

海洋汚染防止のための構造 及び設備規則

規
則

2014 年 第 2 回 一部改正

2014 年 6 月 30 日 規則 第 51 号

2014 年 2 月 4 日 技術委員会 審議

2014 年 2 月 24 日 理事会 承認

2014 年 6 月 26 日 国土交通大臣 認可

2014 年 6 月 30 日 規則 第 51 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。

4 編 ばら積みの有害液体物質による海洋汚染防止のための 構造及び設備

5 章 国際航海に従事しない船舶に関する特別措置

5.3 液体油脂以外の有害液体物質を運送する船舶の適用基準

5.3.2 有害液体物質を運送する船舶の構造要件

-2.を次のように改める。

-2. 現存船にあっては, 2012 年 1 月 1 日までに鋼船規則 S 編の規定に適合しなければならない。ただし, 鋼船規則検査要領 B 編 B1.1.3-~~57~~.(6)(a)中の i)から iv)に掲げられた貨物のみを運送する船舶にあっては, 2017 年 1 月 1 日までに鋼船規則 S 編 2 章の規定に適合すればよい。

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.を次のように改める。

-1. ディーゼル機関には、次の-2.に従って計測及び算定された窒素酸化物放出量が当該機関の連続最大回転数（鋼船規則 A 編 2.1.24 に掲げるものをいう。以下同じ。）において表 8-1(a)から(c)に掲げる許容限度を超えないように、承認された原動機取扱手引書に記載された窒素酸化物低減装置を備えるか又は本会が適当と認める窒素酸化物低減方法を実施しなければならない。

(1) 2000 年 1 月 1 日以降に建造開始段階にある船舶へ搭載されるディーゼル機関

(a) 1 次規制

ディーゼル機関の搭載される船舶の起工日が 2000 年 1 月 1 日以降で 2011 年 1 月 1 日より前である場合

表 8-1(a) 窒素酸化物放出量最大許容限度（1 次規制）

連続最大回転数 N_0 (rpm)	窒素酸化物放出量最大許容限度 (g/kWh)
$N_0 < 130$	17.0
$130 \leq N_0 < 2000$	$45.0 \times N_0^{(-0.2)}$
$2000 \leq N_0$	9.8

(b) 2 次規制

ディーゼル機関の搭載される船舶の起工日が 2011 年 1 月 1 日以降である場合

表 8-1(b) 窒素酸化物放出量最大許容限度（2 次規制）

連続最大回転数 N_0 (rpm)	窒素酸化物放出量最大許容限度 (g/kWh)
$N_0 < 130$	14.4
$130 \leq N_0 < 2000$	$44.0 \times N_0^{(-0.23)}$
$2000 \leq N_0$	7.7

(c) 3 次規制

ディーゼル機関の搭載される船舶の起工日が 2016 年 1 月 1 日以降であり、窒素酸化物放出規制海域を航行する場合。ただし、長さが 24m 未満のレクリエーションを目的として、専らレジャーの用に供せられる船舶、及び合計出力が 750kW 未満であって、船舶の設計上及び建造上の制約により、表 8-1(c)に掲げる条件を満たすことができないと主管庁が認める船舶に搭載されるディーゼル機関を除く。

表 8-1(c) 窒素酸化物放出量最大許容限度 (3 次規制)

連続最大回転数 N (rpm)	窒素酸化物放出量最大許容限度 (g/kWh)
$N_0 < 130$	3.4
$130 \leq N_0 < 2000$	$9.0 \times N_0^{(-0.2)}$
$2000 \leq N_0$	2.0

(2) 2000 年 1 月 1 日以降に主要な改造が行われるディーゼル機関

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しなければならない。ただし、2016 年 1 月 1 日以降の機関の交換については、表 8-1(c)に適合できない場合は表 8-1(b)の基準を適用することができる。この場合、機関の交換が表 8-1(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。

附 則

1. この規則は、2014 年 6 月 30 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

2014 年 第 2 回 一部改正

2014 年 6 月 30 日 達 第 37 号

2014 年 2 月 4 日 技術委員会 審議

2014 年 6 月 30 日 達 第 37 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

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.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，規則 8 編 2.1.2-1.(2)において，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
 - (2) 規則 8 編 2.1.2-1.(2)にいう IMO により策定されたガイドラインとは，“2013 Guidelines as Required by Regulation 13.2.2 of MARPOL ANNEX VI in Respect of Non-Identical Replacement Engines Not Required to Meet the Tier III Limit (IMO Res.MEPC.230(65))”（その後の改正を含む。）をいう。
 - (23) ディーゼル機関の実質的改造又は連続最大出力の 10%を超える出力増加を行う場合は，改造を行う日に係わらず次の(a)から(c)によること。
 - (a) 船舶の起工日が 2011 年 1 月 1 日より前である場合
規則 8 編 2.1.2-1.(a)に適合すること。
 - (b) 船舶の起工日が 2011 年 1 月 1 日以降である場合
規則 8 編 2.1.2-1.(b)に適合すること。
 - (c) 船舶の起工日が 2016 年 1 月 1 日以降の場合

規則 8 編 2.1.2-1.(c)に適合すること。

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）

-2.を次のように改める。

-2. 規則 8 編 3.1.2(8)にいう「リファレンスライン」とは、“2013 Guidelines for Calculation of Reference Lines for Use with the Energy Efficiency Design Index (EEDI)(IMO Res.MEPC.215(63)231(65))”（その後の改正を含む。）及び“2013 Guidelines for Calculation of Reference Lines for Use with the Energy Efficiency Design Index (EEDI) for Cruise Passenger Ships Having Non-Conventional Propulsion (IMO Res.MEPC.233(65))”（その後の改正を含む。）に従って定められたものをいう。

3.2 を次のように改める。

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))”（その後の改正を含む。）及び IACS Procedural Requirement (PR) No.38“Procedure for calculation and verification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI)”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))”（その後の改正を含む。）及び IACS Procedural Requirement (PR) No.38“Procedure for calculation and verification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI)”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）

-5.を次のように改める。

-5. 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~~ “2013 Interim Guidelines for Determing Minimum Propulsion Power to Maintain the

Manoeuvrability of Ships in Adverse Conditions (IMO Res.MEPC.232(65))”（その後の改正を含む。）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）

-1.を次のように改める。

-1. 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))*”
（その後の改正を含む。）をいう。

附 則（改正その 1）

1. この達は、2014 年 6 月 30 日から施行する。

改正その2

表題を次のように改める。

付録 II 船体状態評価策

決議 MEPC.94(46) (2001 年 4 月 27 日採択)
(決議 MEPC.99(48) (2002 年 10 月 11 日採択),
決議 MEPC.112(50) (2003 年 12 月 4 日採択),
決議 MEPC.131(53) (2005 年 7 月 22 日採択),
及び決議 MEPC.155(55) (2006 年 10 月 13 日採択) 及び
決議 MEPC.236(65) (2013 年 5 月 17 日採択) による改正を含む。)

1 序

1.6 として次の 1 項を加える。

- 1.6 第 27 回 IMO 総会において、ばら積貨物船及び油タンカーの強化された検査プログラムに関する国際コードである 2011 ESP コード (決議 A.1049(27)) が採択された。また、IMO 第 90 回海上安全委員会において“決議 A.744(18)”を“2011 ESP コード”に置き換える SOLAS 条約第 XI-1 章第 2 規則の改正が決議 MSC.325(90)として採択されたことにより、当該コードは強制化された。そのため、CAS において参照されている“決議 A.744(18)”についても“2011 ESP コード”に置き換える。

3 定義

3.10 を次のように改める。

- 3.10 「板厚計測会社」とは、~~決議 A.744(18)~~2011 ESP コード附属書 B の付録附属書 7 の規定に従って RO により資格を与えられた会社をいう。

6 検査計画に関する要件

6.2 検査計画書に関する書類

6.2.1.3 を次のように改める。

- 6.2.1 検査計画書の作成に当たって、検査の対象となるタンク、場所及び構造様式を確認することを目的に、以下の書類を収集し、調査すること。

(.1 及び.2 は省略)

- .3 ~~決議 A.744(18)2011 ESP コード~~附属書 B 附属書 9 で規定される状態評価報告書, 前回の CAS 最終報告書

(.4 から.12 は省略)

6.2.2.9 を次のように改める。

- 6.2.2 検査計画書に, CAS 検査を効率よく実施するための関連する情報を含み, 精密検査及び板厚計測に関する要件を明記すること。検査計画書には以下のものを含むこと。

(.1 から.8 は省略)

- .9 ~~決議 A.744(18)2011 ESP コード~~附属書 B 附属書 3 で規定されるタンク試験を実施するタンクの明示

(.10 から.13 は省略)

7 CAS 検査に関する要件

7.3 板厚計測の範囲

7.3.1 を次のように改める。

- 7.3.1 ~~決議 A.744(18)2011 ESP コード~~附属書 B 附属書 10 付録 2 の表を用い板厚計測結果を記録すること。これらの記録は電子化して保存することを推奨する。

7.3.4 を次のように改める。

- 7.3.4 著しい腐食が発見された場合, 板厚計測の範囲を~~決議 A.744(18)2011 ESP コード~~附属書 B 附属書 4 に従い増加すること。

7.3.7 を次のように改める。

- 7.3.7 ~~決議 A.744(18)2011 ESP コード~~附属書 B 附属書 12 に従った残存強度計算が行えるために十分な数の板厚計測を行うこと。

8 を次のように改める。

8 容認基準

CAS の容認基準は, ~~決議 A.744(18)2011 ESP コード~~に従うこと。

Appendix 2

検査計画調査票

会社による点検

主文を次のように改める。

会社は、次に示す標準様式の例と同様な表を用いて、直近 3 年間における貨物エリア内のすべての貨物タンク、バラストタンク及び空所を~~決議 A.744(18)(改正を含む)~~2011 ESPコード及び CAS の要件に従って自主点検した結果の詳細について示すこと。

Appendix 3

CAS 検査計画書（標準様式）

8 を次のように改める。

8 タンク試験を実施するタンクの明示

(CAS の要件)

CAS 6.2.2.9 においてタンク試験は~~決議 A.744(18)~~2011 ESPコード附属書 B 附属書 3~~（その後の改正を含む。）~~に従うと定めている。

(計画書)

本節においてタンク試験を実施すべきタンクを確認し、記載すること。

附 則（改正その 2）

1. この達は、2014 年 10 月 1 日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に申込みのあった検査については、この達による規定にかかわらず、なお従前の例によることができる。