

就航船の二酸化炭素放出抑制指標（EEXI）及び燃費実績格付け制度（CII）に関する事項

改正規則等

海洋汚染防止のための構造及び設備規則
登録規則細則
海洋汚染防止のための構造及び設備規則検査要領
（日本籍船舶用及び外国籍船舶用）
国際条約による証書に関する規則
（外国籍船舶用）

改正理由

温室効果ガス（GHG）の排出削減は世界的に解決すべき課題である。IMO 第 72 回海洋環境保護委員会（MEPC72）において、国際海運からの GHG 排出削減目標を盛り込んだ IMO の GHG 削減初期戦略が、決議 MEPC.304(72)として、2018 年 4 月に採択された。当該初期戦略は、先進国・途上国の区別なく、今世紀中の GHG 排出ゼロを目指す取り組みである。

上記初期戦略の目標を達成するため、IMO は GHG 削減のための技術的なアプローチである就航船の二酸化炭素放出抑制指標（EEXI）、及び運航的なアプローチである燃費実績格付け制度（CII）を盛り込む MARPOL 条約附属書 VI の改正を決議 MEPC.328(76)として採択した。

このため、決議 MEPC.328(76)に基づき、関連規定を改める。

改正内容

- (1) MEPC.328(76)に基づき、就航船の二酸化炭素放出抑制指標（EEXI）及び燃費実績格付け制度（CII）に関する要件を追加する。
- (2) 就航船の二酸化炭素放出抑制指標（EEXI）の計算手法、検査・認証、軸／エンジン出力制限に関するガイドラインとして、MEPC.333(76)、MEPC.334(76)、MEPC.335(76)を参照するよう規定する。
- (3) 燃費実績格付け制度（CII）の計算手法、リファレンスライン、削減係数、格付け評価のガイドラインとして、MEPC.336(76)、MEPC.337(76)、MEPC.338(76)、MEPC.339(76)を参照するよう規定する。

「国際条約による証書に関する規則」の一部を次のように改正する。（外国籍船舶用）

2 章 証書及び有効期間

2.1 条約証書

2.1.1 を次のように改める。

2.1.1 定義

本規定において、条約証書とは、国際条約の規定による証書を含む次に掲げる証書をいい、これらは船上に保管されなければならない。

（(1)から(22)は省略）

(23) 船舶エネルギー効率管理計画書に関する確認書

~~(234)~~ 燃料油消費の報告及び燃費実績格付け制度に関する適合証書

2.2 条約証書の有効期間

2.2.1 有効期間

-1.を次のように改める。

-1. 条約証書の有効期間は、船の旗国による条件がある場合を除き、以下の条約証書の種類に従う。

（(1)から(19)は省略）

(20) 燃料油消費の報告及び燃費実績格付け制度に関する適合証書

(a) MARPOL 条約附属書 VI/6.6 規則により交付されるもの：

最大 1 年 5 ヶ月（当該適合証書が交付される暦年（海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 1.1.2 に規定するものをいう。以下同じ）及び次の暦年の最初の 5 ヶ月間にわたり有効とする。）

(b) MARPOL 条約附属書 VI/6.7 規則により交付されるもの：

最大 2 年 5 ヶ月（当該適合証書が交付される暦年、次の暦年及びその次の暦年の最初の 5 ヶ月間にわたり有効とする。）

「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。

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等*

-1.(3)を次のように改める。（日本籍船舶用）

-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等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)から(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(i)は省略）

(j) 8 編 3.6-5.に規定する二酸化炭素放出抑制航行手引書に関する確認書

(~~j~~k) 燃料油消費の報告及び燃費実績格付け制度に関する適合証書（8 編 3.57.1 が適用される場合）（船上に保管する期間は少なくとも 5 年間とする。）

(~~kl~~) （省略）

(~~lm~~) （省略）

-1.(3)を次のように改める。（外国籍船舶用）

-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等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)から(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(i)は省略）

(j) 8 編 3.6-5.に規定する船舶エネルギー効率管理計画書に関する確認書

(~~j~~k) 燃料油消費の報告及び燃費実績格付け制度に関する適合証書（8 編 3.57.1 が適用される場合）（船上に保管する期間は少なくとも 5 年間とする。）

(~~kl~~) （省略）

(~~lm~~) （省略）

2 章 登録検査

(日本籍船舶用)

2.1 製造中登録検査

2.1.2 提出図面及びその他の書類*

-4.を-5.に改め、-4.として次の1項を加える。

-4. 8 編 3 章の適用を受ける船舶にあつては、2.1.3-7.の試験に先立ち、就航船の二酸化炭素放出抑制指標計算書を提出し、本会の審査を受けなければならない。(二酸化炭素放出抑制指標が就航船の二酸化炭素放出抑制指標規制値と同等又はそれ以下である場合を除く。) また、8 編 3.5 の規定を満たすため、軸／エンジン出力制限システムを設置している船舶にあつては、本会が適当と認める軸／エンジン出力制限船上管理マニュアルを提出し、本会の承認を受けなければならない。

-45. (省略)

2.1.3 構造及び設備の検査*

-7.を-8.に改め、-7.として次の1項を加える。

-7. 8 編 3 章の適用を受ける船舶に対して、就航船の二酸化炭素放出抑制指標について確認を行う。8 編 3.5 の規定を満たすため、軸／エンジン出力制限システムが設置されている船舶にあつては、本会が適当と認める指針に従って、当該システムが適切に設置及び封印されていること、及び、軸／エンジン出力制限船上管理マニュアルが船上に保管されていることを確認する。

2.1.5 を次のように改める。

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 3.46の規定に適合していることを確認する。

2.1.6 船上に保持すべき手引書等*

(5)及び(6)として次の2号を加える。

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)から(4)は省略)

(5) 2.1.2-4.に規定する就航船の二酸化炭素放出抑制指標計算書(二酸化炭素放出抑制指標が就航船の二酸化炭素放出抑制指標規制値と同等又はそれ以下である場合を除く。)

(6) 2.1.2-4.に規定する軸／エンジン出力制限船上管理マニュアル(軸／エンジン出力制限システムを設置している場合)

2.2 製造後登録検査

2.2.5 を次のように改める。

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 3.46 の規定に適合していることを確認する。

(外国籍船舶用)

2.1 製造中登録検査

2.1.2 提出図面及びその他の書類*

-4.を-5.に改め、-4.として次の1項を加える。

-4. 8編3章の適用を受ける船舶にあっては、2.1.3-7.の試験に先立ち、EEXIテクニカルファイルを提出し、本会の審査を受けなければならない。(EEDIがEEXI規制値と同等又はそれ以下である場合を除く。) また、8編3.5の規定を満たすため、軸／エンジン出力制限システムを設置している船舶にあっては、本会が適当と認める軸／エンジン出力制限船上管理マニュアル(OMM)を提出し、本会の承認を受けなければならない。

~~-45.~~ (省略)

2.1.3 構造及び設備の検査*

-7.を-8.に改め、-7.として次の1項を加える。

-7. 8編3章の適用を受ける船舶に対して、EEXIについて確認を行う。8編3.5の規定を満たすため、軸／エンジン出力制限システムが設置されている船舶にあっては、本会が適当と認める指針に従って、当該システムが適切に設置及び封印されていること、及び、軸／エンジン出力制限船上管理マニュアル(OMM)が船上に保管されていることを確認する。

2.1.4 SEEMPの検査

2.1.4を次のように改める。

エネルギー効率管理計画書(SEEMP)が、8編3.46の規定に適合していることを確認する。

2.1.5 船上に保持すべき手引書等*

(4)及び(5)として次の2号を加える。

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)から(3)は省略)

(4) 2.1.2-4.に規定するEEXIテクニカルファイル(EEDIがEEXI規制値と同等又はそれ以下である場合を除く。)

(5) 2.1.2-4.に規定する軸／エンジン出力制限船上管理マニュアル(OMM)(軸／エンジン出力制限システムを設置している場合)

2.2 製造後登録検査

2.2.4 を次のように改める。

2.2.4 エネルギー効率管理計画書（SEEMP の検査）

エネルギー効率管理計画書（SEEMP）が、8 編 3.46 の規定に適合し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

(日本籍船舶用)

3 章 二酸化炭素放出抑制

3.1 一般

3.1.1 及び 3.1.2 を 3.1.3 及び 3.1.4 に改め、3.1.1 及び 3.1.2 として次の 2 条を加える。

3.1.1 目的（附属書 VI 第 20 規則関連）*

本章の目的は、船舶からの温室効果ガス排出量削減のために、IMO が作成した初期戦略において定められた野心レベルに向け、国際海運の炭素強度を削減することである。

3.1.2 機能要件（附属書 VI 第 21 規則関連）*

3.1.1 で定められた目的を達成するために、本章が適用される船舶は、その炭素強度を低減するために、次の(1)及び(2)の機能要件を必要に応じて遵守しなければならない。

(1) 3.2 から 3.5 に規定される技術的な炭素強度要件

(2) 3.6 から 3.9 に規定される運航上の炭素強度要件

3.1.3 を次のように改める。

3.1.43 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。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 及び掘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、3.4 及び 3.5 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 日以降に引き渡しが行われるクルーズ客船及び LNG 運搬船を除く。）には適用しない。ただし、次の(1)及び(2)に掲げる場合を除く。~~

~~(2) 極海コードに定義する A 類の船舶~~

(1) 3.2 及び 3.4 の規定は 2019 年 9 月 1 日以降に引き渡しが行われる非従来型の推進装置を有するクルーズ客船及び従来型又は非従来型の推進装置を有する LNG 運搬船に適用される。

(2) 3.3 及び 3.5 の規定は非従来型の推進装置を有するクルーズ客船及び従来型又は非従来型の推進装置を有する LNG 運搬船に適用される。

~~-3. 前-1.にかかわらず、3.2、3.3、3.4、3.5 及び 3.9 の規定は極海コードに定義する A 類の船舶には適用しない。~~

~~-3.4. 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っては、2017 年 7 月 1 日以降に建造開始段階にある船舶
- (3) 2019 年 7 月 1 日以降に引き渡しが行われる船舶
- (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

~~45. 前-1.から-34.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。~~

3.1.4 を次のように改める。

3.1.24 用語（附属書 VI 第 2.2 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っては、2013 年 7 月 1 日以降に建造開始段階にある船舶~~
 - ~~(c) 2015 年 7 月 1 日以降に引き渡しが行われる船舶~~
- ~~(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って、新たに建造された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って、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。ただし、(17)に規定される LNG 運搬船を除く。~~
- ~~(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(9)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、コット運搬船、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って、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。~~

~~(17) 「LNG 運搬船」とは、液化天然ガス (LNG) 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。~~

~~(18) 「クルーズ客船」とは、航海上で宿泊施設における商業的な旅客輸送のために設計された貨物甲板を持たない旅客船をいう。~~

~~(19) 「従来型推進」とは、往復動内燃機関を原動力として、直接又は歯車装置を介して推進軸に連結する推進方法をいう。~~

~~(20) 「非従来型の推進」とは、従来型推進以外の推進方法をいい、ディーゼル発電推進、タービン推進又はハイブリッド推進を含む。~~

~~(21) 「極海コード」とは、決議 MSC.385(94)及び MEPC.264(68)として採択された序章、I-A 部、II-A 部、I-B 部及び II-B 部からなる極海域における船舶運航のための国際規則をいい、次の(a)及び(b)の条件による同規則の改正を含む。~~

~~(a) 極海コードの序章の環境に係る規定及び II-A 部第 1 章の改正は、附属書の付録に適用される条約第 16 条の規定に従って採択され、効力を生じる。~~

~~(b) 極海コードの II-B 部の改正は、手続きの規則に従って、海洋環境保護委員会によって採択される。~~

~~(22) 「2019 年 9 月 1 日以降に引き渡しが行われる」船舶とは、次のいずれかをいう。~~

~~(a) 2015 年 9 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、2016 年 3 月 1 日以降に建造開始段階にある船舶~~

~~(c) 2019 年 9 月 1 日以降に引き渡しが行われる船舶~~

~~(1) 「2019 年 9 月 1 日以降に引き渡しが行われる」船舶とは、次のいずれかをいう。~~

~~(a) 2015 年 9 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、2016 年 3 月 1 日以降に建造開始段階にある船舶~~

~~(c) 2019 年 9 月 1 日以降に引き渡しが行われる船舶~~

~~(2) 「燃費実績格付け指標」とは、3.6 及び 3.9 により得られる、船舶の運航条件に対する二酸化炭素放出量であって、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。~~

~~(3) 「二酸化炭素放出抑制指標」とは、3.2 により得られる、船舶からの二酸化炭素放出量であって、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。~~

~~(4) 「就航船の二酸化炭素放出抑制指標」とは、3.3 により得られる、船舶からの二酸化炭素放出量であって、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。~~

~~(5) 「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。~~

~~(6) 「暦年」とは、1 月 1 日から 12 月 31 日の期間であつてこれらの日を含むものをい~~

- う。
- (7) 「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。
- (8) 「会社」とは、船舶の所有者又は他の組織もしくは個人であって船舶の所有者から船舶の運航の責任を引き受け、かつその引き受けに際して、船舶の安全運航及び汚染防止のための国際管理コード（改正を含む。）によって課せられるすべての義務と責任を引き継ぐことに同意したものをいう。
- (9) 「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。
- (10) 「従来型推進」とは、往復動内燃機関を原動力として、直接又は歯車装置を介して推進軸に連結する推進方法をいう。
- (11) 「クルーズ客船」とは、航海上で宿泊施設における商業的な旅客輸送のために設計された貨物甲板を持たない旅客船をいう。
- (12) 「現存船」とは、新船ではない船舶をいう。
- (13) 「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。ただし、(16)に規定される LNG 運搬船を除く。
- (14) 「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。
- (15) 「LNG 運搬船」とは、液化天然ガス（LNG）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。
- (16) 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って、新たに建造された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って、3.4 に規定する船舶の二酸化炭素放出抑制指標規制値及び 3.5 に規定する就航船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。
- (17) 「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っては、2013 年 7 月 1 日以降に建造開始段階にある船舶
 - (c) 2015 年 7 月 1 日以降に引き渡しが行われる船舶
- (18) 「非従来型の推進」とは、従来型推進以外の推進方法をいい、ディーゼル発電推進、タービン推進又はハイブリッド推進を含む。
- (19) 「旅客船」とは 12 を超える旅客を運送する船舶をいう。
- (20) 「極海コード」とは、決議 MSC.385(94)及び MEPC.264(68)として採択された序章、I-A 部、II-A 部、I-B 部及び II-B 部からなる極海域における船舶運航のための国際規則をいい、次の(a)及び(b)の条件による同規則の改正を含む。
- (a) 極海コードの序章の環境に係る規定及び II-A 部第 1 章の改正は、附属書の付録に適用される条約第 16 条の規定に従って採択され、効力を生じる。
 - (b) 極海コードの II-B 部の改正は、手続きの規則に従って、海洋環境保護委員会に

よって採択される。

- (21) 「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。
- (22) 「燃費実績格付け指標規制値」とは、3.6 及び 3.9 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燃費実績格付け指標の目標値をいう。
- (23) 「二酸化炭素放出抑制指標規制値」とは、3.4 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。
- (24) 「就航船の二酸化炭素放出抑制指標規制値」とは、3.5 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就航船の二酸化炭素放出抑制指標の最大許容値をいう。
- (25) 「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。
- (26) 「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。
- (27) 「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。
- (28) 「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(9)に定義されるケミカルタンカーをいう。

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 202 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)、(17)及び(18)~~3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (19), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当する新船
- (2) ~~3.1.2(4)から(14)、(17)及び(18)~~3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (19), (21)及び(25)から(28)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)、(17)及び(18)~~3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (19), (21)及び(25)から(28)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.及び-3.は省略)

3.3 を 3.4 に改め、3.3 として次の 1 節を加える。

3.3 就航船の二酸化炭素放出抑制指標（附属書 VI 第 23 規則関連）*

-1. 次の船舶における就航船の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) 3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当する船舶

(2) 3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当し、かつ主要な改造が行われた船舶

-2. 就航船の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就航船の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. 就航船の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。

-4. 日本国政府又は本会により検証された就航船の二酸化炭素放出抑制指標が、3.5により要求される就航船の二酸化炭素放出抑制指標規制値を超えている船舶であって、本会が適当と認める軸／エンジン出力制限を実施した船舶にあつては、軸／エンジン出力制限船上管理マニュアルを作成しなければならない。なお、軸／エンジン出力制限船上管理マニュアルは本会が適当と認める指針に従って作成し、日本国政府又は本会の承認を得なければならない。

-5. 前-1.及び-2.にかかわらず、3.2が適用される各船舶については、3.2-1.及び-2.に従って日本国政府又は本会により検証された二酸化炭素放出抑制指標が、3.5により要求される就航船の二酸化炭素放出抑制指標規制値と同等又はそれ以下である場合には、当該二酸化炭素放出抑制指標を就航船の二酸化炭素放出抑制指標とすることができる。この場合、就航船の二酸化炭素放出抑制指標は二酸化炭素放出抑制指標計算書に基づいて検証されなければならない。

3.4 を次のように改める。

3.34 二酸化炭素放出抑制指標規制値（附属書 VI 第 24 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), (12)から(14), (17)及び(18)~~3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当する新船

(2) ~~3.1.2(4)から(10), (12)から(14), (17)及び(18)~~3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)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), (12)から(14), (17)及び(18)~~3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)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つて、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.から-4.は省略)

3.4, 3.5 及び 3.5.2 を 3.6, 3.7 及び 3.8 に改め, 3.5 として次の 1 条を加える。

3.5 就航船の二酸化炭素放出抑制指標規制値（附属書 VI 第 25 規則関連）

-1. 次の船舶における就航船の二酸化炭素放出抑制指標は, 次式で表される就航船の二酸化炭素放出抑制指標規制値を超えてはならない。

(1) 3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当する船舶

(2) 3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当し, かつ主要な改造が行われた船舶

就航船の二酸化炭素放出抑制指標規制値 = $(1-Y/100) \times$ リファレンスライン値
ここで,

Y: 表 8-10 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。ただし, Ro-ro 貨物船及び Ro-ro 旅客船については, フェーズ 2 及びそれ以降に使用される値を使用すること。

-2. 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）値を就航船の二酸化炭素放出抑制指標規制値としなければならない。

表 8-10 就航船の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	削減率 (%)
ばら積貨物船	200,000 DWT -	15
	20,000 - 200,000 DWT	20
	10,000 - 20,000 DWT	0-20*
ガス運搬船	15,000 DWT -	30
	10,000 - 15,000 DWT	20
	2,000-10,000DWT	0-20*
タンカー	200,000 DWT -	15
	20,000 - 200,000 DWT	20
	4,000 - 20,000 DWT	0-20*
コンテナ船	200,000 DWT -	50
	120,000 - 200,000 DWT	45
	80,000 - 120,000 DWT	35
	40,000 - 80,000 DWT	30
	15,000 - 40,000 DWT	20
	10,000 - 15,000 DWT	0-20*
一般貨物船	15,000 DWT -	30
	3,000 - 15,000 DWT	0-30*
冷凍運搬船	5,000 DWT -	15
	3,000 - 5,000 DWT	0-15*
兼用船	20,000 DWT -	20
	4,000 - 20,000 DWT	0-20*
LNG 運搬船	10,000 DWT -	30
Ro-ro 貨物船 (自動車運搬船)	10,000 DWT -	15
Ro-ro 貨物船	2,000 DWT -	5
	1,000-2,000 DWT	0-5*
Ro-ro 旅客船	1,000 DWT -	5
	250-1,000 DWT	0-5*
非従来型の推進装置を有 するクルーズ客船	85,000 GT -	30
	25,000-85,000 GT	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。

3.6 を次のように改める。

3.46 二酸化炭素放出抑制航行手引書（附属書 VI 第 226 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) 3.2-1.(1)から(3)に該当する船舶にあつては、二酸化炭素放出抑制指標
 - (3) 総トン数 5,000 トン以上の船舶にあつては、附属書 VI 第 ~~22A.1~~27.1 規則により要

求されるデータの収集に使用される手法及び日本国政府への当該データの報告に使用されるプロセスの詳細

-4. 3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当し、総トン数 5,000 トン以上の船舶にあっては、次の(1)から(3)を満足しなければならない。

(1) 二酸化炭素放出抑制航行手引書に次の(a)から(d)の事項を含むこと。

(a) 附属書 VI 第 28 規則により要求される燃費実績格付け指標を計算するための船舶のデータの収集に使用される手法及び日本国政府への当該データの報告に使用されるプロセスの詳細

(b) 今後 3 年間に於ける、3.9 により要求される燃費実績格付け指標規制値

(c) 今後 3 年間に於ける、3.9 により要求される燃費実績格付け指標規制値を達成するための実施計画

(d) 自己評価と改善手順

(2) 3.9 に従って、E と評価される船舶又は 3 年連続して D と評価される船舶にあっては、3.9.4-2.に従って二酸化炭素放出抑制航行手引書を見直し、燃費実績格付け指標規制値を達成するための是正措置の計画を含むこと。

(3) 二酸化炭素放出抑制航行手引書は IMO が作成した指針を考慮して、検証および会社監査を受けること。

-5. 船舶には、二酸化炭素放出抑制航行手引書が前-3.及び-4.(1)の規定に適合した旨を示す確認書を備えなければならない。

3.7 を次のように改める。

3.57 燃料油消費の報告及び燃費実績格付け制度に関する適合証書等（附属書 VI 第 22A 規則関連）の保持

~~3.5.1 適合証書の保持及びデータの保管（附属書 VI 第 22A.8 規則関連）*~~

~~4. 3.46-3.(3)及び 3.6-4.が適用される船舶には、3.5-23.8 及び 3.9 の結果として、附属書 VI 第 6.6 規則及び／又は第 6.7 規則に従い交付される有効な燃料油消費の報告及び燃費実績格付け制度に関する適合証書を備えなければならない。なお、船上に保管する期間は少なくとも 5 年間とする。~~

~~2. 附属書 VI 第 6.6 規則に従い交付される適合証書を備える船舶にあっては、当該証書の交付を受けるにあたり 3.57.2(2)(a)に従い報告した合算値の基となった合算前のデータを次の(1)及び(2)を満足するように保管しなければならない。~~

~~(1) 当該データを収集した暦年後少なくとも 12 ヶ月間は当該データに容易にアクセスできること。~~

~~(2) 日本国政府から要求がある場合に当該データが利用可能であること。~~

3.8 を次のように改める。

~~3.5-23.8~~ 燃料油消費の報告に関するデータの収集及び、報告及び保管等（附属書 VI 第 22A.1 規則から第 22A.7-27 規則関連）*

~~-1. 3.5-13.7~~により要求される適合証書の交付を受けるにあたり実施するデータの収集

及び報告等については、次の(1)から(3)による。

(1)から(3)は省略)

-2. 附属書 VI 第 6.6 規則に従い交付される適合証書を備える船舶にあっては、当該証書の交付を受けるにあたり、前-1.(2)(a)に従い報告した合算値の基となった合算前のデータを次の(1)及び(2)を満足するように保管しなければならない。

(1) 当該データを収集した暦年後少なくとも 12 ヶ月間は当該データに容易にアクセスできること。

(2) 日本国政府から要求がある場合に当該データが利用可能であること。

3.9 として次の 1 節を加える。

3.9 燃費実績格付け制度（附属書 VI 第 28 規則関連）

3.9.1 燃費実績格付け指標*

-1. 2023 年の暦年が終了後、各暦年が終わるたびに、3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当し、総トン数 5,000 トン以上の船舶にあっては、3.8 に従って収集されたデータを用いて、前暦年の 1 月 1 日から 12 月 31 日までの 12 ヶ月間における燃費実績格付け指標を計算しなければならない。燃費実績格付け指標は IMO が適当と認める指針を考慮して算出するものとする。

-2. -1.で算出した燃費実績格付け指標を各暦年後 3 ヶ月以内に、本船から日本国政府又は本会に報告しなければならない。なお、当該報告には、電子通信を介し、IMO が適当と認める様式を使用すること。

-3. -1.及び-2.にかかわらず、3.8-1.(2)(b)i), ii)又は iii)に記載された船籍国又は会社のいずれかの変更が 2023 年 1 月 1 日以降に完了した場合、本船は、船籍国又は会社のいずれかの変更が行われた暦年終了後に、附属書 IV 第 6.6 規則に基づく検証のために、IMO が適当と認める指針を考慮して、燃費実績格付け指標を計算し報告しなければならない。当該燃費実績格付け指標は、-1.及び-2.に従って、船籍国又は会社のいずれかの変更が行われた暦年の 1 月 1 日から 12 月 31 日までの 12 ヶ月間の全期間について計算すること。本規則は、いかなる船舶に対しても、附属書 VI 第 27 規則または本規則に基づく報告義務を免除するものではない。

3.9.2 燃費実績格付け指標規制値*

-1. 3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当し、総トン数 5,000 トン以上の船舶にあっては、次式で表される燃費実績格付け指標規制値を算出しなければならない。

燃費実績格付け指標規制値 = (1-Z/100) × リファレンスライン値

ここで、

Z: 特定の年度における年間削減係数

リファレンスライン値：参照値

-2. 燃費実績格付け指標規制値における Z 及びリファレンスライン値は IMO 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。

3.9.3 燃費実績格付け指標の評価*

燃費実績格付け指標は、文書化され、燃費実績格付け指標規制値と比較して検証され、

燃費実績格付け A, B, C, D 又は E が決定されなければならない。この格付けは, IMO が
適当と認める指針を考慮して, 日本国政府又は本会によって, 優秀(A), 良好(B), 中程度
(C), 不良(D), 又は要改善(E)が決定される。中程度(C)は, 3.9.2 で定められた燃費実績格付
け指標規制値に相当する値とする。

3.9.4 是正措置

-1. 3.9.3 に従って, E と評価された船舶又は 3 年連続して D と評価された船舶にあつては, 燃費実績格付け指標規制値を達成するための是正措置の計画を作成しなければならない。

-2. 二酸化炭素放出抑制航行手引書は, IMO が作成した指針を考慮して, 適宜, 是正措置の計画を含むように見直されなければならない。改訂された二酸化炭素放出抑制航行手引書は, 検証のために, 3.9.1-2.に従って燃費実績格付け指標を報告した後, 可能な限り 1 ヶ月以内に, 日本国政府又は本会に提出すること。

-3. 3.9.3 に従って, E と評価された船舶又は 3 年連続して D と評価される船舶にあつては, 改訂された二酸化炭素放出抑制航行手引書に従って, 是正措置を適切に行わなければならない。

(外国籍船舶用)

3 章 船舶のエネルギー効率

3.1 一般

3.1.1 及び 3.1.2 を 3.1.3 及び 3.1.4 に改め、3.1.1 及び 3.1.2 として次の 2 条を加える。

3.1.1 目的（附属書 VI 第 20 規則関連）*

本章の目的は、船舶からの温室効果ガス排出量削減のために、IMO が作成した初期戦略において定められた野心レベルに向け、国際海運の炭素強度を削減することである。

3.1.2 機能要件（附属書 VI 第 21 規則関連）*

3.1.1 で定められた目的を達成するために、本章が適用される船舶は、その炭素強度を低減するために、次の(1)及び(2)の機能要件を必要に応じて遵守しなければならない。

- (1) 3.2 から 3.5 に規定される技術的な炭素強度要件
- (2) 3.6 から 3.9 に規定される運航上の炭素強度要件

3.1.3 を次のように改める。

3.1.13 適用（附属書 VI 第 19 規則関連）*

-1. 本章の規定は、船籍国の主権又は管轄下にある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 及び掘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、3.4 及び 3.5 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 日以降に引き渡しが行われるクルーズ客船及び LNG 運搬船を除く。）には適用しない。ただし、次の(1)及び(2)に掲げる場合を除く。~~

~~(2) 極海コードに定義する A 類の船舶~~

(1) 3.2 及び 3.4 の規定は 2019 年 9 月 1 日以降に引き渡しが行われる非従来型の推進装置を有するクルーズ客船及び従来型又は非従来型の推進装置を有する LNG 運搬船に適用される。

(2) 3.3 及び 3.5 の規定は非従来型の推進装置を有するクルーズ客船及び従来型又は非従来型の推進装置を有する LNG 運搬船に適用される。

~~-3. 前-1.にかかわらず、3.2、3.3、3.4、3.5 及び 3.9 の規定は極海コードに定義する A 類の船舶には適用しない。~~

~~-3.4. 前-1.にかかわらず、3.2 及び 3.3 の規定は、船籍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っては、2017 年 7 月 1 日以降に建造開始段階にある船舶
- (3) 2019 年 7 月 1 日以降に引き渡しが行われる船舶

(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

~~45. 前-1.から-34.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。~~

3.1.4 を次のように改める。

3.1.24 用語（附属書 VI 第 2.2 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船籍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 EEDI 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。ただし、(17)に規定される LNG 運搬船を除く。~~

~~(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、コット運搬船、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) 「エネルギー効率設計指標（EEDI）」とは、3.2 により得られる、エネルギー効率~~

- ~~に関する船舶の推定性能を示す船舶固有の値をいう。~~
- ~~(16) 「EEDI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EEDIの最大許容値をいう。~~
- ~~(17) 「LNG運搬船」とは、液化天然ガス（LNG）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。~~
- ~~(18) 「クルーズ客船」とは、航海上で宿泊施設における商業的な旅客輸送のために設計された貨物甲板を持たない旅客船をいう。~~
- ~~(19) 「従来型推進」とは、往復動内燃機関を原動力として、直接又は歯車装置を介して推進軸に連結する推進方法をいう。~~
- ~~(20) 「非従来型の推進」とは、従来型推進以外の推進方法をいい、ディーゼル発電推進、タービン推進又はハイブリッド推進を含む。~~
- ~~(21) 「極海コード」とは、決議MSC.385(94)及びMEPC.264(68)として採択された序章、I-A部、II-A部、I-B部及びII-B部からなる極海域における船舶運航のための国際規則をいい、次の(a)及び(b)の条件による同規則の改正を含む。~~
- ~~(a) 極海コードの序章の環境に係る規定及びII-A部第1章の改正は、附属書の付録に適用される条約第16条の規定に従って採択され、効力を生じる。~~
- ~~(b) 極海コードのII-B部の改正は、手続きの規則に従って、海洋環境保護委員会によって採択される。~~
- ~~(22) 「2019年9月1日以降に引き渡しが行われる」船舶とは、次のいずれかをいう。~~
- ~~(a) 2015年9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っては、2016年3月1日以降に建造開始段階にある船舶~~
- ~~(c) 2019年9月1日以降に引き渡しが行われる船舶~~
- ~~(1) 「2019年9月1日以降に引き渡しが行われる」船舶とは、次のいずれかをいう。~~
- ~~(a) 2015年9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っては、2016年3月1日以降に建造開始段階にある船舶~~
- ~~(c) 2019年9月1日以降に引き渡しが行われる船舶~~
- ~~(2) 「年間運航炭素強度指標（CII）」とは、3.6及び3.9により得られる、エネルギー効率に関する船舶の推定性能を示す船舶固有の値をいう。~~
- ~~(3) 「エネルギー効率設計指標（EEDI）」とは、3.2により得られる、エネルギー効率に関する船舶の推定性能を示す船舶固有の値をいう。~~
- ~~(4) 「就航船のエネルギー効率指標（EEXI）」とは、3.3により得られる、エネルギー効率に関する船舶の推定性能を示す船舶固有の値をいう。~~
- ~~(5) 「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。~~
- ~~(6) 「暦年」とは、1月1日から12月31日の期間であってこれらの日を含むものをいう。~~
- ~~(7) 「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。~~
- ~~(8) 「会社」とは、船舶の所有者又は他の組織もしくは個人であって船舶の所有者から船舶の運航の責任を引き受け、かつその引き受けに際して、船舶の安全運航及び汚染防止のための国際管理コード（改正を含む。）によって課せられるすべての義務と責任を引き継ぐことに同意したものをいう。~~

- (9) 「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。
- (10) 「従来型推進」とは、往復動内燃機関を原動力として、直接又は歯車装置を介して推進軸に連結する推進方法をいう。
- (11) 「クルーズ客船」とは、航海上で宿泊施設における商業的な旅客輸送のために設計された貨物甲板を持たない旅客船をいう。
- (12) 「現存船」とは、新船ではない船舶をいう。
- (13) 「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。ただし、(16)に規定される LNG 運搬船を除く。
- (14) 「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。
- (15) 「LNG 運搬船」とは、液化天然ガス (LNG) 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。
- (16) 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船籍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って、新たに建造された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って、3.4 に規定する船舶の EEDI 規制値及び 3.5 に規定する EEXI 規制値を超える可能性のあるいかなる変更も含む。
- (17) 「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 日以降に建造開始段階にある船舶
 - (c) 2015 年 7 月 1 日以降に引き渡しが行われる船舶
- (18) 「非従来型の推進」とは、従来型推進以外の推進方法をいい、ディーゼル発電推進、タービン推進又はハイブリッド推進を含む。
- (19) 「旅客船」とは 12 を超える旅客を運送する船舶をいう。
- (20) 「極海コード」とは、決議 MSC.385(94)及び MEPC.264(68)として採択された序章、I-A 部、II-A 部、I-B 部及び II-B 部からなる極海域における船舶運航のための国際規則をいい、次の(a)及び(b)の条件による同規則の改正を含む。
- (a) 極海コードの序章の環境に係る規定及び II-A 部第 1 章の改正は、附属書の付録に適用される条約第 16 条の規定に従って採択され、効力を生じる。
 - (b) 極海コードの II-B 部の改正は、手続きの規則に従って、海洋環境保護委員会によって採択される。
- (21) 「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。
- (22) 「CII 規制値」とは、3.6 及び 3.9 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 CII の目標値をいう。
- (23) 「EEDI 規制値」とは、3.4 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 EEDI の最大許容値をいう。

- (24) 「EEXI 規制値」とは、3.5 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 EEXI の最大許容値をいう。
- (25) 「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。
- (26) 「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。
- (27) 「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。
- (28) 「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(9)に定義されるケミカルタンカーをいう。

3.2 を次のように改める。

3.2 船舶のエネルギー効率（EEDI）（附属書 VI 第 20 規則関連）*

-1. 次の船舶における EEDI は、本会が適当と認める指針に従って本会又は船籍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)、(17)及び(18)3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (19), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当する新船
- (2) 3.1.2(4)から(14)、(17)及び(18)3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (19), (21)及び(25)から(28)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)、(17)及び(18)3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (19), (21)及び(25)から(28)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、船籍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.及び-3.は省略)

3.3 を 3.4 に改め、3.3 として次の 1 条を加える。

3.3 就航船の船舶のエネルギー効率（EEXI）（附属書 VI 第 23 規則関連）*

-1. 次の船舶における EEXI は、本会が適当と認める指針に従って本会又は船籍国政府の確認を受けなければならない。

- (1) 3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当する船舶
- (2) 3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当し、かつ主要な改造が行われた船舶

-2. EEXI 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 EEXI テクニカルファイルが作成されなければならない。

-3. EEXI 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。

-4. 船籍国政府又は本会により検証された EEXI が、3.5 により要求される EEXI 規制値を超えている船舶であって、本会が適当と認める軸／エンジン出力制限を実施した船舶にあつては、軸／エンジン出力制限船上管理マニュアル (OMM) を作成しなければならない。なお、OMM は本会が適当と認める指針に従って作成し、船籍国政府又は本会の承認を得

なければならない。

-5. 前-1.及び-2.にかかわらず、3.2 が適用される各船舶については、3.2-1.及び-2.に従って船籍国政府又は本会により検証された EEDI が、3.5 により要求される EEXI 規制値と同等又はそれ以下である場合には、当該 EEDI を EEXI とすることができる。この場合、EEXI は EEDI テクニカルファイルに基づいて検証されなければならない。

3.4 を次のように改める。

3.34 EEDI 規制値（附属書 VI 第 24 規則関連）*

-1. 次の船舶における EEDI は、次式で表される EEDI 規制値を超えてはならない。

- (1) ~~3.1.2(4)から(10)、(12)から(14)、(17)及び(18)~~3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当する新船
- (2) ~~3.1.2(4)から(10)、(12)から(14)、(17)及び(18)~~3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)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)、(12)から(14)、(17)及び(18)~~3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)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、船籍国政府により新たに建造される船舶とみなされる場合

EEDI 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.から-4.は省略)

3.4, 3.5 及び 3.5.2 を 3.6, 3.7 及び 3.8 に改め、3.5 として次の 1 条を加える。

3.5 EEXI 規制値（附属書 VI 第 25 規則関連）*

-1. 次の船舶における EEXI は、次式で表される EEXI 規制値を超えてはならない。

- (1) 3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当する船舶
- (2) 3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当し、かつ主要な改造が行われた船舶

EEXI 規制値 = $(1-Y/100) \times$ リファレンスライン値

ここで、

Y: 表 8-10 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。ただし、Ro-ro 貨物船及び Ro-ro 旅客船については、フェーズ 2 及びそれ以降に使用される値を使用すること。

-2. 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 EEXI 規制値としなければならない。

表 8-10 EEXI 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	削減率 (%)
ばら積貨物船	200,000 DWT -	15
	20,000 - 200,000 DWT	20
	10,000 - 20,000 DWT	0-20*
ガス運搬船	15,000 DWT -	30
	10,000 - 15,000 DWT	20
	2,000-10,000DWT	0-20*
タンカー	200,000 DWT -	15
	20,000 - 200,000 DWT	20
	4,000 - 20,000 DWT	0-20*
コンテナ船	200,000 DWT -	50
	120,000 - 200,000 DWT	45
	80,000 - 120,000 DWT	35
	40,000 - 80,000 DWT	30
	15,000 - 40,000 DWT	20
	10,000 - 15,000 DWT	0-20*
一般貨物船	15,000 DWT -	30
	3,000 - 15,000 DWT	0-30*
冷凍運搬船	5,000 DWT -	15
	3,000 - 5,000 DWT	0-15*
兼用船	20,000 DWT -	20
	4,000 - 20,000 DWT	0-20*
LNG 運搬船	10,000 DWT -	30
Ro-ro 貨物船 (自動車運搬船)	10,000 DWT -	15
Ro-ro 貨物船	2,000 DWT -	5
	1,000-2,000 DWT	0-5*
Ro-ro 旅客船	1,000 DWT -	5
	250-1,000 DWT	0-5*
非従来型の推進装置を 有するクルーズ客船	85,000 GT -	30
	25,000-85,000 GT	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。

3.6 を次のように改める。

3.46 エネルギー効率管理計画書 (SEEMP) (附属書 VI 第 226 規則関連) *

- 1. 船舶には、個船毎にエネルギー効率管理計画書 (SEEMP) 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. 総トン数 5,000 トン以上の船舶にあっては、附属書 VI 第 ~~22A.4~~ 27.1 規則により要求されるデータの収集に使用される手法及び船籍国政府への当該データの報告に使用されるプロセスの詳細を含めなければならない。
- 3. SEEMP は、本会が適当と認める指針に従って作成し、本会の確認を得なければならない。
- 4. 3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当し、総トン数 5,000 トン以上の船舶にあっては、次の(1)から(3)を満足しなければならない。

(1) SEEMP に次の(a)から(d)の事項を含むこと。

(a) 附属書 VI 第 28 規則により要求される CII を計算するための船舶のデータの収集に使用される手法及び船籍国政府への当該データの報告に使用されるプロセスの詳細

(b) 今後 3 年間に於ける、3.9 により要求される CII 規制値

(c) 今後 3 年間に於ける、3.9 により要求される CII 規制値を達成するための実施計画

(d) 自己評価と改善手順

(2) 3.9 に従って、E と評価される船舶又は 3 年連続して D と評価される船舶にあっては、3.9.4.2 に従って SEEMP を見直し、CII 規制値を達成するための是正措置の計画を含むこと。

(3) SEEMP は IMO が作成した指針を考慮して、検証および会社監査を受けること。

-5. 船舶には、SEEMP が前-2.及び-4.(1)の規定に適合した旨を示す確認書を備えなければならない。

3.7 を次のように改める。

3.57 燃料油消費の報告及び燃費実績格付け制度に関する適合証書等（附属書 VI 第 22A 規則関連）の保持

3.5.1 適合証書の保持及びデータの保管（附属書 VI 第 22A.8 規則関連）*

~~4. 3.46-2.及び 3.6-4.が適用される船舶には、3.5.23.8 及び 3.9 の結果として、附属書 VI 第 6.6 規則及び／又は第 6.7 規則に従い交付される有効な燃料油消費の報告及び燃費実績格付け制度に関する適合証書を備えなければならない。なお、船上に保管する期間は少なくとも 5 年間とする。~~

~~2. 附属書 VI 第 6.6 規則に従い交付される適合証書を備える船舶にあっては、当該証書の交付を受けるにあたり 3.5.2(2)(a)に従い報告した合算値の基となった合算前のデータを次の(1)及び(2)を満足するように保管しなければならない。~~

~~(1) 当該データを収集した暦年後少なくとも 12 ヶ月間は当該データに容易にアクセスできること。~~

~~(2) 船籍国政府から要求がある場合に当該データが利用可能であること。~~

3.8 を次のように改める。

3.5.23.8 燃料油消費の報告に関するデータの収集及び、報告及び保管等（附属書 VI 第 22A.1 規則から第 22A.727 規則関連）*

~~1. 3.5.13.7 により要求される適合証書の交付を受けるにあたり実施するデータの収集及び報告等については、次の(1)から(3)による。~~

~~((1)から(3)は省略)~~

~~2. 附属書 VI 第 6.6 規則に従い交付される適合証書を備える船舶にあっては、当該証書の交付を受けるにあたり、前-1.(2)(a)に従い報告した合算値の基となった合算前のデータを次の(1)及び(2)を満足するように保管しなければならない。~~

- (1) 当該データを収集した暦年後少なくとも 12 ヶ月間は当該データに容易にアクセスできること。
- (2) 船籍国政府から要求がある場合に当該データが利用可能であること。

3.9 として次の 1 節を加える。

3.9 運航炭素強度（附属書 VI 第 28 規則関連）

3.9.1 年間運航炭素強度指標（CII）*

- 1. 2023 年の暦年が終了後、各暦年が終わるたびに、3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当し、総トン数 5,000 トン以上の船舶にあっては、3.8 に従って収集されたデータを用いて、前暦年の 1 月 1 日から 12 月 31 日までの 12 ヶ月間における CII を計算しなければならない。CII は IMO が適当と認める指針を考慮して算出するものとする。
- 2. -1.で算出した CII を各暦年後 3 ヶ月以内に、本船から船籍国政府又は本会に報告しなければならない。なお、当該報告には、電子通信を介し、IMO が適当と認める様式を使用すること。
- 3. -1.及び-2.にかかわらず、3.8-1.(2)(b)i), ii)又は iii)に記載された船籍国又は会社のいずれかの変更が 2023 年 1 月 1 日以降に完了した場合、本船は、船籍国又は会社のいずれかの変更が行われた暦年終了後に、附属書 IV 第 6.6 規則に基づく検証のために、IMO が適当と認める指針を考慮して、CII を計算し報告しなければならない。当該 CII は、-1.及び-2.に従って、船籍国又は会社のいずれかの変更が行われた暦年の 1 月 1 日から 12 月 31 日までの 12 ヶ月間の全期間について計算すること。本規則は、いかなる船舶に対しても、3.8 または本規則に基づく報告義務を免除するものではない。

3.9.2 年間運航炭素強度指標規制値（CII 規制値）*

- 1. 3.1.4(5), (7), (9), (11), (13)から(15), (21)及び(25)から(28)のいずれかに該当し、総トン数 5,000 トン以上の船舶にあっては、次式で表される CII 規制値を算出しなければならない。

$$\text{CII 規制値} = (1-Z/100) \times \text{CII}_R$$

ここで、

Z: 特定の年度における年間削減係数

CII_R: 参照値

- 2. CII 規制値における Z 及び参照値は IMO 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。

3.9.3 CII の評価*

CII は、文書化され、CII 規制値と比較して検証され、燃費実績格付け A, B, C, D 又は E が決定されなければならない。この格付けは、IMO が適当と認める指針を考慮して、船籍国政府又は本会によって、優秀(A), 良好(B), 中程度(C), 不良(D), 又は要改善(E)が決定される。中程度(C)は、3.9.2 で定められた CII 規制値に相当する値となる。

3.9.4 是正措置

- 1. 3.9.3 に従って、E と評価された船舶又は 3 年連続して D と評価された船舶にあっては、

ては、CII 規制値を達成するための是正措置の計画を作成しなければならない。

-2. SEEMP は、IMO が作成した指針を考慮して、適宜、是正措置の計画を含むように見直されなければならない。改訂された SEEMP は、検証のために、3.9.1-2.に従って CII を報告した後、可能な限り 1 ヶ月以内に、船籍国政府又は本会に提出すること。

-3. 3.9.3 に従って、E と評価された船舶又は 3 年連続して D と評価される船舶にあっては、改訂された SEEMP に従って、是正措置を適切に行わなければならない。

「登録規則細則」の一部を次のように改正する。

2 章 船級登録

2.1 船級の登録

2.1.3 船級符号への付記

-3.を次のように改める。（日本籍船舶用）

-3. 規則 2.1.3-2.の付記は、次の(1)及び(2)に従って行う。

(1) 次の(a)から(i)に掲げる付記は、船主からの申込みに基づき、本会が別途発行するガイドライン又はその他適当と認める指針等に従って、次に掲げる船舶について行う。

((a)から(g)は省略)

(h) 船舶の二酸化炭素放出抑制に関し特別な措置が講じられている船舶（二酸化炭素溶出抑制指標が、海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 3.34において、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（Ro-ro 貨物船及び Ro-ro 旅客船にあつては、二酸化炭素放出抑制指標規制値がより厳しい場合に限る。）の要求値を満足する船舶）：「*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。）

-3.を次のように改める。（外国籍船舶用）

-3. 規則 2.1.3-2.の付記は、次の(1)及び(2)に従って行う。

(1) 次の(a)から(i)に掲げる付記は、船主からの申込みに基づき、本会が別途発行するガイドライン又はその他適当と認める指針等に従って、次に掲げる船舶について行う。

((a)から(g)は省略)

(h) 船舶のエネルギー効率に関し特別な措置が講じられている船舶（エネルギー効率設計指標が、海洋汚染防止のための構造及び設備規則 8 編 3.34において、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（Ro-ro 貨物船及び Ro-ro 旅客船にあつては、エネルギー効率設計指標規制値がより厳しい場合に限る。）の要求値を満足する船舶）：「*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。）

「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。

2 編 検査

1 章 通則

1.1 一般

1.1.3 検査の実施及び時期

-2.を次のように改める。（日本籍船舶用）

-2. 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)及び(2)は省略)

(3) 二酸化炭素放出抑制航行手引書

(a) 規則 8 編 3 章の適用を受ける船舶であって、2013 年 1 月 1 日より前に引き渡しが行われたものにあつては、2013 年 1 月 1 日以降の最初の間検査又は定期検査の時期に、規則 8 編 3.46 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。

(b) 規則 8 編 3.46-3.(3)の適用を受ける船舶であって、2018 年 3 月 1 日前に引き渡しが行われたものにあつては、2018 年 12 月 31 日までに、二酸化炭素放出抑制航行手引書に規則 8 編 3.46-3.(3)に規定する手法及びプロセスの詳細が含まれていることを、検査により確認を受ける。

(c) 規則 8 編 3.6-4.の適用を受ける船舶であつて、2022 年 11 月 1 日前に引き渡しが行われたものにあつては、2023 年 1 月 1 日までに、二酸化炭素放出抑制航行手引書に規則 8 編 3.6-4.(1)に規定する事項が含まれていることを、検査により確認を受ける。

((4)及び(8)は省略)

(9) 就航船の二酸化炭素放出抑制指標

(a) 規則 8 編 3 章の適用を受ける船舶にあつては、2023 年 1 月 1 日以降の最初の年次検査、中間検査、定期検査又は附属書 VI 第 5.4.1 規則及び附属書 VI 第 5.4.3 規則に規定される初回検査のいずれかの時期に、規則 8 編 3.1.4(4)に規定する就航船の二酸化炭素放出抑制指標が規則 8 編 3.3 及び 3.5 の規定に適合していることを、検査により確認を受ける。

(b) (a)にかかわらず、規則 8 編 3.3 の適用を受ける船舶にあつて、規則 8 編 3.1.4(16)に規定する主要な改造が行われた船舶にあつては、状況に応じて、全体又は部分的な検査を受ける。当該検査において、必要に応じて、規則 8 編 3.1.4(4)に規定する就航船の二酸化炭素放出抑制指標が再計算され、規則 8 編 3.5 の規定を満足することの確認を受ける。

-2.を次のように改める。(外国籍船舶用)

-2. 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)及び(2)は省略)

(3) エネルギー効率管理計画書 (SEEMP)

- (a) 規則 8 編 3 章の適用を受ける船舶であって、2013 年 1 月 1 日より前に引き渡しが行われたものにあつては、2013 年 1 月 1 日以降の最初の間中検査又は定期検査の時期に、規則 8 編 3.46 の規定に適合した SEEMP を備えていることを、検査により確認を受ける。
- (b) 規則 8 編 3.46-2.の適用を受ける船舶であって、規則 8 編 3.1.2(2)に定める現存船にあつては、2018 年 12 月 31 日までに、SEEMP に規則 8 編 3.46-2.に規定する手法及びプロセスの詳細が含まれていることを、検査により確認を受ける。
- (c) 規則 8 編 3.6-4.の適用を受ける船舶であって、2022 年 11 月 1 日前に引き渡しが行われたものにあつては、2023 年 1 月 1 日までに、SEEMP に規則 8 編 3.6-4.(1)に規定する事項が含まれていることを、検査により確認を受ける。

((4)及び(8)は省略)

(9) 就航船のエネルギー効率指標 (EEXI)

- (a) 規則 8 編 3 章の適用を受ける船舶にあつては、2023 年 1 月 1 日以降の最初の年次検査、中間検査、定期検査又は附属書 VI 第 5.4.1 規則及び附属書 VI 第 5.4.3 規則に規定される初回検査のいずれかの時期に、規則 8 編 3.1.4(4)に規定する EEXI が規則 8 編 3.3 及び 3.5 の規定に適合していることを、検査により確認を受ける。
- (b) (a)にかかわらず、規則 8 編 3.3 の適用を受ける船舶にあつて、規則 8 編 3.1.4(16)に規定する主要な改造が行われた船舶にあつては、状況に応じて、全体又は部分的な検査を受ける。当該検査において、必要に応じて、規則 8 編 3.1.4(4)に規定する EEXI が再計算され、規則 8 編 3.5 の規定を満足することの確認を受ける。

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

-5.を-6.に改め、-5.として次の1項を加える。（日本籍船舶用）

-5. 規則 2 編 2.1.2-4.にいう就航船の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) 就航船の二酸化炭素放出抑制指標計算書とは、就航船の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) 次の i) から iii) のいずれかの情報、主／補機出力、推定船速並びに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。）

i) Ro-ro 貨物船（自動車運搬船）の場合、総トン数及び載貨重量

ii) 旅客船及び非従来型の推進装置を有するクルーズ客船の場合、総トン数

iii) 前 i) 及び ii) に掲げる船舶以外の船舶の場合、載貨重量

(b) 軸／エンジン出力制限システムを設置している場合は、出力制限後の主／補機出力

(c) 二酸化炭素放出抑制指標の計算条件における承認された推定パワーカーブ、及び可能であれば水槽試験及び／又は数値計算より得られる推定パワーカーブ（各パワーカーブを図示したもの。）

(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) 推定パワーカーブが利用できない場合、簡易計算式により算出したおよその推定船速とその計算過程

(f) 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。）

(g) 省エネ機器の概要（就航船の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。）

(h) 就航船の二酸化炭素放出抑制指標計算値（就航船の二酸化炭素放出抑制指標値を、その計算概要と共に示す。）

(i) LNG 運搬船にあつては、次の i) から vii) の情報

i) 推進装置の形式及び概要（直接駆動のディーゼル推進、ディーゼル発電推進、蒸気タービン等）

ii) LNG タンク容積（単位は m^3 とする。）及び船舶全体のボイルオフガスの設計発生量（1 日あたり。建造契約時に決定されるものとする。）

iii) ディーゼル発電推進の場合、プロペラ軸の軸出力（モータを定格出力の 100% で運転した場合の伝達装置後のもの。）及び発電効率

iv) ディーゼル発電推進の場合であつて、軸／エンジン出力制限システムを設置している場合は、出力制限後のプロペラ軸の軸出力

- v) 蒸気タービンの場合、連続最大定格出力
- vi) 蒸気タービンの場合であって、軸／エンジン出力制限システムを設置している場合は、出力制限後の連続最大定格出力
- vii) 蒸気タービンの場合、証明された燃料消費率（単位は g/kWh とする。）
- (j) その他、本会が必要と認める資料
- (2) 「本会が適当と認める軸／エンジン出力制限船上管理マニュアル」とは“2021 *Guidelines on the Shaft/Engine Power Limitation System to Comply with the EEXI Requirements and Use of a Power Reserve(IMO Res.MEPC.335(76))*”の規定を満たすものをいう。

-5.を-6.に改め、-5.として次の1項を加える。（外国籍船舶用）

-5. 規則 2 編 2.1.2-4.にいう就航船の船舶のエネルギー効率に関する資料の詳細は次のとおりとする。

- (1) EEXI テクニカルファイルとは、EEXI 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) 次の i) から iii) のいずれかの情報、主／補機出力、推定船速並びに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。）
 - i) Ro-ro 貨物船（自動車運搬船）の場合、総トン数及び載貨重量
 - ii) 旅客船及び非従来型の推進装置を有するクルーズ客船の場合、総トン数
 - iii) 前 i) 及び ii) に掲げる船舶以外の船舶の場合、載貨重量
 - (b) 軸／エンジン出力制限システムを設置している場合は、出力制限後の主／補機出力
 - (c) EEDI の計算条件における承認された推定パワーカーブ、及び可能であれば水槽試験及び／又は数値計算より得られる推定パワーカーブ（各パワーカーブを図示したもの。）
 - (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) 推定パワーカーブが利用できない場合、簡易計算式により算出したおよその推定船速とその計算過程
 - (f) 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。）
 - (g) 省エネ機器の概要（EEXI 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。）
 - (h) EEXI 計算値（EEXI を、その計算概要と共に示す。）
 - (i) LNG 運搬船にあつては、次の i) から vii) の情報
 - i) 推進装置の形式及び概要（直接駆動のディーゼル推進、ディーゼル発電推進、蒸気タービン等）
 - ii) LNG タンク容積（単位は m^3 とする。）及び船舶全体のボイルオフガスの設計発生量（1日あたり。建造契約時に決定されるものとする。）
 - iii) ディーゼル発電推進の場合、プロペラ軸の軸出力（モータを定格出力の100%で運転した場合の伝達装置後のもの。）及び発電効率
 - iv) ディーゼル発電推進の場合であつて、軸／エンジン出力制限システムを設

- 置している場合は、出力制限後のプロペラ軸の軸出力
- v) 蒸気タービンの場合、連続最大定格出力
 - vi) 蒸気タービンの場合であって、軸／エンジン出力制限システムを設置している場合は、出力制限後の連続最大定格出力
 - vii) 蒸気タービンの場合、証明された燃料消費率（単位は g/kWh とする。）
 - (j) その他、本会が必要と認める資料
- (2) 「本会が適当と認める軸／エンジン出力制限船上管理マニュアル（**OMM**）」とは“2021 Guidelines on the Shaft/Engine Power Limitation System to Comply with the EEXI Requirements and Use of a Power Reserve(IMO Res.MEPC.335(76))”の規定を満たすものをいう。

-6.を次のように改める。（日本籍船舶用及び外国籍船舶用）

- 56. 規則 2 編 2.1.2-45.にいう「本会が別に定めるところ」とは、次をいう。
((1)から(4)は省略)

2.1.3 構造及び設備の検査

-13.(1)を次のように改める。（日本籍船舶用及び外国籍船舶用）

- 13. 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 3.34.の適用を受けない船舶
((2)から(4)は省略)

-14.として次の 1 項を加える。（日本籍船舶用及び外国籍船舶用）

- 14. 規則 2 編 2.1.3-7.にいう「本会が適当と認める指針」とは“2021 Guidelines on the Shaft/Engine Power Limitation System to Comply with the EEXI Requirements and Use of a Power Reserve(IMO Res.MEPC.335(76))”をいう。

4 章 臨時検査

4.1 一般

4.1.2 検査

-6.を次のように改める。（日本籍船舶用）

-6. 船舶に、規則 8 編 3.1.24(316)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／又は就航船の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及び／又は就航船の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) 二酸化炭素放出抑制指標計算書及び／又は就航船の二酸化炭素放出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及び／又は就航船の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及び／又は就航船の二酸化炭素放出抑制指標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) 規則 8 編 3.1.24(417)に規定される新船に対し主要な改造が行われる場合は、二酸化炭素放出抑制指標が再計算され、かつ規則 8 編 3.34に適合していることを確認する。ここで、規則 8 編 3.34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適用される削減率は、建造時に適用されたフェーズに対応するものを用いること。
- (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、二酸化炭素放出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 3.34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 3.46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及び／又は就航船の二酸化炭素放出抑制指標を確認する。
- (5) 規則 8 編 3.46-3.(3)の適用を受ける船舶にあっては、主要な改造が規則 8 編 3.46-3.(3)に規定するデータの収集に使用される手法又は当該データの報告に使用されるプロセスに影響を与える場合、二酸化炭素放出抑制航行手引書が当該主要な改造を反映し適切に改訂されていることを確認する。

-6.を次のように改める。(外国籍船舶用)

-6. 船舶に、規則 8 編 3.1.24(316)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 EEDI テクニカルファイル及び／又は EEXI テクニカルファイル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、EEDI 及び／又は EEXI 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) EEDI テクニカルファイル及び／又は EEXI テクニカルファイルにおいて、(b) 以外の変更があった場合の理由
 - (d) EEDI 及び／又は EEXI 計算値及び計算概要(改造後の EEDI 値及び／又は EEXI 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) 規則 8 編 3.1.24(417)に規定される新船に対し主要な改造が行われる場合は、EEDI が再計算され、かつ規則 8 編 3.34 に適合していることを確認する。ここで、規則 8 編 3.34 に定める EEDI 規制値の計算において適用される削減率は、建造時に適用されたフェーズに対応するものを用いること。
- (3) 改造の程度が大きく、船籍国政府により新しく建造される船舶とみなされ、EEDI 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 3.34 に定める EEDI 規制値の計算がなされ、かつ当該船舶の EEDI が規制値を満足することを確認する。また、規則 8 編 3.46 に規定する SEEMP 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、EEDI 及び／又は EEXI を確認する。
- (5) 規則 8 編 3.46-2.の適用を受ける船舶にあっては、主要な改造が規則 8 編 3.46-2.に規定するデータの収集に使用される手法又は当該データの報告に使用されるプロセスに影響を与える場合、SEEMP が当該主要な改造を反映し適切に改訂さ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

(日本籍船舶用)

3 章 二酸化炭素放出抑制

3.1 一般

3.1.1 及び 3.1.2 を 3.1.3 及び 3.1.4 に改め、3.1.1 として次の 1 条を加える。

3.1.1 目的

規則 8 編 3.1.1 について「IMO が作成した初期戦略」とは、*”Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships(IMO Res. MEPC.304(72))”*をいう。

3.1.3 を次のように改める。

3.1.43 適用

規則 8 編 3.1.43-46 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。本規定の適用上、日本国外での入渠等、臨時的であっても往復の国際航海は、「1 回限りの国際航海」とはみなさない。

3.1.4 を次のように改める。

3.1.24 用語（附属書 VI 第 2.2 規則関連）

-1. 規則 8 編 3.1.24(316) について「主要な改造」については、本会又は日本国政府が特に指示する場合を除き、以下を原則とする。

- (1) 規則 8 編 3.1.24(316)(a) について、「船舶の寸法、容量、機関出力の実質的な変更」とは、例えば船舶の垂線間長や乾舷長さの変更、乾舷の増加（一時的な増加を除く。）、主機出力の合計の 5%以上の増加等をいう。ただし、これらに限定するものではない。
- (2) 船舶の要目が変更される場合（特に、主機出力の合計が変更される場合）は、当該変更による二酸化炭素放出抑制指標への影響について評価を行うこと。

-2. 規則 8 編 3.1.24(814) について「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.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. 冷凍貨物タンクにおいてフルーツジュースを運搬する船舶は、規則 8 編 3.1.24(921) について「冷凍運搬船」に分類される。

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 202 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，“2014 Guidelines on Survey and Certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) (IMO Res.MEPC.254(67))”（その後の改正を含む。）（なお、統合版については、MEPC.1/Circ.855/Rev.2（その後の改正を含む）を参照のこと）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，“2018 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for New Ships (IMO Res.MEPC.308(73))”（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, 3.4 及び 3.5 を 3.4, 3.6 及び 3.8 に改め、3.3 として次の 1 節を加える。

3.3 就航船の二酸化炭素放出抑制指標（附属書 VI 第 23 規則関連）

-1. 規則 8 編 3.3-1.にいう「本会が適当と認める指針」とは，“2021 Guidelines on Survey and Certification of the attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) (IMO Res.MEPC.334(76))”をいう。

-2. 規則 8 編 3.3-3.にいう「本会が適当と認める指針」とは，“2021 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)(IMO Res.MEPC.333(76))”をいう。

-3. 規則 8 編 3.3-4.にいう「本会が適当と認める指針」とは，“2021 Guidelines on the Shaft/Engine Power Limitation System to Comply with the EEXI Requirements and Use of a Power Reserve(IMO Res.MEPC.335(76))”をいう。

3.4 を次のように改める。

3.34 二酸化炭素放出抑制指標規制値（附属書 VI 第 244 規則関連）

（-1.から-4.は省略）

-5. 規則表 8-9 の脚注にいう「本会が適当と認める場合」とは、決議 MEPC.301(72)第 4 節に基づき、新しいリファレンスライン決定定数に関する附属書 VI の改正を 2019 年 9 月 1 日前に使用することを日本国政府が認める場合をいう。

-6. 規則 8 編 3.34-4.にいう「本会が適当と認める指針」とは，“2013 Interim Guidelines for Determining 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。なお、統合版については、MEPC.1/Circ.850/Rev.2 及び “Guidelines for Determining Minimum Propulsion Power to Maintain the Manoeuvrability of Ships in Adverse Conditions (MEPC.1/Circ.850/Rev.3)”（その後の改正を含む）を参照のこと。

3.6 を次のように改める。

3.46 二酸化炭素放出抑制航行手引書（附属書 VI 第 226 規則関連）

- 1. 規則 8 編 3.46-3. にいう「本会が適当と認める指針」とは，“2016 Guidelines for the Development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) (IMO Res. MEPC.282(70))”（その後の改正を含む。）又は日本国政府により定められた指針をいう。
- 2. 二酸化炭素放出抑制航行手引書は、船舶職員の作業言語又は船舶職員が理解できる言語で作成すること。
- 3. 規則 8 編 3.46-3.(3) にいう「総トン数」とは、トン数法第 4 条第 1 項の国際総トン数をいう。
- 4. 規則 8 編 3.46-3.(3) にいう「日本国政府への当該データの報告」は、本会を介したものとす。
- ~~-5. 規則 8 編 3.4 3.(3) の適用上、船舶には、当該要件への適合が確認された旨を示す書類（MEPC.1/Circ.876 参照）を備えること。~~

3.8 を次のように改める。

3.53.8 燃料油消費の報告に関する適合証書等データの収集、報告及び保管等（附属書 VI 第 22A.27 規則関連）

~~**3.5.1 適合証書の保持及びデータの保管（附属書 VI 第 22A.8 規則関連）**~~

- ~~-1. 規則 8 編 3.5.1 2. に規定する「データ」が会社において利用できるよう措置が講じられている場合、当該データを本船上に保管する必要はない。~~
- ~~-2. 規則 8 編 3.5.1 2.(2) の適用上、本会は次の(1)及び(2)の写しの提出を求めることがある。~~
 - ~~(1) 燃料油供給証明書~~
 - ~~(2) 航海日誌~~

~~**3.5.2 データの収集及び報告等（附属書 VI 第 22A.1 規則から第 22A.7 規則関連）**~~

- 1. 規則 8 編 3.5.23.8-1. に規定する収集及び報告が要求されるデータには、船舶の推進又は運航のために消費されるボイルオフガスに関するデータを含む。
- 2. 規則 8 編 3.5.23.8-1.(2)(a) にいう「本会が適当と認める様式」については，“2016 Guidelines for the Development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) (IMO Res. MEPC.282(70))”（その後の改正を含む。）又は日本国政府により定められた指針による。
- 3. 規則 8 編 3.5.23.8-1.(3) にいう「IMO が作成した指針」とは，“2017 Guidelines for Administration of Ship Fuel Oil Consumption Data (IMO Res. MEPC.292(71))”（その後の改正を含む。）をいう。
- 4. 規則 8 編 3.8-2. に規定する「データ」が会社において利用できるよう措置が講じられている場合、当該データを本船上に保管する必要はない。
- 5. 規則 8 編 3.8-2.(2) の適用上、本会は次の(1)及び(2)の写しの提出を求めることがある。
 - (1) 燃料油供給証明書
 - (2) 航海日誌

3.9 として次の 1 節を加える。

3.9 燃費実績格付け制度（附属書 VI 第 28 規則関連）

3.9.1 燃費実績格付け指標

規則 8 編 3.9.1-1.及び規則 8 編 3.9.1-3.にいう「IMO が適当と認める指針」とは，“2021 Guidelines on Operational Carbon Intensity Indicators and the Calculation Methods(CII Guidelines, G1) (IMO Res. MEPC.336(76))”（その後の改正を含む。）をいう。

3.9.2 燃費実績格付け指標規制値

-1. 規則 8 編 3.9.2-2.にいう「IMO が適当と認める指針」とは，“2021 Guidelines on the Reference Lines for Use with Operational Carbon Intensity Indicators (CII Reference lines Guidelines, G2) (IMO Res. MEPC.337(76))”（その後の改正を含む。）及び“2021 Guidelines on the Operational Carbon Intensity Reduction Factors Relative to Reference Lines (CII Reduction Factors, G3) (IMO Res. MEPC.338(76))”（その後の改正を含む。）をいう。

3.9.3 燃費実績格付け指標の評価

規則 8 編 3.9.3.にいう「IMO が適当と認める指針」とは，“2021 Guidelines on the Operational Carbon Intensity Rating of Ships (CII Rating Guidelines, G4) (IMO Res. MEPC.339(76))”（その後の改正を含む。）をいう。

(外国籍船舶用)

3 章 船舶のエネルギー効率

3.1 一般

3.1.1 及び 3.1.2 を 3.1.3 及び 3.1.4 に改め、3.1.1 として次の 1 条を加える。

3.1.1 目的

規則 8 編 3.1.1 について「IMO が作成した初期戦略」とは、*“Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships(IMO Res. MEPC.304(72))”*をいう。

3.1.3 を次のように改める。

3.1.13 適用

規則 8 編 ~~3.1.13-16~~ 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、船籍国政府が附属書 VI 第 4 章の適用を免除した場合をいう。本規定の適用上、船籍外での入渠等、臨時的であっても往復の国際航海は、「1 回限りの国際航海」とはみなさない。

3.1.4 を次のように改める。

3.1.24 用語（附属書 VI 第 2.2 規則関連）

-1. 規則 8 編 ~~3.1.24(316)~~ について「主要な改造」については、本会又は船籍国政府が特に指示する場合を除き、以下を原則とする。

(1) 規則 8 編 ~~3.1.24(316)(a)~~ について、「船舶の寸法、容量、機関出力の実質的な変更」とは、例えば船舶の垂線間長や乾舷長さの変更、乾舷の増加（一時的な増加を除く。）、主機出力の合計の 5%以上の増加等をいう。ただし、これらに限定するものではない。

(2) 船舶の要目が変更される場合（特に、主機出力の合計が変更される場合）は、当該変更による EEDI への影響について評価を行うこと。

-2. 規則 8 編 ~~3.1.24(814)~~ について「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.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. 冷凍貨物タンクにおいてフルーツジュースを運搬する船舶は、規則 8 編 ~~3.1.24(921)~~ について「冷凍運搬船」に分類される。

3.2 を次のように改める。

3.2 EEDI（附属書 VI 第 202 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，“2014 Guidelines on Survey and Certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) (IMO Res.MEPC.254(67))”（その後の改正を含む。）（なお、統合版については、MEPC.1/Circ.855/Rev.2（その後の改正を含む）を参照のこと）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，“2018 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for New Ships (IMO Res.MEPC.308(73))”（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, 3.4 及び 3.5 を 3.4, 3.6 及び 3.8 に改め、3.3 として次の 1 節を加える。

3.3 EEXI（附属書 VI 第 23 規則関連）

-1. 規則 8 編 3.3-1.にいう「本会が適当と認める指針」とは，“2021 Guidelines on Survey and Certification of the attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) (IMO Res.MEPC.334(76))”をいう。

-2. 規則 8 編 3.3-3.にいう「本会が適当と認める指針」とは，“2021 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)(IMO Res.MEPC.333(76))”をいう。

-3. 規則 8 編 3.3-4.にいう「本会が適当と認める指針」とは，“2021 Guidelines on the Shaft/Engine Power Limitation System to Comply with the EEXI Requirements and Use of a Power Reserve(IMO Res.MEPC.335(76))”をいう。

3.4 を次のように改める。

3.34 EEDI 規制値（附属書 VI 第 244 規則関連）

（-1.から-4.は省略）

-5. 規則表 8-9 の脚注にいう「本会が適当と認める場合」とは、決議 MEPC.301(72)第 4 節に基づき、新しいリファレンスライン決定定数に関する附属書 VI の改正を 2019 年 9 月 1 日前に使用することを船籍国政府が認める場合をいう。

-6. 規則 8 編 3.34-4.にいう「本会が適当と認める指針」とは，“2013 Interim Guidelines for Determining 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。なお、統合版については、MEPC.1/Circ.850/Rev.2 及び “Guidelines for Determining Minimum Propulsion Power to Maintain the Manoeuvrability of Ships in Adverse Conditions (MEPC.1/Circ.850/Rev.3)”（その後の改正を含む）を参照のこと。

3.6 を次のように改める。

3.46 SEEMP（附属書 VI 第 226 規則関連）

- 1. 規則 8 編 3.46-2.にいう「総トン数」とは、1969 年の船舶のトン数の測度に関する国際条約に従って定められるものをいう。
- ~~-2. 規則 8 編 3.42.の適用上、船舶には、確認書 (MEPC.1/Circ.876 参照) を備えること。~~
- 32. 規則 8 編 3.46-3.にいう「本会が適当と認める指針」とは、“2016 Guidelines for the Development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) (IMO Res.MEPC.282(70))”（その後の改正を含む。）をいう。
- ~~-43. （省略）~~

3.8 を次のように改める。

~~3.53.8 燃料油消費の報告に関する適合証書等データの収集、報告及び保管等~~（附属書 VI 第 22A27 規則関連）

~~3.5.1 適合証書の保持及びデータの保管（附属書 VI 第 22A.8 規則関連）~~

~~規則 8 編 3.5.1-2.に規定する「データ」が会社において利用できるよう措置が講じられている場合、当該データを本船上に保管する必要はない。~~

~~3.5.2 データの収集及び報告等（附属書 VI 第 22A.1 規則から第 22A.7 規則関連）~~

- 1. 規則 8 編 ~~3.5.23.8-1.~~に規定する収集及び報告が要求されるデータには、船舶の推進又は運航のために消費されるボイルオフガスに関するデータを含む。
- 2. 規則 8 編 ~~3.5.23.8-1.(2)(a)~~にいう「本会が適当と認める様式」については、“2016 Guidelines for the Development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) (IMO Res. MEPC.282(70))”（その後の改正を含む。）により定められた指針による。
- 3. 規則 8 編 ~~3.5.23.8-1.(3)~~にいう「IMO が作成した指針」とは、“2017 Guidelines for Administration of Ship Fuel Oil Consumption Data (IMO Res. MEPC.292(71))”（その後の改正を含む。）をいう。
- 4. 規則 8 編 3.8-2.に規定する「データ」が会社において利用できるよう措置が講じられている場合、当該データを本船上に保管する必要はない。

3.9 として次の 1 節を加える。

3.9 運航炭素強度（附属書 VI 第 28 規則関連）

3.9.1 年間運航炭素強度指標（CII）

規則 8 編 3.9.1-1.及び規則 8 編 3.9.1-3.にいう「IMO が適当と認める指針」とは、“2021 Guidelines on Operational Carbon Intensity Indicators and the Calculation Methods(CII Guidelines, G1) (IMO Res. MEPC.336(76))”（その後の改正を含む。）をいう。

3.9.2 年間運航炭素強度指標規制値（CII 規制値）

- 1. 規則 8 編 3.9.2-2.にいう「IMO が適当と認める指針」とは、“2021 Guidelines on the

Reference Lines for Use with Operational Carbon Intensity Indicators (CII Reference lines Guidelines, G2) (IMO Res. MEPC.337(76))”（その後の改正を含む。）及び“2021 Guidelines on the Operational Carbon Intensity Reduction Factors Relative to Reference Lines (CII Reduction Factors, G3) (IMO Res. MEPC.338(76))”（その後の改正を含む。）をいう。

3.9.3 CII の評価

規則 8 編 3.9.3.にいう「IMO が適当と認める指針」とは，“2021 Guidelines on the Operational Carbon Intensity Rating of Ships (CII Rating Guidelines, G4) (IMO Res. MEPC.339(76))”（その後の改正を含む。）をいう。