

海洋汚染防止のための構造 及び設備規則

規則

2017 年 第 1 回 一部改正

2017 年 6 月 1 日 規則 第 22 号

2017 年 1 月 30 日 技術委員会 審議

2017 年 2 月 20 日 理事会 承認

2017 年 5 月 9 日 国土交通大臣 認可

規則の節・条タイトルの末尾に付けられた
アスタリスク (*) は, その規則に対応する
要領があることを示しております。

2017 年 6 月 1 日 規則 第 22 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

海洋汚染防止のための構造及び設備規則

1 編 総則

2 章 用語及び略号

2.1 一般

2.1.2 略号

(5)を次のように改める。

この規則で使用する略号は、次に掲げるところによる。

- (1) *MARPOL* 73/78:1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年の議定書
- (2) 附属書 I : *MARPOL* 73/78 の附属書 I
- (3) 附属書 II : *MARPOL* 73/78 の附属書 II
- (4) 附属書 IV : *MARPOL* 73/78 の附属書 IV
- (5) 附属書 VI : ~~*MARPOL* 73/78 の附属書 VI~~1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年の議定書により修正された同条約を改正する 1997 年の議定書の附属書 VI

((6)から(17)は省略)

2 編 検査

1 章 通則

1.3 証書等の確認検査

1.3.2 前 1.3.1 以外の証明書及びその他の書類*

-1.(3)を次のように改める。

-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、臨時検査にあつては、該当するものにとどめることができる。

((1)及び(2)は省略)

(3) 船舶からの大気汚染防止のための設備関連

((a)から(c)は省略)

(d) 船上モニタリング法のための手引書（8 編 2.1.2-2.(2)(c)に掲げる方法を用いる場合。（IMO決議MEPC.103(49)NOxテクニカルコード6.4及び付録VIII参照。））

((e)から(h)は省略)

2 章 登録検査

2.1 製造中登録検査

2.1.3 構造及び設備の検査*

-5.(3)を次のように改める。

-5. 総トン数 400 トン以上の船舶，すべての海洋資源掘削船及びその他のプラットフォームからの大気汚染防止のための設備に対して，次に掲げる項目の検査を行う。ただし，**(3) ((d)iii)**を除く。)の検査については，すべての船舶について行う。

((1)及び(2)は省略)

(3) 窒素酸化物

8 編 2.1の規定が適用されるすべての個別のディーゼル機関に対して NOx テクニカルコードに従い行う ~~次に掲げる確認，試験，審査及び検査等~~。ただし，~~本会が適当と認める~~ NOx テクニカルコードに従い発行された EIAPP 証書及び NOx テクニカルコードに従い承認された原動機取扱手引書又はこれらと同等と認められるものを有するものの場合には，本**(3)**（次の**(d)iii)**及び**iv)**を除く。）の確認，試験，審査及び検査等を省略することができる。

(a) 放出量確認

- i) 窒素酸化物放出量が **8 編 2.1.2-1.**の許容限度以下であることを，**8 編 2.1.2-2.(2)(a)**に掲げる試験台における試験方法（以下，本**(3)**において「試験台における試験方法」という。）により確認する。~~ただし，本会が承認した窒素酸化物低減装置を備える場合には，(d)i)により確認しても差し支えない。~~
- ii) 原動機ファミリー又は原動機グループに属するディーゼル機関に~~て~~あつては，~~i)に掲げる確認を当該機関の原動機ファミリー又は原動機グループを代表する代表原動機の試験結果により行うことができる~~の窒素酸化物放出量が**8 編 2.1.2-1.**の許容限度以下であることが試験により確認されているもの場合には，前 i)に規定する試験は，省略することができる。
- iii) ~~単独の機関又は原動機グループの代表原動機であつて前 i)に関わらず，次の 1)及び 2)によることができる。~~
 - 1) ディーゼル機関の寸法，構造及び納期の都合により，~~i)に掲げる試験台における試験方法による確認を行うことが困難なものについては，ディーゼル機関製作者等，船主又は造船所からの申請により，次の(d)iii)により確認しても~~こととして差し支えない。
 - 2) 前 1)の規定は，個別のディーゼル機関又は代表原動機により代表される原動機グループに対して適用することができるが，原動機ファミリーには適用しない。
- iv) 窒素酸化物低減装置を備えるディーゼル機関の場合には，次の 1)又は 2)による。
 - 1) 窒素酸化物低減装置をディーゼル機関の構成要素とみなし，当該装置を取り付けた状態で試験を行う。ただし，技術的及び実用的な理由に

より当該装置を取り付けた状態で試験することが適当でなく前 **iii)1)**の規定が適用できないと本会が認める場合には、この限りではない。

- 2) 試験台における試験方法により窒素酸化物放出量が **8 編 2.1.2-1.**の許容限度以下であることを示すことができなかつたディーゼル機関に窒素酸化物低減装置を備える場合、当該装置を取り付けた状態で再び試験を行う。この場合の試験は、窒素酸化物低減装置の有効性が実証されている場合には、次の**(d)ii)**に従い行うこととして差し支えない。

(b) 放出量確認時の部品の確認

前**(a)**に掲げる確認に用いられたディーゼル機関及びその構成部品が原動機取扱引書の記載内容から逸脱していないことを、**8 編 2.1.3-1.(4)**に掲げるパラメータチェック法と同じ方法により確認する。なお、原動機ファミリー又は原動機グループに属するディーゼル機関であつて代表原動機以外のものについては、ディーゼル機関製作者等により行われた同様の部品確認の記録により行うことができる。

(c) 原動機取扱引書の審査

- i) ~~(a)i)~~又は~~(a)ii)~~によるディーゼル機関（前**(a)iii)1)**又は前**(a)iv)2)**によるものを除く。）について、ディーゼル機関製作者等は、次の**(d)**の検査に先立って原動機取扱引書を提出し、内容の審査を受けること。
- ii) ~~(a)iii)~~ただし書き又は~~(a)iii)~~前**(a)iii)1)**又は前**(a)iv)2)**によるディーゼル機関について、ディーゼル機関製作者等は、次の**(d)**の検査の後に原動機取扱引書を提出し、内容の審査を受けること。

(d) 船上における検査

- i) 前**(a)iii)1)**によるディーゼル機関について、窒素酸化物放出量が **8 編 2.1.2-1.**の許容限度以下であることを、**8 編 2.1.2-2.(2)(a)**に掲げる試験台における試験方法と同じ方法を用いて船上において確認する。
- ii) 前**(a)iv)2)**ただし書きによるディーゼル機関について、窒素酸化物放出量が **8 編 2.1.2-1.**の許容限度以下であることを、**8 編 2.1.2-2.(2)(b)**に掲げる船上簡易計測法により船上において確認する。
- iii) 前 i)及び ii)に掲げるディーゼル機関以外のディーゼル機関について、窒素酸化物放出量が **8 編 2.1.2-1.**の許容限度以下であることを、承認された原動機取扱引書に記載された方法により確認する。この方法は、**8 編 2.1.2-2.(2)(b)**に掲げる船上簡易計測法又は **8 編 2.1.3-1.(4)**に掲げるパラメータチェック法のいずれかとする。ここで、原動機ファミリー若しくは原動機グループに属するディーゼル機関又は同要目のシリンダ若しくは予備品が複数あつて、本会が適当と認める場合には、検査の一部を省略することができる。ただし、この場合であっても、当該ディーゼル機関のうち少なくとも1台、又は当該シリンダのうち少なくとも1本又は当該予備品のうち少なくとも1個については検査を行う。なお、本会は、ディーゼル機関に装備される構成部品に対する検査を当該構成部品を代表する予備品に対する検査に代えることを認める場合がある。
- iv) 前**(a)i)**において窒素酸化物低減装置を取り外した状態で試験台における試験方法による放出量確認を行ったディーゼル機関について、本会が適当と認める基準による船上における検査を行う。

(-4.及び-5.は省略)

3 章 定期的検査

3.1 年次検査

3.1.2 構造及び設備の検査*

-4.(4)を次のように改める。

-4. 総トン数 400 トン以上の船舶，すべての海洋資源掘削船及びその他のプラットフォームからの大気汚染防止のための設備に対して，次に掲げる項目の検査を行う。

((1)から(3)は省略)

(4) 窒素酸化物

- (a) 8 編 2.1 が適用されるすべてのディーゼル機関の窒素酸化物低減装置又は方法が承認された図面及び資料に従って備えられているか又は承認された資料に従って実施されていることの確認。
- (b) 承認された原動機取扱手引書に記載される方法により行う，8 編 2.1 の適用を受けるすべてのディーゼル機関が 8 編 2.1.2-1.の許容限度以下にあることの確認。この方法は，8 編 2.1.2-2.(2)(b)に掲げる船上簡易計測法，8 編 2.1.2-2.(2)(c)に掲げる船上モニタリング法又は 8 編 2.1.3-1.(4)に掲げるパラメータチェック法のいずれかとする。~~ここで，原動機ファミリーもしくは原動機グループに属する機関又は同要目のシリンダもしくは予備品が複数あって，本会が適当と認める場合には，検査の一部を省略することができる。ただし，この場合であっても，当該機関のうち少なくとも 1 台，当該シリンダのうち少なくとも 1 本又は当該予備品のうち少なくとも 1 個については検査を行う。~~

((5)及び(6)は省略)

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) 「NO_x テクニカルコード」とは，1997 年の MARPOL 73/78 締約国会議において決議 2 として採択された，船舶に搭載されたディーゼル機関から放出される窒素酸化物の規制に関するテクニカルコードをいい，IMO により同条約第 16 条に定められる 附属書の付録を改正する手続き規定 に従って採択され，かつ，効力を生ずる同コードの改正を含む。
- (2) は省略
- (3) 「海洋汚染物質」とは，~~IMO 決議 A.716(17)として採択され，IMO の海上安全委員会が改正したか又は改正する MARPOL 73/78 の附属書 III に規定する国際海上危険物規程 (IMDG Code) に定められる~~海洋汚染物質をいう。
- (4) 「ディーゼル機関製作者等」~~の等~~とは，ディーゼル機関製作者に加え，次に掲げる者をいう。
 - (a) ディーゼル機関（船舶に設置したものを除く。）を輸入する者。
 - (b) ~~本邦日本~~国外においてディーゼル機関を設置した船舶を輸入する者。
 - (c) ディーゼル機関を製作することを業とする者以外であってディーゼル機関を製作又は改造する者。
- (5) 「原動機ファミリー」とは，NO_x テクニカルコード 4.3.8 に掲げる ~~ガイドライン指針に基づき，~~よるディーゼル機関の集合をいう。当該ディーゼル機関は，シリーズで製造され，設計上，類似した窒素酸化物放出量特性が確認され，かつ，製造時の状態で船舶への搭載され以降，窒素酸化物放出量に悪影響を及ぼす調整又は改造を必要とせずに製造時の状態で使用されるディーゼル機関の集合をいうものである。
- (6) 「原動機グループ」とは，NO_x テクニカルコード 4.4.6 に掲げる ~~ガイドライン指針に基づき~~よるディーゼル機関の集合をいう。当該ディーゼル機関は，~~設計上，類似した窒素酸化物放出量特性が確認され，~~より小さい規模のシリーズで製造され，船舶への搭載時又は就航後に船上で若干の調整及び改造を必要とし得る するディーゼル機関の集合をいうものである。
- (7) 「代表原動機」とは，原動機ファミリー ~~又は原動機グループ~~に属するすべてのディーゼル機関の中で窒素酸化物の放出量が最も多いものであると NO_x テクニカルコード 4.3.9 の規定に従い決定されるディーゼル機関をいう及び原動機グループについて NO_x テクニカルコード 4.4.8 の規定に従い選定されるものをいう。
- (8) 「ディーゼル機関の「構成部品」とは，製造番号又は部品番号により識別される交換可能なディーゼル機関の部品であって窒素酸化物放出量に影響を及ぼすものを

- いう。
- (9) 「ディーゼル機関の「運転指標」とは、機関日誌から得られるディーゼル機関のデータであって、シリンダ内最大圧力、排ガス温度等の負荷に依存し、かつ、窒素酸化物放出量に関連するものをいう。
- (10) 「原動機取扱手引書」とは、窒素酸化物放出量に影響を及ぼす可能性のあるディーゼル機関のすべてのパラメータ（ディーゼル機関の構成部品及び運転指標設定を含む。）を詳細に記録した文書をいう。
- (11) ディーゼル機関の「設定」とは、調整可能な特性のうち窒素酸化物放出量に影響を及ぼすものの調整をいう。
- (142) 「ディーゼル機関の「実質的改造」とは、次の(a)又は(b)をいう。
- (a) 2000年1月1日（国際航海に従事しない船舶にあつては2005年5月19日）以降に建造開始段階にある船舶に搭載されるディーゼル機関にあつては、**2.1.2-1.**に定める窒素酸化物放出量許容限度を超える可能性のある改造をいい、原動機取扱手引書により特定されている窒素酸化物放出量に影響を及ぼさないディーゼル機関の構成部品の日常的な交換を除く。
- (b) 2000年1月1日（国際航海に従事しない船舶にあつては2005年5月19日）より前に建造開始段階にある船舶に搭載されるディーゼル機関にあつては、**2.1.2-2.(2)(b)**に掲げる船上簡易計測法により定められた許容値を超える改造をいい、運転方法及びカム軸、燃料噴射装置、吸排気装置、燃焼室形状、タイミングの調整等のパラメータの変更等を含む。
- (123) 「ディーゼル機関の「主要な改造」とは、2000年1月1日（国際航海に従事しない船舶にあつては2005年5月19日）以降に行われる次の(a)から(c)のいずれかをいう。
- (a) 同一でないディーゼル機関との交換又は追加設置
- (b) ディーゼル機関の実質的改造
- (c) 連続最大出力（**鋼船規則 A 編 2.1.23**に掲げるものをいう。以下同じ。）の10%を超える出力増加
- (134) 「放出規制海域」とは、窒素酸化物、硫黄酸化物、及び粒子状物質、又は全3種類の放出による大気汚染及びこれに伴って陸上及び海域にもたらされる悪影響を防止、削減及び制御することを目的として、船舶からの放出に対して特別の措置を講じることが要求される海域をいう。
- (145) 「窒素酸化物放出規制海域」とは、次に掲げる海域をいう。
- ((a)から(c)は省略)
- (156) 「硫黄酸化物放出規制海域」とは、次に掲げる海域をいう。
- ((a)から(d)は省略)
- (167) 「タンカー」とは、附属書 I 第 1 規則に定義する油タンカー及び附属書 II 第 1 規則に定義する化学薬品タンカーであり、次の(a)から(c)のいずれかをいう。
- ((a)から(c)は省略)

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 を次のように改める。

2.1.1 適用*

-1. 本 2.1 の規定は、船舶に搭載される出力 130kW を超えるディーゼル機関（二元燃料ディーゼル機関及びガス専焼機関を含む。）であって次に掲げるものに適用する。

- (1) 2000 年 1 月 1 日以降後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（ガス専焼機関を除く）
- (2) 2000 年 1 月 1 日以降後に主要な改造が行われるディーゼル機関（ガス専焼機関を除く）
- (3) 2016 年 3 月 1 日以降後に建造開始段階にある船舶へ搭載されるガス専焼機関
- (4) 2016 年 3 月 1 日以降後に追加設置が行われる又は同一でない機関への交換が行われるガス専焼機関

-2. 前-1.にかかわらず、次に掲げるディーゼル機関については、本 2.1 の規定を適用する必要はない。

（(1)から(3)は省略）

-3. 前-1.(1)にかかわらず、1990 年 1 月 1 日以降後 2000 年 1 月 1 日前に建造開始段階にある船舶であって起工した国際航海に従事する船舶もの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、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。

2.1.2 を次のように改める。

2.1.2 設備要件*

-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ディーゼル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

ディーゼル機関が搭載される船舶の起工日が 2000 年 1 月 1 日以降後 2011 年 1 月 1 日より前であるに建造開始段階にある場合

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~~が~~が搭載される船舶~~の起工日が 2011 年 1 月 1 日以降後である~~
に建造開始段階にある場合

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

ディーゼル機関が、次のいずれかの船舶に搭載され、該当する窒素酸化物放出
規制海域において運転が行われる場合

- i) ~~1.1.2(14)(a)及び(b)に規定する窒素酸化物放出規制海域を航行し、かつ、起工日が 2016 年 1 月 1 日以降後であるに建造開始段階にある船舶であって~~
1.1.2(15)(a)及び(b)に規定する窒素酸化物放出規制海域を航行するもの
- ii) ~~1.1.2(14)(a)及び(b)に規定する海域以外の窒素酸化物放出規制海域を航行し、かつ、起工日が当該規制海域の設定を IMO が定める日又は以後附属書 VI 第 13.5.1.3 規則に従い IMO が規定するその後の指定された日のいずれか遅い日以降後であるに建造開始段階にある船舶であって当該窒素酸化物放出規制海域を航行するもの~~

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

(d) 次に掲げる船舶には(c)の規定を適用しない。

- i) 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
- ii) 合計推進出力が 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日本国政府が認める船舶
- iii) ~~2021 年 1 月 1 日前に建造開始段階にある船舶であって、長さが 24m 以上かつ総トン数が 500 トン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もの船舶であって、起工日が 2021 年 1 月 1 日より前であるもの~~

(2) 2000 年 1 月 1 日以降後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ディーゼル機関への交換、又は追加設置に対しては、ディーゼル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、ディーゼル機関の交換については、表 8-1(c)に適合できないと日本国政府が認めた場合は表 8-1(b)の基準を適用することができる。この場合、ディーゼル機

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。

-2. 窒素酸化物放出量の計測及び算定は次によること。

(1) 窒素酸化物放出量は、次に掲げる試験サイクルを用いて計測及び計算された値とすること。当該値は、他の試験で測定された放出量の値を用いることにより計算されたものでないこと。

((a)から(d)は省略)

表 8-2 E2 型試験サイクル

回転数	100%	100%	100%	100% ^{*(2)}
出力	100%	75%	50%	25%
重み付け係数 ^{*(1)}	0.2	0.5	0.15	0.15

表 8-3 E3 型試験サイクル

回転数	100%	91%	80%	63%
出力	100%	75%	50%	25%
重み付け係数 ^{*(1)}	0.2	0.5	0.15	0.15

表 8-4 D2 型試験サイクル

回転数	100%	100%	100%	100%	100%
出力	100%	75%	50%	25%	10%
重み付け係数 ^{*(1)}	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

表 8-5 C1 型試験サイクル

回転数	連続最大回転数				部分負荷回転数 ^{*(24)}			無負荷回転数
トルク ^{*(23)}	100%	75%	50%	10%	100%	75%	50%	0%
重み付け係数 ^{*(1)}	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

(注)

*(1) NOx テクニカルコード 5.12.6 にいうものをいう。

*(2) 内径の大きいディーゼル機関に E2 型試験サイクルを適用する場合等、その振動質量及び構造上により、ディーゼル機関の重要な構成部品に損傷を生じさせる危険性を伴わずにディーゼル機関を低負荷でかつ公称回転数において作動させることができない例外的な場合には、表 8-2 に規定する E2 型試験サイクルにおける 25%出力に対する回転数を変更することを認める場合がある。この場合、ディーゼル機関製作者は、その旨主管庁に申請するものとし、ディーゼル機関の 25%出力に対する回転数は、できる限り定格回転数に近い回転数に調整すること。なお、当該回転数は、ディーゼル機関製作者が推奨し、主管庁が承認したものとするが、該当サイクルに対する重み付け係数は変更しない。

*(23) 表中の回転数において発生可能な最大トルクに対する割合。

*(24) 以下を考慮して、ディーゼル機関製作者等により提示されること。

- (a) 全負荷で常用されるよう設計されたディーゼル機関にあっては次に掲げる回転数とする。
 - i) トルクが最大となる回転数が連続最大回転数の 60%未満である場合、連続最大回転数の 60%の回転数
 - ii) トルクが最大となる回転数が連続最大回転数の 60%以上 75%以下である場合、当該回転数
 - iii) トルクが最大となる回転数が連続最大回転数の 75%を超える場合、連続最大回転数の 75%の回転数
- (b) 前(a)に掲げるディーゼル機関以外のディーゼル機関にあっては、原則として連続最大回転数の 60%以上 70%以下の回転数とする。

- (2) 窒素酸化物放出量は、次のいずれかの方法により、本会が別に定める手順に従って検証されること。

- (a) 試験台における試験方法
- (b) 船上簡易計測法
- (c) 船上モニタリング法

- (3) 計測には、本会が別に定める燃料を使用すること。

- (4) 窒素酸化物放出量及び許容限度の値は、小数第1位まで算出すること。

-3. 窒素酸化物低減方法として、アンモニア、尿素、蒸気、水、燃料油添加剤等の添加物を加える場合には、当該添加物の消費量を計測する装置を備えなければならない。

-4. 前-2.(1)(a)から(d)に掲げるいずれか1の試験サイクルを用いて既に検証が行われたディーゼル機関について他の試験サイクルに対する検証を行う場合には、既に行われた検証時の計測結果に新しい試験サイクルの重み付け係数を用いたものを使用して差し支えない。

2.1.3 を次のように改める。

2.1.3 原動機取扱手引書及び機関パラメータ記録簿*

-1. 原動機取扱手引書

ディーゼル機関には、ディーゼル機関製作者等により作成され、次に掲げる事項を含む承認された原動機取扱手引書を備えなければならない。

- (1) 窒素酸化物放出量に影響を及ぼすディーゼル機関(窒素酸化物低減装置又はシステムを含む。)の構成部品(改造の有無を確認できる詳細な情報を含む。)、調整可能な部品の設定値及び運転指標。
- (2) 許容される調整の範囲及びディーゼル機関の構成部品の代替品。
- (3) 銘板の記載と一致する連続最大回転数及び連続最大出力を含む、陸上試運転における機関性能の全記録。
- (4) 2.1.2-2.(2)に掲げるものであって、2 編 3.1.2-4.(4)(b)の検査において使用可能な方法又は本会が別に定めるパラメータチェック法のうち、1以上の窒素酸化物放出量確認方法。ここで、船上モニタリング法を行う場合には、計測器の製造者により定められた当該計測器の校正及び操作の手順を含むこと。また、窒素酸化物低減装置を備える場合には、船上において当該装置が正常に動作していることを確認するための窒素酸化物放出量確認方法を含むこと。
- (5) 2 編 2.1.3-5.(3)(a)に掲げる試験の報告書の写し。((a)iv)2)のただし書き規定により(d)ii)に定める方法によって放出量の確認を行った場合であって、事前に試験台における試験を行った場合についてはこの結果も含む。)ただし、原動機ファミリー又は原動機グループに属するディーゼル機関の場合には、代表原動機に対する試験の報告書の写しとすることができる。
- (6) 原動機ファミリー又は原動機グループに属するディーゼル機関の場合には、NO_xテクニカルコード 4 章に基づき当該ファミリー又はグループに属することの明示及びそのための条件。
- (7) 窒素酸化物放出量が 2.1.2-1.の許容限度以下であることを維持するための予備品の仕様。
- (8) EIAPP 証書を有する場合、当該証書。
- (9) 窒素酸化物低減装置を備える場合には、当該装置がディーゼル機関の構成部品とし

て不可欠なものであることの明示。

- (10) 窒素酸化物低減方法としてアンモニア、尿素、蒸気、水、燃料油添加剤等を加える場合には、当該添加剤の消費量が窒素酸化物放出量を許容限度以下に維持していることを容易に示すために十分な資料。

-2. 機関パラメータ記録簿

ディーゼル機関には、**2 編 2.1.3-5.(3)(c)**に掲げる審査より後に行われた調整、改造及びディーゼル機関の構成部品の交換を含む窒素酸化物放出量に影響を及ぼす可能性のあるすべての変更が記録された機関パラメータ記録簿を備えなければならない。

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）*

-4.として次の 1 項を加える。

-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。ただし、機械的方法による推進を行わない船舶並びに推進機関の有無にかかわらず FPSO、FSU 及び堀削リグを含むプラットフォームを除く。

-2. 前-1.にかかわらず、3.2 及び 3.3 の規定は次に掲げる船舶には適用しない。

(1) 非従来型の推進装置を有する船舶（ただし、2019 年 9 月 1 日以降に引き渡されるクルーズ客船及び LNG 運搬船を除く。）

(2) 砕氷能力を有する貨物船

-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

-4. 前-1.から-3.にかかわらず、本章の規定は、本会が適当と認める場合には適用しなくて差し支えない。

附 則（改正その 1）

1. この規則は、2017 年 6 月 1 日から施行する。

2 編 検査

1 章 通則

1.3 証書等の確認検査

1.3.2 前 1.3.1 以外の証明書及びその他の書類*

-1.(3)を次のように改める。

-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)及び(2)は省略)

(3) 船舶からの大気汚染防止のための設備関連

((a)から(e)は省略)

(f) 航海日誌（8 編 2.1.4 又は 8 編 2.2-2.が適用される場合）

~~(fg)~~ 燃料油変更作業手引書及び航海日誌（8 編 2.2-2.が適用される場合）

~~(gh)~~ 揮発性物質放出防止設備の使用に関する操作手引書及び揮発性物質放出防止措置手引書（8 編 2.3 が適用される場合）

~~(hi)~~ 船舶発生油等焼却設備取扱手引書（8 編 2.4-2.が適用される場合）

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）

2.1.4 として次の 1 条を加える。

2.1.4 窒素酸化物放出規制に関する情報の記録

2.1.2-1.(1)(c)が適用されるディーゼル機関を搭載する船舶にあっては，2 次規制及び 3 次規制について又は 2 次規制についてのみ認証された各ディーゼル機関について，次の(1)から(3)に掲げる時点における適用規制（2 次規制又は 3 次規制），各ディーゼル機関の作動／停止状態，日付，時刻及び船舶の位置を記録した主管庁の指定する航海日誌を船上に備え置かなければならない。

- (1) 1.1.2(15)に規定する窒素酸化物放出規制海域への進入時
- (2) 1.1.2(15)に規定する窒素酸化物放出規制海域からの退出時
- (3) 1.1.2(15)に規定する窒素酸化物放出規制海域内における各ディーゼル機関の作動／停止状態の変更時

附 則（改正その 2）

1. この規則は，2017 年 9 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

2017 年 第 1 回 一部改正

2017 年 6 月 1 日 達 第 21 号

2017 年 1 月 30 日 技術委員会 審議

2017 年 6 月 1 日 達 第 21 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

2 章 登録検査

2.1 製造中登録検査

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-4.は省略)

-5. 規則 2 編 2.1.3-5.(3)の適用上, 用語の定義は, 規則 8 編 1.1.2 による。

~~-56.~~ 規則 2 編 2.1.3-5.(3)(a)に掲げる放出量確認は, ガス分析装置を用いて行うこと。

~~-7.~~ 規則 2 編 2.1.3-5.(3)(a)i)の適用上, IMO 決議 MEPC.198(62)(その後の改正を含む。), 又は当該決議を考慮し主管庁が適当と認めたものによる。なお, 本決議及び本決議から参照する NOx テクニカルコードの適用上, 該当する IACS の統一解釈 MPC にもよる。

~~-68.~~ 規則 2 編 2.1.3-5.(3)(d)iii)にいう「本会が適当と認める場合」とは, 検査を省略しようとするすべてのディーゼル機関, 又はシリンダ及び予備品が, 検査を実施するものと同様に機能の性能を有すると検査員が物理的な確認により判断されるする場合をいう。なお, ~~ディーゼル機関の構成部品の検査をパラメータチェック法を用いて予備品により行う場合に予備品に対する検査は, 当該検査方法予備品により代表される構成部品が承認された~~原動機取扱手引書に記載されたものであること場合に限り, 行うことができる。

-9. 規則 2 編 2.1.3-5.(3)(d)iv)にいう「本会が適当と認める基準」とは, 前-7.に規定する決議の附属書第 7 節, 又は当該決議を考慮し主管庁が適当と認めたものをいう。

~~-710.~~ (省略)

~~-811.~~ (省略)

~~-912.~~ (省略)

3 章 定期的検査

3.1 年次検査

3.1.2 構造及び設備の検査

-3.を削る。

~~3. 規則 2 編 3.1.2 4.(4)(b)にいう「本会が適当と認める場合」とは、検査を省略しようとするすべての機関が EIAPP 証書を有するものであって、かつ、当該すべての機関、シリンダ及び予備品が検査を実施するものと同様に機能すると検査員により判断される場合をいう。なお、ディーゼル機関の構成部品の検査をパラメータチェック法を用いて予備品により行う場合には、当該検査方法が承認された原動機取扱手引書に記載されたものであること。~~

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、規則 8 編 1.1.2(~~12~~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. ディーゼル機関に、規則 8 編 1.1.2(10)に定める原動機取扱手引書に含まれる承認及び文書化された許容範囲を超える調整又は改造をする場合の臨時検査においては、前(1)もしくは(2)又は船上モニタリング法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。

~~-3.~~ 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。

~~-3.~~ 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)から(4)は省略)

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）

-1. 規則 8 編 1.1.2(1)にいう「NO_x テクニカルコード」の適用上，該当する IACS の統一解釈 MPC にもよる。

-2. 規則 8 編 1.1.2(12)(b)の適用上，次の(1)又は(2)は，ディーゼル機関の「実質的改造」とはみなさない。

(1) 規則 8 編 2.1.1-3.に従い認証された規制適合手法の導入

(2) 規則 8 編 2.1.2(1)(a)から(c)の該当規定に適合することの認証

-3. 規則 8 編 1.1.2(12)(a)にいう「同一」については，次による。

(1) 国際航海に従事する船舶にあっては，次に掲げるすべての項目が，交換前のディーゼル機関と同じであるディーゼル機関を同一であるとみなす。

(a) 設計者（ライセンサー）及び型式

(b) 定格出力

(c) 定格回転数

(d) 用途

(e) シリンダ数

(f) 燃料系統（燃料噴射制御ソフトウェアを装備する場合にあってはそのソフトウェアを含む。）

(g) 規則 8 編 2.1.2-1.に規定する基準に従って認証されていないディーゼル機関にあっては，次に掲げる事項

i) 燃料噴射ポンプの型式，燃料噴射時期，噴射ノズルの型式

ii) 給気システムの配置（過給機を装備する場合にあってはその型式，補助ブローアを装備する場合にあってはその仕様を含む。），海水又は清水等の冷却媒体

(h) 規則 8 編 2.1.2-1.に規定する基準に従って認証されているディーゼル機関にあっては，当該ディーゼル機関が属する原動機グループ又は原動機ファミリー

(2) 国際航海に従事する船舶以外の船舶にあっては，次に掲げるディーゼル機関を同一であるとみなす。

(a) 2005 年 5 月 19 日より前に建造開始段階にある船舶に搭載されたディーゼル機関であって 2005 年 5 月 19 日より前に製造されたものにあっては，1 シリンダ当たりの排気量の増減幅が，交換前のディーゼル機関と比較して 15%以内となるディーゼル機関

(b) 前(a)に掲げるディーゼル機関以外のディーゼル機関にあっては，(1)に掲げる(g)以外のすべての項目が，交換前のディーゼル機関と同じであるディーゼル機関

~~24.~~ 規則 8 編 1.1.2(123)(c)においての適用上、2000 年 1 月 1 日より前に建造開始段階にある船舶に搭載されるディーゼル機関の出力増加については、2000 年 1 月 1 日より前の連続最大出力を基準とする。

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 を次のように改める。

2.1.1 適用

-1. 規則 8 編 2.1.1-1.の適用上、通常ガスモードにより運転されるディーゼル機関の場合、規則 8 編 2.1.1-2.に規定する「表 8-1(a)から(c)に掲げる許容限度」は、ガス燃料モードでのみ適合が要求される。故障によりガス燃料の供給が制限された結果として実施する液体燃料による運転は、次の修理可能な港まで認められる。

-2. 規則 8 編 2.1.1-2.(1)にいう「非常用のディーゼル機関」には、鋼船規則検査要領 H 編 H3.3.1-1.(5)に掲げる用途で使用される発電機を駆動するためのディーゼル機関等、非常時以外にも使用されるディーゼル機関は含まれない。

-3. 規則 8 編 2.1.1-2.(2)にいう「本会が適当と認める海域」とは、船籍国政府が主権又は管轄権を有する海域をいう。

-4. 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ディーゼル機関をいう。

2.1.2 を次のように改める。

2.1.2 設備要件

-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) 規則 8 編 2.1.2-1.(2)において、にいう「ディーゼル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) 契約上のディーゼル機関の納入日（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。

(3) 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(ed)によること。

(a) 船舶の起工日が2011 年 1 月 1 日より前に建造開始段階にある船舶の場合規則 8 編 2.1.2-1.(1)(a)に適合すること。

(b) 船舶の起工日が2011 年 1 月 1 日以降で後に建造開始段階にある船舶の場合規則 8 編 2.1.2-1.(1)(b)に適合すること。

(c) 船舶の起工日が2016 年 1 月 1 日以降後に建造開始段階にある船舶であって規則 8 編 1.1.2(15)(a)及び(b)に規定する窒素酸化物放出規制海域を航行するものの場合

規則 8 編 2.1.2-1.(1)(c)に適合すること。

- (d) 規則 8 編 2.1.2-1.(1)(c)ii)に規定する日以後に建造開始段階にある船舶であって規則 8 編 1.1.2(15)(a)及び(b)に規定する海域以外の窒素酸化物放出規制海域を航行するものの場合

規則 8 編 2.1.2-1.(1)(c)に適合すること。

-2. 規則 8 編 2.1.2-2.(1)においての適用上，発電装置を駆動する主機用ディーゼル機関については，~~同規則 8 編 2.1.2-2.(1)(a)又は(b)の試験サイクルによること。~~また，一定回転数で主機用又は補機用のいずれとしても使用されるディーゼル機関については，同(a)及び(c)の両方の試験サイクルによること。

-3. 規則 8 編 2.1.2-2.(2)にいう「本会が別に定める手順」とは，次によるものをいう。

- (1) 試験台における試験方法

NOx テクニカルコード 5 章及び該当する IACS の統一解釈 MPC 及び選択式触媒還元装置を備えるディーゼル機関にあっては IMO 決議 MEPC.198(62) (その後の改正を含む。) に従ったものであること。なお，本決議及び本決議から参照する NOx テクニカルコードの適用上，該当する IACS の統一解釈 MPC にもよる。

- (2) 船上簡易計測法

NOx テクニカルコード 6.3 に従ったものであること。ただし，規則 2 編 2.1.3-5.(3)(a)iv)2)のただし書きに定める確認を船上簡易計測法により行う場合には，NOx テクニカルコード 6.3.11 にいう許容差は認められない。なお，NOx テクニカルコード 5 章に定められる方法により行う場合には，(1)にも従うこと。

- (3) 船上モニタリング法

~~IMO 決議 MEPC.103(49)~~NOx テクニカルコード 6.4 及び付録 VIII に従ったものであること。この場合，次の(a)から(hg)にもよること。

~~(a) 計測装置は，IMO 決議 MEPC.103(49)の規定に適合するものであって，本会により承認されたものを使用すること。~~

~~(ba) データは次のいずれかによるものであって，30 日以内に計測されたものであること。~~

i) ディーゼル機関の全運転範囲にわたり他の運転データと共に断続的に確認及び記録されるもの

ii) 連続的に監視及び記録されるもの

~~(eb) 記録されたデータは，3 ヶ月間船上に保管されること。~~

~~(ec) 記録されたデータは，大気条件及び燃料仕様により補正されること。~~

~~(ed) 計測器の校正及び操作は，当該計測器の製造者が定めた手順であって承認された原動機取扱手引書に記載されたものに従って適切に行われること。~~

~~(fe) 窒素酸化物放出量に影響を及ぼす排ガス後処理装置が装備される場合には，データの計測位置は当該装置より下流側とすること。~~

~~(gf) 計測されるデータは，窒素酸化物放出量を算出するのに十分なものとする。~~

~~(hg) 窒素酸化物低減装置を備えるディーゼル機関については，本会が承認した場合，モニタリングの対象となるパラメータを変更することができる。~~

-4. 規則 8 編 2.1.2-2.(3)にいう「本会が別に定める燃料」とは，NOx テクニカルコードに従い選定される ISO 8217(1996):2005 に定められる DM 級の船舶用燃料であって機関に適した特性を有するものをいう。ただし，当該燃料が入手できない場合には，本会により承認されたものとする。 ことのできる。もしくは RM 級の燃料油（試験台における試験方法によ

る場合には、DM 級の船舶用燃料が入手できない場合に限る。) 又はガス燃料をいう。

2.1.3 を次のように改める。

2.1.3 原動機取扱手引書及び機関パラメータ記録簿

-1. 規則 8 編 2.1.3-1.(4)にいう「本会が別に定めるパラメータチェック法」とは、NO_x テクニカルコード 6.2 に従った方法をいう。

~~-2. 規則 8 編 2.1.3-1.(6)にいう「NO_x テクニカルコード 4 章」については、該当する IACS 統一解釈 MPC に従ったものであること。~~

-3. 規則 8 編 2.1.3-1.(7)にいう「予備品の仕様」とは、予備品を識別するための部品番号等であって、当該予備品をディーゼル機関製作者等により管理された窒素酸化物放出量に影響を及ぼす特徴特性を示す図面又は資料と関連付けるものをいう。

3 章 二酸化炭素放出抑制

3.1 一般

3.1.1 として次の 1 条を加える。

3.1.1 適用

規則 8 編 3.1.1-4.に規定する「本会が適当と認める場合」とは、通常は国際航海に従事しない船舶であって例外的状況において 1 回限りの国際航海を行う必要が生じたもののうち、日本国政府が附属書 VI 第 4 章の適用を免除した場合をいう。

附 則（改正その 1）

1. この達は、2017 年 6 月 1 日から施行する。

3 編 油による海洋汚染防止のための構造及び設備

3 章 ばら積みの油による海洋汚染防止のための構造及び設備

3.2 船体構造

3.2.1 貨物油を積む場所の隔壁の配置

-1.を次のように改める。

-1. 規則 3 編 3.2.1-1.(7)(c)ii)に規定するイナートガス装置が備えられる場合における通常の加圧値 p の値は、~~イナートガス装置が備えられる場合、甲板上の水封装置の下流側に取り付けられる逆流防止装置の排気側におけるイナートガスの最大圧力、又は $5kPa$ のどちらか大きい方の値とすること。ただし、 p の値は圧力逃し弁の設定圧力に相当するタンクの最大圧力よりも大きな値とする必要はない $5kPa$ とすること。~~

附 則（改正その2）

1. この達は、2017年7月1日（以下、「施行日」という。）から施行する。
2. 施行日前に建造契約*が行われた船舶にあっては、この達による規定にかかわらず、なお従前の例による。
* 建造契約とは、最新の IACS Procedural Requirement (PR) No.29 に定義されたものをいう。

IACS PR No.29 (Rev.0, July 2009)

英文（正）

1. The date of “contract for construction” of a vessel is the date on which the contract to build the vessel is signed between the prospective owner and the shipbuilder. This date and the construction numbers (i.e. hull numbers) of all the vessels included in the contract are to be declared to the classification society by the party applying for the assignment of class to a newbuilding.
2. The date of “contract for construction” of a series of vessels, including specified optional vessels for which the option is ultimately exercised, is the date on which the contract to build the series is signed between the prospective owner and the shipbuilder. For the purpose of this Procedural Requirement, vessels built under a single contract for construction are considered a “series of vessels” if they are built to the same approved plans for classification purposes. However, vessels within a series may have design alterations from the original design provided:
 - (1) such alterations do not affect matters related to classification, or
 - (2) If the alterations are subject to classification requirements, these alterations are to comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are contracted between the prospective owner and the shipbuilder or, in the absence of the alteration contract, comply with the classification requirements in effect on the date on which the alterations are submitted to the Society for approval.The optional vessels will be considered part of the same series of vessels if the option is exercised not later than 1 year after the contract to build the series was signed.
3. If a contract for construction is later amended to include additional vessels or additional options, the date of “contract for construction” for such vessels is the date on which the amendment to the contract, is signed between the prospective owner and the shipbuilder. The amendment to the contract is to be considered as a “new contract” to which 1. and 2. above apply.
4. If a contract for construction is amended to change the ship type, the date of “contract for construction” of this modified vessel, or vessels, is the date on which revised contract or new contract is signed between the Owner, or Owners, and the shipbuilder.

Note:

This Procedural Requirement applies from 1 July 2009.

仮訳

1. 船舶の「建造契約日」とは、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。なお、この契約日及び契約を交わす全ての船舶の建造番号（船番等）は、新造船に対し船級登録を申込む者によって、船級協会に申告されなければならない。
2. オプションの行使権が契約書に明示されている場合、オプション行使によるシリーズ船の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で建造契約のサインが交わされた日をいう。本 Procedural Requirement の適用において、1つの建造契約書に基づく船舶が同一の承認図面によって建造される場合は、シリーズ船と見なす。しかしながら、以下の条件を満たす設計変更にあっては、シリーズ船は原設計から設計変更を行うことができる。
 - (1) 設計変更が船級要件に影響を及ぼさない、又は、
 - (2) 設計変更が船級規則の対象となる場合、当該変更が予定所有者と造船所との間で契約された日に有効な船級規則に適合している、又は設計変更の契約が無い場合は承認のために図面が船級協会に提出された日に有効な船級規則に適合している。オプションによる建造予定船は、シリーズ船の建造契約が結ばれてから1年以内にオプションが行使される場合、シリーズ船として扱われる。
3. 建造契約の後に追加の建造船又は追加のオプションを含める契約の変更がなされた場合、建造契約日は予定所有者と造船所との間で契約変更がなされた日をいう。この契約変更は前 1. 及び 2. に対して、「新しい契約」として扱わなければならない。
4. 船舶の種類の変更による建造契約の変更があった場合、改造された船舶の「建造契約日」は、予定所有者と造船所との間で契約変更又は新規契約のサインが交わされた日をいう。

備考:

1. 本 PR は、2009年7月1日から適用する。

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. 規則 2 編 1.3.2-1.(1)(i)に掲げる油フィルタリング装置の記録は、少なくとも 18 ヶ月以上保存されること。
- 2. 規則 2 編 1.3.2-1.(1)(j)に掲げる油排出監視制御装置の記録は、少なくとも 3 年以上保存されること。
- 3. 規則 2 編 1.3.2-1.(1)(k)に掲げる油記録簿の記録は、少なくとも 3 年以上保存されること。

附 則（改正その3）

1. この達は、2017 年 9 月 1 日から施行する。