

# 海洋汚染防止のための構造 及び設備規則

規  
則

## 2014年 第1回 一部改正

2014年 2月26日 規則 第5号

2013年 7月29日 技術委員会 審議

2013年 9月24日 理事会 承認

2014年 2月21日 国土交通大臣 認可

2014年2月26日 規則 第5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。

## 8 編 船舶からの大気汚染防止のための設備

### 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）

(3)(d)を次のように改める。

- (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って、新船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 EEDI 規制値を超える可能性のあるいかなる変更も含む。

#### 附 則

1. この規則は、2014年2月26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1回 一部改正

2014年 2月26日 達 第4号

2013年 7月29日 技術委員会 審議

2014年2月26日 達 第4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。

## 2 編 検査

### 4 章 臨時検査

#### 4.1 一般

##### 4.1.2 検査

-3.(2)を次のように改める。

-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) (省略)

(2) 規則 8 編 3.1.2(1)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 3.3 に適合していることを確認する。ここで、規則 8 編 3.3 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は、~~は、改造された船舶の船種及び大きさに適用される削減率~~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)及び(4)は省略)

## 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

#### 2.4 船舶発生油等焼却設備（附属書 VI 第 16 規則関連）

-3.を次のように改める。

-3. 規則 8 編 2.4-1.(2)(a)にいう「本会が適当と認める構造を有するもの」とは、*IMO* 決議 MEPC.76(40)及びサーキュラーMEPC.1/Circ.793 の規定に適合するものであって、*HK* の検査に合格したことを示す刻印（又はゴム印）及び国土交通大臣が交付した型式承認書の写しを有するものをいう。

-4.として次の 1 項を加える。

-4. 規則 8 編 2.4-1.(2)(c)において、運航中に発生したスラッジ油については、燃焼室温度が 500°C を超えた状態において投入して差し支えない。ただし、燃焼室ガス出口温度は 5 分以内に 850°C に達するように設計されること。

## 3章 二酸化炭素放出抑制

### 3.1 一般

3.1.2 を次のように改める。

#### 3.1.2 用語（附属書 VI 第 2 規則関連）

-1. 規則 8 編 3.1.2(3)にいう「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 3.1.2(3)(a)にいう、「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、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 3.1.2(8)にいう「リファレンスライン」とは、“Guidelines for Calculation of Reference Lines for Use with the Energy Efficiency Design Index (EEDI)(IMO Res.MEPC.215(63))” 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 3.1.2(9)にいう「冷凍運搬船」に分類される。

3.3 を次のように改める。

#### 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）

-1. 規則表 8-8 において、フェーズ 0 に該当する船舶とは次のいずれかをいう。

(1) 2013 年 1 月 1 日から 2014 年 12 月 31 日までに建造契約が行われ、2019 年 1 月 1 日より前に引き渡される船舶

(2) 2013 年 1 月 1 日より前に建造契約が行われ、2015 年 7 月 1 日以降 2019 年 1 月 1 日より前に引き渡される船舶

(3) 建造契約がない場合は、2013 年 7 月 1 日以降 2015 年 7 月 1 日より前にキールが据え付けられ又は同様の建造段階にあり、2019 年 1 月 1 日より前に引き渡される船舶

(4) 建造契約がない場合は、2013 年 7 月 1 日より前にキールが据え付けられ又は同様の建造段階にあり、2015 年 7 月 1 日以降 2019 年 1 月 1 日より前に引き渡される船舶

-2. 規則表 8-8 において、フェーズ 1 に該当する船舶とは次のいずれかをいう。

(1) 2015 年 1 月 1 日から 2019 年 12 月 31 日までに建造契約が行われ、2024 年 1 月 1 日より前に引き渡される船舶

(2) 2015 年 1 月 1 日より前に建造契約が行われ、2019 年 1 月 1 日以降 2024 年 1 月 1 日より前に引き渡される船舶

(3) 建造契約がない場合は、2015 年 7 月 1 日以降 2020 年 7 月 1 日より前にキールが据え付けられ又は同様の建造段階にあり、2024 年 1 月 1 日より前に引き渡される船舶

舶

(4) 建造契約がない場合は、2015年7月1日より前にキールが据え付けられ又は同様の建造段階にあり、2019年1月1日以降2024年1月1日より前に引き渡される船舶

舶

-3. 規則表 8-8 において、フェーズ 2 に該当する船舶とは次のいずれかをいう。

(1) 2020年1月1日から2024年12月31日までに建造契約が行われ、2029年1月1日より前に引き渡される船舶

(2) 2020年1月1日より前に建造契約が行われ、2024年1月1日以降2029年1月1日より前に引き渡される船舶

(3) 建造契約がない場合は、2020年7月1日以降2025年7月1日より前にキールが据え付けられ又は同様の建造段階にあり、2029年1月1日より前に引き渡される船舶

舶

(4) 建造契約がない場合は、2020年7月1日より前にキールが据え付けられ又は同様の建造段階にあり、2024年1月1日以降2029年1月1日より前に引き渡される船舶

舶

-4. 規則表 8-8 において、フェーズ 3 に該当する船舶とは次のいずれかをいう。

(1) 2025年1月1日以降に建造契約が行われる船舶

(2) 建造契約がない場合は、2025年7月1日以降にキールが据え付けられる又は同様の建造段階にある船舶

(3) 2029年1月1日以降に引き渡される船舶

-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をいう。

3.4 を次のように改める。

### 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. 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))”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。

## 附 則

1. この達は、2014年2月26日から施行する。