移送用弁遠隔制御システム、油水分離装置、油分濃度警報装置、廃油焼却炉、汚水処理装置、補助ボイラ制御システム、バラスト水処理装置、SOx/NOx スクラバー、NOx 排ガス再循環装置

上記に記載されていない機器及びシステムについては、個別にお問い合わせください。

2. 統合者(就航前)の対応

統合者(一般に造船所)は各機器及びシステムの供給者(一般に製造者)をとりまとめ、以下の対応をとって頂く必要があります。

- 各供給者の使用承認^{*1} 取得状況の確認並びに使用承認取得及び必要書類提出の指示
- 別表に掲げる資料や試験方案の提出
- 船上における統合試験の実施
- 船主及び就航後の統合者への必要事項の引継

3. 供給者の対応

前 1. において分類 II もしくは III に分類される機器またはシステムの供給者は以下の対応が必要となります。

- 使用承認の取得
- 別表に掲げる資料や試験方案の提出
- 弊会検査員立会いの下、製造工場における各試験の実施
- 造船所での最終統合前のシミュレーション試験の実施(製造工場にて実施できない場合)

ただし、前 1. において分類 II もしくは III に分類される機器またはシステムに対し、供給者が分類 I であると判断する場合には、分類を決定するためのリスク評価報告書をご提出頂く必要があります。また、コンピュータシステムを使用しておらず、適用対象外と判断される場合においても、それを示す図面等をご提出頂く必要があります。

4. 船主及び統合者(就航後)の対応

船主及び統合者(就航後)(一般に船舶管理会社)は以下の対応を取っていただく必要があります。

(船主)

- 就航後の統合者及びソフトウェアの変更を担当する組織を指定の上、弊会に報告

(次頁に続く)

(船主もしくは統合者(就航後))

ー品質計画書の提出

ー船内コンピュータシステムの階層及び分類並びに使用承認取得状況の把握を含めた統合者(就航前)からの引継

ー就航前に実施された各リスク評価結果の把握及び要すれば追加のリスク評価の実施

ーソフトウェア変更の手順(弊会への報告を含む)の作成及び提出

ーソフトウェア変更履歴の管理及びソフトウェアレジストリの更新

なお、上記報告や提出は原則弊会機関部までお願いいたします。

5. 資料の提出省略に関して

使用承認または初回の個別の機器またはシステム承認申請の際に、ご提出いただいた資料において、次回以降変更が無い場合には、各試験方案を除き、資料の提出の省略願いをご提出いただければ差し支えありません。

なお、多少の仕様変更等が生じたのみの場合であれば、省略願いに併せて変更箇所が明示された資料等をご提出いただくことで差し支えございません。

6. 試験実施の省略に関して

当規則改正にて新たに要求される製造工場におけるコンピュータシステムに関する試験につきましては、使用されるコンピュータシステム及び作動させる関連機器詳細(製造者や型式等)が以前実施された試験の際とほぼ同一である、もしくは関連機器に関係なく試験結果が同一であることを証明できる資料をご提出いただければ、初めて同システムを使用した際の試験結果により試験実施の省略を検討いたします。

別表. 提出資料

提出資料	含めるべき内容及び注意事項	提出者
(承認用)		
品質計画書	(a)品質システムが国際、国家規格等に適合していることの証明 (b)SW のライフサイクル及び関連 HW に関する手順 -責任、文書化、構成の管理、権限を有する職員に関する記述 -HW/SW 取得の手順及び担当部署 -SW コードの作成及び検証の手順並びに担当部署 -統合前のシステムを検証する手順並びに担当部署 -就航後含め SW 変更及び搭載に関する手順 (c)弊会に提出する資料及び弊会立会いの下実施する試験 (d)参照規格に関する記述*2 (e)セキュリティポリシーに関する記述	統合者 及び 供給者
搭載前の統合試験における機能試験及び故障試験の試験方案	(a)故障解析の結果を検証する試験内容であること	供給者

(次頁に続く)

最終統合前のシミュレーション試験方案	(a)製造工場にて搭載前の統合試験における機能試験及び故障試験を実施する際に、本シミュレーション試験を実施できない場合提出すること	統合者 または 供給者
最終統合後の船上試験方案	(a)統合された最終環境における全てのコンピュータシステムの安全な相互動作を確認すること	統合者
使用承認申込書並びに図面、書類	(a)使用承認を取得していない場合は、船用材料・機器等の承認及び認定要領第7編1章1.2.1に従い、申込書並びに図面、資料を提出すること (b)使用承認を取得済みの場合は、証明書の写しを提出すること	供給者

提出資料	含めるべき内容及び注意事項	提出者
(参考用)		
リスク評価報告書	(a)コンピュータシステムの構成が分る図または表(分類 I に分類されるコンピュータシステムも含めること) -システム間のリンクの分る階層図及びインターフェース一覧 -各システムの分類 -使用承認取得状況 (b)システム全体に対するリスク評価 (c)システムの分類を決定するためのリスク評価(前 1.に示す分類と異なる分類をする場合必要であり、供給者と連携して作成する必要がある)	統合者
	(a)個々のシステムに対するリスク評価 (b)故障試験方案を補足するための FMEA 報告書(本会が要求した場合)	供給者
SW 関連資料	(a)構成システムに搭載された SW 及びバージョンの一覧 (b)データリンクに使用される規格一覧(個々のデータリンク使用規格を明示する必要はない)	統合者
	(a)機能説明書 (b)コードの作成及び試験に関する資料 -エラーの検知及び補正に関する検証資料 -機能試験記録	供給者

HW:ハードウェア, SW:ソフトウェア

- *1 使用承認とは、船用材料・機器等の承認及び認定要領第7編1章の規定に従った承認です。ここで求められる使用承認は、使用されるコンピュータシステム(プログラマブル装置を含む)の搭載される基板・格納器等に対してのみ要求され、コンピュータシステムから物理的に離れたセンサー類まで含める必要はありません。ただし、鋼船規則 D 編検査要領表 18.7.1-1 により環境試験が要求されているセンサー類は従来通りの取り扱いとなり、センサーとしての使用承認が要求されます。なお、個品ごとに承認を受ける場合は、使用承認を取得する必要はありません。

(次頁に続く)

- *2 SW の開発に直接携わっていない統合者は、SW 開発に関わるような規格の参照について明記する必要はありませんが、供給者は参照している規格を明記する必要があります。ただし、必ずしも IEC 等の公的な規格ではなく、確立された社内基準でも差し支えございません。

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター別館 機関部

住所: 東京都千代田区紀尾井町 3-3(郵便番号 102-0094)

Tel.: 03-5226-2022 / 2023

Fax: 03-5226-2024

E-mail: mcd@classnk.or.jp

標題

バラスト水処理装置の搭載期限延長及びバラスト水管理条約に関する初回検査の実施について

ClassNK

テクニカル インフォメーション

No. TEC-1116
発行日 2017 年 7 月 10 日

各位

先に発行しました ClassNK テクニカル・インフォメーション No.TEC-1085、No.TEC-1086 及び No.TEC-1113 にてお知らせしましたとおり、バラスト水管理条約(以下、「本条約」という)が 2017 年 9 月 8 日に発効いたします。MEPC71 での審議の結果、バラスト水処理装置の搭載期限が変更されましたのでお知らせいたします。

表 1 MEPC 71 の審議内容に従った処理装置の搭載期限

起工日		処理装置の搭載期限
①	2017 年 9 月 8 日より前	IOPP 証書を所持しない船舶
②		IOPP 証書を所持する船舶のうち、2014 年 9 月 8 日から 2017 年 9 月 7 日までに IOPP 更新検査を完了した船舶
③		上記以外の船舶
④	2017 年 9 月 8 日以降	全船

なお、起工が 2017 年 9 月 8 日より前で、且つ IOPP 証書を所持する船舶のうち、2017 年 9 月 8 日より前に IOPP 更新検査を行っていない船舶(完工時の初回検査は更新検査に当たらない)は、上記表 1 の③に該当いたします。

(次頁に続く)

NOTES:

- ClassNK テクニカル・インフォメーションは、あくまで最新情報の提供のみを目的として発行しています。
- ClassNK 及びその役員、職員、代理もしくは委託事業者のいずれも、掲載情報の正確性及びその情報の利用あるいは依存により発生する、いかなる損失及び費用についても責任は負いかねます。
- バックナンバーは ClassNK インターネット・ホームページ(URL: www.classnk.or.jp)においてご覧いただけます。

また、D-2 規則(バラスト水処理装置を使用したバラスト水管理)適用の船舶だけでなく、D-1 規則(バラスト水交換)のみ適用の船舶であっても、本条約発効日までに承認されたバラスト水管理計画書及び証書を所持することが要求されます。

本条約発効直前は検査が混み合うことが予想されますので、証書を所持していない船舶につきましては、前広に初回検査を受検いただきますようお願い致します。

承認図面及び初回検査については、テクニカルインフォメーション No.TEC-1086 をご参照願います。

なお、本件に関してご不明な点は、以下の部署にお問い合わせください。

[一般的なご質問に関するお問い合わせ]

一般財団法人 日本海事協会 (ClassNK)

本部 管理センター別館 機関部

住所: 東京都千代田区紀尾井町 3-3(郵便番号 102-0094)

Tel.: 03-5226-2023

Fax: 03-5226-2024

E-mail: mcd@classnk.or.jp

[検査に関するお問い合わせ]

本部 管理センター別館 検査部

住所: 東京都千代田区紀尾井町 3-3(郵便番号 102-0094)

Tel.: 03-5226-2027

Fax: 03-5226-2029

E-mail: svd@classnk.or.jp