

海洋汚染防止のための構造 及び設備規則

規則

2013 年 第 1 回 一部改正

2013 年 1 月 1 日 規則 第 9 号

2012 年 7 月 27 日 技術委員会 審議

2012 年 9 月 25 日 理事会 承認

2013 年 1 月 1 日 国土交通大臣 認可

2013 年 1 月 1 日 規則 第 9 号
海洋汚染防止のための構造及び設備規則の一部を改正する規則

「海洋汚染防止のための構造及び設備規則」の一部を次のように改正する。

改正その 1

8 編 船舶からの大気汚染防止のための設備

2 章 船舶からの大気汚染防止のための設備

2.1 窒素酸化物（附属書 VI 第 13 規則関連）

2.1.1 適用

-3.を次のように改める。

-3. 前-1.(1)にかかわらず、1990 年 1 月 1 日以降 2000 年 1 月 1 日前に起工した国際航海に従事する船舶に搭載されたディーゼル機関であって、規制適合手法が主管庁により認証されたもの、かつ本会が必要と認めるもの~~にあつては~~、表 8-1(a) に掲げる窒素酸化物放出量許容限度基準に適合しなければならない。

附 則（改正その 1）

1. この規則は、2013 年 1 月 1 日から施行する。

1 編 総則

1 章 通則

1.1 一般

1.1.3 として次の1条を加える。

1.1.3 船級符号への付記

登録規則 2.1.3-2.に基づいて、8 編 3 章に規定する二酸化炭素放出抑制指標が、当該船舶に適用されるフェーズの削減率よりも厳しいフェーズの削減率を採用した場合の要求値を満足する船舶に対し、「*Energy Efficiency Design Index-phaseX*」（略号：*EEDI-pX*、ただし、*X*は採用したフェーズを示す。）を船級符号に付記する。

2 編 検 査

1 章 通 則

1.3 証書等の確認検査

1.3.2 を次のように改める。

1.3.2 前 1.3.1 以外の証明書及びその他の書類

-1. 検査を受ける場合には、次に掲げる証明書及びその他の書類を検査員に提示して、これらが本船（船員が配乗していない被曳船は除く。）上に備えられ、かつ、適切なものであることの確認を受けなければならない。ただし、臨時検査にあっては、該当するものにとどめることができる。

（(1)から(3)は省略）

-2. 1 編 1.1.3 に定める付記を受ける船舶にあっては、定期的検査に際し、国際二酸化炭素放出抑制船舶証書、二酸化炭素放出抑制指標計算書及び二酸化炭素放出抑制航行手引書を検査員に提示して、これらが本船上に備えられ、かつ、適切なものであることの確認を受けなければならない。

2 章 登録検査

2.1 製造中登録検査

2.1.2 提出図面及びその他の書類

-3.を-4.と改め、-3.として次の1項を加える。

-3. 8 編 3 章の適用を受ける船舶にあっては、2.1.3-6.(2)の試験に先立ち、二酸化炭素放出抑制指標計算書及び追加の資料を提出し、本会の審査を受けなければならない。また、当該試験実施後、試験結果に基づき修正された二酸化炭素放出抑制指標計算書を提出し、本会の承認を受けなければならない。

2.1.3 を次のように改める。

2.1.3 構造及び設備の検査

(-1.から-5.は省略)

-6. 8 編 3 章の適用を受ける船舶に対して、次に掲げる二酸化炭素放出抑制指標に関する検査を行う。

(1) 設計段階における確認

水槽試験を行い、当該試験に基づいて得られたパワーカーブ（船速と主機出力の関係）と船舶要目を用いて算出された二酸化炭素放出抑制指標について確認を行う。ただし、本会が適当と認める場合にあっては水槽試験の省略を認めることがある。この場合、利用可能なデータ等に基づいて得られたパワーカーブと船舶要目を用いて算出された二酸化炭素放出抑制指標について確認を行う。

(2) 海上試運転及び最終確認

速力試験における計測値の確認と最終的に算定された二酸化炭素放出抑制指標について確認を行う。

~~-6. 前-1.及び、-2.及び-6.~~に掲げる試験の実施にあたり、検査申込者は、試験方案を作成し、事前に本会の確認を受けなければならない。また、必要に応じて試験成績書又は計測記録を提出しなければならない。

2.1.5 を 2.1.6 と改め、2.1.5 として次の 1 条を加える。

2.1.5 二酸化炭素放出抑制航行手引書の検査

二酸化炭素放出抑制航行手引書が、8 編 3.4 の規定に適合していることを確認する。

2.1.6 を次のように改める。

2.1.56 船上に保持すべき手引書等

製造中登録検査完了に際しては、次に掲げる手引書等について、該当するものが船舶に備えられていることを確認する。

(1) 1.3.2 に規定する証明書及び書類等

(2) 2.1.2-3.に規定する二酸化炭素放出抑制指標計算書

~~(2)~~ 2.1.4 に規定する油濁防止緊急措置手引書及び有害液体汚染防止緊急措置手引書

(4) 2.1.5 に規定する二酸化炭素放出抑制航行手引書

2.2 製造後登録検査

2.2.5 を 2.2.6 と改め，2.2.5 として次の 1 条を加える。

2.2.5 二酸化炭素放出抑制航行手引書の検査

二酸化炭素放出抑制航行手引書が，8 編 3.4 の規定に適合していることを確認する。

2.2.6 を次のように改める。

2.2.56 船上に保持すべき手引書等

製造後の登録検査完了に際しては，2.1.56 に規定する手引書等が船舶に備えられていることを確認する。

8 編 船舶からの大気汚染防止のための設備

1 章 通則

1.1 一般

1.1.2 を次のように改める。

1.1.2 用語（附属書 VI 第 2 規則，第 13 規則，第 14 規則及び第 16 規則並びに NO_x テクニカルコード 1.3, 4.1, 4.3.9 及び 4.4.8 関連）

本編で使用する用語は，各章で特に定める場合を除き，次に掲げるところによる。

（(1)から(13)は省略）

(14) 「窒素酸化物放出規制海域」とは，次に掲げる海域をいう。

(a) 北アメリカ海域

- i) アメリカ合衆国及びカナダの太平洋沿岸に位置し，附属書 VI の付録 VII.1 に指定される経緯度を結んだ線により囲まれた海域。
- ii) アメリカ合衆国，カナダ，フランス領（サンピエール島，ミクロン島）の大西洋沿岸及びアメリカ合衆国のメキシコ湾岸に位置し，附属書 VI の付録 VII.2 に指定される経緯度を結んだ線により囲まれた海域。
- iii) ハワイ島，マウイ島，オアフ島，モロカイ島，ニイハウ島，カウアイ島，ラナイ島及びカホオラウェ島からなるハワイ諸島沿岸に位置し，附属書 VI の付録 VII.3 に指定される経緯度を結んだ線により囲まれた海域。

(b) アメリカ・カリブ海海域（プエルトリコ周辺海域）

プエルトリコ及びアメリカ領ヴァージン諸島の大西洋及びカリブ海沿岸に位置する，附属書 VI の付録 VII.3 に指定する経緯度を結んだ線により囲まれた海域

~~(b)~~ (c) 前(a)に掲げる海域以外の海域（港湾を含む。）であって，附属書 VI の付録 III（放出規制海域の指定に関する基準及び手順）に従って IMO により指定されたもの

(15) 「硫黄酸化物放出規制海域」とは，次に掲げる海域をいう。

(a) バルティック海海域

ボスニア湾，フィンランド湾及びスカゲラック海峡のスカウを通る北緯 57 度 44.8 分の緯度線を境界線とするバルティック海への入口の海域を含むバルティック海の海域。

(b) 北海海域

- i) 北緯 62 度の緯度線を北端とし，西経 4 度の子午線を西端とする北海の海域。
- ii) スカウを通る北緯 57 度 44.8 分の緯度をバルティック海海域との境界線とするスカゲラック海峡の海域。
- iii) 北緯 48 度 30 分の緯度線を南端とし，西経 5 度の子午線を西端とする英国海峡への入口の海域を含む英国海峡の海域。

(c) 1.1.2(14)(a)及び(b)に規定される海域。

(d) 前(a)から(c)に掲げる海域以外の海域（港湾を含む。）であって，附属書 VI の付録 III（放出規制海域の指定に関する基準及び手順）に従って IMO により指

定されたもの

2 章 船舶からの大気汚染防止のための設備

2.2 硫黄酸化物及び粒子状物質（附属書 VI 第 14 規則関連）

-1.を次のように改める。

-1. 硫黄酸化物放出量規制海域を航行する船舶は、硫黄の質量濃度が、次に示す制限値以下であることを **1.2.2-2.**に定める燃料油供給証明書により保証された燃料油を使用しなければならない。ただし、2020 年 1 月 1 日より前においては、2011 年 8 月 1 日以前に建造された **1.1.2(15)(c)**の海域を航行する船舶であって、かつ本来留出油又は天然ガスを燃料として継続運転するよう設計されていないボイラを動力源として推進する船舶については、本規定を満足する必要はない。

- (1) 1.5% (2010 年 7 月 1 日前まで)
- (2) 1.0% (2010 年 7 月 1 日以降)
- (3) 0.1% (2015 年 1 月 1 日以降)

3 章として次の 1 章を加える。

3 章 二酸化炭素放出抑制

3.1 一般

3.1.1 適用（附属書 VI 第 19 規則関連）

-1. 本章の規定は、日本国領海等（日本国の内水、領海又は排他的経済水域）のみを航行する船舶以外の船舶であって、総トン数 400 トン以上のものに適用する。

-2. 前-1.にかかわらず、3.2 及び 3.3 の規定はディーゼル発電による電気推進、タービン推進又はハイブリッド推進船には適用しない。

-3. 前-1.にかかわらず、3.2 及び 3.3 の規定は、日本国政府により当該規定の免除を認められた総トン数 400 トン以上の船舶には適用しなくて差し支えない。ただし、次に掲げる船舶を除く。

- (1) 2017 年 1 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶
- (2) 建造契約がない船舶にあつては、2017 年 7 月 1 日以降にキールが据え付けられた船舶又は同様の建造段階にある船舶
- (3) 2019 年 7 月 1 日以降に引き渡される船舶
- (4) 2017 年 1 月 1 日以降に、主要な改造が行われる新船又は現存船

3.1.2 用語（附属書 VI 第 2 規則関連）

本章で使用する用語は次に掲げるものとする。

- (1) 「新船」とは次の船舶をいう。
 - (a) 2013 年 1 月 1 日以降に建造契約が行われる船舶
 - (b) 建造契約がない船舶にあつては、2013 年 7 月 1 日以降にキールが据え付けられた船舶又は同様の建造段階にある船舶
 - (c) 2015 年 7 月 1 日以降に引き渡される船舶
- (2) 「現存船」とは、新船ではない船舶をいう。
- (3) 船舶の「主要な改造」とは、次のいずれかをいう。
 - (a) 船舶の寸法、容量、機関出力の実質的な変更
 - (b) 船舶の種類の変更
 - (c) 実質的に船舶の寿命を延ばすと日本国政府により判断された変更
 - (d) 現存船に対して行う改造であつて、新船とみなされるような大きな変更
 - (e) 船舶のエネルギー効率の実質的な変更であつて、3.3 に規定する船舶の二酸化炭素放出抑制指標規制値を超える可能性のあるいかなる変更も含む。
- (4) 「ばら積貨物船」とは、鉱石運搬船を含む主として乾貨物をばら積する船舶をいう。ただし、兼用船を除く。
- (5) 「ガス運搬船」とは、液化ガスをばら積で運送するために建造使用される貨物船をいう。
- (6) 「タンカー」とは、1 編 2.1.1(6)に定義される油タンカー、1 編 2.1.1(7)に定義される有害液体物質ばら積船又は鋼船規則 S 編 1.3.1(8)に定義されるケミカルタンカーをいう。
- (7) 「コンテナ船」とは、貨物倉又は甲板上で専らコンテナを運搬するために設計された船舶をいう。
- (8) 「一般貨物船」とは、主に一般貨物を運搬するための多層甲板船又は一層甲板船をいう。ただし、リファレンスラインの計算に含まれない家畜運搬船、はしけ運搬船、重量物運搬船、ヨット運搬船、核燃料運搬船を除く。
- (9) 「冷凍運搬船」とは、貨物倉で専ら冷凍貨物を運搬するために設計された船舶をいう。
- (10) 「兼用船」とは、ばら積の液体貨物及び乾貨物のいずれをも積載するよう設計された船舶をいう。
- (11) 「旅客船」とは 12 を超える旅客を運送する船舶をいう。
- (12) 「Ro-ro 貨物船（自動車運搬船）」とは、空の車両及びトラックを運送するために設計された多層甲板のロールオン・ロールオフ貨物船をいう。
- (13) 「Ro-ro 貨物船」とは、ロールオン・ロールオフ貨物運搬ユニットの運送のために設計された船舶をいう。
- (14) 「Ro-ro 旅客船」とはロールオン・ロールオフ区域を有する旅客船をいう。
- (15) 「二酸化炭素放出抑制指標」とは、船舶からの二酸化炭素放出量であつて、その航行に係る二酸化炭素の放出を抑制するための措置を講ずるに当たっての指標となるものをいう。
- (16) 「二酸化炭素放出抑制指標規制値」とは、3.3 により得られる、船種及び大きさにより定められた船舶の二酸化炭素放出抑制指標の最大許容値をいう。

3.2 二酸化炭素放出抑制指標（附属書 VI 第 20 規則関連）

-1. 次の船舶における二酸化炭素放出抑制指標は、本会が適当と認める指針に従って本会又は日本国政府の確認を受けなければならない。

(1) 3.1.2(4)から(14)のいずれかに該当する新船

(2) 3.1.2(4)から(14)のいずれかに該当し、かつ主要な改造が行われた新船

(3) 3.1.2(4)から(14)のいずれかに該当し、かつ主要な改造が行われた新船又は現存船であって、その改造の程度が大きく、日本国政府により新たに建造される船舶とみなされる場合。

-2. 二酸化炭素放出抑制指標の算定においては、算定に必要な情報及び計算過程が含まれる二酸化炭素放出抑制指標計算書が作成されなければならない。

-3. 二酸化炭素放出抑制指標は、本会が適当と認める指針に従って算定されなければならない。

3.3 二酸化炭素放出抑制指標規制値（附属書 VI 第 21 規則関連）

-1. 次の船舶における二酸化炭素放出抑制指標は、次式で表される二酸化炭素放出抑制指標規制値を超えてはならない。

(1) 3.1.2(4)から(10)のいずれかに該当する新船

(2) 3.1.2(4)から(10)のいずれかに該当し、かつ主要な改造が行われた新船

(3) 3.1.2(4)から(10)のいずれかに該当し、かつ主要な改造が行われた新船又は現存船であって、その改造の程度が大きく、日本国政府により新たに建造される船舶とみなされる場合

二酸化炭素放出抑制指標規制値 = $(1-X/100) \times$ リファレンスライン値

ここで、

X: 表 8-8 に示すリファレンスライン値からの削減率

リファレンスライン値 : $a \times b^c$

a, b 及び c: 表 8-9 に示す値

-2. 主要な改造が行われた新船又は現存船であって、その改造の程度が大きく、日本国政府により新たに建造される船舶とみなされる船舶にあつては、-1.に従って、改造の契約日（契約がない場合は改造開始日）における、船舶の改造後の船種及び大きさに該当する削減率を用いて、二酸化炭素放出抑制指標規制値を計算しなければならない。

-3. 船舶の設計により、複数の船種の定義に該当する場合は、最も厳しい（最も低い）値を二酸化炭素放出抑制指標規制値としなければならない。

-4. 本節が適用となる船舶の機関推進出力は、本会が適当と認める指針に従って算定された、荒天時に操船性能を保持するための最低出力以上としなければならない。

表 8-8 二酸化炭素放出抑制指標に関する適用日とリファレンスラインからの削減率

船種	船舶のサイズ (DWT)	削減率(%)			
		Phase 0	Phase 1	Phase 2	Phase 3
		2013 年 1 月 1 日 - 2014 年 12 月 31 日	2015 年 1 月 1 日 - 2019 年 12 月 31 日	2020 年 1 月 1 日 - 2024 年 12 月 31 日	2025 年 1 月 1 日
ばら積 貨物船	20,000 -	0	10	20	30
	10,000 - 20,000	非適用	0-10*	0-20*	0-30*
ガス運搬船	10,000 -	0	10	20	30
	2,000 - 10,000	非適用	0-10*	0-20*	0-30*
タンカー	20,000 -	0	10	20	30
	4,000 - 20,000	非適用	0-10*	0-20*	0-30*
コンテナ船	15,000 -	0	10	20	30
	10,000 - 15,000	非適用	0-10*	0-20*	0-30*
一般貨物船	15,000 -	0	10	15	30
	3,000 - 15,000	非適用	0-10*	0-15*	0-30*
冷凍運搬船	5,000 -	0	10	15	30
	3,000 - 5,000	非適用	0-10*	0-15*	0-30*
兼用船	20,000 -	0	10	20	30
	4,000 - 20,000	非適用	0-10*	0-20*	0-30*

* (注) 削減率は、船舶の大きさにより 2 つの値の間で線形補間すること。低い削減率が小さい船舶のサイズに対応する。

表 8-9 船種毎のリファレンスライン決定定数

3.1.2 に定義される船種	a	b	c
(4) ばら積貨物船	961.79	載貨重量トン数 (DWT)	0.477
(5) ガス運搬船	1120.00		0.456
(6) タンカー	1218.80		0.488
(7) コンテナ船	174.22		0.201
(8) 一般貨物船	107.48		0.216
(9) 冷凍運搬船	227.01		0.244
(10) 兼用船	1219.00		0.488

3.4 二酸化炭素放出抑制航行手引書（附属書 VI 第 22 規則関連）

- 1. 船舶には、個船毎に二酸化炭素放出抑制航行手引書を備え置かなければならない。これは、安全管理システムの一部として差し支えない。
- 2. 二酸化炭素放出抑制航行手引書は、本会又は日本国政府の承認を受けなければならない。
- 3. 二酸化炭素放出抑制航行手引書は、本会が適当と認める指針に従って作成し、少なくとも次の事項を含まなければならない。
 - (1) 船舶の航行に係る二酸化炭素の放出を抑制するための措置に関する事項
 - (2) 前 3.2-1.(1)から(3)に該当する船舶にあっては、二酸化炭素放出抑制指標

附 則（改正その 2）

1. この規則は、2013 年 1 月 1 日から施行する。

海洋汚染防止のための構造及び設備 規則検査要領

要
領

2013 年 第 1 回 一部改正

2013 年 1 月 1 日 達 第 3 号
2012 年 7 月 27 日 技術委員会 審議

2013 年 1 月 1 日 達 第 3 号

海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領の一部を改正する達

「海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領」の一部を次のように改正する。

改正その 1

2 編 検査

1 章 通則

1.1 一般

1.1.3 を次のように改める。

1.1.3 検査の実施及び時期

規則 2 編 1.1.3-5.(3)に該当する臨時検査については、次による。

-1. 船舶間貨物油積替作業手引書

2011 年 1 月 1 日前に引き渡しされた船舶であって、海上において、油タンカー間で貨物油の移送を行う総トン数 150 トン以上の油タンカーにあつては、2011 年 1 月 1 日以降の最初の年次検査、中間検査又は定期検査の時期までに、規則 3 編 1.2.4 の規定に適合した船舶間貨物油積替作業手引書を備えていることを、検査により確認を受ける。

-2. 規制適合手法

規則 8 編 2.1.1-3.の適用を受けるディーゼル機関にあつては、国土交通大臣により指定された日以降の最初の定期検査の時期までに、窒素酸化物放出量について検査により確認を受ける。ただし、当該時期において、当該手法の適用が困難であると日本国政府より認められた機関にあつてはこの限りではない。

4 章 臨時検査

4.1 一般

4.1.2 を次のように改める。

4.1.2 検査

-1. ~~規則 2 編 4.1.2 において、~~ディーゼル機関に、規則 8 編 1.1.2(12)に定める主要な改造を行う場合の臨時検査においては、次のいずれかの方法により窒素酸化物放出量が規則 8 編 2.1.2-1.の許容限度以下にあることを確認する。

- (1) 船上簡易計測法（承認された原動機取扱手引書に記載されたもの）
- (2) 原動機グループに属するディーゼル機関については、当該原動機グループの承認のための試験台における試験

-2. 規則 8 編 2.1.1-3. の適合確認を行う場合の臨時検査においては、次の(1)又は(2)により、窒素酸化物放出量が規則 8 編表 8-1(a)から(c)のいずれかに示す許容限度以下にあることを確認する。

- (1) 規制適合手法ファイルに指定される方法に従い、当該手法が適切に導入されていることを確認する。
- (2) 規則 2 編 2.1.3-5.(3)に従って確認を行う。

8 編 船舶からの大気汚染防止のための設備

2 章 船舶からの大気汚染防止のための設備

2.1 窒素酸化物（附属書 VI 第 13 規則関連）

2.1.1 適用

-3.として次の 1 項を加える。

-3. 規則 8 編 2.1.1-3.にいう「本会が必要と認めるもの」とは、国土交通大臣により指定された型式の機関をいう。

附 則（改正その 1）

1. この達は、2013 年 1 月 1 日から施行する。

2 編 検査

1 章 通則

1.1 一般

1.1.3 を次のように改める。

1.1.3 検査の実施及び時期

規則 2 編 1.1.3-5.(3)に該当する臨時検査については、次による。

-1. 船舶間貨物油積替作業手引書

2011 年 1 月 1 日前に引き渡しされた船舶であって、海上において、油タンカー間で貨物油の移送を行う総トン数 150 トン以上の油タンカーにあつては、2011 年 1 月 1 日以降の最初の年次検査、中間検査又は定期検査の時期までに、規則 3 編 1.2.4 の規定に適合した船舶間貨物油積替作業手引書を備えていることを、検査により確認を受ける。

-2. 二酸化炭素放出抑制航行手引書

8 編 3 章の適用を受ける船舶であつて、2013 年 1 月 1 日より前に引き渡しされたものにあつては、2013 年 1 月 1 日以降の最初の中間検査又は定期検査の時期に、規則 8 編 3.4 の規定に適合した二酸化炭素放出抑制航行手引書を備えていることを、検査により確認を受ける。

2 章 登録検査

2.1 製造中登録検査

2.1.2 を次のように改める。

2.1.2 提出図面及びその他の書類

(-1.は省略)

-2. 規則 2 編 2.1.2-3.にいう二酸化炭素放出抑制に関する資料の詳細は次のとおりとする。

(1) 二酸化炭素放出抑制指標計算書とは、二酸化炭素放出抑制指標の計算条件に関する基本的な情報が記載された文書であり、当該資料には次の項目を含めること。

(a) 載荷重量、主/補機出力、推定船速及び主及び補機燃費等の基礎データ（各データ値を示したもの。主機及び補機の燃費を示す原動機取扱手引書のコピー等も併せて添付すること。）

- (b) 二酸化炭素放出抑制指標の計算条件及び海上試運転時の速力試験条件における推定パワーカーブ（各パワーカーブを図示したもの。）
 - (c) 推進システム及び給電システムの主要目及び機器構成の概要（模式図等により示したもの。）
 - (d) パワーカーブ推定手順（プロセス図等により水槽試験からパワーカーブ推定に至るまでの手順を示したもの。）
 - (e) 省エネ機器の概要（二酸化炭素放出抑制指標計算時に控除されるものとされないものに分けて、当該機器の仕様を示す。）
 - (f) 二酸化炭素放出抑制指標計算値（二酸化炭素放出抑制指標値を、その計算概要と共に示す。）
 - (g) 波、風による速力低下の影響を考慮した実海域における二酸化炭素放出抑制指標（ $EEDI_{weather}$ ）を計算した場合は、その値及び計算に用いた速力低下係数（ f_w ）を示す。
 - (h) その他、本会が必要と認める資料
 - (2) 追加資料とは、本会が二酸化炭素放出抑制指標を確認するための(1)以外の資料であり、原則として、次の項目を含めること。
 - (a) 水槽試験実施機関概要（水槽試験の信頼性を確認するための補助的資料。水槽試験実施機関名称、水槽設備の仕様、計測機器の校正記録を示すこと。）
 - (b) 模型船と実船の線図（模型船と実船が相似であることを確認するための資料。）
 - (c) 軽荷重量及び排水量テーブル（載荷重量確認のための資料。）
 - (d) 水槽試験結果の詳細レポート及びパワーカーブ推定計算の詳細レポート（二酸化炭素放出抑制指標の計算条件及び海上試運転時の速力試験条件における船速が同じ計算手順に従って推定されていることを確認するための資料。）
 - (e) 水槽試験を省略した場合はその理由（水槽試験を省略することの妥当性を示す資料。同型船の線図及び水槽試験の結果を含めること。）
 - (f) その他、本会が必要と認める資料
- ~~23.~~ 規則 2 編 2.1.2-34.にいう「本会が別に定めるところ」とは、次をいう。
 ((1)及び(2)は省略)

2.1.3 構造及び設備の検査

-9.として次の1項を加える。

- 9. 規則 2 編 2.1.3-6.(1)にいう「本会が適当と認める場合」とは次をいう。
 - (1) 規則 8 編 3.3 の適用を受けない船舶
 - (2) 同型船の水槽試験結果により同等の結果が得られると判断された場合
 - (3) 海上試運転における速力試験を、二酸化炭素放出抑制指標の計算条件に対応した喫水状態で行う場合
 - (4) その他、水槽試験を省略できる適当な技術的根拠があると判断された場合

2.1.5 を 2.1.6 とし、次のように改める。

2.1.56 船上に保持すべき手引書等

規則 2 編 2.1.56(1)に規定する証明書については、個々の機器・装置等に対して発行された証明書又は登録検査時に有効な型式証明書等とすること。なお、就航後に本船上の機器・装置等が更新されない限り、これらの証明書を更新することを要しない。

4 章 臨時検査

4.1 一般

4.1.2 を次のように改める。

4.1.2 検査

-1. ディーゼル機関に主要な改造を行う場合の臨時検査においては、次のいずれかの方法により窒素酸化物放出量が規則 8 編 2.1.2-1.の許容限度以下にあることを確認する。

- (1) 船上簡易計測法（承認された原動機取扱手引書に記載されたもの）
- (2) 原動機グループに属するディーゼル機関については、当該原動機グループの承認のための試験台における試験

-2. 船舶に、規則 8 編 3.1.2(3)に定める主要な改造を行う場合の臨時検査においては次による。

- (1) 臨時検査を受けようとする船舶については、改造工事に着手するに先立ち、修正された二酸化炭素放出抑制指標計算書及び少なくとも次の(a)から(d)を含む補助資料を提出し、本会の承認を得ること。
 - (a) 改造についての詳細
 - (b) 改造により変更された、二酸化炭素放出抑制指標の計算に必要なパラメータ及び各パラメータ決定における技術的根拠
 - (c) 二酸化炭素抑制指標計算書において、(b)以外の変更があった場合の理由
 - (d) 二酸化炭素放出抑制指標計算値及び計算概要（改造後の二酸化炭素放出抑制指標値を求めるために用いた計算パラメータの値及び計算過程を含む。）
- (2) 二酸化炭素抑制指標が再計算され、かつ規則 8 編 3.3 に適合していることを確認する。ここで、規則 8 編 3.3 に定める二酸化炭素放出抑制指標規制値の計算においては、改造された船舶の船種及び大きさに適用される削減率を用いること。
- (3) 改造の程度が大きく、日本国政府により新しく建造される船舶とみなされ、二酸化炭素抑制指標に関する初回検査が必要と認められた場合にあっては、改造契約日（契約がない場合は改造開始日）における、改造船舶の船種及び大きさに適用される削減率を用いて規則 8 編 3.3 に定める二酸化炭素放出抑制指標規制値の計算がなされ、かつ当該船舶の二酸化炭素放出抑制指標が規制値を満足することを確認する。また、規則 8 編 3.4 に規定する二酸化炭素放出抑制航行手引書が船上に備え付けられていることを確認する。
- (4) 必要と認められた船舶は、海上試運転を行い、二酸化炭素放出抑制指標を確認する。

8 編 船舶からの大気汚染防止のための設備

2 章 船舶からの大気汚染防止のための設備

2.1 窒素酸化物（附属書 VI 第 13 規則関連）

2.1.2 設備要件

-1.(1)を次のように改める。

-1. ディーゼル機関に主要な改造を行う場合は次による。

(1) ディーゼル機関の同一でない機関への交換，又は追加設置に対しては，機関の交換又は追加が行われる時期の基準を適用すること。ただし，2016 年 1 月 1 日以降の機関の交換については，規則 8 編 2.1.2-1.(c)に適合できない場合は規則 8 編 2.1.2-1.(b)の基準を適用することができる。機関の交換が規則 8 編 2.1.2-1.(c)に適合できないとする判断基準については IMO により策定されたガイドラインによること。なお，機関の交換又は追加が行われる時期とは次の(a)から(c)のいずれかをいう。

(a) 契約上の機関の納入日（ただし，2016 年 7 月 1 日より前に搭載し，試験を行うこと。）

(b) 契約上の納入日がない場合は，実際の納入日（納品受領証等により日付を確認できる場合。ただし，2016 年 7 月 1 日より前に搭載し，試験を行うこと。）

(c) 2016 年 7 月 1 日以降に搭載及び試験が行われる場合は，実際に試験が行われる日

3 章として次の 1 章を加える。

3 章 二酸化炭素放出抑制

3.1 一般

3.1.2 用語（附属書 VI 第 2 規則関連）

規則 8 編 3.1.2(8)にいう「リファレンスライン」とは，“*Guidelines for Calculation of Reference Lines for Use with the Energy Efficiency Design Index (EEDI)(IMO Res.MEPC.215(63))*”に従って定められたものをいう。

3.2 二酸化炭素放出抑制指標（附属書 VI 第 20 規則関連）

-1. 規則 8 編 3.2-1.にいう「本会が適当と認める指針」とは，“2012 *Guidelines on Survey*

and Certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) (IMO Res.MEPC.214(63))”をいう。

-2. 規則 8 編 3.2-3.にいう「本会が適当と認める指針」とは, “2012 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for New Ships (IMO Res.MEPC.212(63))”をいう。

3.3 二酸化炭素放出抑制指標規制値（附属書 VI 第 21 規則関連）

規則 8 編 3.3-4.にいう「本会が適当と認める指針」とは, *IMO* において策定される関連の指針をいう。

3.4 二酸化炭素放出抑制航行手引書（附属書 VI 第 22 規則関連）

規則 8 編 3.4-3.にいう「本会が適当と認める指針」とは, “2012 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) (IMO Res.MEPC.213(63))”又は日本国政府により定められた指針をいう。

附 則（改正その 2）

1. この達は, 2013 年 1 月 1 日から施行する。