

IMOの動向

— IMOでの主な審議内容・結果の紹介 —

開発本部 国際部

1. はじめに

本稿においては、国際海事機関（IMO）における国際条約等の審議動向を紹介している。

前号では、2024年10月に開催された第82回海洋環境保護委員会（MEPC 82）及び2024年12月に開催された第109回海上安全委員会（MSC 109）の審議内容を紹介した。

今号では、2025年4月7日から4月11日に開催された第83回海洋環境保護委員会（MEPC 83）及び2025年6月18日から6月27日に開催された第110回海上安全委員会（MSC 110）の主な審議結果を紹介する。なお、本稿の内容は本会テクニカルインフォメーションTEC-1354及びTEC-1363にて紹介した審議結果に基づくものである。

2. MEPC 83の審議結果—海洋環境保護関連—

2.1 船舶からの温室効果ガス（GHG）排出削減

GHG排出削減のための中期対策が承認された。

IMOは2023年のMEPC 80において、国際海運からのGHG排出量を2050年までにネットゼロとする目標等（表1）を含む2023年IMO GHG削減戦略を採択した。その後、同戦略で設定した削減目標の達成を目的とする規制として、「GHG排出削減のための中期対策」の具体的な内容の審議が継続されていた。今回のMEPC 83では中期対策の具体的な規則案が承認されるとともに、短期対策の検証などに関する審議が行われた。

表1 MEPC 80で採択されたGHG排出削減目標

目標年	GHG排出削減目標（2023年版）
2030年	<ul style="list-style-type: none"> 輸送効率最低40%改善（2008年比） GHG総排出量の最低20%削減（30%削減を目指す）（2008年比） ゼロエミッション燃料等の最低5%普及（10%普及を目指す）
2040年	<ul style="list-style-type: none"> GHG総排出量の最低70%削減（80%削減を目指す）（2008年比）
2050年	<ul style="list-style-type: none"> 遅くとも2050年頃までにGHGネット排出ゼロ

2.1.1 GHG排出削減のための中期対策

今回の会合では、「使用燃料のGHG強度規制（GFI規制）」と「IMOネットゼロ基金による脱炭素化の促進」を2つの柱とする中期対策の具体的な規則案が、MARPOL条約附属書VIの改正案として承認された。同改正案は、MEPCでの採択のために回章（Circular Letter No. 5005）に付され、2025年10月のMEPC臨時会合において採択された場合、最短で2027年3月に発効する。

今回承認された中期対策の概要は次の通り。

2.1.1.1 使用燃料のGHG強度規制（GFI規制）

国際航海に従事する5,000GT以上の船舶に対し、使用燃料のGHG強度（GFI, GHG fuel intensity）、すなわち、使用する燃料のエネルギー当たりのライフサイクルGHG排出量に規制が設けられる。本規制は、2028年1月より適用開始となる予定である。GFIの規制値を段階的に強化していくことで、船舶燃料の脱炭素化の促進や、船舶からのGHG排出量の削減が見込まれる。

GFI規制では、2008年のGHG強度の平均値「93.3 gCO₂eq/MJ」をベースラインとして、以下のGHG強度が設定される（図1参照）。

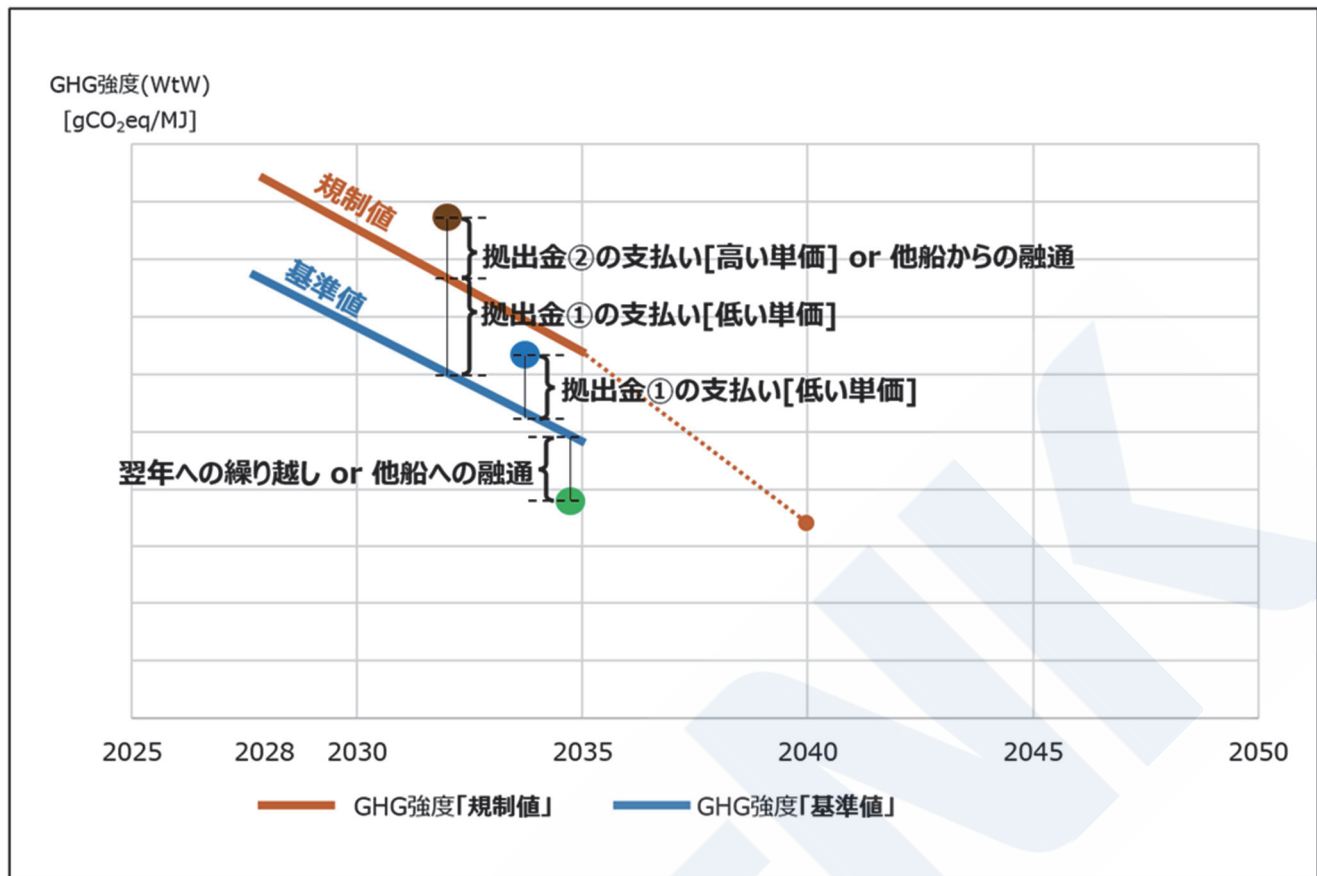


図1 GFI規制の2段階のGHG強度（「規制値」及び「基準値」）【イメージ図】

規制値（条約ではBase Target）：ベースラインから、規制開始となる2028年に4%削減，2030年に8%削減，2035年に30%削減，2040年に65%削減

基準値（条約ではDirect Compliance Target）：ベースラインから、規制開始となる2028年に17%削減，2030年に21%削減，2035年に43%削減

ゼロエミ燃料等を使用してGHG強度の「基準値」を超えなかった場合、「基準値」までの余剰分を、翌年に繰り越すこと（繰り越し分が使用できるのは、繰り越し後2年間）や、「規制値」を達成できなかった他の船舶へ融通することが可能となる。

GHG強度の「基準値」を達成せず、「規制値」のみを達成した場合、「基準値」を超過したGHG排出量に相当する拠出金①のIMOネットゼロ基金への支払いが必要となる。

GHG強度の「規制値」を達成できない場合、拠出金①に加えて「規制値」を超えるGHG排出量に相当する不足分の拠出金②をIMOネットゼロ基金へ支払うことや、「基準値」を達成した他の船舶からの融通を受けることで規制に適合することが必要となる。

なお、「基準値」を達成できない場合の拠出金①は、「ゼロエミ燃料船への移行の促進」（2.1.1.2参照）における還付等を行うための資金確保を目的として、単価が低めに設定される。一方、「規制値」を達成できない場合の拠出金②は、ペナルティー的な要素を持ち、拠出金①よりも単価が高く設定される。

今後、MEPCでは、GFI規制の施行開始までに、船舶のGHG強度の計算方法や燃料の認証スキーム等に関するガイドラインの作成を通じ、規則の具体化に向けた作業が引き続き行われる予定である。

2.1.1.2 IMOネットゼロ基金による脱炭素化の促進

前述のGFI規制の拠出金を資金源とするIMOネットゼロ基金が設立される。同基金は、ゼロエミ燃料船への還付や、特に後発開発途上国及び島しょ国の燃料転換に資するプロジェクト等への支援を決定する役割を担う。

ゼロエミ燃料船への移行の促進

国際航海に従事する5,000GT以上の船舶で、ゼロエミ燃料を使用した船舶に対し、同燃料の使用に伴うコストの一部への還付が行われる。これにより、ゼロエミ燃料船への早期移行の促進が見込まれる。

還付の対象となるゼロエミ燃料の基準として、同燃料のGHG強度の閾値が規定される。なお、具体的な還付

の規模については、引き続きMEPCにおいて検討が行われる。

2.1.2 GHG排出削減のための短期対策の検証

IMOによるGHG排出削減のための短期対策として導入されているEEXI（就航船のエネルギー効率指標）規制及びCII格付け制度については、2026年1月1日までにその有効性を評価・検証することがMARPOL条約において規定されている。

前回の会合では、短期対策に関する課題やその解決策の候補、検討の優先度等を整理した今後の議論のベースとなる文書が作成された。その後の通信部会では、2026年までの完了を目指す優先的な作業項目と、2026年以降に継続して取り組む作業項目に分類された。今回の会合では、そのうち2026年までの完了を目指す優先的な作業項目について審議が行われた。

2.1.2.1 CII削減係数に関するガイドライン（G3）の改正

CII格付け制度における毎年のCII基準値を決定するためのCII削減係数は、2026年までは毎年2%ずつ引き上げられるよう設定されている一方、2027年以降の削減係数については、短期対策の検証の際に決定することとなっていた。

今回の会合では、2027年以降の削減係数について審議が行われた結果、毎年2.625%ずつ引き上げ、2030年には21.5%とすることが合意され、「CII削減係数に関するガイドライン（G3）」の改正が採択された。2030年までのCII削減係数は表2の通り。

表2 2030年までのCII削減係数

年	CII係数 (2019年比)
2023	5 %
2024	7 %
2025	9 %
2026	11 %
2027	13.625 %
2028	16.250 %
2029	18.875 %
2030	21.500 %

なお、これらの削減係数は、2030年までに2008年比で輸送効率を少なくとも40%改善するというIMOのGHG削減戦略の目標レベルに整合させたものとなっている。

2.1.2.2 SEEMPの作成に関するガイドラインの改正

燃料消費実績報告制度（IMO DCS）については、2026年1月1日より燃料を使用する機器ごとの合計燃料消費量や、航海以外での合計燃料消費量などが報告項目として追加される。

今回の会合では、「船舶エネルギー効率管理計画書（SEEMP）の作成に関するガイドライン」の改正が採択され、「航海中（under way）」及び「航海以外（not under way）」の定義が明確化された。

2.1.2.3 IMO DCSデータへのアクセス

IMOに毎年報告されるIMO DCSデータは、海運業界によるGHG排出削減の効果を分析するためにIMO事務局によって活用されている。このデータを匿名化し広く公開することで、より様々な角度からの分析が可能となることが期待されている。

今回の会合では、IMO DCSデータへのアクセスに関して、以下を可能とするMARPOL条約附属書VI第27規則の改正案が承認された。

- ・締約国によるすべての船舶の匿名化されていないデータへのアクセス
- ・一般ユーザーからのすべての船舶の匿名化されたデータへのアクセス

今後は、匿名化の強化に向けた関連ガイドラインの改正について検討が進められる予定である。

2.1.3 船用燃料のライフサイクルGHG強度に関するガイドライン（LCAガイドライン）の実用化

船舶の脱炭素化に向けて今後普及が予想される水素やアンモニア、バイオマスを原料とした燃料などの低／

ゼロ炭素燃料については、燃料そのものを燃焼した際に排出されるGHGに加えて、それら燃料の製造や流通過程を含めたライフサイクル全体において排出されるGHGにも関心が高まっている。

MEPC 80では、船舶で使用される燃料の原料採取から製造、流通、及び船上での使用を通じたライフサイクル全体におけるGHG強度の計算方法や、各種燃料のGHG強度のデフォルト値を定めるガイドライン（LCAガイドライン）が採択された。

その後、MEPC 81では、同ガイドラインの改正が採択されたものの、GHG強度のデフォルト値が規定されている船用燃料は、化石由来の重油やバイオ燃料などの5種類のみのため、ガイドラインの実用化に向けた作業が継続されている。

今回の会合では、「船用燃料のライフサイクルGHG強度に関する作業部会（GESAMP-LCA WG）」から提出された科学的レビューとアドバイス等を踏まえ、GHG強度のデフォルト値の提案やレビューに関する手順が合意され、引き続きLCAガイドラインにおける排出量の算定方法の改良、持続可能性の基準及びGHG強度の認証方法に関する審議を継続していくことが合意された。

2.1.4 船舶から排出されるメタンや亜酸化窒素の測定並びに船上CO₂回収貯蔵

地球温暖化に影響を与える温室効果ガス（GHG）として、燃料を燃焼した際に排出されるCO₂だけでなく、メタン（CH₄）や亜酸化窒素（N₂O）にも関心が高まっている。MEPC 81においては、船舶から排出されるメタンや亜酸化窒素の測定方法や、CO₂を分離・回収・貯蔵することで船舶から排出されるGHGを削減する船上CO₂回収貯蔵を利用するための規制の枠組みに関して、通信部会が設置され、検討が開始された。

今回の会合では、「船用ディーゼル機関からのメタン及び亜酸化窒素排出の陸上試験及び船上測定のためのガイドライン」が採択された。また、船上CO₂回収貯蔵を利用するための規制の枠組みを開発するための作業計画（法的障害の検討や船上CO₂回収貯蔵の試験・検査・認証に関するガイドラインの開発など）が策定された。これらの議題については、さらなる検討が必要なため、通信部会を再設置し、今後も議論を継続することが合意された。

2.1.5 EEDIの検査・認証に関するガイドラインの改正

EEDI（エネルギー効率設計指標）の算出にあたっては、海上速力試験の結果を基に、風、波浪、潮流、浅水、排水量、水温など、海上速力試験時の外乱の影響を排除した平水中速力を算出する必要がある。この速力を得るための解析・計算方法については、現行の「EEDIの検査・認証に関するガイドライン」において、ISO 15016:2015またはITTCガイドライン（2017年版、2021年版、2022年版）のいずれかに従うことが規定されている。

今回の会合では、ITTCガイドラインが2024年に、ISO 15016が2025年2月にそれぞれ改正されたことを受け、「EEDIの検査・認証に関するガイドライン」から2024年版ITTCガイドライン及びISO 15016:2025を参照する改正が採択された。

また、ISO 15016:2025については、同基準に沿った試験の準備に十分な期間を確保する必要性が認識されたことから、2026年5月1日以降に実施される海上速力試験より適用されることとなった。

なお、本会では、速力試験解析ソフト「PrimeShip-GREEN/ProSTA」をISO 15016:2025に対応させる準備を進めており、関連の準備が整い次第、リリースする。

2.2 大気汚染防止関連

2.2.1 NO_x並びにSO_x及びPM排出規制海域への北東大西洋海域の追加

MARPOL条約附属書VIの第13規則では、船舶に搭載されているディーゼル機関からの窒素酸化物（NO_x）の排出量が規制されており、第13.6規則では、NO_x三次規制が適用されるNO_xの排出規制海域（ECA）が指定されている。

MARPOL条約附属書VIの第14規則では、硫黄酸化物（SO_x）及び粒子状物質（PM）の排出を抑制するために、2020年より一般海域で使用する燃料油中の硫黄分濃度が0.50%以下に制限されている。また、第14.3規則では、航行中に使用する燃料油の硫黄分濃度が0.10%以下に制限されるSO_x及びPMのECAが指定されている。

これまで、以下の海域が各種ECAとして指定されている（表3）。

表3 これまでにECAとして指定された海域

海域	ECAの種類	
	NO _x	SO _x 及びPM
北米沿岸	✓	✓
米国カリブ海	✓	✓
バルト海	✓	✓
北海	✓	✓
地中海		✓
カナダ北極海	✓	✓
ノルウェー海	✓	✓

今回の会合では、新たに北東大西洋海域（図2参照）をECAに指定する提案に基づくMARPOL条約附属書VIの改正案が承認された。

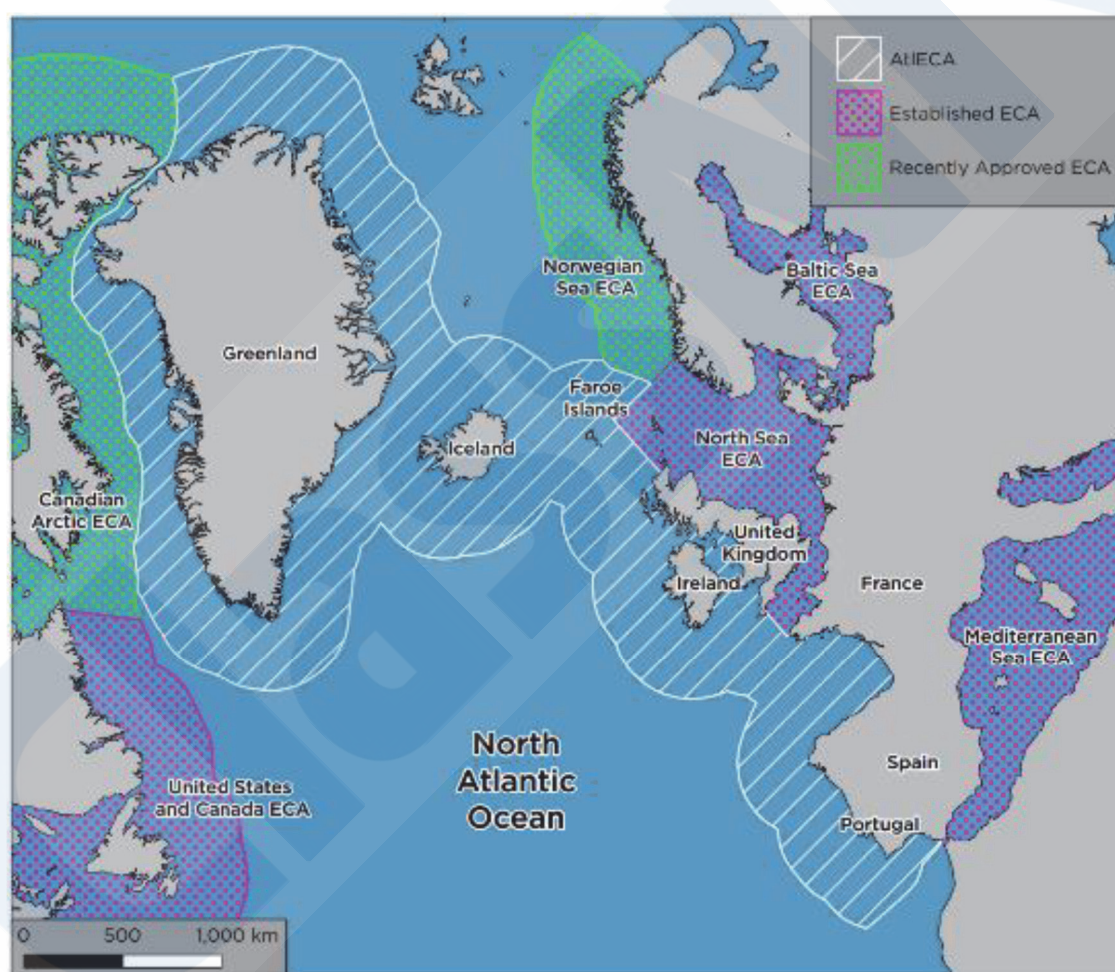


図2 北東大西洋ECAの図示

2025年10月に開催されるMEPC臨時会合にて本改正案が採択された場合、2027年3月の発効予定となり、最短で2028年3月より、北東大西洋ECAを航行する船舶に対し、燃料油中の硫黄分濃度を0.10%に制限する規制が適用される見込みである。また、同ECAを航行する以下の船舶にNO_x三次規制が適用される予定である。

- ・ 2027年1月1日以降に建造契約が行われる船舶
- ・ 建造契約がない場合には、2027年7月1日以降に起工又は同等の建造段階にある船舶
- ・ 2031年1月1日以降に引渡しが行われる船舶

2.2.2 SCR認証ガイドラインの改正

NO_x排出量削減のために、触媒作用を利用した選択式触媒還元脱硝装置（SCR）を搭載する場合、「SCR認証ガイドライン」に従って認証を受ける必要がある。

今回の会合では、性能劣化の監視・評価方法等を明確化した「2025年SCR認証ガイドライン」が採択された。本改正ガイドラインは以下のSCRに適用される。

- ・2025年11月1日以降に起工する又は同等の建造段階にある船舶に搭載されるSCR
- ・2025年11月1日以前に起工又は同等の建造段階にある船舶に搭載されるSCRであって、船舶への契約上の納入日が2026年5月1日以降となるSCR（ただし、契約上の納入日がない場合には、実際の納入日とする）

2.3 その他の審議事項

2.3.1 従来のバンカー船によるバイオ燃料混合物の輸送

従来のバンカー船（MARPOL条約附属書I第1.5規則に定義された油タンカーであり、かつ、船舶用燃料油の輸送及び引渡しに従事するもの）によって輸送が認められるバイオ燃料混合油の混合比を30%以下まで拡大する「従来のバンカー船によるバイオ燃料混合物の輸送及びMARPOL条約附属書I貨物に関する暫定ガイダンス」が採択された。

2.3.2 船舶の水中洗浄

船体に付着した生物の越境移動による生態系への影響を防止するために実施される水中洗浄の実用化に向けた指針として、水中洗浄装置の仕様及び性能基準並びに水中洗浄の計画及び実施要件を含む「船舶の水中洗浄に関するガイダンス」が採択された。

2.3.3 有害物質のインベントリ作成ガイドラインの改正

2023年1月より船体防汚塗料としてのシブトリンの使用が制限されており、MEPC 80で採択された「2023年有害物質一覧表の作成のためのガイドライン」に従い有害物質インベントリ（IHM）にシブトリンの有無を記載することが要求されている。

今回の会合では、船体防汚塗料の試料を塗料容器から採取した場合と、船舶に塗られている塗料を直接採取した場合それぞれのシブトリン含有量の閾値を明確化する「2023年有害物質一覧表の作成のためのガイドライン」の改正が採択された。

2.3.4 バラスト水管理条約の見直し

バラスト水管理条約が発効した2017年以降、同条約の履行状況を評価し条約要件の見直しを検討するための経験蓄積期間（EBP）が設けられており、MEPC 80で採択された優先改正事項を含む条約レビュー計画（CRP）に基づいた条約の見直し作業が進められている。

今回の会合では、作業計画の通り2026年春のMEPC 84までにバラスト水管理条約とBWMSコードの改正案を最終化すべく、引き続き通信部会での作業を継続することが合意された。MEPC 84で条約改正案が承認され、2026年秋のMEPC 85で採択された場合、最短で2028年夏に発効する見込みである。

2.4 採択された強制要件

2.4.1 実質的改造等が行われる船用ディーゼル機関のNO_x認証方法の明確化に関するNO_xテクニカルコードの改正

船舶への搭載後に主要な実質的改造が行われる、もしくは搭載時に認証されていなかったTierで認証される船用ディーゼル機関の船上でのNO_x認証方法に関するNO_xテクニカルコードの改正が採択された。本改正により、GHG排出削減のような環境対策等のために船舶の就航後に改造される船用ディーゼル機関に対して実施される、船上でのNO_x再認証の方法が明確化された。この改正は2026年9月1日より発効となる。

なお、本条約改正は旗国判断により早期適用することが認められている。

2.4.2 船用ディーゼル機関のNO_x規制に関するNO_xテクニカルコードの改正

オフサイクル領域（通常の航海での使用が想定される出力及び回転数領域の範囲内であって、現行の条約上はNO_x排出量の計測が行われない領域）におけるNO_x放出量の確認要件及び複数の運転モードを有する船用ディーゼル機関のNO_x規制に関するNO_xテクニカルコードの改正が採択された。本改正により、NO_x計測を要する船用ディーゼル機関（いわゆる親エンジン）において、NO_x計測試験時の計測負荷点の追加や、NO_x排出特性等に関連した技術資料の追加提出など、主にエンジン製造者等において対応が必要になることがある。この改正は2027年3月1日より発効となる。

なお、本条約改正は2028年1月1日以降にEIAPP証書が発行される親エンジンに適用されるが、2028年1月1

日より前にNO_x認証がされているエンジンファミリー及びエンジングループの親エンジンにおいては2030年1月1日以降にEIAPP証書が発行されるメンバーエンジンがある場合に適用となる。

3. MSC 110の審議結果—海上安全関連—

3.1 条約及び関連コードの主要な改正の採択

MSC 110で採択された主要な義務要件は以下の通り。

- (1) SOLAS条約II-2章及びV章の改正
防熱に関するSOLAS条約II-2章11規則の字句修正及び水先人用移乗設備の設計、保守点検等に関するV章23規則の改正が採択された。また、V章の改正により強制化される水先人用乗下船設備の性能基準についても併せて採択された。なお、本改正については早期適用を促すサーキュラーの発行が併せて合意された。水先人用移乗設備に関する詳細については3.7を参照のこと。
- (2) HSCコードの改正
高速旅客船における幼児用及び大人用の救命胴衣の数量に関する1994HSCコード及び2000HSCコードの改正が採択された。

3.2 承認された条約及び関連コードの主要な改正

今回の会合で承認された主要な義務要件は以下の通り。これらは、2026年5月に開催されるMSC 111にて採択される見込みである。

- (1) IPコードの改正
復原性計算に用いる産業人員（IP）の体重を75kgから90kgに変更するIPコード第IV部の改正が承認された。
- (2) 2011 ESPコードの改正
遠隔検査技術（RIT）に関する要件を追加する2011 ESPコードの改正が承認された。船体構造の精密検査のためのRIT事業者の認証等についても新たに規定される。なお、RITの標準化及び安全な使用を担保するものとして、本改正の発効までにRIT使用に関するガイドラインが発行される予定。
- (3) 1988年のLL議定書の改正
ガードレールに関するLL議定書25の改正が承認された。MSC 111にて採択された場合、2028年1月1日以降に起工する船舶は、ガードレールの場所にかかわらず横棒3本かつ最下段のすき間は230mm、そのほかのすき間は380mmが要求されることとなる。
- (4) LSAコードの改正
自由落下式救命艇を進水させることなく離脱装置を試験できる装置（模擬進水装置）に関するLSAコードの改正が承認された。
- (5) SOLAS条約V章及びHSCコードの改正
VHFデータ交換システム（VDES。船舶自動識別装置（AIS）の機能に加え、VHFでの双方向通信機能等を有するシステム）をAISの代替として搭載できるようにするためのSOLAS条約V章及びHSCコードの改正が承認された。また、VDESの性能基準がMSC 111にて承認される見込み。

3.3 統一解釈等の承認

今回の会合において承認された統一解釈、ガイドライン及び指針等のうち、主要なものは以下の通り。

3.3.1 統一解釈

- (1) SOLAS条約II-1章12.6.2の統一解釈
条約に適合する遠隔制御弁について定めるSOLAS条約II-1章12.6.2の解釈。
- (2) LSAコード6.1.1.3及び6.1.2.2の統一解釈
貨物船の専用救助艇の格納位置から乗艇位置への移動において、格納位置からの手動巻き上げを認める旨のLSAコード6.1.1.3及び6.1.2.2の解釈。
- (3) SOLAS条約II-2章及びHSCコードの統一解釈
消火剤に含まれるペルフルオロオクタンスルホン酸（PFOS）の許容値及びその確認手順に関するSOLAS条約II-2章10.11.2.2及びHSCコード7.9.4の解釈。
- (4) FSSコードの統一解釈

煙熱複合検知器の配置に関するFSSコード9章2.4.2.2の解釈。

(5) SOLAS条約II-1章3-13.2.4の統一解釈

試験及び詳細検査に関する有効な証明書のない既設の揚貨設備に対するfactual statement (statement of fact) に関するSOLAS条約II-1章3-13.2.4の解釈。

3.3.2 ガイドライン及び指針等

(1) タンカー以外の船舶に対する非常曳航装置に関する暫定ガイドライン

タンカー以外の船舶に対する非常曳航装置の強度、安全率、プロトタイプ試験等に関する暫定ガイドライン。

(2) 乗降設備の製造、搭載、保守及び検査に関するガイドラインの改正

safety netの代替となるside netに関する要件の追加及び5年ごとに実施される船上での試験方法の改正等を含む乗降設備の製造、搭載、保守及び検査に関するガイドライン (MSC.1/Circ.1331) の改正。

3.4 自動運航船 (MASS) 関連要件の検討

船舶の自動化に関する研究が進んでいる中で、自動運航船 (MASS) に適用すべき条約要件 (MASSコード) についてMSCで検討を行っている。現在、目標及び安全性・オペレーション・セキュリティ等の項目毎の機能要件を規定した、非強制MASSコードの策定作業が進められている。

今回の会合では、コレスポンデンスグループからの報告や関連の作業グループによる会合結果に基づき、4章「用語及び定義」、5章「証書及び検査」、8章「運用コンテキスト」、9章「システム設計」、10章「ソフトウェア原則」及び15章「人的要素」以外の章が最終化された。なお、15章「人的要素」関連 (5章、8章、9章及び10章を含む) については、今後、最終化に向けた作業が進められることとなっている。非強制MASSコードは2026年開催予定のMSC 111にて最終化され、その後、2030年までの採択を目標に、強制コードとして策定される予定となっている。

なお、非強制コードの構成は概ね以下になる予定。

Part 1: 緒言 (コードの目的、適用等)

Part 2: 自動運航船及び自動運航船の機能に対する主要原則 (証書及び検査、承認プロセス、リスク評価、運用コンテキスト、人的要素等)

Part 3: 目標、機能要件及び期待性能 (航行の安全、遠隔操作等の項目毎に規定)

3.5 温室効果ガス (GHG) 排出削減に向けた新技術及び代替燃料

MSC 107において、温室効果ガス (GHG) 排出削減に向けた新技術及び代替燃料のリスト化及びそれらの技術的な評価並びにそれらの使用を妨げる可能性のある既存の要件における安全上のギャップの検討が開始された。

今回の会合では、コレスポンデンスグループから報告された新技術及び代替燃料の安全上のギャップとそれらに対処するための勧告に基づき、各小委員会に対して条約又はコードの改正やガイドラインの策定等が指示された。以下にその一部を示す。

- ・船上CO2回収貯蔵に関する安全要件の策定 (貨物運送小委員会: CCC)
- ・リチウムイオン電池の使用に関する要件の策定 (船舶設備小委員会: SSE)
- ・原子力商船コードの改訂 (船舶設計・建造小委員会: SDC)
- ・風力推進補助の使用に関する暫定ガイドラインの策定 (船舶設計・建造小委員会: SDC)

なお、原子力に関する議論は今回の会合では安全性に限定され、原子力商船の包括的な安全確保、テロ対策、国際原子力機関 (IAEA) との連携、法的位置づけ、核拡散防止条約 (NPT) など他条約との関連などの検討を行う必要性が認識された。

3.6 サイバーリスクマネジメント

船上におけるサイバーセキュリティの重要性及びセキュリティリスク対策の必要性の高まりから、非強制の海事分野サイバーリスクマネジメントに関する決議MSC428(98)と本決議実施につき参照すべきガイドライン (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3) が策定されている。

前回の会合において、海事サイバーセキュリティを強化するための次のステップとして、船舶及び港湾施設を対象とした新しいサイバーセキュリティ基準について審議することが合意された。

また、今回の会合では、作業グループによる会合結果に基づき、同基準を、リスクマネジメントを含めた目標ベースの要件を定める非強制コードとすることが合意された。併せて、関係加盟国および国際機関に対して、

MSC 111に向けて当該新規アウトプットに関する提案を提出するよう要請された。

3.7 水先人用移乗設備の設計、保守点検等に関するV章23規則の改正

SOLAS条約V章23規則において、水先人を使用することがある航海に従事する船舶には、水先人の乗下船用の設備を備えることが要求されている。水先人用移乗設備に関する要件はこれまで数度改正されており、現行の規定は2012年より適用されている。現行の規定に改正された後も、保守管理や設置が適切に行われていなかったことに起因する転落事故が発生していたことから、2021年に開催されたMSC 104にて新たな安全対策の検討が開始され、今回の会合にて、SOLAS条約第V章23規則の改正及び水先人用移乗設備の性能基準が採択された。

今回新たに規定される要件のうち、重要な点を以下に示す。

- ・水先人用はしご及びマンロープは製造から36か月後又は使用から30か月後のいずれか早い時期までに交換すること (Part D)
- ・少なくとも1つの水先人用はしご及び1セットのマンロープの予備を搭載すること (Part D)
- ・水先人用はしご及びマンロープは旗国による型式承認を得たものとする (Part F)
- ・水先人用はしごを取り付けるストロングポイント、シャックル及び固定ロープの破断強度は48 kN以上とすること (現行は24 kN以上) (Part A)
- ・水先人用はしごをドラムに収納する場合、ドラムの直径は少なくとも0.16m以上とし、ドラムには窪みのある固定点を設けること (Part C)

本改正の発効日は2028年1月1日。(なお、早期適用を促すサーキュラーが発行されている。) 就航船の水先人移乗設備に対しても適合が求められる。また、本会では、本改正に関する具体的な検査手順等について、別途テクニカルインフォメーション等で周知する予定としている。