

国際条約等の動向

一般財団法人 日本海事協会
国際部

海洋環境保護関連

- 1 温室効果ガス（Green House Gas）規制
- 2 SO_x 排出規制海域
- 3 シップリサイクル条約（香港条約）

海上安全関連

- 1 救命艇の換気要件
- 2 揚貨設備に対する検査要件
- 3 非常用曳航設備(ETA)の適用拡大
- 4 遠隔検査/審査
- 5 電子傾斜計の搭載要件

国際海運（IMO）の対応

- 2013年 : EEDI、SEEMP規制を導入
- 2018年 : IMO GHG削減戦略を採択
- 2019年 : 燃料消費実績報告制度（DCS）を導入
- 2023年 : EEXI及びCII格付け制度を導入

MEPC 80（2023年7月）の審議結果

GHG削減目標を強化するための IMO GHG削減戦略の改正
（2023年版IMO GHG削減戦略）を採択した。

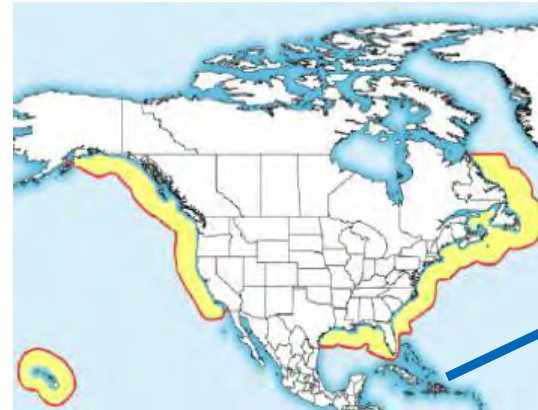
新たな削減目標：遅くとも2050年頃までにGHGネット排出ゼロ

現在のSOx排出規制海域 (ECA)

北海・バルト海



米国・カナダ沿岸200海里



米国カリブ海



MEPC 79 (2022年12月) の審議結果

- 地中海全域をSOx排出規制海域に指定するMARPOL条約の改正を採択。
- 2025年5月以降、地中海を航行する船舶に硫黄分濃度0.1%以下の燃料油の使用を義務化。

地中海



条約の批准状況

2023年6月26日付でバングラデシュ、リベリアが批准したことにより、発効要件を達成した。

発効要件達成から 24ヶ月後に発効	発効要件	2023年6月26日
締約国数	15ヶ国	22ヶ国
商船船腹量	世界の商船船腹量の40%	約45.81%
締結国内の船舶リサイクル施設 の直近10年における最大年間 解体船腹量の合計	締約国の合計船腹量の3%	約3.31%

➡ 2025年6月26日に発効

500GT以上の全ての船舶にインベントリ（船舶に存在する有害物質等の概算量と場所を記載した一覧表）の作成及び維持管理が義務付けられる。

所管官庁により承認された船舶リサイクル施設以外での船舶の解体・リサイクルは不可。

船舶に求められる対応

500GT以上の新造船

（2025年6月26日以降に建造契約が交わされる船舶
契約がない場合は2025年12月26日以降に起工される船舶
2027年12月26日以降に引き渡しが行われる船舶）及び既存船

- インベントリの作成
- 条約証書の発行
- 既存船については、条約発効後5年以内に対応

NKの対応状況

NK登録船の内、承認されたインベントリの所持船は4,680隻



詳細はNKウェブサイト > 業務サービス > [条約](#)
[関連](#) > シップリサイクル条約 を参照

海洋環境保護関連

- 1 温室効果ガス（Green House Gas）規制
- 2 SO_x 排出規制海域
- 3 シップリサイクル条約（香港条約）

海上安全関連

- 1 救命艇の換気要件
- 2 揚貨設備に対する検査要件
- 3 非常用曳航設備(ETA)の適用拡大
- 4 遠隔検査/審査
- 5 電子傾斜計の搭載要件

救命艇による退船時に、乗組員が呼吸困難に陥った事例が発生。



2016年より、救命艇に対する換気要件の審議開始。

MSC 107 (2023年6月) の審議結果

- LSAコードの改正を採択
- 2026年1月1日に発効

LSAコード改正の概要 (2029年1月1日以降に新規搭載される救命艇に適用)

全閉囲型救命艇 : 一人当たりの換気流量を毎時5立方メートル以上、換気時間は24時間以上。



揚貨設備の検査・保守要件がSOLAS条約に定められておらず、安全性への懸念。



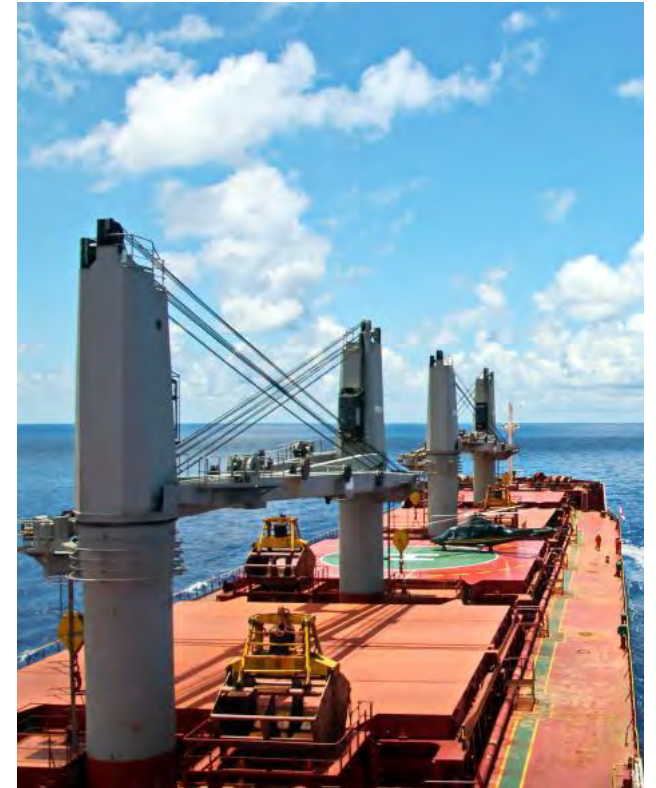
2011年より、揚貨設備に対する安全要件の審議を開始。

MSC 107 (2023年6月) の審議結果

- 揚貨設備関連のSOLAS改正を採択、2026年1月1日に発効
- 加えて、揚貨設備のガイドライン、アンカーハンドリング設備のガイドラインを承認

SOLAS条約改正案の概要 (既存船を含む全ての船舶に適用)

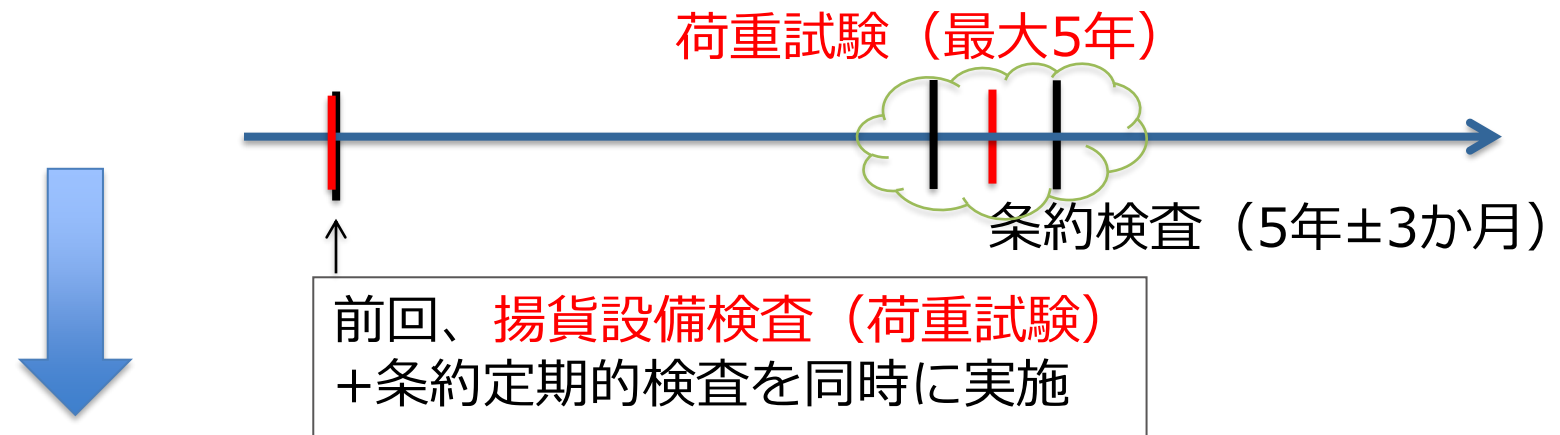
- 揚貨設備は、船級協会の要件に従って設計・建造する。
- 毎年詳細検査を行い、5年毎に荷重試験を実施する。
- 制限荷重1,000kg未満の揚貨設備は主管庁判断で適用免除できる。



検査間隔の取り扱い

これまでの揚貨設備検査では検査期間（due range）を設けず定期的検査の日までの検査実施が要求されるため（例えば荷重試験であれば前回実施から5年以内）、条約の定期的検査の時期（検査基準日±3か月）と調和していない。

定期的検査の延期は一部の港湾で認められていない。



発効後はSC定期的検査の一部として実施されるため、条約の定期的検査の時期と調和する。

非常用曳航設備関連の要件整備の経緯

1996

- 1993年に発生したM/V Braerの沈没及び原油流出事故➡1996年以降に建造される20,000DWT以上のタンカーに対しETAが要求。

2010

- 2010年以降に建造される全ての船舶に対し、MSC.1/Circ.1255のガイドラインに従った非常用曳航手引書を船上に備えることが要求(ClassNKテクニカルインフォメーション TEC-0811で紹介)。

202X

- 2016年に自航不能となったRo-Ro船; M/V Modern Expressがリスクなく曳航できなかったことが、タンカー以外に対してもETAの適用を拡大するSOLAS改正提案の契機となった。

非常用曳航設備(ETA)は20,000DWT以上のタンカーのみに要求されているが、様々な船種で船体の肥大化がみられることからETAの必要性を認識。

MSC 107 (2023年6月) の審議結果

- SOLAS II-1/3-4の改正案を承認
- 次回MSC 108で採択される見込み
- 2025年の作業完了を目標に、タンカーに対するETAのガイドライン(決議MSC.35(63))をベースとして、タンカー以外に対するガイドラインを検討する

SOLAS II-1/3-4改正案の概要 (発効日以降に建造される新造船に適用される見込み)

20,000GT以上のタンカー以外の船舶に対し、ETAに関するガイドライン(未作成)に従った設計、建造、型式承認試験の実施を要求。



新型コロナウイルスの感染拡大により、船上検査への検査員の立会が阻害・制限される状況に対応するため、検査員の立会検査に代えて、情報通信技術を活用した遠隔での検査が一部実施。

感染状況の収束後においても遠隔検査を適用できるように検討することがMSC 104（2021年10月）で合意。

III 8（2022年7月）の審議結果

2025年の作業完了を目標に遠隔検査/審査の適用を検討する作業計画に合意した。

1. 遠隔による検査/ISM審査/ISPS審査の適用に関する指針を作成する。
2. 遠隔手段に対応するためHSSC 検査ガイドライン(決議A.1156(32))及びISM Code実施ガイドライン(決議A.1118(30))を改正する。



NK発行のガイドライン：NKウェブサイト
(マイページログイン) からダウンロード可能

コンテナ船の荷崩れやバルクキャリアの貨物液状化による転覆事故が発生。

航海中の船体傾斜情報を航海情報記録装置 (VDR) に記録するために、2019年より、SOLAS V章の改正を検討開始。

MSC 107 (2023年6月) の審議結果

SOLAS V章の改正を採択、2026年1月1日に発効。

SOLAS V章改正案の概要 (2026年1月1日以降に建造される新造船に適用)
3,000GT以上のコンテナ船及びバルクキャリアに対し、電子傾斜計の搭載を要求。
本要件は専らばら積み貨物またはコンテナ貨物を運送する船舶に適用される。



THANK YOU

for your kind attention

