

## 2024年度 船舶関係諸基準に関する調査研究事業に係るIMOへの提案文書一覧

番号	プロジェクト名等	提案先	提案時期	表題	文書番号	提案の概要	IMOでの審議結果
1	IMO GHG削減戦略への対応に関する調査研究	ISWG-GHG 17	2024年8月	Outline of basic functions of a fund in the context of the IMO net-zero framework	ISWG-GHG 17/2	IMOの船舶からの温室効果ガス排出削減戦略を実施するための新たな基金設立を提案。この基金は、IMOの管理下で設立され、船舶からの支払いの徴収、収入の管理・監督、収入の分配を主な機能とする。既存の気候基金の活用ではなく、IMO独自の基金を設立することで、加盟国による収入管理の維持と、より効率的な運営が可能。	提案内容を考慮して議論がなされた。
2		ISWG-GHG 17	2024年8月	Proposal on a combination of a GHG fuel standard and a universal GHG contribution	ISWG-GHG 17/2/2	IMOの温室効果ガス排出削減のため、燃料のGHG強度に上限を設定し段階的に引き下げていくGHG燃料基準(GFS)と、すべての排出に対して一律の課金を行うGHG課金制度を組み合わせた措置を提案。GHG課金収入は低・ゼロ排出燃料の促進や途上国支援に活用され、2050年までのネットゼロ達成を目指す。	提案内容を考慮して議論がなされた。
3		ISWG-GHG 17	2024年8月	Proposed use of a single draft working document as basis for the further development of the basket of candidate mid-term measures	ISWG-GHG 17/2/9	中期的対策の候補となる措置の開発を目的として、複数の関係国からの提案をMARPOL条約改正案として1つの作業文書にまとめ、今後の議論の土台として活用することを提案。	提案内容を考慮して議論がなされた。
4		MEPC 82	2024年8月	A possible way forward on the review of the CII	MEPC 82/6/17	CII評価は1年分しか行われていないこと、CIIの見直しは中期対策の議論の動向も踏まえる必要があることから、2026年までのCII見直しは2027年から2030年までの削減係数の合意と軽微な修正に留め、大規模な修正は複数年のCII評価結果や中期対策に関する合意内容を踏まえて行われるべきであること等を提案。	日本の提案した二段階で対処する方針等が受け入れられ、対処の緊急性等の基準に照らして、①2026年1月までの第一フェーズと、②2026年1月以降の第二フェーズ、の二段階で行う方針が合意された。
5		ISWG-GHG 18	2024年12月	Considerations for the level of the reduction factor of the GHG fuel intensity regulatory value	ISWG-GHG 18/2/1	温室効果ガス燃料基準(GFS)の規制値に関する削減係数(Z係数)について、日本から具体的な削減軌道を提案する文書。2023年から2050年までの燃料転換シナリオを分析し、2023年IMO温室効果ガス削減戦略の目標達成に向けたZ係数の段階的な引き上げ値を提示。また、Z係数のみでなく報奨制度などの他の措置と組み合わせることで、より経済合理的な目標達成が可能であることも指摘。	提案内容を考慮して議論がなされた。
6		ISWG-GHG 18	2024年12月	Considerations on the equation of attained GHG Fuel Intensity	ISWG-GHG 18/2/2	温室効果ガス燃料基準(GFS)における年間GHG燃料強度(GFI)の計算方法について提案。具体的には、風力推進システムなどのゼロエミッションエネルギー源の効果を計算に含めることを支持する一方で、発展途上国の港湾に寄港する船舶への規制緩和については、市場の歪みを引き起こす可能性があるとして反対。代わりに、ゼロエミッション燃料使用による輸送コスト上昇を抑制する技術評価の仕組みの重要性を指摘。	提案内容を考慮して議論がなされた。
7		ISWG-GHG 18	2024年12月	Proposal on the further development of the operational and governance aspects of a fund to be adopted by the entry into force of the basket of mid-term measures	ISWG-GHG 18/2/4	IMOにおけるGHG排出削減の中期対策の一環として、新しい基金設立を提案。基金は船舶からの支払い徴収、収入管理、支出の監督を主な機能とし、2025年に採択予定の中期対策を支援する役割を担う。提案では、基金の中核的規定をMARPOL条約附属書VIIに含めることで2027年の法的設立を目指すとともに、委員会が2026年までに基金の詳細な運営規則を策定することを要求。	提案内容を考慮して議論がなされた。
8		ISWG-GHG 18	2024年12月	Consolidation of the proposals for an economic element of the mid-term measures based on a GHG levy/contribution	ISWG-GHG 18/2/5	GHG課金/拠出金制度について、MEPC 82での議論を踏まえて既存の提案を統合し、MARPOL条約附属書VIの改正案として取りまとめた提案。提案では、2028年から船舶のGHG排出量に応じた課金/拠出金の支払いを義務付け、その料率はCO2換算トンあたり18.75～150ドルの範囲で検討。徴収された資金は、ZNZ燃料の普及促進や途上国支援に活用するため、新たにIMO GHG戦略実施基金を設立して管理・配分することを提案。	提案内容を考慮して議論がなされた。
9		ISWG-GHG 18	2025年1月	Proposal for an IMO sustainable fuels certification framework in the context of the IMO LCA Guidelines and the IMO net-zero framework	ISWG-GHG 18/2/17	持続可能な船舶用燃料の認証フレームワークを新たに確立することを提案。提案の核心は、IMOが認定する持続可能燃料認証スキーム(SFCS)の制度化。このSFCSは、国内外の認証制度や自主的な基準を含み、IMOのLCAガイドラインに準拠して運営。IMOに認定されたSFCS間での相互認証を可能とし、認証の重複や矛盾を防ぐ設計。	提案内容を考慮して議論がなされた。
10		MEPC 83	2025年1月	Proposal to amend appendix V of MARPOL Annex VI	MEPC 83/7/19	船舶燃料GHG強度を適切に計算・共有するためのMARPOL条約附属書VIの付録V改正案。提案の中心は、燃料供給証明書(BDN)の記載項目の拡充。具体的には、2024年LCAガイドラインの付録2に基づく燃料タイプの明記、混合燃料の場合の質量ベースの配合率、50℃での粘度情報などの技術的データに加え、Well-to-Tank(WtT)GHG強度や低位発熱量といったGHG排出量の計算に直接関わる情報を追加することを要求。さらに、GHG強度の計算に必要な各種パラメータ(Csfx、CfCO2、ec、eccuなど)と認証番号の記載も提案。	提案内容を考慮して議論がなされた。
11		MEPC 83	2025年1月	Overview of the Correspondence Group on the Review of the Short-term GHG Reduction Measure	MEPC 83/6/8	MEPC 82において設立されたGHG排出削減短期対策のレビューに関する通信部会の概要報告。成果は複数の文書に分けて報告されており、MEPC 83/6/8で通信部会の概要を、MEPC 83/6/9で課題/ギャップ#1及び#3～#21に関する報告を、MEPC 83/6/10で課題/ギャップ#2に関する報告を、MEPC 83/6/11で短期的GHG削減措置に関連するIMO文書の改正案を提示。	提案内容を考慮して、GHG排出削減短期対策のレビューの第一フェーズを完了した。

12		MEPC 83	2025年1月	Report of the Correspondence Group on the review of the short-term GHG reduction measure (challenges/gaps #1 and #3 to #21)	MEPC 83/6/9	課題/ギャップ#1及び#3～#21に関する報告。	提案内容を考慮して、GHG排出削減短期対策のレビューの第一フェーズを完了した。
13		MEPC 83	2025年1月	Report of the Correspondence Group on the review of the short-term GHG reduction measure (challenge/gap #2)	MEPC 83/6/10	課題/ギャップ#2に関する報告。	提案内容を考慮して、GHG排出削減短期対策のレビューの第一フェーズを完了した。
14		MEPC 83	2025年1月	Report of the Correspondence Group on the Review of the Short-term GHG Reduction Measure (draft amendment to MARPOL Annex VI)	MEPC 83/6/11	GHG排出削減短期対策に関連するIMO文書の改正案を提示。	提案内容を考慮して、GHG排出削減短期対策のレビューの第一フェーズを完了した。
15		MEPC 83	2025年1月	Summary of inputs provided to the Correspondence Group on the Review of the short-term GHG reduction measure (inputs at Round 1)	MEPC 83/INF.24	CII-CGの経過に関する文書。	日本が提供した情報は留意された。
16		MEPC 83	2025年1月	Coordinators' remark on Round 1 of the Correspondence Group on the review of the short-term GHG reduction measure	MEPC 83/INF.25	CII-CGの経過に関する文書。	日本が提供した情報は留意された。
17		MEPC 83	2025年1月	Summary of inputs provided to the Correspondence Group on the review of the short-term GHG reduction measure (inputs at Round 2)	MEPC 83/INF.26	CII-CGの経過に関する文書。	日本が提供した情報は留意された。
18		MEPC 83	2025年1月	Coordinators' remarks on round 2 of the Correspondence Group on the Review of the Short-term GHG Reduction Measure	MEPC 83/INF.27	CII-CGの経過に関する文書。	日本が提供した情報は留意された。
19	海洋水質・生態系保護基準整備に関する調査研究	MEPC 82	2024年8月	Results of sampling and laboratory tests on effluent from ballast water management systems	MEPC 82/INF.33	日本の2023年のBWMSの性能評価調査の結果を報告。日本に寄港した10隻の船から合計17サンプルを採取・分析した結果、L-size生物については17サンプル中12サンプルが基準を満たし、S-size生物とバクテリアについては全サンプルが基準を満たした。調査結果から、乗組員のBWMSへの習熟度向上が重要であること、また一部のケースでは適切な設置・運用にもかかわらず基準を満たさない場合があることが明らかになった。	日本が提供した情報は留意された。
20		PPR 12	2024年12月	Proposal to avoid mandatory performance testing and indicative monitoring for existing STPs	PPR 12/10/1	既存の船舶用汚水処理装置(STP)への性能試験と指標モニタリングの義務化を避けることを提案。提案の主な理由として、既存のSTPは承認時の基準に従って設計・設置されており、新しい要件の遡及適用は船主に規制上の不確実性をもたらすこと、また技術革新の妨げになる可能性があることを挙げている。代替案として、性能試験の義務化ではなく、汚水管理計画と記録簿による適切な運用・保守の確認を提案。	日本が提供した情報は留意された。
21		MEPC 83	2025年1月	Framework for flag State inspection and port State control (D-2 related)	MEPC 83/4/7	BWMSに関する旗国検査と寄港国検査の枠組みに関する提案。適切に型式承認されたBWMSを搭載し、乗組員が適切に運用・保守していても、D-2基準（排出基準）を満たせない状況が存在することを指摘。これは、取水時の水質が型式承認試験時の試験水より厳しい場合などに起こり得る。このような場合、BWMSそのものや乗組員の運用・保守に問題がないため、船主や造船所、BWMS製造者に責任を課すべきではない。また、バラストタンク容量に比べてサンプル量が少ない場合、特に50マイクロメートル以上の生物について、有意なサンプリング誤差が発生する可能性も指摘。これらの課題を踏まえ、D-2基準不適合の場合でも不当なペナルティを防ぐための法的枠組みの確立を提案。具体的には、排出確認の再検証や、寄港国間での情報共有システムの構築などを提言。	日本が提供した情報は留意された。

22	自動運航船の開発・実装に係る制度の研究に関する調査研究	MASS-JWG 3	2024年4月	Consideration of legal issues regarding the responsibility of flag States on Remote Operation Centres (ROC)	MASS-JWG 3/3/2	遠隔操作センター（ROC）の検査・認証に関する旗国の権限について提案。主に、ROCが設置された領域国の同意があり、MASSコードの規定に従う場合は、領域外のROCに対する旗国の認証・検査を可能とすること、この仕組みは、ISMコードにおける船舶管理会社への認証と同様の考え方で実施すること、2024年末に非強制文書として導入されるMASSコードにおいて、締約国間でこの認証・検査の枠組みを適用することを提案。	提案内容を考慮して議論がなされた。
23		MSC 108	2024年4月	Comments on document MSC 108/4/1 regarding network governance	MSC 108/4/12	MASSのネットワークガバナンスについて提案。MASSの通信システムに関する規制の枠組み（ネットワークガバナンス）は現時点では不要との意見を提出。その理由として、通信障害は想定済みでバックアップ対策が講じられること、通信サービスの選択は運航者の判断に委ねるべきこと、また専用周波数の確保も当面困難であることから、NCSR小委員会での検討は時期尚早としている。	提案内容を考慮して議論がなされた。
24		MSC 108	2024年4月	Comments on document MSC 108/4	MSC 108/4/13	MASSコード案のヒューマンエレメントに関する規定について提案。MASSの乗組員とリモートオペレータの能力要件について、開発段階での詳細な規定は時期尚早として、現時点では一般的な要件とすべきと提案。これに基づき、基本的な習熟要件や追加的な能力要件を定めた代替案を提示した。	提案内容を考慮して議論がなされた。
25		MSC/ISWG/MASS 3	2024年8月	Base text and supplementary information in the navigation chapter of the MASS Code	MSC/ISWG/MASS 3/3/2	MASSコードのナビゲーション章について提案。自律航行システム（ANS）の基本機能（状況認識、計画・意思決定、行動）の定義や要件、システム故障時の対応、遠隔操船に関する要件について提案。これらを基にナビゲーション章の基本テキストとして今後の議論を進めることを提案。	提案内容を考慮して議論がなされた。
26	航海設備近代化に伴う関連基準の検討に関する調査研究	NCSR 11	2024年4月	Comments on document NCSR 11/13	NCSR 11/13/7	パイロット移乗設備に関するSOLAS条約改正案の適用規定について提案。新性能基準の既存船への適用について、技術的・実務的な観点から慎重な検討が必要と提案。特にウインチリールのドラム径0.5m以上の要件は、既存船での対応が困難で技術的議論も不十分として、既存設備への適用を見直すべきと提案した。	提案内容を考慮して議論がなされた。
27		NCSR 11	2024年4月	Comments on document NCSR 11/6	NCSR 11/14/1	AIS情報の改ざん防止のため、IMO船舶識別番号をAISの必須入力項目とすることを提案。具体的には、性能基準（MSC.74(69)決議）中の「IMO番号（利用可能な場合）」という記述から「（利用可能な場合）」を削除し、SOLAS条約XI-1/3規則が適用される船舶には必須とすることを提案。また、AIS情報の改ざん検出のため、LRIT情報との照合による監視方法の検討も提案した。	提案内容を考慮して議論がなされた。
28		IMO/ITU EG 20	2024年9月	Differences between MSC.1/Circ.1657 and Recommendation ITU-R M.541-11 with regard to the operational procedures for responding to DSC distress alerts by ships	IMO/ITU EG 20/8	DSC遭難警報への対応手順に関する文書の不整合について提案。MSC.1/Circ.1657とITU-R勧告M.541-11の間で、船舶がHF帯DSC遭難警報を受信した際の対応手順に違いがあることから、ITU-R勧告に合わせてMSC回章を修正すべきと提案。主な修正点は、沿岸局から応答がない場合の処置として、まずRCCや沿岸局に通報し、指示があった場合にのみ遭難警報の中継を行うことを明確化するもの。	提案内容を考慮して議論がなされた。
29		MSC 109	2024年10月	Comment on MSC 109/19/3 regarding the proposed output to realize the full potential of the S-100 ECDIS	MSC 109/19/12	S-100 ECDISの実現に向けた新規作業計画について提案。S-100 ECDISの実現に向けて、SOLAS条約改正の先行検討、不要な情報表示を避けるためのECDIS性能基準の改善、段階的な導入のためのロードマップ作成を提案。また、ECDISの主たる機能である電子海図表示に支障をきたさないよう、その他のS-100製品情報の表示方法について慎重な検討が必要と指摘した。	提案内容を考慮して議論がなされた。
30		NCSR12	2025年3月	Report of the Correspondence Group on VHF Data Exchange System (VDES)	NCSR 12/9	SOLAS条約第V章の改正案、VDESの性能基準案と運用ガイドライン案、および関連文書への改正案についてのCGレポートを報告するもの。VDESは既存のAIS（船舶自動識別装置）の代替または同等システムとして位置づけられ、船舶間や船舶-陸上間の通信能力を向上させる次世代システムである。SOLAS第V章においてVDESを導入するための規制の枠組みを提案しており、改正発効は2027年7月1日を想定している。	提案内容を考慮して議論がなされた。
31		NCSR12	2025年3月	Identification of elements associated with the implementation of S-100 capable ECDIS	NCSR 12/14/3	「S-100対応ECDIS（電子海図表示装置）の実装に関連する要素の特定」について提案。S-100製品の実装に伴う航海安全上の懸念事項を記載。主な懸念として、ECDIS上でのGMDSS関連情報の扱い、ENC（電子海図）以外の情報表示によるENCの見落とし防止、重ね合わせ情報の精度、データ更新の遅延許容期間、海上でのIP接続プラットフォーム、S-100データ製品の作成などが挙げられている。これらの課題要素をS-100 ECDISの導入（2026年1月1日）前に特定して解決すべきと主張している。	提案内容を考慮して議論がなされた。
32	ガス燃料船・新液化ガス運搬船基準の策定に関する調査研究	CCC 10	2024年7月	Comments on document CCC 10/4 regarding the requirements for filling limit	CCC 10/4/4	IGCコードの積付制限要件について提案。タンクへの積付制限について、98%超の場合は個船毎の検討が必要であること、タンク形式による制限は不要でIG型船の貨物のみ制限すべきこと、また積載制限は積付制限と必ずしも同一とする必要はないことを提案。併せてC型タンクの既存の通気装置要件は維持すべきとの意見を提出。	提案内容を考慮して議論がなされた。
33		CCC 10	2024年7月	Guidelines for the development of liquefied hydrogen bunkering systems and procedures	CCC 10/INF.16	液化水素燃料の燃料補給システムとその手順に関するガイドラインについて紹介。液化水素の極低温特性（-253℃）から生じる技術的課題に対応するため、配管システムの保護・断熱や自動化された補給手順など、安全な燃料補給に必要な要件をまとめた。ノルウェーのフェリー「Hydra」等の運用経験も参考に、水素燃料船の安全ガイドライン開発を支援する内容を紹介。	日本が提供した情報は留意された。
34		CCC 10	2024年7月	Introduction to 7% nickel steel for cryogenic applications	CCC 10/INF.20	極低温用7%ニッケル鋼について紹介。LNGタンク用材料として、従来の9%ニッケル鋼の代替となる7%ニッケル鋼を紹介。同等の性能を持ちながらニッケルの使用量を削減できる本材料は、すでに実船での使用実績もあり、今後IGF/IGCコードの改正を通じて本格採用を目指す旨を記載。	日本が提供した情報は留意された。

35		CCC 10	2024年7月	Results of a hazard identification study for an ammonia-fuelled bulk carrier	CCC 10/INF.21	アンモニア燃料バルクキャリアのHAZID調査結果について紹介。日本のメーカーや研究機関等からなるチームが、試設計のパナマックス型バルクキャリアについてハザード識別調査を実施。7つのサブシステムで35のハザードを特定し、「アンモニア除去システム」の故障のみが許容できないリスクと評価された。これに対し、清水循環ポンプの可用性検討やバッファタンクの設置など、具体的な追加対策について提案がなされたことを紹介。	日本が提供した情報は留意された。
36		CCC 10	2024年7月	Introduction of shipboard carriage and storage technology using methyl-cyclo-hexane for green hydrogen production with wind	CCC 10/INF.22	船上での水素製造・貯蔵技術「Wind Hunter」について紹介。風力を利用して船上で水素を製造し、メチルシクロヘキサン（MCH）として貯蔵・輸送する新技術コンセプトを紹介。12メートルの実証船による試験を実施中で、2030年までの実用化を目指している。ただし、SOLAS条約で航海中の船上での化学反応による物質生産が禁止されているため、安全規制の整備が必要と指摘。	日本が提供した情報は留意された。
37		CCC 10	2024年8月	Comments on document CCC 10/3, annex 2 (part 1)	CCC 10/3/14	アンモニアを燃料とする船舶の安全ガイドライン案について、アンモニア処理システムの定義追加、配管設計の安全対策、換気システムの要件見直しなど、アンモニア燃料船の安全確保に関する具体的な指針の修正を提案。特にアンモニアの漏洩防止と処理に重点に置き、バンカリングシステムの二重安全装置の設置や、緊急時の電源確保なども含めた事項を提案。	提案内容を考慮して議論がなされた。
38		CCC 10	2024年8月	Comments on document CCC 10/3, annex 2 (part 2)	CCC 10/3/15	アンモニア燃料船の安全ガイドライン案の運用と人員保護に関する修正について提案。アンモニアの特性を考慮し、ガス検知アラームの設定値（警報25ppm、システム作動220ppm）の見直しや、タンクの応力除去に関する新技術の採用、呼吸用空気圧縮機の電源確保、アンモニア用安全装置の追加などの具体的な要件の修正を提案。	提案内容を考慮して議論がなされた。
39		CCC 10	2024年8月	Comments on requirements for fuel supply to consumers in annex 1 of document CCC 10/3	CCC 10/3/16	水素を燃料とする船舶の暫定指針案について、水素燃料船の燃料供給システムに関する技術要件に関して、IGFコード（国際ガス燃料船安全コード）との整合性を重視した修正を提案。具体的には、配管のストレス解析要件の適正化、二重配管の要件見直し、タンク接続部の配置要件の明確化、バルブ制御システムの運用性向上などを提案。	提案内容を考慮して議論がなされた。
40		CCC 10	2024年8月	Comments on chapters 7, 11 and 14 in annex 1 to document CCC 10/3	CCC 10/3/17	水素燃料船の安全ガイドライン案の修正について提案。配管設計要件、火災検知システム、電気設備に関する要件について、既存のIGFコードとの整合性を図るための修正を提案。特に、発生確率が極めて低い配管完全破断シナリオの削除や、火災検知器の種類明確化、電気設備要件の簡素化などを提案した。	提案内容を考慮して議論がなされた。
41	IMOフォロー 大気汚染防止対策検討会	MEPC 83	2025年1月	Proposal for a new output to amend the NOx Technical Code 2008 to also cover the certification of engines using non-carbon-containing fuel or mixtures of carbon-containing and non-carbon-containing fuels	MEPC 83/14/2	NOxテクニカルコード（NTC 2008）の改正提案。将来的に増加が見込まれる非炭素燃料を使用する船舶エンジンに対応した認証方法を確立することが主な目的。現行のNTC 2008では、排出ガスの測定方法が炭素を含む燃料を前提として設計されているため、非炭素燃料に対応できないことから、水素ベースの評価方法や酸素ベースの排出ガス流量計算方法の導入等を提案。	「NOxテクニカルコードの改正に向けたアンモニアや水素を燃料とするエンジンのNOx試験手法の検討」が新規議題として決定された。
42	IMOフォロー 推進・操舵装置検討会	SDC 11	2024年10月	Report of the Correspondence Group-Part 1 Member list, terms of reference and unified interpretation	SDC 11/8	従来型・非従来型の推進・操舵装置に関するコレスポネンシス・グループの報告書として、統一解釈MSC.1/Circ.1416/Rev.1改正案の検討結果を第一部として提出。	報告書の内容に基づき、審議が行われた。
43		SDC 11	2024年10月	Report of the Correspondence Group-Part 2 Draft amendments to SOLAS regulations II-1/1, 3, 28 to 30, and V/25 and 26	SDC 11/8/1	従来型・非従来型の推進・操舵装置に関するコレスポネンシス・グループの報告書として、SOLAS規則の改正案と関連文書の検討結果を第二部として提出。	報告書の内容に基づき、審議が行われた。
44		SDC 11	2024年11月	Information on full astern trial	SDC 11/INF.2	船舶のフルアスターン試験に関する調査結果について、姉妹船間でも顕著な試験結果のばらつきが確認されたことを報告。現行のMSC.137(76)決議の試験手順では停止能力を正確に検証できず、荷重補正後の試験結果の多くが現行基準（15船長以内）を超過する可能性があるため、IMO文書における必須閾値としての適切性に疑問を呈する内容。5造船所の25ケース・325隻以上のデータに基づく分析結果を提示。	提出された情報が他のコメント文書の提案内容のベースとされ、審議で考慮された。
45		SDC 11	2024年11月	Comments on document SDC 11/8/1	SDC 11/8/2	船舶の操舵性能評価手法に関する意見書。日本・韓国・ICS・ASEFが共同で、「ヘディング・キーピング・テスト」はMSC.137(76)決議に含めるべきでなく、船舶固有の操縦特性評価には従来のジグザグテストを維持し、ヘディング・キーピング・テストは自動操舵装置搭載船に限定してMSC.64(67)決議に規定すべきと提案。	提案内容を考慮してSOLAS改正案を更に検討するために計画が検討された。
46		SDC 11	2024年11月	Comments on document SDC 11/8/1	SDC 11/8/3	船舶の操舵性能評価手法に関する意見書。日本・韓国・ICS・ASEFが共同で、船舶操縦性能基準(MSC.137(76)等)の強制化は時期尚早と主張。停止能力試験の信頼性問題、「ヘディング・キーピング・テスト」の不適切性、試験状態から満載状態への変換方法の欠如などを理由に、現在推奨要件とされている基準の強制適用としないことを提案。	提案内容を考慮してSOLAS改正案を更に検討するために計画が検討された。
47	IMOフォロー 非常時曳航設備・係船設備検討会	SDC 11	2024年10月	Required strength of the towing components	SDC 11/3	タンカー以外の船舶に対する非常時曳航装置（ETA）の設計ガイドライン策定において、曳航部品の必要強度に関する要件を提案。船舶の装備数（EN）を基にした算出方法を提案。	提案内容に基づき基準が最終化された。
48	IMOフォロー サイバーセキュリティ検討会	MSC 10	2024年10月	Proposal for next steps to enhance maritime cybersecurity	MSC 109/7/1	海事分野におけるサイバーセキュリティ強化の次のステップについて提案。船舶と港湾施設の両方を対象とした統一的なサイバーセキュリティ基準の策定をIMOが主導的に進めることを提案。具体的な検討のため、次回MSC会合での作業部会設置と、加盟国等からの提案提出を要請した。	次のステップについて、提案通り、次回MSCにおいて具体的な検討を行うことで合意された。